



بهنگام

فصلنامه علمی، تخصصی

آموزشی، پژوهشی، تحلیلی

سال سوم، شماره ۶، پاییز ۱۳۸۹

صاحب امتیاز: مؤسسه رده‌بندی آسیا

مدیر مسئول: ملک‌رضا ملک‌پور قربانی

سر دبیر: سعید کاظمی

مدیر اجرایی: ژاله صدیقی‌منور

امور مالی: محمدحسین ذوقی

نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم

پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱

تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۶، نمابر: ۰۲۱-۲۵۵۵۸۸-۸۸

پست الکترونیک: update@asiaclass.org

پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

توزیع: بین‌المللی و داخل کشور

عضو بانک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com

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

ایران

اجرا، ویرایش و نظارت فنی:

ماهنامه پیام دریا

تلفن: ۰۲۱-۳۶۸۰۰۳۶۸

نمابر: ۰۲۱-۳۶۸۰۰۳۶۱

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

پایگاه اینترنتی: [Http://www.IRISL.Net](http://www.IRISL.Net)

لیتوگرافی: نوید

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۶۸۷۱

چاپ: نقش ایران

سخن سر دبیر..... ۲

یادداشت مدیر مسئول..... ۴

مباحث مطرح شده در ملاقات مدیرعامل سازمان بنادر با هیئت مدیره رده‌بندی آسیا..... ۶

رده بندی و بازرسی:

گفت‌وگوی مدیرعامل رده‌بندی آسیا با خبرگزاری مانا..... ۸

عملکرد مؤسسات رده‌بندی در فاصله زمانی ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۹..... ۱۲

آشنایی با شرکت‌های بازرسی کالا..... ۱۳

مؤسسه رده‌بندی ملی، ساختار و الزامات..... ۲۲

حمل و نقل:

نیازهایی که باید در بخش دریایی و بندری پاسخ داده شود..... ۲۴

معرفی ۲۰ کشور اول صاحب کشتی در جهان..... ۲۶

نقش بنیادین تشکیل‌های دریانوردی در مواجهه با تحریم‌های دریایی کشور..... ۲۸

نگاهی به تجربه موفق ترکیه در حمل و نقل دریایی..... ۳۰

ویژگی‌های طرح ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی..... ۳۴

گزارش واشنگتن پست درباره تأثیر تحریم‌ها بر حمل و نقل دریایی ایران..... ۳۸

همه چیز درباره دزدی دریایی در گفت‌وگو با فرمانده نیروی دریایی ارتش ج.ا..... ۴۰

تصویب احکام پنجم-فصل حمل و نقل در کمیسیون تلفیق مجلس..... ۴۴

تأثیرات طرح هدفمندسازی یارانه‌ها بر سیستم حمل و نقل شهر تهران..... ۴۸

اقتصادی:

قطب‌های گردشگری دریایی پیرامون ایران..... ۵۰

در سبایی از حادثه خلیج مکزیک و سابقه شرکت BP در ایران..... ۵۴

پیش‌بینی جهان در ۱۰ سال آینده..... ۵۸

آمریکای خشمگین به روایت سرمقاله روز نامه اکونومیست..... ۶۰

بیمه و حقوقی:

قوانین بین‌المللی و حقوق در یاها (۴)..... ۶۲

آشنایی با بیمه دریایی (۵)..... ۶۶

نگاهی کلی به کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت مرتبط با حمل مواد خطرناک..... ۷۰

آشنایی با بیمه باربری..... ۷۶

مقالات:

بررسی صنعت کشتی‌سازی ایران به بهانه پایان ساخت و تحویل اولین کشتی اقیانوس پیمای ایران..... ۷۸

در یازدگی و درمان آن..... ۸۲

معرفی و بررسی سیستم‌های موقعیت یاب صوتی..... ۸۴

قابلیت‌های استفاده از فناوری نانو در صنایع دریایی..... ۸۸

مدل تعالی سازمانی در بخش دریایی (۱)..... ۹۲

گوناگون:

هفت شگفتی کشور روسیه..... ۹۶

مقایسه سیستم مدیریت در ایران با سایر کشورهای جهان..... ۱۰۰

موفقیت دانشگاه صنعتی شریف: فرصت یا تهدید..... ۱۰۱

معرفی و آشنایی:

کتاب: نقش فواردر در حمل و نقل بین‌المللی..... ۱۰۲

اطلاعیه‌ها:

دوره‌های آموزشی مؤسسه رده‌بندی آسیا..... ۱۰۳

اعلام آمادگی چاپ مقالات در "به‌هنگام"..... ۱۰۴

فرم اشتراک فصلنامه..... ۱۰۴

اخبار رده بندی آسیا:

- حضور رده‌بندی آسیا در نمایشگاه دوازدهمین همایش صنایع دریایی..... ۱۰۵

- گسترش فعالیت رده‌بندی آسیا به کشتی‌های اقیانوس پیمایا تناژ نامحدود..... ۱۰۶

- افزایش پوشش بیمه مسئولیت حرفه‌ای مؤسسه رده‌بندی آسیا..... ۱۰۶

اخبار..... ۱۰۷

بخش انگلیسی..... ۱۱۲

■ سخن سردبیر

دریانوردان در انتظار شرایطی بهتر



سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) سال ۲۰۱۰ میلادی را "سال دریانورد" نام‌گذاری کرد. دبیرکل این سازمان در پیام خود به مناسبت روز جهانی دریانوردی چنین نگاشته است: «در اقتصاد جهانی امروز، مواد سوختی، غذایی و سایر فراورده‌ها عمدتاً با کشتی حمل شده و به نوعی همه ما به حمل و نقل با کشتی و صنعت کشتیرانی نیازمندیم. از این رو می‌توان گفت که اقتصاد جهانی کاملاً به حضور دریانوردان وابسته است به طوری که تجارت بدون وجود آنان دچار اختلال می‌شود.»

از منظر ملی نیز آمار مبادلات تجاری ایران مبین آن است که ۹۰ درصد از کل صادرات و واردات کشور که در حال حاضر حدود ۲۰۵ میلیون تن در سال شامل ۳۵ میلیون تن واردات، ۱۵ میلیون تن صادرات کالاهای تجاری مختلف، هشت میلیون تن کالاهای ترانزیت و ۱۴۷ میلیون تن صادرات مواد نفتی می‌باشد از طریق دریا حمل می‌شود. این در حالی است که طبق پیش‌بینی در پایان برنامه پنجم توسعه، میزان صادرات کالاهای تجاری کشور به ۱۱۶ میلیون تن و حجم صادرات مواد نفتی مخصوصاً با در نظر گرفتن تولیدات منطقه عسلویه به ۳۱۶ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت. آنچه مسلم است صادرات چنین حجم زیادی از محصولات نیازمند ناوگانی عظیم بوده و در نتیجه تربیت نیروی کار متخصص جهت اشتغال بر روی این ناوگان باید از اولویتهای بخش توسعه فعالیت‌های دریایی باشد.

بر اساس گزارش سازمان بین‌المللی کار (ILO) بیش از ۱/۲ میلیون دریانورد بر روی ناوگان تجاری دنیا مشغول به کار می‌باشند؛ اما کمبود نیروی انسانی دریانورد خصوصاً در رده افسران که بر اساس پیش‌بینی IMO در سال ۲۰۱۲ این کمبود به رقم ۸۳ هزار و ۹۰۰ افسر خواهد رسید، سازمان بین‌المللی دریانوردی را ناچار به راه‌اندازی حرکتی فرهنگی تحت عنوان "Go to Sea Campaign" از نوامبر ۲۰۰۸ به منظور جلب توجه عمومی برای ورود به عرصه کشتیرانی و کار در پهنه اقیانوس‌ها کرده است.

از علل مهم ریزش نیروی انسانی تربیت شده برای کار روی کشتی‌ها، می‌توان از سختی کار، خستگی و دوری طولانی مدت از خانواده نام برد. آمارهای موجود میانگین سابقه کاری دریانوردان خارج شده از این حرفه را ۱۴ سال نشان می‌دهد؛ در حالی که این رقم در مورد دریانوردان ایرانی تا ۱۰ سال نیز رسیده است و بخش قابل توجهی از افسران تربیت شده در رده‌های گوناگون نظیر عرشه و موتورخانه به محض پایان تعهد و حتی پیش از آن به خشکی باز می‌گردند که افزایش روزافزون حضور این افسران در بخش‌های مختلف فعالیت‌های دریایی مستقر در خشکی مؤید این مطلب است.

از این رو کشورهای پیشرو در عرصه دریا با رویکردی جدید و با درک دقیق از سختی کار در دریا و با هدف حفظ و گسترش منابع انسانی دریانورد و همچنین کاهش احتمال بروز خطاهای انسانی ناشی از فشار کار در دریا و خستگی دریانوردان که یکی از علل مهم وقوع سوانح دریایی است، ایجاد قوانین حمایتی و تشویقی را در صدر برنامه‌های توسعه و ایمنی صنعت کشتیرانی خود قرار داده‌اند که تدوین کنوانسیون کار دریایی یکی از این اقدامات در سطح بین‌المللی می‌باشد.

با لازم الاجراء شدن کنوانسیون کار دریایی (MLC ۲۰۰۶) که پیش‌بینی می‌شود تا اواخر سال ۲۰۱۱ میلادی یعنی حدود یک سال آینده به وقوع بپیوندد، نه تنها شرایط کاری دریانوردان بهبود می‌یابد بلکه موجب ارتقای ایمنی و امنیت کشتی‌ها و پرسنل آنها در دریاها می‌شود. علاوه بر بهبود شرایط کاری دریانوردان، از دیگر اهداف این کنوانسیون به رسمیت شناخته شدن حق دریانوردان برای عضویت در تشکلهای صنفی و شرکت در مذاکرات مربوط به قراردادهای جمعی، رفع تبعیض و ممنوعیت استفاده از کودکان برای کار در کشتی می‌باشد. هر چند که عضویت کارگران در بخش‌های مختلف صنعت در تشکلهای صنفی مرتبط که حافظ منافع و مدافع حقوق کارگران عضو می‌باشد در کشورهای پیشرفته یک امر معمول و به بیانی به یک فرهنگ تبدیل شده است، اما در کشورهای در حال توسعه الزام به تشکیل انجمن‌های صنفی دریایی می‌تواند گام مؤثری در بهبود و ارتقاء جایگاه صنفی و تأثیرگذاری بر تصمیمات و قوانین مرتبط با حوزه فعالیت آنان شود. انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران به همراه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع ملی دریایی سه ضلع مثلث کار دریایی را بر اساس کنوانسیون کار دریایی در ایران شکل داده‌اند که قطعاً آثار و فواید ارتباط این سه نهاد با یکدیگر بر اساس مفاد کنوانسیون و کمک به تدوین قانون کار دریایی در آینده ملموس‌تر و امیدوارکننده‌تر خواهد بود.

جامعه حمل و نقل دریایی از برنامه پنجم

حذف پیشنهادهای





در کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی هنگام بحث و بررسی درباره لایحه برنامه پنجم وقت زیادی از سوی اعضا برای بخش مربوط به حمل و نقل صرف شد. از جمله در بخش‌های هوایی، ریلی و زمینی به موارد مهمی از لایحه پیشنهادی توجه شد و عیناً در متن نهایی درج گردید. در بخش شهری هم کم‌وبیش نکات مهمی مد نظر قرار گرفت. ولی در بخش دریایی کلاً به علت خستگی اعضا کمیسیون تلفیق به یک ماده، آن هم در رابطه با تعرفه‌های بندری، اکتفا گردید. این در حالی است که مهندس عطاء... صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و سایر کارشناسان و مدیران فعلی و اسبق وزارت راه و ترابری زحمات زیادی برای بخش دریایی صرف کرده بودند.

از جمله اهداف سازمان بنادر و دریانوردی این بود که در لایحه برنامه پنجم، دریانوردان اعم از اقیانوسی، یا منطقه‌ای و محلی از مالیات معاف شوند و به دولت تکلیف شود در طول برنامه پنجم لایحه قانون کار دریایی به طور جامع تهیه و به تصویب برسد.

معافیت از خدمت سربازی دریانوردان با بیش از پنج سال سابقه در بخش محلی، منطقه‌ای و اقیانوسی از اهداف دیگر مهندس صدر بود.

تهیه سند جامع آموزش و پرورش دریانوردان نیز از جمله مواردی بود که در لایحه پیشنهادی به آن پرداخته شده بود ولی ظاهراً تماماً از متن لایحه برنامه پنجم حذف شد.

اگر چه درج این مواد در لایحه به تنهایی کافی نیست و عزم راسخ لازم دارد تا اجرای این موارد را به سر منزل برساند؛ اما فراهم شدن چارچوب قانونی کمک زیادی به سازمان بنادر و دریانوردی بود تا برنامه رسیدن به آن اهداف را تدوین کند. فضای کسب و کار تعریف شده در بخش دریایی می‌تواند ضریب اشتغال نیروی انسانی ایرانی را افزایش دهد و این امر از اهداف مهم ماست.



مباحث مطرح شده در ملاقات مهندس عطا... صدر معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اعضای هیئت مدیره مؤسسه رده‌بندی آسیا

مهندس صدر: مؤسسه رده‌بندی چشم و گوش سازمان بنادر و دریانوردی است

هم‌زمان با روز جهانی دریانوردی فرصتی فراهم شد تا اعضای هیئت مدیره مؤسسه رده‌بندی آسیا در نشست صمیمی با جناب مهندس عطاء... صدر معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ضمن تشریح عملکرد، فعالیت‌ها و انتظارات این مؤسسه، با دیدگاه‌های ایشان نیز آشنا شدند. چکیده‌ای از صحبت‌های مهندس عطا... صدر از نظر تان می‌گذرد:



کند، هم فعالیت‌های فنی و هم کیفیت کارهای انجام شده در کشتی‌سازی‌ها، ساخت قطعات، بازرسی کالا و... را کنترل کند.

وجود دو مؤسسه رده‌بندی داخلی به مالکان کشتی قدرت انتخاب می‌دهد

از جمله نکات مهمی که اینجانب در ملاقات با هیئت مدیره مؤسسه رده‌بندی ایرانیان هم گفتم این بود که در زمان معاونت امور دریایی وقت بحث این بود که آیا یک مؤسسه رده‌بندی داخلی کافی است یا باید دو تا و بیشتر داشته باشیم. در آن زمان بررسی‌ها به این نتیجه رسید که برای وسیع‌تر کردن دامنه فعالیت‌ها از مؤسسه دیگری نیز استفاده شود و در نتیجه به مؤسسه رده‌بندی ایرانیان اجازه فعالیت داده شد ولی هدف سازمان بنادر و دریانوردی این بود که سطح تخصصی و دانش فنی در کشور ارتقاء یابد. در صورت وجود چنین شرایطی مشتری قدرت انتخاب پیدا می‌کند. قرار نبوده و نیست که در

تمدید قرارداد پنج ساله رده‌بندی آسیا با سازمان بنادر و دریانوردی
امید است مبادله قرارداد پنج ساله رده‌بندی آسیا با سازمان بنادر و دریانوردی در سال جاری در آستانه شروع برنامه پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور مبارک باشد و شاهد آینده‌ای با موفقیت و رشد و دستیابی به اهداف تعیین شده مؤسسه رده‌بندی آسیا باشیم و اهداف برنامه پنج ساله کشور راهنمای خوبی برای آن مؤسسه باشد.

رده‌بندی کاری تخصصی است و باید مبنای علمی داشته باشد
از جمله موارد اشاره شده در چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، این است که از نظر علم و فناوری باید رتبه برتری داشته باشیم. رده‌بندی کاری تخصصی است و مبنای آن علمی است و از شاخص‌های فنی در رشته مربوطه تبعیت می‌کند. اعم از آنکه فعالیت رده‌بندی آسیا در بخش صنعتی و فنی و یا بازرسی کالا باشد، رده‌بندی آسیا باید بتواند مشابه سایر مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی عمل

و فقط نقاط مثبت خود را عرضه کند. لذا باید مؤسسه رده‌بندی مستقل از سازندگان کشتی و عرضه‌کنندگان عمل کند. اشکالی ندارد خود سازنده QC داشته باشد یا از TQM هم بهره بگیرد ولی سیستم ممیزی سازنده باید جدا باشد و مستقل از سازنده صحت فرایند را کنترل کند.

مرجع حاکمیتی که ارزیابی را به عهده دارد باید مستقل باشد و نباید در کار ذی‌نفع باشد؛ حتی حق‌الزحمه خود را باید از جای دیگری بگیرد در غیر این صورت تحت فشار قرار می‌گیرد.

مؤسسات رده‌بندی و مؤسسات به رسمیت شناخته شده (RO) باید از جایگاه امن و مستقلاً برخوردار بوده، در تصمیمات آنها کسی دخالت یا شراکتی نداشته باشد. این موضوع بسیار حیاتی است. رده‌بندی آسیا هم باید آن را حتماً رعایت کند؛ در غیر این صورت ایرادات کار پنهان می‌شود. خصوصاً در شناورهایی که فرایند ساخت آن باید در تمام مراحل کاملاً تحت کنترل باشد و شرایط محیطی، گرد و غبار و رطوبت در مراحل و فرایند تولید مواد و محصول تأثیر بسزایی دارد. (نظیر شناورهای کامپوزیتی)

در مورد شناورهای فلزی چون فلز آن از استاندارد مشخصی برخوردار است و بر مبنای آن تولید فلز صورت می‌گیرد کار این قدر حاد نیست؛ ولی در مورد شناورهای کامپوزیتی (فایبرگلاس یا فیبر کربن) باید خیلی دقت شود زیرا ممکن است رزین از بین برود و لایه‌ها سریع متلاشی شوند. در این صورت هر چقدر هم توضیح بدهید کافی نیست. بازرسان باید افراد فنی بوده و کارگاه‌ها تحت کنترل دقیق مؤسسه رده‌بندی قرار داشته باشند. اگرچه در این گونه کارگاه‌ها باید مهندس ناظر با صلاحیت نیز حضور داشته باشد و از منافع خریدار (مالک) حفاظت کند.

اگر کار بر مبنای معیارهای فنی و استاندارد انجام شود شناور تولید شده مورد تأیید خواهد بود. مؤسسات رده‌بندی در تمام دنیا باعث شکل‌گیری رشد تکنولوژی هستند.

الزام به استقرار نظام مدیریت حرفه‌ای در مؤسسه رده‌بندی

مدیریت حرفه‌ای وقتی محقق می‌شود که نظام مدیریت حرفه‌ای را مستقر کنیم. این امر خود تولید Brand می‌کند. چطور پزشک یا مهندس از مرجع مربوطه گواهینامه می‌گیرد خودش را فرد با صلاحیتی به حساب می‌آورد. باید سازنده کشتی یا قطعات و خدمات یا مالک شناور وقتی گواهی‌نامه مؤسسه شما را می‌گیرد همین احساس را داشته باشد.

باید در رده‌بندی آسیا مدیران متخصص و با دانش و تجربه کافی حاکمیت داشته باشند تا مسئولیت نیروها و منابع تخصصی را بتوانند به عهده بگیرند. مدیری که قادر باشد رهبری سازمان تحت پوشش خود را به عهده بگیرد بسیار مهم است. زیرا سازمان تحت رهبری خود را به سوی اهداف تبیین شده هدایت می‌کند. باید در رده‌بندی آسیا چشم‌انداز و مأموریت‌ها مشخص و تعریف شده باشد. اگر چه از یک نگاه مدیریت امری ذاتی است ولی بخش عمده آن علم و تجربه است. باید چیدمان شما صحیح بوده باشد تا ارتقاء پدید آید. اینکه بگویید ببخشید اشتباه کردم دیگر قابل قبول نیست یکبار تجربه می‌شود دیگر نمی‌توان شاهد تکرار تجارب منفی بود.

رده‌بندی آسیا تلاش کند به یک Brand معتبر تبدیل شود

کار مؤسسات رده‌بندی کاری حرفه‌ای است و به نحوی نظرات خبرگی بر مبنای علم و دانش می‌دهند. ارائه نظر در عرض نیم ساعت با پشتوانه تجربه و علم می‌تواند سرنوشت یک کار را تغییر بدهد. لذا باید مؤسسات رده‌بندی حرفه‌ای عمل کنند و میزان مسئولیت‌های آنها تعریف شود. مشابه نظام مهندسی و نظام پزشکی شما هم تعریف کنید چگونه قرار است به صورت حرفه‌ای این وظائف را پیش ببرید.

استقرار یک نظام مدیریتی حرفه‌ای در مؤسسات رده‌بندی الزامی است زیرا حتی سازمان بنادر و دریانوردی بر اساس امضاء و محاسبات شما مهر و امضاء می‌کند و مواضع شما باید حرفه‌ای و کارشناسی باشد و گر نه به اعتبار کار لطمه وارد خواهد شد.

محاسبات فنی و مهندسی که محاسبات ریاضی است رقابت ایجاد شود. همه ما به یک مدیریت حرفه‌ای در زمینه فنی و مهندسی معتقد هستیم و شابلون دست هر کس که می‌خواهد باشد باید همگی به یک پاسخ برسند.

البته در حال حاضر برخی می‌گویند که باید یک مؤسسه رده‌بندی باشد نه دو مؤسسه رده‌بندی. بسیار خوب اگر قرار باشد این را بپذیریم و مصوبه قبلی هیئت عامل مبنی بر اینکه دو مؤسسه داخلی رده‌بندی داشته باشیم را عوض کنیم و دوباره به یکی بسنده کنیم قاعدتاً مؤسسه رده‌بندی را که بعداً ایجاد شده باید منحل کنیم و یا مؤسسه دومی را در اولی ادغام کنیم. اگر تلاش کنید با رده‌بندی ایرانیان سمینار مشترک برگزار کنید و در کارهای فنی هم با یکدیگر همکاری کنید در این صورت استراتژی دو مؤسسه یکی می‌شود و وجود دو مؤسسه با یکدیگر تعارض نخواهد داشت.

مؤسسه رده‌بندی چشم و گوش سازمان بنادر و دریانوردی است و باید طبق شاخص‌های فنی عمل کند

یک محصول دارای یک مشخصات فنی و استاندارد مشخص است، شاخص‌ها باید ثابت باشد میزان "روایی" و "رواداری" هم مشخص بوده و تعریف شده است که در این کار دامنه و ضریب اطمینان چقدر است. سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع ملی دریایی کشور از مؤسسات رده‌بندی به عنوان بازوی اجرایی استفاده کرده و مؤسسه رده‌بندی باید همچون مشاور حرفه‌ای امین به عنوان چشم و گوش سازمان عمل کند. اگر قرار باشد در جایی تخفیفی در نظر گرفته شود، تا آن میزان مجاز است که استاندارد اجازه می‌دهد و به شاخص فنی لطمه وارد نشود و شاخص استاندارد زیر سؤال نرود. باید در کار دقت و سخت‌گیری کنیم تا تکنولوژی پیشرفت کند و فعالیت‌های پیشرفته شکل بگیرد و باعث رشد تکنولوژی و صنعت شویم.

محاسبه GT شناورها باید طبق روش بین‌المللی انجام شود

برای محاسبه GT یک فرمول مشخص وجود دارد و آنهم روش متعارف بین‌المللی است و باید براساس آن عمل کنیم؛ زیرا کلیه هزینه‌های ورود و خروج کشتی به بنادر بر مبنای GT شناور محاسبه می‌شود. اگر غیر از این باشد به نوعی جعل اسناد است و ما نباید در امانت خیانت کنیم. اگر عوارض دریافتی از کشتی کمتر از واقعیت محاسبه شود این یک نوع خیانت در امانت است و کم فروشی محسوب می‌شود. شاخص وزن بر مبنای تعریف بین‌المللی محاسبه می‌شود و اجزاء تشکیل‌دهنده این محاسبه باید استاندارد باشد. اگر تغییرات وارد فرمول محاسباتی می‌شود در سند رسمی باید به آن اشاره شود، در غیر این صورت به اعتبار فنی کشور لطمه وارد می‌شود.

اینکه می‌گوییم چشم و گوش سازمان بنادر و دریانوردی هستید خیلی مهم است زیرا محاسبات و اندازه‌گیری شماس که میزان را معین می‌کند. در صورت بروز حوادث و ورود بیمه به موضوع هم مبنای قرار می‌گیرد. لذا فراموش نکنید که شاخص کار شما تغییرپذیر نیست "متر" یا معیار اندازه‌گیری باید ثابت باشد.

در وظائف مؤسسات رده‌بندی هم کارهای غیرانتفاعی وجود دارد و هم کارهای کاملاً انتفاعی

هر شخصی با یک هدف کار می‌کند. بخش خصوصی با انگیزه سود می‌آید تا بتواند از محل آن امورات خود را بگذراند. آنجا که مربوط به اجرای بازرسی‌های قانونی و ایمنی است می‌تواند کار غیرانتفاعی باشد و منفعتی در بین نباشد. ولی خدمات دیگر می‌تواند انتفاعی باشد. بخش حاکمیتی در خود سازمان بنادر و دریانوردی به صورت غیرانتفاعی انجام می‌شود.

در ساختار مؤسسه رده‌بندی نباید تضاد منافع وجود داشته باشد

نکته مهم دیگر که یک اصل اساسی است لزوم عدم دخالت متولیان ساخت و ساز و تولید شناور در کار مؤسسه رده‌بندی است. اگر قرار باشد کسی که خودش سازنده است، ناظر هم باشد و ضوابط را هم کنترل کند محصول غیرمنطبق خواهد بود. طبیعت انسان آن است که خطاهای خودش را بپوشاند



گفت‌وگوی مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا با خبرگزاری مانا؛

همکاری‌های بین‌المللی برای ارتقای سطح رده‌بندی داخلی

مؤسسه رده‌بندی آسیا که قصد دارد در بخش سفارش‌های جدید ساخت کشتی در چین با مؤسسه رده‌بندی CCS این کشور همکاری کند موافق ادغام دو مؤسسه رده‌بندی ایرانی و تشکیل یک مؤسسه نیست. به اعتقاد "علی شریفی" مدیرعامل این مؤسسه طرح این گونه مباحث، شائبه ایجاد انحصار در این بخش را مطرح می‌کند. آنچه که می‌خوانید گفت‌وگوی مانا با مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیاست.



ابتدا در خصوص مؤسسه رده‌بندی آسیا و فعالیت آن توضیح دهید؟

مؤسسه رده‌بندی آسیا با بهره‌گیری از تجربه‌ای ۳۰ ساله در امر رده‌بندی شناورها و سازه‌های دریایی حاصل الحاق دو شرکت رده‌بندی گروه کارشناسان ایران تأسیس تیرماه ۱۳۵۹ و شرکت ایران سفینه تأسیس ۱۳۷۲ است. این دو شرکت بنا بر تصمیم سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۸۴ با یکدیگر ادغام شده و مجموعه‌ای جدید به نام رده‌بندی آسیا را پایه‌ریزی کرده‌اند که هم اکنون متجاوز از ۸۰ نفر پرسنل تمام وقت در رشته‌های کشتی‌سازی، مکانیک دریایی، فرماندهی کشتی و ارتباطات دارد و از ۹ شعبه در بنادر ایران، امارات و کویت بهره می‌گیرد.

رده‌بندی آسیا تحت راهنمایی و ارشاد سازمان بنادر و دریانوردی موفق شد در سال ۱۳۸۶ با رده‌بندی روسیه (RMRS) که از پایه‌گذاران انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (IACS) است، تفاهم‌نامه همکاری امضاء کند. بر اساس تفاهم‌نامه سه‌جانبه‌ای که بین سازمان بنادر و دریانوردی، رده‌بندی آسیا (ACS) و رده‌بندی روسیه (RMRS) مبادله شد نه تنها فایل‌های تحقیقاتی دو مؤسسه ایرانی و روسی انتقال یافت و استفاده از قواعد ساخت و رده‌بندی یکدیگر در رده‌بندی دوگانه (Dual Class) تجویز شد بلکه مرکز تحقیقات رده‌بندی آسیا موفق شد با استفاده از ظرفیت‌های موجود در دانشگاه‌ها و صنعت دامنه تحقیقات، به روزآوری و تدوین قواعد ساخت و رده‌بندی کشتی‌ها و نیز روش‌های بازرسی را به صورت فراملی گسترش داده که البته در این راستا ما به حمایت‌های سازمان بنادر و دریانوردی نیاز داریم.

آیا خدماتی که به مالکان کشتی می‌دهید قابل مقایسه با خدمات اعضای IACS می‌باشد؟

قطعاً اعضاء انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (IACS) که در حال حاضر ۱۱ مؤسسه می‌باشند از قدمت متجاوز از ۱۰۰ سال سابقه برخوردارند و نمی‌توان منکر وجود فاصله بین خدمات عرضه شده از سوی رده‌بندی آسیا و اعضاء IACS شد، اما سیستم مدیریت کیفیت فعلی رده‌بندی آسیا بهبود مستمر را ملاک اصلی دانسته و تمامی بازرسان، کارشناسان و مدیران رده‌بندی آسیا به دنبال آن هستند که به صورت Bench Mark به حد خدمات ارائه شده از سوی اعضاء IACS برسند. برای این کار از دو اهرم سیستم مدیریت کیفیت و بیمه مسئولیت استفاده می‌شود. جهت اطلاع، رده‌بندی آسیا موفق شده است با توجه به سابقه پوششی معادل بیمه مسئولیت در شرکت‌های بیمه‌گر که متجاوز از ۱۵ سال می‌باشد، از اول مهرماه ۱۳۸۹ پوشش ۵/۵ میلیون یورو برای خدمات ارائه شده خود تأمین کند. این میزان پوشش معادل اعضاء IACS است و همه بازرسان رده‌بندی آسیا به این دو اهرم (پای‌بندی به سیستم مدیریت کیفیت و حفظ شرایط بیمه مسئولیت) پای‌بند هستند که روز به روز با هوشیاری و اهمیت بیشتری می‌پردازند.

البته در بخش فناوری اطلاعات (IT) و تولید نرم‌افزار اقداماتی صورت گرفته است که هنوز کافی نیست و تلاش می‌کنیم مشتریان رده‌بندی آسیا در سریع‌ترین زمان ممکن به وضعیت مشابهی با اعضاء IACS برسند.

آیا رده‌بندی آسیا شرکتی انتفاعی است و دارای سهام‌دار است؟

همان طور که در بخش معرفی توضیح دادم رده‌بندی آسیا حاصل الحاق دو شرکت خصوصی گروه کارشناسان ایران و شرکت ایران سفینه می‌باشد که هر دو شرکت خصوصی و دارای سهام‌دار هستند. به طریق اولی رده‌بندی آسیا شرکتی خصوصی است و سه سهام‌دار گروه کارشناسان ایران، ایران سفینه و صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و دریانوردی از سال ۱۳۸۴ با علم به اینکه باید بخش مربوط به ایمنی و بازرسی‌های قانونی غیرانتفاعی باشد و اصولاً رقابتی در بخش خدمات مربوط به ایمنی جان اشخاص، حفظ محیط زیست دریایی و امنیت دریانوردی وجود نداشته باشد، اساسنامه رده‌بندی آسیا را با

دو سال بعد از فعالیت رده‌بندی آسیا، مدیران سازمان بنادر و دریانوردی در نتیجه بررسی‌های اجتماعی و فرهنگی به این نتیجه می‌رسند که تأسیس مؤسسه واحدی به نام رده‌بندی آسیا نوعی انحصار است و این کار باید اصلاح شود.

مؤسسه رده‌بندی آسیا با بهره‌گیری از تجربه‌ای ۳۰ ساله در امر رده‌بندی شناورها و سازه‌های دریایی حاصل الحاق دو شرکت رده‌بندی گروه کارشناسان ایران تأسیس تیرماه ۱۳۵۹ و شرکت ایران سفینه تأسیس ۱۳۷۲ است.

آیا در سطح بین‌المللی فقط یک مؤسسه رده‌بندی ملی در هر کشور فعالیت دارد؟

اصولاً مؤسسات رده‌بندی نمی‌توانند در محدوده آب‌های سرزمینی فعالیت کنند چون کشتی‌های تحت پوشش آنها سفر بین‌المللی می‌کنند و باید از کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی پیروی نمایند. مگر لویدز انگلستان می‌تواند فقط ملی عمل کند؟ یا GL آلمان فقط در آلمان به صورت ملی ایفای نقش کند.

و اما وضعیت بین‌المللی متفاوت است مثلاً در پاناما سه مؤسسه فعالند:

- Panama Maritime Documentation Services (PMDS)
- Isthmus Bureau of Shipping (IBS)
- Panama Register Corporation (PRC)

در یونان دو مؤسسه زیر فعالیت دارند:

- Hellenic Register of Shipping (HRS)
- International Naval Surveys Bureau (ISMB)

در آمریکا دو مؤسسه زیر فعالیت دارند:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- International Register of Shipping (IRS)



تصویب هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی طوری تنظیم کرده‌اند که بخش مربوط به ایمنی و بازرسی‌های قانونی غیرانتفاعی بوده و حسابرس مستقل جداگانه‌ای در هر سال داشته باشد.

کسانی که از این مصوبه هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی خبر ندارند با طرح بحث انتفاعی و غیرانتفاعی در رسانه‌های گروهی مانع نشر اطلاعات کامل و واقعی می‌شوند.

در مؤسسات رده‌بندی عضو IACS هم چنین است. کارهای دیگری نظیر تأیید نوع قطعات (Type Approval) بازرسی کالا، بازرسی‌های صنعتی که در مؤسسات رده‌بندی انجام می‌شود ذاتاً انتفاعی است و براساس رقابت بازار صورت می‌گیرد.

این بخش از فعالیت‌های رده‌بندی آسیا کاملاً انتفاعی است و طبق اساسنامه دارای حسابرسی مستقل جداگانه‌ای می‌باشد. حتماً استحضار دارید که مؤسسه رده‌بندی آلمان (GL) تحت مالکیت یک خانواده آلمانی (Herz Family) است و به صورت یک شرکت خصوصی اداره می‌شود یا مؤسسه رده‌بندی فرانسه (BV) که خصوصی است و سهام آن در بورس عرضه می‌شود. از سوی دیگر مؤسسات رده‌بندی DNV و ABS به صورت غیرانتفاعی اداره می‌شوند و کارهای انتفاعی خود را در شرکت‌های وابسته انجام می‌دهند. بنابراین از دو الگو می‌توان بهره گرفت یکی آنکه یک شرکت خصوصی ثبت کنیم (نظیر رده‌بندی آسیا) و در اساسنامه آن فعالیت‌ها را به دو صورت غیرانتفاعی و انتفاعی تقسیم کنیم و یا یک مؤسسه غیرانتفاعی ثبت کنیم (نظیر مؤسسه رده‌بندی ایرانیان) و کارهای انتفاعی را در جای دیگری انجام دهیم.

در رابطه با اینکه اخیراً مدیر کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در مصاحبه‌ای اعلام کرده‌اند به دنبال ادغام دو مؤسسه آسیا و ایرانیان هستند چه می‌گویید؟

عرض کردم در سال ۱۳۵۹ گروه کارشناسان ایران و در ادامه شرکت ایران سفینه تأسیس می‌شوند. پس از ۲۵ سال فعالیت این دو شرکت، سازمان بنادر و دریانوردی به این نتیجه می‌رسد که باید این دو شرکت ادغام شوند و یک مؤسسه واحدی تشکیل شود با اساسنامه‌ای که بخشی از فعالیت‌های آن انتفاعی و بخشی غیرانتفاعی باشد. این کار صورت می‌گیرد و رده‌بندی آسیا در سال ۱۳۸۴ تأسیس می‌شود. دو سال بعد از فعالیت رده‌بندی آسیا، مدیران سازمان بنادر و دریانوردی در نتیجه بررسی‌های اجتماعی و فرهنگی به این نتیجه می‌رسند که تأسیس مؤسسه واحدی به نام رده‌بندی آسیا نوعی انحصار است و این کار باید اصلاح شود.

به هر حال براساس تقاضای موجود در صنعت ساخت شناورها، سازمان بنادر و دریانوردی به مؤسسه ایرانیان اجازه فعالیت می‌دهد.

هم‌اکنون مدیرعامل مؤسسه ایرانیان و مدیر کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی مجدداً طرح ادغام دو مؤسسه ایرانی را مطرح کرده‌اند.

البته رده‌بندی آسیا در حیطه اختیارات خود نمی‌بیند که برای مرجع ملی دریایی کشور یعنی سازمان بنادر و دریانوردی تعیین تکلیف کند و طبقاً تصمیمات سازمان مذکور را به صلاح کشور می‌داند ولی با ذکر سابقه فوق معتقد است که قضیه انحصار، مجدداً پیش خواهد آمد و همان انتقاداتی که در سایت‌های خبری درج می‌شد، مجدداً علیه سازمان بنادر و دریانوردی فضا سازی می‌شود.

دو مؤسسه ایرانی یعنی رده‌بندی آسیا و رده‌بندی ایرانیان براساس رهنمودهای مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تاکنون تعرفه خدمات بخش سنتی خود را یکسان کرده‌اند و رده‌بندی آسیا به تصمیمات مشترک دو مؤسسه خود را پای‌بند می‌داند و قرار است در بخش محاسبه ظرفیت ناخالص شناورها (GT) نیز به یک دستورالعمل واحد که مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی باشد برسند تا ارقامی که به عنوان GT برای شناورها محاسبه می‌شود یکنواخت باشد.

اخیراً شنیده می‌شود که اختلاف نظرهایی در هیئت مدیره رده‌بندی آسیا وجود دارد، شما این موضوع را تأیید می‌کنید؟ در طی ۵ سال اخیر که از ادغام دو مؤسسه قبلی می‌گذرد همواره اختلاف نظر در هیئت مدیره وجود داشته است که حرکت رو به جلوی رده‌بندی آسیا مرهون همین اختلافات است.

اصولاً در مجموعه‌ای که اعضاء با یکدیگر مخالفتی نداشته باشند نمی‌توان امیدی به پیشرفت و ترقی داشته باشیم و این از امتیازات مجموعه مدیریتی ACS است که در کنار پای‌بندی به اصول اولیه نظرات متفاوتی در نحوه اجرا دارند.

آیا رده‌بندی آسیا با مؤسسه رده‌بندی چین (CCS) همکاری دارد؟

رده‌بندی آسیا مدتی است با مجوز استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران از خدمات بخش صنعتی CCS چین برای بازرسی قبل از حمل استفاده می‌کند. رده‌بندی آسیا دنبال آن است که مشروط به عدم وجود منع قانونی در بخش سفارش‌های جدید ساخت کشتی در چین با مجوز سازمان بنادر و دریانوردی با CCS همکاری کند.

رده‌بندی آسیا مدتی است با مجوز استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران از خدمات بخش صنعتی CCS چین برای بازرسی قبل از حمل استفاده می‌کند.

رده‌بندی آسیا در حیطه اختیارات خود نمی‌بیند که برای مرجع ملی دریایی کشور یعنی سازمان بنادر و دریانوردی تعیین تکلیف کند و طبعاً تصمیمات سازمان مذکور را به صلاح کشور می‌داند



عملکرد مؤسسات رده بندی در سال های ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۹ از دید تفاهم نامه پاریس

سیاه و سیاه و خاکستری

مرکز تحقیقات رده بندی آسیا
research@asiaclass.org

تفاهم نامه پاریس در امر کنترل کشورهای صاحب بندر (Paris MOU on Port State Control) در اول ژوئیه ۲۰۱۰ میلادی عملکرد سازمان های به رسمیت شناخته شده (Recognized Organizations) را منتشر کرد. جدول زیر حاوی عملکرد ۱۷ سازمان با درج ضریب عملکرد هر یک از خوب تا متوسط تنظیم شده است.

ضریب عملکرد سازمان ها

ردیف	نام سازمان به رسمیت شناخته شده	ضریب عملکرد	ارزیابی
۱	مؤسسه رده بندی ایتالیا (RINA)	۱/۸۹	خوب
۲	مؤسسه رده بندی آمریکا (ABS)	۱/۸۴	خوب
۳	مؤسسه رده بندی آلمان (GL)	۱/۷۹	خوب
۴	مؤسسه رده بندی نروژ (DNV)	۱/۷۹	خوب
۵	مؤسسه رده بندی فرانسه (BV)	۱/۶۶	خوب
۶	مؤسسه رده بندی ترکیه (TL)	۱/۶۳	خوب
۷	مؤسسه رده بندی انگلستان (LR)	۱/۶۲	خوب
۸	مؤسسه رده بندی ژاپن (NKK)	۱/۵۱	خوب
۹	مؤسسه رده بندی روسیه (RMRS)	۱/۲۹	خوب
۱۰	مؤسسه رده بندی چین (CCS)	۱/۲۵	خوب
۱۱	مؤسسه رده بندی کره (KCS)	۰/۹۸	خوب
۱۲	مؤسسه رده بندی لهستان (PRS)	۰/۹۱	خوب
۱۳	مؤسسه رده بندی قبرس (INC)	۰/۱۰	متوسط
۱۴	مؤسسه رده بندی هندوستان (IRS)	۰/۱۳	متوسط
۱۵	مؤسسه رده بندی کرواسی (CRS)	۰/۱۷	متوسط
۱۶	مؤسسه رده بندی یونان (HRS)	۰/۲۰	متوسط
۱۷	مؤسسه رده بندی پرتغال (RP)	۰/۲۰	متوسط

جدول فوق تا ۲۸ ردیف ادامه داشته است که به درج نام ۱۷ سازمان خوب و متوسط اکتفا شده است.

جدول سفید

Paris MoU بر مبنای بازرسی از کشتی های تحت پرچم کشورها و تعداد توقیف هایی که برای رفع نواقص لازم بوده است نام ۳۹ کشور را منتشر کرده است که در لیست سفید قرار دارند؛ یعنی ضریب عملکرد آنها خوب بوده است. پرچم کشورهایی چون انگلستان، چین، دانمارک، فرانسه، فنلاند، آلمان، ایرلند، هلند، ایتالیا، سوئد، یونان، سنگاپور، هنگ کنگ، قطر و کرواسی به ترتیب از بالاترین ضریب عملکرد تا پایین ترین ضریب عملکرد در این جدول سفید قرار دارد.

جدول خاکستری

Paris MoU بر مبنای بازرسی از کشتی های تحت پرچم کشورها و تعداد توقیف هایی که برای رفع نواقص لازم بوده است نام ۱۹ پرچم از کشورهای جهان را برای فاصله زمانی ۲۰۰۷ الی ۲۰۰۹ در جدول خاکستری ذکر کرده است. پرچم کشورهایی چون تایلند، سوئیس، آمریکا، مراکش و پاناما در فهرست

کشورهای جدول خاکستری منتشر شده است. پرچم جمهوری اسلامی ایران با ضریب عملکرد ۰/۳۲ در وسط جدول خاکستری قرار دارد.

جدول سیاه

Paris MoU بر مبنای بازرسی از کشتی های تحت پرچم کشورها و تعداد توقیف هایی که برای رفع نواقص لازم بوده است، نام ۲۳ کشور را در فاصله زمانی ۲۰۰۷ الی ۲۰۰۹ در جدول سیاه درج کرده است. پرچم کشورهایی چون هندوراس، اوکراین، لبنان، لیبی و کره شمالی در بین این ۲۳ پرچم به چشم می خورد.

مرکز تحقیقات رده بندی آسیا از سازمان بنادر و دریانوردی درخواست می کند برنامه مدونی را برای خروج نام پرچم جمهوری اسلامی ایران از فهرست خاکستری و حمایت مؤسسات رده بندی داخلی برای درخشش در سطح بین المللی تدوین کند.

آشنایی با شرکت‌های بازرسی کالا

ورود کالای فاقد کیفیت ممنوع

امیر قائدی حیدری

کارشناس بازرگانی دریایی

تاریخچه بازرسی در ایران

در کشور ما علی‌رغم آنکه موضوع بازرسی در قبل از انقلاب نیز وجود داشته است اما اهمیت آن بعد از انقلاب شناخته شد و به دلیل افزایش کلاهبرداری‌های تجاری بین‌المللی، بانک مرکزی ایران، انتخاب شرکت بازرسی را برای معاملات بیش از ۲۰ هزار دلار الزامی و اجباری کرد.

عامل اصلی در اجباری شدن امر بازرسی ورود بسیاری از کالاهای مغایر با سفارش‌های اولیه خریداران به کشور بود که به دلیل اختلاف نرخ ارز در سیستم بانکی و بازار آزاد تفاوت قیمت ناشی از اختلاف در کیفیت یا نوع کالا به زیان سرمایه‌های ملی کشور و مصرف‌کننده به یغما می‌رفت. به همین دلیل در سال ۱۳۶۳ بانک مرکزی ایران با صدور بخش‌نامه‌ای ضمن معرفی ۱۶ مؤسسه و سازمان بین‌المللی، ورود کلیه کالاهای وارداتی را موقوف به انجام بازرسی توسط این مؤسسات کرد.

در سال ۱۳۷۱ به موجب قانونی که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید، مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران به صورت رسمی متولی موضوع بازرسی در کشور شناخته شد و طبق تبصره ذیل ماده ۵ این قانون، مسئولیت نظارت بر مؤسسات بازرسی به مؤسسه یاد شده واگذار شده است.



اهمیت و ضرورت بازرسی

در گذشته و در اوایل انقلاب صادرکنندگان خارجی از آشفته‌گی بازار ایران استفاده کرده و تا مدتی کالاهای بنجل و ته‌مانده خود را به سوی ایران سرازیر کردند. چه بسیار تبلیغاتی نیز صورت گرفت که متأسفانه به دلیل عدم اطلاع واردکنندگان و مسئولان مربوطه و همچنین احاطه طرف‌های مقابل به قوانین تجارت بین‌الملل در بسیاری موارد ادعاها و شکایت نیز به جایی نرسید. سوءاستفاده‌ها تا حدی پیش رفت که در کانتینر به جای کالا سنگ بارگیری شد و تحویل خریدار ایرانی گردید یا در مقابل اسناد جعلی و بدون تحویل بار وجه آن از بانک دریافت شد.

خوشبختانه بانک مرکزی ایران سریعاً متوجه اشکال اصلی گردیده و تصمیم گرفت تا امور واردات و به خصوص مسئله بازرسی کالا را تحت نظارت و کنترل خود درآورد. به این منظور کمیته سورویانس در بانک مرکزی تشکیل شد و پس از تحقیقات و بررسی‌های بسیار اقدام به صدور بخشنامه‌ای در مورد ضرورت انجام بازرسی و انتشار لیست مؤسسات مجاز برای انجام بازرسی کالا قبل از حمل آن کرد.

بازرسی در بازرگانی خارجی

ساده‌ترین نوع یک معامله خارجی، معامله‌ای است که در آن یک فروشنده، یک خریدار و یک حمل‌کننده وجود داشته باشد. فروشنده موظف است کالا را مطابق خواسته خریدار آماده و بسته‌بندی کند و سپس ترتیب حمل آن را توسط حمل‌کننده بدهد. حمل‌کننده در ازای تحویل کالا، رسیدی به نام بارنامه که به وسیله مسئول حمل امضاء می‌شود صادر کرده و با توجه به کیفیت و کمیت کالا به فروشنده تحویل می‌دهد. همان طور که ملاحظه می‌شود، در یک قرارداد ساده هم وقتی که در محل بارگیری یا تخلیه، مسئولیت‌ها از فروشنده به خریدار منتقل شود، یکی از طرفین معامله غایب است. با توجه به این که بازرگانان نمی‌توانند برای انجام هر یک از معاملات خود در هر نقطه از جهان حضور یابند پس چگونه می‌توان بر این مشکل فائق آمد؟

از سوی دیگر خریدار و فروشنده باید چگونگی پرداخت بهاء کالا را مشخص کرده و در مورد آن به توافق برسند. البته تجارب گذشته فروشنده و خریدار از یکدیگر، نوع بازار و وضعیت مالی خریدار تأثیر زیادی در شرایط و نحوه پرداخت بهاء کالا دارد، اما پس از معامله نقدی، مطمئن‌ترین و متداول‌ترین روش پرداخت بهاء جنس، اسناد اعتباری است زیرا در این صورت اولاً فروشنده کنترل اسناد مربوط به معامله کالا را تا دریافت پول و یا چک یا هر اوراق بهادار دیگری در دست دارد و مطمئن است در صورت عمل به قرارداد آن را دریافت خواهد کرد و ثانیاً خریدار اطمینان دارد پرداخت بهاء کالا به وسیله بانک تأییدکننده اعتبار تنها موقعی صورت می‌پذیرد که مدارک مشخص شده را به طور دقیق و اصیل دریافت کرده باشد.

اگرچه برای بانک صادرکننده اعتبار این خطر وجود دارد که چون اعتبار تخصیص داده شده فقط با اسناد سروکار دارد و نه با خود کالا، بنابراین اگر فروشنده‌ای تظاهر به انجام تعهدات مندرج در اسناد کند می‌تواند قیمت کالا را دریافت کند حتی اگر در بسته‌های کالا خاک اره یا سنگ پیچیده باشد. لذا بانک به یک روش و بازوی کنترل‌کننده دیگری نیز نیاز دارد تا بتواند به اتکاء آن با اطمینان اعتبار را گشایش و انتقال داده و از موجودیت کالا و اصالت اسناد مطمئن شود.

هر معامله‌ای کم و بیش دارای خطرات مخصوص به خود است. علم مدیریت راه‌های زیادی را برای تقلیل این خطرات تدوین کرده که حتی با بیمه کردن معامله در برابر ضررهای احتمالی و خسارات ضمنی و در نهایت قصور در پرداخت بهاء کالا، آن را به حداقل رسانده است، اما تقریباً محال است که بتوان یک معامله را در برابر عدم انجام الزامات و تعهدات مندرج در قرارداد که ممکن است از سوی طرفین یا یک طرف معامله انجام شود نیز بیمه کرد.

برای حل مسائل مشروحه فوق با توجه به اینکه بیشترین دغدغه در یک معامله زمانی است که حمل فیزیکی کالای مورد معامله آغاز شده و قرار است

در سال ۱۳۷۱ به موجب قانونی که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید، مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران به صورت رسمی متولی موضوع بازرسی در کشور شناخته شد.

پرداخت بهاء آن صورت پذیرد، نظارت شخص ثالثی ضرورت پیدا کرده و تأیید وضعیت کیفی و کمی کالا در گواهی نامه صادره قید می شود. از زمانی که بازرسی کالا در معاملات مبتنی بر اسناد اعتباری الزامی شد، دغدغه اشاره شده به نحو بازرسی کاهش پیدا کرد؛ به طوری که اکنون اصولاً پرداخت قیمت کالا و حمل آن بدون دریافت مدارک درست و صحیح طبق مندرجات اسناد اعتباری صورت نمی گیرد.

مؤسسه بازرسی از طرف هر یک از افرادی که در یک معامله ذی نفع هستند و نمی توانند رأساً از منافع خود در مراحل مختلف انتقال کالا و اسناد دفاع کنند، وارد عمل می شود. مسئولیت شرکت بازرسی این است که از طرف خریدار یا از طرف فروشنده انجام وظیفه کرده و از حقوق وی در اجراء قرارداد دفاع کند. نباید فراموش کرد که حق تعیین چگونگی انجام بازرسی به عهده طرفی است که درخواست بازرسی را می کند و معمولاً در اسناد اعتباری این خریدار است که مؤسسه بازرسی و نحوه بازرینی را مشخص می کند. کار مؤسسه بازرسی صرفاً این است که تأیید کند آیا کالای آماده حمل مطابق مشخصات تعیین شده هست یا خیر؟ این امر بدین معنا نیست که بازرسی قبل از حمل، مانع هرگونه ادعای آتی می شود، چرا که بازرس وضعیت کالا را فقط در زمان مشاهده گواهی می کند و اگر ضایعات یا خساراتی در مراحل بعدی، مانند بارگیری و حمل و تخلیه کالا اتفاق افتد می توان بر علیه خاطی طبق مقررات موجود در قرارداد خرید ادعای خسارت کرد.

اگر چنین دعوی خسارتی، براساس مقررات حاکم بر تبادل کالا یا مقررات بازار مربوطه به حکمیت گذاشته شود در اینجا نیز انجام بازرسی مجدد لازم می شود زیرا حکمیت نیز نمی تواند بدون بررسی از وضعیت واقعی کالا صورت پذیرد. البته قراردادهای جامع بازرسی، نظیر نظارت بر بارچینی، بارگیری و بسته بندی کالا، بازرسی انبارهای کشتی، تضمین کیفی و کمی کالا در مقصد و... وجود دارد که مخاطرات مربوط به حمل کالا در مراحل بعدی را نیز به حداقل می رساند.

گنجانیدن موضوع بازرسی در هر قرارداد خرید و فروش، حداقل نفعی که دارد این است که با کاهش شک و ابهام طرفین معامله در مراحل مختلف انجام آن، سرعت حمل و پرداخت بهاء آن افزایش می یابد.

در ایران، طبق لیست منتشر شده از طرف اداره کل بازرسی کالا و امور صادرات و واردات (دبیرخانه هیئت ارزیاب) در آذر ماه ۱۳۸۹، شرکت های بازرسی تأیید صلاحیت شده در امر بازرسی کالاهای وارداتی شامل ۲۴ شرکت ایرانی و ۱۱ شرکت خارجی و همچنین این تعداد برای بازرسی کالاهای صادراتی شامل ۴۶ شرکت ایرانی و ۸ شرکت خارجی می باشد.

موارد انتفاع فروشندگان کالا در انتخاب شرکت بازرسی مستقل را می توان در پنج مورد خلاصه کرد:

- ۱- تأیید مرجع مستقلی از صحت کالای فروخته شده؛
- ۲- گنجانیدن بازرسی مستقل در معاملات، به عنوان ابزاری برای ایجاد اطمینان و در نتیجه دستیابی به بازار بهتر؛
- ۳- دریافت سریع تر قیمت کالا و در نتیجه بهبود وضعیت نقدینگی؛
- ۴- در موارد بی شماری، پرداخت هزینه بیمه کمتر؛
- ۵- بهبود روش های تولید از طریق بررسی کیفیت کالا.

سورویانس

سورویانس (بازرسی کیفیت و کمیت) عبارت از مجموعه عملیاتی از قبیل بازرسی، بررسی، نمونه برداری، اندازه گیری، آزمایش و یا نظایر آن است که توسط بازرس مستقل به منظور تعیین کمیت، کیفیت و یا سایر ویژگی های کالا، تأسیسات و یا خدمات مورد معامله و تطابق نتایج حاصله با مشخصات و شرایط مندرج در قرارداد خرید صورت می گیرد. در مبحث سورویانس مطالبی نظیر اهداف، مراحل اجرایی سورویانس و شرایط بازرسی از اهمیت برخوردارند.

در کشور ما علی رغم آنکه موضوع بازرسی در قبل از انقلاب نیز وجود داشته است اما اهمیت آن بعد از انقلاب شناخته شد و به دلیل افزایش کلاهبرداری های تجاری بین المللی، بانک مرکزی ایران، انتخاب شرکت بازرسی را برای معاملات بیش از ۲۰ هزار دلار الزامی و اجباری کرد.

شرکت و مدیران مسئول شرکت های بازرسی باید مستقل از منافع تجاری بوده و هیچ گونه وابستگی به طور مستقیم یا غیرمستقیم در موارد تحت بازرسی نداشته باشند.

اهداف بازرسی

اهدافی را که در سورویانس می‌توان در نظر داشت عبارتند از:

- بررسی قابلیت و صلاحیت سیستم کیفیت فروشنده؛
- بازرسی به منظور انطباق کیفیت کالا با سفارش؛
- بازرسی به منظور تأیید کمیت کالا با مقدار سفارش؛
- بازرسی به منظور انطباق سال ساخت کالا (نو یا مستعمل بودن آن)؛
- تأیید محل ساخت یا کشور تولیدکننده؛
- تأیید مناسب بودن بسته‌بندی کالا؛
- تأیید مناسب بودن وسیله حمل.

شرایط لازم برای شرکت‌های بازرسی

شرکت‌های بازرسی از بین شرکت‌ها و مؤسسات داخل و خارج از کشور که واجد شرایط لازم زیر می‌باشند، انتخاب می‌شوند:

- شرکت و مدیران مسئول آن باید مستقل از منافع تجاری بوده و هیچ‌گونه وابستگی به طور مستقیم (در قالب فعالیت‌های شرکت) یا غیرمستقیم (از طریق شرکت‌های وابسته) در موارد تحت بازرسی نداشته باشند.
- دارای استقلال رأی بوده به طوری که ارائه گزارش‌ها و نظرات فنی و بازرسی آنها فارغ از هرگونه فشار از سوی عوامل داخلی و خارجی شرکت و صرفاً بر اساس ماهیت کالا و یا خدمات و بر اساس شرایط تعیین شده در قرارداد خرید باشد.

- شرکت باید روش‌هایی برقرار و اجراء کند که استفاده‌کنندگان از خدمات سورویانس با اعتماد و اطمینان بتوانند مسئولیت انجام خدمات مورد نیاز را به آن بسپارند.

- داشتن اساسنامه مبنی بر فعالیت شرکت در زمینه بازرسی و ارائه خدمات سورویانس حسب تأیید اتاق بازرگانی کشور متبوع.

- داشتن توانایی و دانش فنی و تخصصی لازم در هر یک از زمینه‌ها و فعالیت‌های مربوط.

- داشتن مدارک ثبتی و حقوقی قابل شناسایی و معتبر در مورد مرکز اصلی از کشور متبوع که به تأیید اتاق بازرگانی کشور و یا سفارت ایران رسیده باشد.

- ارائه اعتبارنامه بانکی از یکی از بانک‌های معتبر.

- داشتن بیمه‌نامه مسئولیت و ارائه ضمانت‌نامه بانکی و یا هر دو، حسب مورد طبق اعلام‌نظر هیئت ارزیاب موضوع ماده ۴ ضوابط اجرایی تبصره ذیل ماده ۵ قانون اصلاح قوانین و مقررات مؤسسه.

- متن ماده مذکور: در این ماده وظایف و مسئولیت هیئت ارزیاب ذکر شده است. هیئت مذکور به منظور بررسی و ارزیابی شرکت‌های سورویانس‌کننده تشکیل می‌شود.

- داشتن نظام‌نامه سیستم مدیریت کیفیت شامل دستورالعمل‌ها. در زمینه سورویانس "سیستم مدیریت کیفیت شرکت سورویانس‌کننده باید به طور عملی و به نحو مؤثر قابل اجراء و ممیزی باشد."

وظایف و مسئولیت شرکت بازرسی در قبال خریدار

- شرکت سورویانس‌کننده موظف است با توجه به مفاد قرارداد خرید و شرایط اعتبار اسنادی و در حدود بازرسی تعیین شده نسبت به انجام بازرسی کالا یا خدمات اقدام کند.

- شرکت سورویانس‌کننده موظف است دقت لازم را در انجام خدمات بازرسی خود به عمل آورده و تمامی موارد خواسته شده در امر بازرسی را طبق قرارداد خرید و شرایط اعتبار اسنادی اعمال کند.

- شرکت سورویانس‌کننده در صورت اثبات قصور یا تقصیر در قبال کمیت و کیفیت کالا و یا خدمات موضوع دستور کار مسئول می‌باشد. در صورت بروز اشکال در انجام بازرسی یا بروز اختلاف با شرایط قرارداد خرید، شرکت سورویانس‌کننده موظف است مراتب را به خریدار و فروشنده اطلاع و پس از صدور اصلاحیه بانکی اقدام کند.

- شرکت سورویانس‌کننده موظف است در صورتی که کالا یا خدمات مورد

بازرسی در مقاطع تحویل و تحول مطابق با شرایط قرارداد و اعتبار اسنادی باشد نسبت به صدور گواهی‌نامه سورویانس اقدام کرده و آن را به تأیید اتاق بازرگانی محل صدور گواهی برسانند. چنانچه امر بازرسی در مورد کالا یا خدمات توسط شعب یا نمایندگی مجاز شرکت سورویانس‌کننده انجام شود، صدور گواهی‌نامه سورویانس باید فقط با نام و روی سربرگ شرکت اصلی که نام آن به عنوان شرکت سورویانس‌کننده در شرایط اعتبار اسنادی و قرارداد خرید آمده، صادر شود.

- شرکت سورویانس‌کننده موظف است امور بازرسی کالاها و خدمات را در محل و زمان تعیین شده در قرارداد خرید یا اعتبار اسنادی با دقت و مهارت لازم انجام دهد و در مقابل تفریط و تعدی به خریدار، خود را مسئول بداند.

وظایف و مسئولیت شرکت بازرسی در قبال مؤسسه

- شرکت سورویانس‌کننده خارجی موظف است به محض دریافت پروانه تأیید صلاحیت از مؤسسه حداکثر ظرف مدت دو ماه نسبت به ایجاد دفتر نمایندگی و یا انتخاب نماینده مجاز در ایران اقدام کند.

- شرکت سورویانس‌کننده موظف است گزارش آماری عملیات بازرسی انجام شده در مورد کالاهای وارداتی به ایران و نتایج حاصله را به طور سه ماهه به مؤسسه ارسال کند.

- شرکت سورویانس‌کننده باید تمامی تعهدات و نیز دستورالعمل‌های مؤسسه را در مواردی که به وظایف و فعالیت‌های آن مربوط می‌شود به نحو احسن رعایت کند.

- شرکت سورویانس‌کننده موظف است در ارتباط با سورویانس کالاهای وارداتی به ایران، کلیه روش‌ها و امور اجرایی خود را با دستورالعمل‌های صادره از سوی مؤسسه سازگار کند.

شرایط بازرسی

- عوامل مختلفی برای تعیین مؤسسه بازرسی می‌تواند مورد نظر باشد. این عوامل عمدتاً ناظر بر شخصیت و وضعیت حقوقی و فنی و تخصصی مؤسسات بازرسی می‌باشد. برخی از مهم‌ترین آنها به شرح زیر است:

در گذشته و در اوایل انقلاب صادرکنندگان خارجی از آشنفگی بازار ایران استفاده کرده و تا مدتی کالاهای بنجل و ته‌مانده خود را به سوی ایران سرازیر کردند.

• صلاحیت فنی و تخصصی

اولین موردی که از نظر استاندارد بسیار اهمیت دارد، صلاحیت فنی و تخصصی بازرس است. باید به این نکته توجه داشت که برخی از مؤسسات بازرسی در رشته‌های خاصی تبحر و تخصص لازم را دارا هستند؛ گرچه ممکن است در بروشورهای خود به انجام همه نوع بازرسی نیز اشاره کنند.

با عنایت به گستردگی طیف بازرسی کمیت و کیفیت که ممکن است انجام بازرسی‌های متفاوتی را در هر زمان و در هر نقطه عالم ضروری کند، لازم است که مؤسسه بازرسی دارای شبکه فنی و تخصصی گسترده‌ای در کلیه نقاط جهان باشد.

• رازداری

رازداری یکی دیگر از مواردی است که مؤسسه بازرسی ملزم به رعایت آن است. طبیعی است که مسئله محرمانه بودن اطلاعات و به عبارتی درز نکردن اطلاعات خرید یا فروش به غیر، در مبادلات و معاملات بسیار اساسی است.

• جامعیت

بازرس باید کلیه موارد خواسته شده را با لحاظ تمامی جوانب آن به طور جامع مد نظر قرار دهد، در بازرسی خود دقت نظر داشته و به تمام مسائل و نتایج توجه کامل کند.

• گزارش دقیق

بازرس باید در گزارش خود، به نحوی روشن و دقیق مطالب و نتایج بازرسی‌ها و بررسی‌های انجام شده را ذکر کند و نظرات خود را به صراحت ابراز کرده و از کلی‌گویی و دوپهلو صحبت کردن و ارائه گزارش‌های مبهم اجتناب ورزد.

• استقلال کامل

بازرس نباید هیچ‌گونه وابستگی به طرفین معامله داشته باشد. درست است که بازرس در عمل به خاطر حفظ منافع خریدار در جریان معامله دخالت می‌کند اما اگر به ناحق به نفع او گزارش خود را تنظیم و ابلاغ کند، سیستم گشایش اعتبار مورد سؤال و اشکال قرار خواهد گرفت و اساس و بنیان اعتبارات اسنادی متزلزل خواهد شد. چنانچه در جهت منافع فروشنده نیز اقدام کند، حقوق خریدار پایمال می‌شود و بالاتر از آن امکان ضرر و زیان به خزانه کشورها وجود خواهد داشت.

• ارتباط سریع با بازرس

خریدار اگر نتواند با مؤسسه‌ای که انتخاب می‌کند به طور سریع تماس برقرار کند، بازرس نمی‌تواند وظایف خود را به نحو لازم انجام دهد و در نهایت منافع خریدار را حفظ کند. باید توجه داشت که حتی بدون وجود بازرس مستقل نیز امکان و انجام صحیح و درست معامله در ۷۰ الی ۸۰ درصد معاملات قابل پیش‌بینی است. وجود مؤسسات بازرسی در واقع به خاطر احتمال وقوع مشکلات برای ۲۰ تا ۳۰ درصد معاملات است، لذا در این گونه موارد است که بازرس باید بتواند به سرعت عکس‌العمل نشان داده و اقدام کند.

• کارکنان صالح

یکی از موارد بسیار مهم در مؤسسات بازرسی، استفاده آنان از کارکنان صالح و شایسته است که ضریب اعتماد و اطمینان مراجعان را افزایش می‌دهد.

• مراحل اجرایی سورویانسی

پس از انعقاد قرارداد معامله، خریدار نسبت به گشایش اعتبار در بانک اقدام می‌کند. کارگزار بانک به فروشنده موضوع گشایش اعتبار را ابلاغ می‌کند. فروشنده نیز به مؤسسه بازرسی تعیین شده مراتب را اطلاع می‌دهد. اگر کالا تولید پیچیده‌ای داشته باشد نیاز به برنامه‌ریزی معینی از طرف بازرس دارد و لذا فروشنده و بازرس مراحل و زمان‌های مختلف بازرسی را براساس حدود بازرسی تعیین و مشخص می‌کنند. در این حالت بازرسی‌ها در مقاطع تعیین شده اعم از نظارت بر ساخت یا نظارت عمومی و ظاهری کالا در حین کار انجام می‌شود.

پس از انجام بازرسی، دو حالت ممکن است پیش آید، حالت اول کالا با قرارداد انطباق دارد و در این صورت بازرس گواهی‌نامه بازرسی را صادر و به فروشنده تحویل می‌دهد. فروشنده با ارائه این گواهی‌نامه به همراه اسناد لازم دیگر به بانک وجه معامله را دریافت می‌کند. حالت دوم زمانی است که کالا با شرایط قرارداد تطابق ندارد، در آن صورت مراتب عدم انطباق به فروشنده اطلاع داده می‌شود که در صدد تعویض یا تصحیح مغایرت‌ها برآید. برنامه مجددی برای انجام بازرسی تنظیم می‌شود که پس از پایان کار و انطباق کالا با شرایط مورد توافق، گواهی بازرسی صادر می‌شود.

در صورتی که فروشنده قادر به تعویض یا تصحیح کالا نباشد، در این حالت بازرس از صدور گواهی‌نامه خودداری می‌کند. معمولاً بازرس طی گزارشی موضوع عدم انطباق کالا و عدم صدور گواهی‌نامه را به فروشنده اطلاع می‌دهد و اگر با خریدار نیز در ارتباط مستقیم باشد مراتب را به خریدار نیز ابلاغ می‌کند. در چنین وضعیتی اگر خریدار با مذاکراتی که با فروشنده به عمل می‌آورد کالا را با مشخصات جدید قبول کند، می‌تواند نسبت به صدور اصلاحیه L/C از طریق بانک خود با رعایت ضوابط و مقررات مربوطه اقدام کند، در غیر این صورت قرارداد باطل شده تلقی می‌شود.

• مقطع بازرسی

بازرسی در چه محل و در چه زمانی باید به عمل آید؟ اصولاً مقطع بازرسی ارتباط مستقیم با شرایط معامله و تحویل کالا دارد. اگر معامله بر اساس یکی از شرایط اینکوترمز انجام شده باشد زمان بازرسی باید در مقطع انتقال مسئولیت از فروشنده به خریدار باشد (مثلاً در شرایط FOB یا CFR انتقال مسئولیت تحویل کالا به شرکت حمل و عبور آن از نرده کشتی است).

ممکن است بازرسی کالا از زمان تولید شروع شده و در نهایت در انبار فروشنده و هنگام بسته‌بندی کالا بازرسی شود و همه نتایج هم با شرایط قرارداد مطابقت داشته باشد و کالا نیز آماده حمل باشد. اگر در این مرحله که کالا هنوز در دست فروشنده است بازرس، عملیات خود را خاتمه داده و گواهی‌نامه را صادر کند، امکان دارد فروشنده کالا را پس از صدور گواهی‌نامه تعویض یا دستکاری کند و در نتیجه احتمال سوءاستفاده فروشنده هنوز باقی است؛ لذا لازم است بازرس عملیات بازرسی و صدور گواهی‌نامه را تا زمان بارگیری و صدور بارنامه توسط مؤسسه حمل و نقل

مؤسسه بازرسی از طرف هر یک از افرادی که در یک معامله ذی‌نفع هستند و نمی‌توانند رأساً از منافع خود در مراحل مختلف انتقال کالا و اسناد دفاع کنند، وارد عمل می‌شود.

ادامه داده و حتماً گواهی خود را بعد یا هم‌زمان با صدور بارنامه صادر کند.
عدم تطابق کالا با سفارش

در صورتی که علی‌رغم کلیه تمهیدات و پیش‌بینی‌ها، از جمله انتخاب بازرس مستقل و صدور گواهی‌نامه بازرسی از جانب وی، پس از رسیدن کالا به مقصد معلوم شد که کالا با شرایط قرارداد خرید مطابقت ندارد و یا دارای اشکالات خاصی است چه باید کرد؟

در این حالت خریدار باید با دقت اقدامات زیر را انجام دهد:

۱- کالا را از گمرک ترخیص نکند و از هرگونه تغییر و تحول و جابه‌جایی و انتقال آن خودداری کند.

۲- روش و عملیاتی که طی آن وجود ایراد یا نقص یا اشکال یا عدم تطابق کالا معلوم شده است را بررسی کند.

۳- مدارک و تعهدات فروشنده در رابطه با مشخصات کالا و همچنین مدارکی که نشانگر اطلاع این مشخصات به فروشنده می‌باشد را جهت حصول اطمینان بیشتر مجدداً بررسی کند.

۴- بررسی شود که اشکال پیش آمده آیا بر اثر اهمال فروشنده است یا احتمالاً بر اثر حمل، تخلیه، جابه‌جایی، بارگیری و یا انبارداری به وجود آمده است.

۵- در صورت حصول اطمینان از کوتاهی فروشنده، مراتب را فوراً به وی اطلاع داده و ضمناً مسئولیت‌های او را نسبت به اجراء تعهدات خود یادآوری و درخواست کند که موضوع سریعاً توسط فروشنده بررسی و دلایل به وجود آمدن آن را اعلام کند.

۶- موضوع عدم تطابق به بازرس اعلام و درخواست شود تا او نیز عملیات بازرسی خود را بررسی کرده و در خصوص دلایل به وجود آمدن اشکال و عدم تطابق کالا اعلام نظر کند.

۷- انجام بازرسی مجدد کالا را از فروشنده و بازرس درخواست کند.

۸- در صورت عدم همکاری فروشنده و بازرس در مورد انجام بازرسی مجدد کالا، لازم است از مؤسسه بازرسی مستقل دیگری که از نظر حقوقی از اعتبار مناسبی نیز برخوردار باشد دعوت کرد تا از کالا بازرسی کرده و گزارش مستدل و مصوری تهیه کند تا در مراحل بعدی بتوان از آن برای اثبات ادعای خود استفاده کرد.

پس از انجام این بازرسی می‌توان کالا را جا به جا و مورد استفاده قرار داد. در هر حال توصیه می‌شود که حتماً نمونه‌هایی از کالاهای دارای اشکال و ایراد نگهداری شود. در صورت امکان، بهتر است نمونه‌ها توسط بازرس مستقل مهر و موم شوند.

۹- به طور مستقیم یا از طریق مشاور متخصص در دعاوی بازرگانی با فروشنده و بازرس جهت حل و فصل مسئله مذاکره و مکاتبه شود.

۱۰- در صورت عدم همکاری فروشنده و بازرس و عدم پذیرش مسئولیت جبران خسارت، مراتب باید به بانک مرکزی و مؤسسه استاندارد جهت اقدامات لازم اعلام شود و موازی با آن از طریق طرح موضوع در مراجع صالحه مراتب پیگیری شود.

کارمزد بازرسی

پرداخت کارمزد مؤسسه بازرسی قاعداً به عهده خریدار است. در اینکوترمز نیز صریحاً به این موضوع اشاره شده و چنین آمده است:

(خریدار موظف است هزینه بازرسی قبل از حمل را به جزء در مواردی که از سوی مقامات کشور محل صدور کالا اجباری اعلام شده است، بپردازد؛ مگر آنکه ترتیب دیگری توافق شده باشد)

به موجب این تعریف، به جزء مواردی که فروشنده بر اساس قوانین کشور خود موظف به انجام بازرسی قبل از صدور باشد (مانند کشور خودمان در مورد برخی از کالاها که مشمول استاندارد اجباری می‌باشد) پرداخت هزینه بازرسی



به عهده خریدار است.

چه اشخاصی از گواهی بازرسی متنفع می‌شوند؟

در انجام یک معامله تجاری بین‌المللی اشخاص حقیقی یا حقوقی متعددی در مراحل مختلف دخالت دارند. طرف‌هایی که از صدور بازرسی برای انجام کار خود استفاده می‌کنند یا از آن متنفع می‌شوند را می‌توان به ترتیب زیر نام برد:

• فروشنده

فروشنده با در دست داشتن گواهی بازرسی در واقع رسماً می‌تواند مدعی شود که کالای وی در زمان تحویل با شرایط قرارداد منطبق بوده است. علاوه بر آن با تسلیم آن به بانک، وضعیت دریافت وجه معامله را به نفع خود تسهیل می‌کند.

• شرکت بیمه

از دیگر استفاده‌کنندگان گواهی بازرسی بیمه است. شرکت بیمه با در دست داشتن گواهی‌نامه بازرسی اطمینان خاطر می‌یابد که کالا قبل از شروع حمل شرایط و مشخصات قرارداد را داشته لذا تا حدودی از کلاهبرداری‌هایی که معمولاً از شرکت‌های بیمه می‌شود جلوگیری می‌کند.

• بانک گشاینده اعتبار

به تعبیری می‌توان مؤسسه بازرسی را بازوی فنی بانک محسوب کرد، زیرا به دلیل عدم وجود امکانات فنی و فقدان تخصص‌های لازم، برای بانک مقدور نیست که مطابقت کالا را از جهت فنی با شرایط قرارداد تأیید کند؛ لذا گواهی‌نامه بازرسی به بانک گشاینده اعتبار، در زمینه تأیید شرایط معامله اطمینان لازم را می‌دهد.

• شرکت حمل

گواهی‌نامه بازرسی به شرکت حمل این اطمینان را می‌دهد که کالا در زمانی که به او تحویل شده است با مشخصات و خصوصیات مورد ادعای فروشنده مطابقت دارد. این موضوع در مورد حمل کالاهای خطرناک و نیز هنگام وقوع خسارت همگانی حائز اهمیت است.

• گمرک

گمرکات برای اطمینان از تطابق کالا با اسناد و تعرفه می‌توانند از گواهی‌نامه بازرسی به عنوان مدرکی مثبت استفاده کرده و آن را مورد استفاده قرار دهند.

• مؤسسات استاندارد

در بسیاری از کشورها برای ورود یا صدور کالا شرایط استاندارد در نظر گرفته شده است، که در صورت فقدان آن شرایط، کالا قابل صدور یا ورود نیست. گواهی‌نامه بازرسی می‌تواند به عنوان گواهی کنترل کیفیت کالا مورد استفاده مؤسسات استاندارد قرار گیرد.

• خریدار

مهم‌ترین شخص متنفع خریدار است که از طریق گواهی بازرسی از انطباق کالای مورد سفارش خود با کالای حمل شده اطمینان حاصل می‌کند و یا در صورت بروز خسارت می‌تواند در گرفتن غرامت از شرکت‌های بیمه به عنوان مدرک مثبت استفاده نماید.

وظایف و مسئولیت خریدار در بازرسی کالا

– خریدار باید در متن قرارداد و در شرایط اعتبار اسنادی نوع و مشخصات کمی و کیفی کالا یا خدمات مورد معامله را دقیقاً مشخص کند.

– خریدار موظف است در امر خرید کالا یا خدمات مشمول مقررات استاندارد اجباری، مشخصات کیفی کالا یا خدمات را مطابق استاندارد ملی ذی‌ربط در قرارداد خرید و اعتبار اسنادی تعیین کند و نیز چنانچه کالا یا خدمات مورد خرید در شمول تبصره ۲ ماده ۶ قوانین و مقررات مؤسسه باشد، مشخصات کیفی کالا یا خدمات را طبق استاندارد تعیین شده از سوی مؤسسه سفارش کند.

تبصره ۲- کیفیت مواد و کالاهای وارداتی برحسب ضرورت و اولویت و توجه به مسائل ایمنی و بهداشتی و اقتصادی باید با استانداردهای ملی جمهوری اسلامی ایران و یا استانداردهای کشور مبدأ و یا استانداردهای معتبر و مورد

یکی از موارد بسیار مهم در مؤسسات بازرسی، استفاده آنان از کارکنان صالح و شایسته است که ضریب اعتماد و اطمینان مراجعان را افزایش می‌دهد.



- در صورتی که شرکت سورویانس کننده از انجام یا از ادامه خدماتی که دستور کار آن را داشته و یا در مورد آن موافقت شده است منع شود، خریدار موظف به پرداخت‌های ذیل خواهد بود:

۱- هزینه‌های واقعی شرکت به جهت توقف کار؛
۲- بخشی از حق الزحمه مورد توافق، متناسب با میزان خدمات ارائه شده تا میزان توقف کار. شرکت سورویانس کننده از کلیه مسئولیت‌های ناشی از انجام ناقص یا عدم انجام خدمات درخواستی مبرا خواهد بود.

- در صورت افزایش حدود بازرسی یا ایجاد مشکلات در انجام بازرسی که خارج از کنترل و مسئولیت بازرسی باشد، کارمزد بازرسی به نسبت خدمات اضافی حسب توافق، توسط خریدار به شرکت سورویانس کننده قابل پرداخت می‌باشد.

- خریدار موظف است فقط یک شرکت سورویانس کننده دارای پروانه تأیید صلاحیت را جهت بازرسی کالا یا خدمات خریداری شده در قرارداد خرید و اعتبار اسنادی ذکر و تعیین کند.

- خریدار موظف است ویژگی‌های کمی و کیفی و روش و حدود بازرسی را در شرایط قرارداد خرید و اعتبار اسنادی و دیگر مدارک خرید هماهنگ و هم‌خوان ذکر کند.

- خریدار موظف است مجوزهای لازم را جهت انجام مطلوب امور بازرسی حسب نیاز از فروشنده اخذ و مراتب را به شرکت سورویانس کننده عامل، اطلاع داده و یا صراحتاً در قرارداد خرید و اعتبار اسنادی ذکر کند.

استانداردهای مورد قبول مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران (ISIRI)

۱- استانداردهای ملی ایران ISIRI
۲- استانداردهای کشورهای اروپایی (EN) با هر نوع پیشوند مانند BSEN،

قبول مؤسسه منطبق باشد. اولویت مواد و کالاها را شورای عالی استاندارد تعیین می‌کند.

خریدار باید حدود و نحوه بازرسی از کالا یا خدمات خریداری شده را در قرارداد خرید و اعتبار اسنادی مشخص کند. حدود و نحوه بازرسی باید به تأیید و توافق فروشنده نیز رسیده باشد. کالاها و خدماتی که مشمول استاندارد اجباری می‌باشند و یا خریدهایی که مشمول تبصره ۲ ذیل ماده ۶ قانون اصلاح قوانین و مقررات مؤسسه می‌باشند، نحوه بازرسی آنها باید طبق دستورالعمل مؤسسه در قرارداد خرید و اعتبار اسنادی ذکر شود.

- خریدار موظف است پس از تعیین و انتخاب شرکت سورویانس کننده مراتب را به فروشنده اعلام و در قرارداد خرید و اعتبار اسنادی ذکر کند.

- خریدار موظف است پس از انعقاد قرارداد خرید و یا گشایش اعتبار اسنادی کلیه اسناد و مدارک مورد لزوم جهت بازرسی شامل قرارداد خرید، اعتبار اسنادی، پروفرما و مشخصات فنی و... را ظرف مدت لازم و کافی برابر انجام وظایف شرکت سورویانس کننده تأیید شده مستقیماً یا از طریق نمایندگی آن در ایران در اختیار دفتر مرکزی شرکت قرار دهد. خریدار ترجیحاً بنا به اقتضاء باید در قرارداد خرید یا اعتبار اسنادی به لزوم ارجاع به مدارک ارسالی او به عنوان مدارک انجام بازرسی اشاره کند.

- خریدار موظف است حدود بازرسی را به شرکت سورویانس کننده طبق شرایطی که در قرارداد خرید یا اعتبار اسنادی تعیین شده شامل مشخصات و ویژگی کالا، روش بازرسی، چگونگی تحویل و تحول و نیز زمان بازرسی را مستقیماً یا از طریق نماینده آن در ایران اعلام کند.

- خریدار موظف است طبق قرارداد یا توافق انجام شده هزینه کارمزد خدمات بازرسی را مستقیماً و یا از طریق فروشنده و یا بانک به شرکت سورویانس کننده پرداخت کند.

182



در بسیاری از کشورها برای ورود یا صدور کالا شرایط استاندارد در نظر گرفته شده است، که در صورت فقدان آن شرایط، کالا قابل صدور یا ورود نیست.

DINEN

(AFNOR) فرانسه، (DIN) آلمان، (BSI) انگلیس، (AFNOR) اسپانیا، (NNI) هلند، (UNI) ایتالیا، (IPQ) پرتغال، (SFS) فنلاند، (SEE) لوکزامبورگ، (DS) دانمارک، (NSAI) ایرلند، (SIS) سوئد، (ON) اتریش، (IBN) بلژیک، (ELOT) یونان؛

۳- استانداردهای بین‌المللی کالا CODEX، ITUI، IEC، ISO؛

۴- استانداردهای کشورهای آمریکای شمالی ASTM، ASME، ANSI، AGI، API، UL؛

– استانداردهای کشور ژاپن (JIS)

سخن آخر

با توجه به توضیحاتی که راجع به امر بازرسی داده شد، می‌توان این گونه اظهار داشت که جهت انجام چنین وظیفه‌ای به طور صحیح و کامل، مسلط بودن بر مفاهیم مربوط به بازرسی ضروری می‌باشد؛ مثلاً بازرس باید نسبت به مفاهیم اینکوترمز آشنایی کاملی داشته باشد و یا اگر شخصی مسئول بازرسی در زمینه قطعات مکانیکی است، باید دارای دانش مربوطه باشد تا بتواند از عهده انجام وظیفه محوله برآید.

مؤسسه رده بندی ملی، ساختار و الزامات

پرهیز از شعارزدگی

نقدی بر مصاحبه مدیرعامل مؤسسه رده بندی ایرانیان در ارتباط
با مؤسسه رده بندی "ملی"

مرکز تحقیقات رده بندی آسیا

research@asiaclass.org



مهندس حسن رضا صفری مدیرعامل مؤسسه رده بندی ایرانیان طی مصاحبه ای با سایت خبری مارین نیوز در مهرماه ۱۳۸۹ به تشریح دیدگاه های خود در ارتباط با مؤسسه رده بندی ملی پرداخته و در مورد شرایط چنین مؤسسه ای مطالبی مطرح کرده اند که در ذیل بعضی موارد را در یک بستر کاملاً کارشناسی و فنی به نقد کشیده تا خوانندگان خبرگان صنعت دریایی خود به قضاوت بنشینند:

۱- ایشان در ابتدا بر لزوم تأسیس تنها یک مؤسسه رده بندی در هر کشور به علت ساختار ویژه و منحصر به فرد این گونه مؤسسات اشاره کرده اند که این ساختار ویژه را غیرانتفاعی بودن و سهام دار نداشتن عنوان کرده اند.

با فرض الزام غیرانتفاعی بودن و سهام دار نداشتن یک مؤسسه رده بندی که در بخش دوم این پاراگراف صحت این مطلب را نیز بررسی خواهیم کرد، چه منافاتی بین غیرانتفاعی بودن و سهام دار نداشتن یک مؤسسه رده بندی با تعدد این گونه مؤسسات در یک کشور وجود دارد؟

اول اینکه در کشورهایی که مهندس صفری در مصاحبه شان به یگانه بودن مؤسسات رده بندی در آنها اشاره کرده اند به راحتی قابل بررسی است که بر اساس قانون تجارت آزاد هیچ محدودیتی از نظر قانونی برای تشکیل رده بندی دوم، سوم و چهارم در آنها وجود نداشته بلکه این نیاز بازار و به



توجه به تجربه جهانی صنعت رده‌بندی امری خالی از اشکال نیست. ۴- مؤسسه رده‌بندی آسیا با بهره‌گیری از تجربه‌ای ۳۰ ساله در امر رده‌بندی شناورها و سازه‌های دریایی وظیفه خود می‌داند به عنوان مشاور امین آنچه از دانش رده‌بندی در سطوح ملی و بین‌المللی کسب کرده را در اختیار مرجع ملی دریایی کشور (سازمان بنادر و دریانوردی) و سایر ذی‌نفعان نظیر کشتیرانی‌ها، کارخانه‌های کشتی‌سازی و سایر تولیدکنندگان تجهیزات و ارائه‌دهندگان خدمات قرار داده و فرهنگ ایمنی، امنیت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی را که سرلوحه کار تمام مؤسسات رده‌بندی است را ترویج دهد. در این راستا رده‌بندی آسیا اقدام به انتشار فصلنامه "به‌هنگام" کرده که تاکنون بازتاب مناسبی در محافل دریایی داشته است.

امید آن داریم کارشناسان و متخصصان این حوزه به دور از احساسات و شعارزدگی و با توجه به مخاطبان گسترده رسانه‌های مجازی و نشریات، اقدام به انتشار صحیح اخبار و اطلاعات و موضوع‌های تخصصی نظیر رده‌بندی و الزامات و شرایط این گونه مؤسسات کرده تا ارتقاء سطح فرهنگ دریایی در تمام سطوح اعم از علاقمندان، دانشجویان و متخصصان را شاهد باشیم.

امروزه گستره خدمات در مؤسسات رده‌بندی به حدی وسعت یافته که علی‌رغم وحدت رویه در امر بازرسی و رده‌بندی شناورها به عنوان وظیفه اصلی دیگر نمی‌توان یک الگوی واحد سازمانی برای آنها تعریف کرد.

معرفی یک ساختار به عنوان تنها الگوی مورد قبول برای مؤسسه رده‌بندی ملی با فرض اجرای درست شعارهای مطرح شده با توجه به تجربه جهانی صنعت رده‌بندی امری خالی از اشکال نیست.

عبارتی قانون عرضه و تقاضا با توجه به ماهیت تخصصی کار بازرسی رده‌بندی و قانونی است که در بعضی کشورها نظیر آمریکا بیش از یک مؤسسه رده‌بندی وجود دارد.

مثال‌های زیر نمونه کوچکی از نقض مطالب ارائه شده در مورد یگانه بودن مؤسسات رده‌بندی در کشورهای مختلف است:

(۱) کشور آمریکا

– American Bureau of Shipping
– International Register of Shipping

(۲) کشور یونان

– Hellenic Register of Shipping
– International Naval Surveys Bureau

(۳) کشور ترکیه

– Turk Loydu
– Black Sea Bureau of Shipping

ثانیاً غیرانتفاعی بودن مؤسسه رده‌بندی که مکرراً به عنوان الزام تأسیس چنین مؤسساتی القاء می‌شود نیز کاملاً غیرکارشناسی و غیرمستند می‌باشد. برای اثبات این مطلب فقط کافی است به شرایط تشکیل مؤسسات رده‌بندی که در سند انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (IACS) تشریح شده اشاره کنیم. پنج شرط اصلی برای تشکیل چنین مؤسساتی که به عنوان مؤسسات به رسمیت شناخته شده (Recognised Organisation) نیز در بحث بازرسی‌های قانونی به فعالیت خواهند پرداخت موارد زیر می‌باشد:

(الف) انتشار قواعد بازرسی، رده‌بندی شناورها و سازه‌های دریایی؛

(ب) تطبیق شناورها و سازه‌های دریایی با این قواعد از طریق بازرسی‌ها؛

(ج) انتشار کتاب ثبت کشتی‌ها؛

(د) عدم کنترل توسط ذی‌نفعان صنعت دریایی نظیر کشتی‌سازی‌ها، کشتیرانی‌ها، سازندگان قطعات و...؛

(ه) کسب مجوز از یک کشور صاحب پرچم براساس قطعنامه‌های A.739(18)، A.789(19) و ثبت در بانک اطلاعاتی سازمان بین‌المللی دریانوردی (GISIS).

۲- مهندس صفری حضور مؤسسات رده‌بندی NKK ژاپن و CCS چین را به صلاح مملکت ندانسته‌اند؛ در حالی که اصولاً افزایش حضور اعضا IACS هیچ تهدیدی را متوجه مؤسسات رده‌بندی داخلی نکرده بلکه در فرصت رقابت ایجاد شده امکان بهبود کیفیت افزایش می‌یابد؛ خصوصاً با توجه به جایگاه این دو مؤسسه در رتبه‌بندی مؤسسات رده‌بندی و روابط حسنه سیاسی که قطعاً در شرایط سخت کشور امکان همکاری بیشتری با صنعت خواهند داشت. در آخرین رتبه‌بندی منتشره توسط تفاهم‌نامه پاریس وضعیت عملکرد مؤسساتی نظیر NKK ژاپن و CCS چین مطلوب بوده (گزارش Paris MOU را در بخش انگلیسی ملاحظه فرمایید) در ضمن می‌توان در اعطاء مجوز به این گونه مؤسسات شروطی نظیر مشارکت در ارتقاء سطح کیفی بازرسان ایرانی را مدنظر قرار داد.

۳- امروزه گستره خدمات در مؤسسات رده‌بندی به حدی وسعت یافته که علی‌رغم وحدت رویه در امر بازرسی و رده‌بندی شناورها به عنوان وظیفه اصلی دیگر نمی‌توان یک الگوی واحد سازمانی برای آنها تعریف کرد.

به عنوان مثال مؤسسه رده‌بندی GL آلمان تماماً تحت مالکیت یک خانواده آلمانی و به صورت یک شرکت خصوصی اداره می‌شود و در حین حال با الحاق با 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.

بنابراین معرفی یک ساختار به عنوان تنها الگوی مورد قبول برای مؤسسه رده‌بندی ملی با فرض اجرای درست شعارهای مطرح شده با

نیازمندی‌هایی که باید در بخش دریایی و بشری پاسخ داده شود

تشکیل سازمان نظام حمل و نقل کشور

مرکز تحقیقات رده‌بندی آسیا

research@asiaclass.org



نیاز اول - توسعه منابع انسانی، اشتغال و فضای کسب و کار

۱- تهیه سند آموزش و تربیت نیروی انسانی متخصص در رشته‌های مختلف امور دریایی منطبق با معیارهای بین‌المللی از طریق همکاری وزارتخانه‌های علوم و فناوری، کار و امور اجتماعی و آموزش و پرورش.

هدف اصلی آن است که متولی واحدی برای آموزش بخش امور دریایی تعیین شود و ارزش‌گذاری مدارک تحصیلی به صورت حرفه‌ای صورت پذیرد.

۲- تسری ماده ۲ قانون اصلاح تبصره ۲ ماده ۱ و ماده ۹ الحاق یک ماده به قانون خدمت وظیفه عمومی مصوب مهرماه ۱۳۶۳ مجلس شورای اسلامی به شاغلان رشته‌های دریانوردی که پنج سال متمادی بر روی واحدهای شناور محلی، منطقه‌ای و اقیانوس‌پیما مشغول به کار باشند.

هدف اصلی آن است که به ناوگان محلی، منطقه‌ای و بین‌المللی نیروی انسانی توانمند جذب شود و نظام مدونی برای کنترل پنج سال خدمت متوالی بر روی واحد شناور تدوین گردد.

۳- با توجه به سخت و زیان‌آور بودن مشاغل دریانوردی نظیر صیادی، ملوانی، ناوبری، خدمات دور از ساحل و تعمیرات تجهیزات در شرایط جوی نامناسب، سازمان بنادر و دریانوردی کلیه مشاغل دریایی اعم از دریانوردی، کشتی‌سازی و تعمیرات شناور و خدمات دور از ساحل را تحت پوشش تأمین اجتماعی قرار دهد.

هدف اصلی آن است که نیروی کار دریایی احساس تأمین اجتماعی کند.

۴- توجه دقیق به کنوانسیون کار دریایی (MLC) و فراهم کردن شرایط مشابه در بخش‌های غیر بین‌المللی امور دریایی کشور.

هدف اصلی آن است که به یک قانون کار دریایی جامع دست یابیم.

نیاز دوم - کاهش حوادث، توجه به محیط زیست و خدمات نجات دریایی

۱- تدوین برنامه‌ای مدون برای گزارش حوادث دریایی، نحوه کاهش سوانح (هدف‌گذاری برای تقلیل مشخص تعداد سوانح در هر سال)، کاهش عمر متوسط شناورهای محلی، منطقه‌ای و بین‌المللی، تقویت صنایع ساخت و تعمیر کشتی برای رفع نیازهای منطقه‌ای خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر؛

۲- تجهیز بنادر به وسائل کنترل آلودگی آب دریا و نحوه مبارزه با آن؛

۳- تجهیز بنادر به تجهیزات امداد و نجات قابل اطمینان و مؤثر.

نیاز سوم - تهیه قانون دریایی ایران حاوی آخرین تغییرات

نیاز چهارم - تحقق ترانزیت سالانه کالا به میزان ۲۰ میلیون تن و هفت میلیون مسافر

استفاده بهینه از فرصت‌های تجارت حمل و نقل دریایی کشور با هدف افزایش سالانه ۱۵ درصدی عملکرد ناوگان ملی و ملکی ایرانی و جذب سهم حداقل ۳۰ درصدی ترانشیپ دریایی کالای منطقه، توسعه حمل و نقل دریایی مسافر به هفت میلیون نفر در سال و سهم ۷۰ درصدی خدمات دریایی در بازار خدمات ساحلی و فراساحلی.

نیاز پنجم - توسعه ظرفیت اسمی و ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر

۱- ظرفیت‌سازی تا میزان ۲۰۰ میلیون تن کالا در سال، ۷/۵ میلیون TEU کانتینر سالانه برای بنادر چابهار، شهید رجایی، بوشهر، بندر امام و بنادر دریای خزر.

۲- تهیه طرح مکان‌یابی و تأمین امکانات و تجهیزات لازم جهت تأسیس ترمینال‌های کانتینری و حمل و نقل ترکیبی، ایجاد انگیزه جهت بهره‌برداری از بنادر خشک توسط بخش خصوصی و پارک‌های لجستیک و بنادر خشک.

نیاز ششم - تشکیل سازمان نظام حمل و نقل کشور (دریایی و بین‌المللی)

معرفی ۲۰ کشور اول صاحب کشتی در جهان

ایران بالا تر از عربستان سعودی

مرکز تحقیقات رده‌بندی آسیا

research@asiaclass.org

مطابق اطلاعات و آمار منتشر شده از سوی مؤسسه لویدز لندن، در اول ژانویه ۲۰۰۹ فهرست ۲۰ کشور اول جهان از نظر کشتی‌های ملکی به شرح زیر می‌باشد:

جدول ۱ - دارندگان بیشترین کشتی‌های جهان از نظر تناژ

به ترتیب بیشترین تناژ	نام کشور	تعداد کشتی‌های بالای ظرفیت ۱۰۰ GT	تناژ (GT) به میلیون	متوسط سن کشتی‌ها
۱	ژاپن	۳۷۲۰	۱۲۰/۶	۹
۲	یونان	۳۰۶۴	۱۰۱/۵	۱۶
۳	آلمان	۳۵۲۲	۷۶/۵	۹
۴	چین	۲۴۹۹	۵۹/۴	۲۰
۵	آمریکا	۱۷۸۳	۳۷/۳	۱۸
۶	نروژ	۲۰۲۷	۴۵/۱	۱۴
۷	کره جنوبی	۱۲۳۵	۲۹/۲	۱۶
۸	انگلستان	۱۰۱۸	۲۶/۵	۱۴
۹	دانمارک	۹۱۷	۲۴/۲	۱۱
۱۰	هنگ کنگ	۶۸۰	۲۱/۲	۱۲
۱۱	تایوان	۶۳۱	۱۹/۵	۱۴
۱۲	سنگاپور	۸۷۶	۱۷/۸	۱۴
۱۳	ایتالیا	۸۲۰	۱۵/۶	۱۵
۱۴	روسیه	۲۰۷۳	۱۳/۸	۲۴
۱۵	کانادا	۴۱۳	۱۱/۷	۲۱
۱۶	هندوستان	۵۶۴	۱۰/۳	۱۶
۱۷	ترکیه	۱۱۶۳	۱۰	۱۸
۱۸	مالزی	۴۳۵	۹/۱	۱۵
۱۹	ایران	۲۱۱	۸/۳	۱۵
۲۰	عربستان سعودی	۱۷۲	۸/۲	۱۴

مطابق جدول مربوط به مالکیت کشتی‌ها

الف) ژاپن بیشترین تعداد کشتی‌های جهان، بیشترین تناژ جهان و جوان‌ترین کشتی‌های موجود جهان را در تملک دارد.

ب) در صورت احتساب آمار مربوط به هنگ کنگ در آمار کشور چین، در این صورت بیشترین تعداد کشتی‌های جهان از آن کشور چین خواهد شد و از نظر تناژ چین در ردیف سوم جهان قرار می‌گیرد.

ج) جمهوری اسلامی ایران با داشتن ۲۱۱ فروند کشتی جمعاً ۸/۳ میلیون تناژ جهان را در تملک داشته و در ردیف ۱۹ جدول فوق قرار می‌گیرد. (جدول ۱)

مطابق جدول مربوط به ملیت کشتی‌ها

الف) آمریکا کهنه‌ترین کشتی‌های جهان را تحت پرچم خود دارد.

ب) ۴۰ درصد کل کشتی‌های جهان تحت پرچم مناطق آزاد جهان می‌باشد.

ج) در ژانویه ۲۰۰۹ کل کشتی‌های جهان (بالای ۱۰۰ GT) ۹۹ هزار و ۷۴۱ فروند بوده است که جمعاً تناژ ۸۳۰/۷ میلیون GT را دارا بوده‌اند.

د) پرچم جمهوری اسلامی ایران در این فهرست وجود ندارد. یعنی مالکان ایرانی کشتی‌های تجاری تلاش کرده‌اند از پرچم مناطق آزاد جهان بهره گیرند. (جدول ۲)

جدول ۲ - دارندگان بیشترین کشتی های جهان از نظر پرچم

ردیف	نام کشور	تعداد کشتی به فروند	تناژ به میلیون	سن
۱	پاناما (ثبت آزاد)	۸۰۶۵	۱۸۳/۵	۱۸
۲	لیبریا	۲۳۰۶	۸۲/۴	۱۲
۳	باهاما (ثبت آزاد)	۱۴۴۶	۴۶/۵	۱۵
۴	جزایر مارشال (ثبت آزاد)	۱۲۶۵	۴۲/۶	۹
۵	سنگاپور	۲۴۵۱	۳۹/۹	۹
۶	هنگ کنگ	۱۳۷۱	۳۹/۱	۱۱
۷	یونان	۱۴۹۸	۳۶/۸	۲۲
۸	مالتا (ثبت آزاد)	۱۵۳۲	۳۱/۶	۱۵
۹	چین	۳۹۱۶	۲۶/۸	۲۴
۱۰	قبرس (ثبت آزاد)	۱۰۱۶	۲۰/۱	۱۳
۱۱	آلمان	۹۶۱	۱۵/۳	۲۱
۱۲	انگلستان	۱۶۷۶	۱۵/۳	۲۰
۱۳	نروژ (ثبت دوم)	۶۰۱	۱۵	۱۶
۱۴	کره جنوبی	۳۰۰۱	۱۴/۱	۲۵
۱۵	ایتالیا	۱۵۸۸	۱۳/۶	۲۳
۱۶	ژاپن	۶۳۱۶	۱۳/۶	۱۶
۱۷	آمریکا	۶۵۲۴	۱۱/۳	۲۷
۱۸	دانمارک (ثبت دوم)	۴۷۰	۱۰/۱	۱۶
۱۹	برمودا (ثبت آزاد انگلستان)	۱۵۳	۹/۶	۱۳
۲۰	آنتیگا باربودا (ثبت آزاد)	۱۱۹۵	۹/۵	۱۰

جدول ۳ - وضعیت پنج کشور مهم مالک کشتی در سه سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۹

کشور	سال ۲۰۰۷		سال ۲۰۰۸		سال ۲۰۰۹	
	تناژ کل به میلیون	تناژ تحت پرچم به میلیون	تناژ کل به میلیون	تناژ تحت پرچم به میلیون	تناژ کل به میلیون	تناژ تحت پرچم به میلیون
ژاپن	۹۹/۸	۱۲/۸	۱۱۰	۱۲/۸	۱۲۰/۵	۱۳/۵
یونان	۱۰۰/۶	۳۲	۱۰۳/۳	۳۵/۷	۱۰۰/۹	۳۶/۸
آلمان	۶۲/۱	۱۱/۴	۶۹/۲	۱۲/۹	۷۶/۴	۱۵/۳
چین	۴۴/۹	۲۳/۵	۵۴/۳	۲۴/۹	۵۹/۴	۲۶/۸
آمریکا	۳۹/۱	۱۱/۱	۳۵/۴	۱۱/۳	۳۷/۳	۱۱/۳

از نظر ITF وضعیت پنج کشور مهم جهان از نظر تعداد کشتی ملکی طبق جدول (۳) است.

نتیجه:

مالکان کشتی برای بهره‌مندی از مقررات سهل‌تر، کشتی‌های خود را به مناطق آزاد جهان منتقل کرده و از ثبت آزاد بهره گرفته‌اند.

پس از لازم‌الاجرا شدن MLC مالکان کشتی در مناطق آزاد ثبت جهان باید هر چه سریع‌تر قراردادهای نحوه به کارگیری نیروی انسانی بر روی کشتی‌های خود را با مندرجات MLC تطبیق داده و به تأیید ITF برسانند.

فدراسیون کارگران شاغل در حمل و نقل بین‌المللی (ITF) که به وضعیت کاری و رفاهی دریانوردان شاغل در کشتی‌های جهان در مسیرهای بین‌المللی می‌پردازد، پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون کار دریایی (MLC) که حاوی مقررات نحوه به کارگیری و حقوق دریانوردان می‌باشد در حال حاضر تنها ۴۸ درصد قراردادهای پرسنل در مسیرهای دریایی بین‌المللی را تأیید کرده است و در تلاش است دامنه فعالیت خود را به بخش باقی‌مانده پوشش داده و به این لحاظ به چگونگی انتقال ثبت کشتی‌های تحت پرچم به ثبت در مناطق آزاد توجه زیادی می‌کند.

نقش بنیادین تشکلهای دریانوردی در مواجهه با تحریمهای دریایی کشور

نقش آفرینی ویژه

محمد وافری

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران



تحریمهای اقتصادی امروز زاییده نوعی تفکر جنگ سرد است و تحریمهای اقتصادی را وسیله مدرن تر و قابل پذیرش تری برای تحمیل خواستگاهها بر می‌شمرند. اعمال تحریمهای جدید را باید موقعیتی میان جنگ و گفت‌وگو دانست که فرای فضای گفت‌وگو بدون ورود به شرایط فیزیکی جنگ، ایجاد پیامدهای سوء روانی و اقتصادی را برای طراحان تحریمها هدف قرار داده است.

اما شاید بتوانیم این دوره را یک الزام به بازگشت مجدد به مردم و باور کردن نقش تشکلهای مردم‌نهاد و اتحادیه‌های داخلی بدانیم. از آنجایی که کشورهای توفیق‌جو ظاهراً همسو نتوانستند پاسخ مناسبی به گرایش‌های دولتمردان بدهند، به نظر می‌رسد دولت راهی ندارد جز آنکه به توانمندی و نقش آفرینی نهادهای مردمی مستقل توجه کند تا از این منظر بتوانیم در صورت نقش آفرینی این تشکلهای بهبود وجهه بین‌المللی را شاهد باشیم که البته این نوع رویکرد در رویه‌های دولت کمتر دیده شده است.

از آنجایی که سازمان‌های مردم‌نهاد و صنفی به عنوان بخشی از مجموعه روابط بین‌الملل پذیرفته شده‌اند، در چنین شرایطی به اعتبار تأثیری که بر جامعه می‌گذارند و وسعت و عمق نتایج اجتماعی که می‌توانند حاصل آورند، از اهمیت سیاسی ویژه‌ای برخوردار هستند که می‌توانند بسیج صنوف را برای برون‌رفت از تحریمها مهیا کنند.

بسیج مردم به منظور کاهش آسیب‌پذیری از تحریمها نکته‌ای اساسی است که می‌تواند در تشکلهای صنفی به عنوان نهادهایی توانمند در تحقق الگوی مشارکت اجتماعی بروز کند. این تشکلهای آن رو در دنیای امروز اهمیت پیدا کرده‌اند که می‌توانند القای نقش مردم را در قالب شهروند مقتدر و حلقه واسط بین حکومت و مردم تا شعاع حضور در صحنه‌های زنده اجتماعی و سیاسی جامعه و در سطح بین‌الملل بتابانند. دریانوردان از آن دسته صنوفی هستند که کاملاً خصلت بین‌المللی دارند، لذا از طریق کنوانسیون‌های به روز شده و یکپارچه در تعاملات سیاسی و بین‌المللی می‌توانند امکانات بالنده‌ای را معرفی کرده و نقش آفرینی ملی و مناسبی داشته باشند.

نهادهای صنفی در صورت آزادی عمل بیشتر با توجه به امکان ایجاد روابط قوی و مستحکم با گروه‌های اجتماعی بین‌المللی می‌توانند در این شرایط جهت بهبود چهره بین‌الملل نقش آفرینی ویژه‌ای داشته باشند و در حوزه‌هایی که اصولاً ورود دولت میسر نیست، وارد عمل شوند.

واقعیت این است که سازمان‌های غیردولتی از یک‌سو بر سیاست‌گذاری‌های ملی و چندجانبه تأثیر می‌گذارند و از سوی دیگر به طور فزاینده‌ای مستقیماً در فعالیتهای محلی حضور دارند و در ایام اخیر کم‌رنگ شدن حضور آنان در سیاست‌گذاری‌های ملی و منطقه‌ای باعث شکنندگی و کم‌حرکی بین‌المللی آنان شده است در حالی که در صورت بالفعل درآمدن این فرصت، نه تنها وجهه بین‌المللی کشور اصلاح خواهد شد بلکه بخش عمده‌ای از وظایف دولت به صنوف و نهادهای غیرحکومتی واگذار می‌شود که به نوعی سطح آسیب‌پذیری از تحریمها را کاهش می‌دهد.

تجربه تحریمهای ادوار گذشته نشان می‌دهد که محدود شدن روابط بین‌الملل و تمرکز بر توانمندی‌های داخلی فرصت خروج از وابستگی و تأمین آن توسط صنوف داخلی را مهیا کرده است.

ضرورت توسعه فعالیتهای اتحادیه‌های دریانوردی داخلی بر هیچ اهل فن و کارفرمای خبره‌ای پوشیده نیست؛ اینکه چرا تاکنون این تعامل صورت نگرفته منطق تخصصی ندارد و یک نوع تقابل همسو با دیگر حوزه‌های دولتی است. اما در سایه الزامات بین‌المللی پیش رو به خصوص جریان الحاق به کنوانسیون بین‌المللی کار دریایی و دیگر کنوانسیون‌های دریایی لازم‌الاتباع باید نقش آفرینی را برای ورود و توسعه فعالیت سازمان‌های دریانوردی و دریایی مردم‌نهاد جدی گرفت.

به خصوص آنکه در کنوانسیون‌های اخیر این نقش در حد تدوین قوانین، نظارت و اجرا و صدور

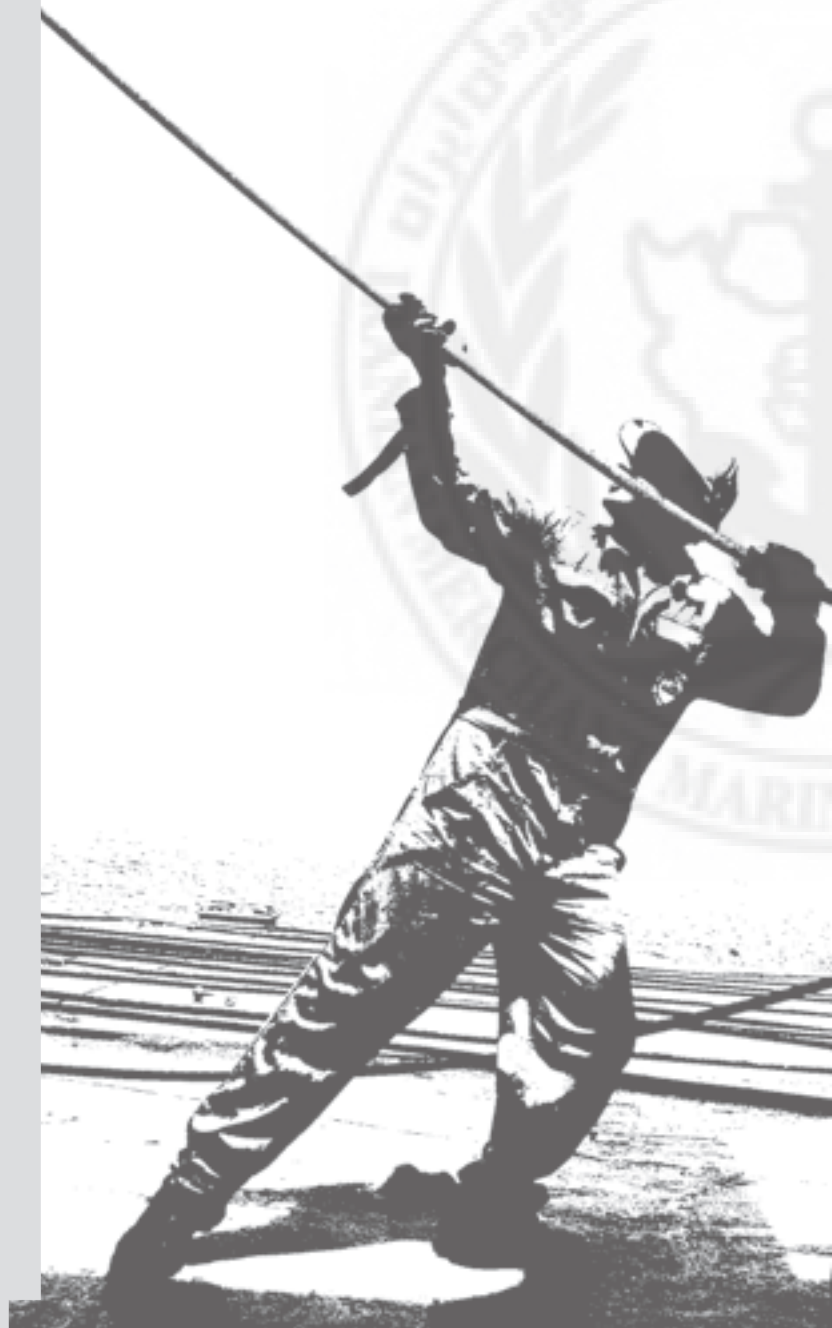


گواهی‌نامه‌های مرتبط ارتقاء یافته است. در همین رابطه توصیه می‌شود کشتیرانی‌های داخلی به جای رجوع به بنگاه‌های بیگانه به منظور دریافت گواهی‌نامه‌های الزامی مرتبط با کنوانسیون‌های مذکور که می‌تواند با بهانه‌تراشی و عدم صدور آن در بنگاه تحریم‌ها نوعی اهرم فشار باشد، این گواهی‌نامه‌ها از اتحادیه‌های دریانوردی داخلی مطالبه شود.

در این مرحله تکوین و فعال شدن هویت، منفعت و آگاهی صنوف می‌توانست تبیین مجدد ارزش‌های تعالی اجتماعی، وفاق همگانی را در قالب پیوندهای ناگسستنی در بر داشته باشد. از این‌رو تکوین احساس ملی در میان صنوف و فهم منشأ آن در چنین شرایطی می‌تواند جهت‌گیری و نوع کنش را تعیین کند و منجر به پذیرش هدایت ملی و فراگیر آن شود. نقشی که در صورت احیای آن می‌توان دوباره به مصداق ایام گذشته به کاهش اثربخشی تحریم‌ها امیدوار بود.

نهادهای صنفی در صورت آزادی عمل
بیشتر با توجه به امکان ایجاد روابط قوی
و مستحکم با گروه‌های اجتماعی بین‌المللی
می‌توانند در حوزه‌هایی که اصولاً ورود دولت
میسر نیست، وارد عمل شوند.

واقعیت این است که سازمان‌های غیردولتی
از یک‌سو بر سیاست‌گذاری‌های ملی و
چندجانبه تأثیر می‌گذارند و از سوی دیگر
به طور فزاینده‌ای مستقیماً در فعالیت‌های
محلی حضور دارند



نگاهی به تجربه موفق ترکیه در حمل و نقل دریایی

اقبال عمومی به صنعت کشتیرانی

چشم‌اندازهای پر امید ترکیه در صنعت حمل و نقل دریایی



موقعی که آتش دومین جنگ جهانی به سراسر جهان شعله کشیده بود، ایالات متحده آمریکا برای حمل خوراک، پوشاک و تجهیزات لازم برای نیروهای نظامی‌اش به ساخت صدها کشتی در اندازه متوسط اقدام کرد.

پس از پایان جنگ، کشتی‌های یادشده در بندرهای حاشیه اقیانوس اطلس لنگر انداختند و برای جلوگیری از پوسیدگی، دوباره رنگ کاری شدند. همان زمان آمریکا به ترکیه، که سه سوی آن با دریا احاطه شده، پیشنهاد خرید این کشتی‌ها را داد: «آماده‌ایم کشتی‌ها را با قیمت مناسب به شما بفروشیم.» اما رهبر وقت ترکیه، عصمت اینونو، با رد این پیشنهاد گفت: «مگر قرار است ما باعث ثروتمند شدن صاحبان کشتی‌ها بشویم؟» یونان، پیشنهاد مذکور را پذیرفت و «اوناسیس»، شرکت خریدار آن کشتی‌ها، در عرصه حمل و نقل دریایی دنیا به غولی بدل شد که می‌تواند خواسته‌هایش را به کرسی بنشاند. تلخ‌تر از آنچه گذشت، سرگذشت سرمایه‌گذار ترکی است که اقدام به خرید پنج ناو از کشتی‌های مورد بحث کرد. وی که در دوره زمام‌داری عدنان مندرس مالکیت کشتی‌ها را بر عهده داشت، با کودتای سال ۱۹۶۰ ناوگان خود را از دست داد. نظامیان پس از در اختیار گرفتن امور کشور، مالکیت او را بر کشتی‌هایش سلب کرده و کشتی‌ها را هم بدون استفاده رها کردند تا بپوسد. نمونه‌های فوق از جمله دلایل عقب‌ماندگی ترکیه در عرصه حمل و نقل دریایی به حساب می‌آید. قبل از انتخابات سراسری ۲۲ ژوئیه سال جاری، دبیرکل وقت حزب جمهوری خلق (CHP)، دنیز





بایکال، موضوع خرید مشترک کشتی توسط پسر نخست‌وزیر، بوراک اردوغان و مجید چتین کایا (شغل خانوادگی‌شان دریانوردی بوده) را پیش کشید. اگر چه بایکال به عنوان اصلی‌ترین رهبر مخالف دولت کنونی، موضوع کشتی را به شکل یک ابزار انتخاباتی مطرح کرد، واقعیت این است که در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاران ترک که سابقه فعالیت در عرصه کشتیرانی را نیز ندارند، روز به روز نسبت به حمل و نقل دریایی توجه بیشتری نشان داده‌اند. به عنوان مهم‌ترین نمونه در این عرصه می‌توان به «محمدامین کارا احمد» اشاره کرد. او که در افکار عمومی ترکیه به عنوان رئیس شرکت ترک‌سل شناخته می‌شود، چندی است موفق شده مدیریت یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های حمل و نقل دریایی ترکیه را در اختیار بگیرد.

روزگاری ثاقب سابانجی شناخته شده‌ترین چهره در عرصه سرمایه‌گذاری و کارآفرینی ترکیه، خطاب به حلیم‌مته قائم‌مقام اتاق تجارت دریایی ترکیه، گفته بود: «کشتیرانی یعنی حمل کالا از جایی که ماهی‌ها از زیر کشتی‌ات رد می‌شوند و آب دریا هم می‌تواند از روی کشتی‌ات عبور کند. من که اصلاً از این کار سر در نمی‌آورم». به رغم وجود چنین نگرشی در سرمایه‌گذار پیش‌کسوت ترکیه، که امروز دیگر در قید حیات نیست، برادرزاده او، یالچین سابانجی، در جایگاه یکی از مهم‌ترین فعالان عرصه کشتیرانی ترکیه قرار گرفته است.

قائم‌مقام اتاق تجارت دریایی ترکیه می‌گوید: «کشتیرانی با تجارت جهانی ارتباط مستقیمی دارد؛ چرا که با حمل تولیدات از یک نقطه به نقطه دیگر است که تجارت توسعه می‌یابد». ۹۰ درصد این نقل و انتقال هم از راه‌های دریایی صورت می‌گیرد. پس از بحران جهانی سال ۲۰۰۱، افزایش قیمت تمام شده تولیدات در اروپا باعث شد محل تولید به کشورهای آسیایی چون چین، هند و بنگلادش تغییر یابد و از همین رو انتقال مواد خام به این کشورها و سپس حمل کالاهای تولیدی به مقصد غرب اهمیت غیرقابل وصفی یافت. وضعیت یادشده موجب افزایش ظرفیت ناوگان تجاری جهان از ۷۰۰ میلیون dwt به دو میلیارد dwt شد. برای رسیدن به این ظرفیت ابتدا محل‌های ساخت کشتی به سرعت گسترش یافت و صاحبان کشتی‌ها در آستانه فرسودگی هم اقدام به نوسازی آنها کردند.

افزایش درخواست، باعث افزایش قیمت کشتی‌ها شده است. تخمین زده می‌شود حجم جهانی تجارت دریایی سالانه حدود ۵/۳ درصد افزایش داشته باشد و انتظار می‌رود درخواست بار فله خشک سالانه نزدیک به پنج درصد و درخواست نفتکش سالانه نزدیک به دو درصد با رشد روبرو شود. سالانه ۱۵ میلیون کانتینر هم از طریق دریا نقل و انتقال می‌یابد. افزایش تقاضا باعث افزایش قابل توجهی در قیمت کشتی‌ها شده است؛ به عنوان نمونه کشتی حمل بار فله خشک، ساخته شده توسط شرکت «جیان-گام» برای تحویل در اکتبر سال ۲۰۰۷ و با قابلیت بارگیری ۶۷ هزار dwt به قیمت ۶۶ میلیون دلار فروخته شد، اما سال ۱۹۹۵ کشتی حمل بار فله خشک، ساخت شرکت هیوندای با قابلیت بارگیری ۷۳ هزار و ۶۶۰ dwt، با ۵/۳۴ میلیون دلار خریداری و با کرایه بهای روزانه ۱۲ هزار دلار به شرط بازگشت، به مدت هشت سال اجاره داده شده بود. سال ۱۹۹۳ هم کشتی حمل نفت خام تک‌جداره با قابلیت بارگیری ۲۴۴ هزار و ۲۷۵ dwt به قیمت ۴۲ میلیون دلار فروخته شده بود.

اما کشتیرانی ترکیه: اگر چه ظرفیت ناوگان حمل و نقل دریایی ترکیه از ۵/۷ میلیون dwt با احتساب کشتی‌های ترکیه‌ای فعال زیر پرچم

روزگاری ثاقب سابانجی شناخته شده‌ترین چهره در عرصه سرمایه‌گذاری و کارآفرینی ترکیه، خطاب به حلیم‌مته قائم‌مقام اتاق تجارت دریایی ترکیه، گفته بود: «کشتیرانی یعنی حمل کالا از جایی که ماهی‌ها از زیر کشتی‌ات رد می‌شوند و آب دریا هم می‌تواند از روی کشتی‌ات عبور کند. من که اصلاً از این کار سر در نمی‌آورم».

کشورهای دیگر به ۱۵ میلیون dwt رسیده، هنوز با وضعیت مطلوب فاصله زیادی دارد. انتظار می‌رود در سال‌های آتی کرایه حمل بار توسط کشتی به نقطه اوج خود برسد و همین افزایش کرایه باعث گرایش هر چه بیشتر سرمایه‌گذاران به سوی کشتیرانی خواهد شد. تا شش سال پیش تعداد کارگاه‌های ساخت و تعمیر کشتی در ترکیه ۳۲ واحد بود که اکنون به رقم ۶۵ رسیده و تا ۱۲۰ واحد نیز افزایش خواهد یافت. تعداد مالکان کشتی روز به روز بیشتر می‌شود. خرید کشتی برای صاحبان سرمایه، دیگر رویایی دست نیافتنی نیست. بنابه گفته جانشین اتاق تجارت دریایی ترکیه، اگر سرمایه‌گذاری بتواند ابتدا ۳۰ درصد قیمت کشتی را پرداخت کند، باقی آن را می‌تواند با وامی تا سقف پنج سال بازگرداند. برخی صاحبان سرمایه اقدام به خرید کشتی کرده‌اند و برخی دیگر در واحدهای کشتی‌سازی شریک شده‌اند. مثلاً کاکان‌شن، تولیدکننده یدک‌کش، بزرگ‌ترین واحد کشتی‌سازی دریای سیاه را احداث کرده است.

جابه‌جایی بار، ستون فقرات کشتیرانی به حساب می‌آید. روزگاری، پیش از وقوع بحران سال ۱۹۹۸، توان ناوگان تجاری ترکیه تا ۱۲ میلیون

اگر چه ظرفیت ناوگان حمل و نقل دریایی ترکیه از ۵/۷ میلیون dwt با احتساب کشتی‌های ترکیه‌ای فعال زیر پرچم کشورهای دیگر به ۱۵ میلیون dwt رسیده، هنوز با وضعیت مطلوب فاصله زیادی دارد.

dwt هم رسیده بود، اما وقوع بحران سبب شد تعدادی از کشتی‌ها به شرکت‌های خارجی واگذار و تعدادی نیز دچار فرسودگی شوند. پس از آن بود که ظرفیت ناوگان تجاری ترکیه به ۵/۷ میلیون dwt کاهش یافت.

اکنون پس از تحولات به وقوع پیوسته، کشتی‌های حمل بار فعال زیر پرچم ترکیه و کشتی‌های متعلق به مالکان ترکیه‌ای که با پرچم کشورهای دیگر فعالیت می‌کنند، با ظرفیت ۱۵ میلیون dwt، ناوگان تجاری ترکیه را به رتبه بیستم جهانی رسانده‌اند. اما نکته مهم اینکه سرمایه‌داران ترکیه‌ای در بین سفارش‌دهندگان ساخت کشتی به کشتی‌سازی‌های ژاپن، کره جنوبی و چین، در رتبه ششم دنیا ایستاده‌اند. در واقع ناوگان تجاری ترکیه با تحویل کشتی‌های جدید در آستانه کسب ظرفیت حمل ۲۰ میلیون dwt قرار دارد.

ترکیه در زمینه ساخت و فروش کشتی‌های نفتکش هم به موفقیت‌های مهمی دست پیدا کرده و از طرف دیگر گام‌های مهمی نیز در زمینه حمل و نقل کانتینر برداشته است. علاوه بر این ترکیه توانسته با ساخت کشتی‌های یدک‌کش، آنها را به چهار کشور خارجی نیز بفروشد. حتی موتورهای دور تند مدل ناوشکن‌های نظامی هم توسط ترکیه تولید و صادرات آنها به دو کشور مالزی و پاکستان آغاز شده است. کارخانه کشتی‌سازی صدف، متعلق به "ترکن هولدینگ" با مالکیت رئیس اتاق تجارت دریایی ترکیه، "متین کالکاوآن" و خانواده او هم تصمیم به ساخت یک کشتی ۱۸۰ هزارتنی گرفته است.

حلیم‌مته کشتیرانی را به حرکت روی امواج دریا تشبیه می‌کند: «وقتی موج شما را روی شانه‌هایش قرار می‌دهد، هر چه مدت زمان بیشتری سوار بر موج بمانید، همان قدر سود بیشتری به دست خواهید آورد و اگر جریان امواج شما را به پایین سوق داد، هر چه مدت کمتری در آن حال باشید بیشتر منفعت خواهید کرد». حرکت بر اساس یک سیستم مالی دقیق در حین اوج‌گیری است که سبب کاهش ضرر در دوران نزول خواهد شد. کشتی‌هایی که به صورت کامل با کمک وام خریداری شده باشند، هرگز توانایی بازپرداخت کامل بدهی‌های‌شان را نخواهند داشت. باید دو اصل مهم را به یاد داشته باشیم.

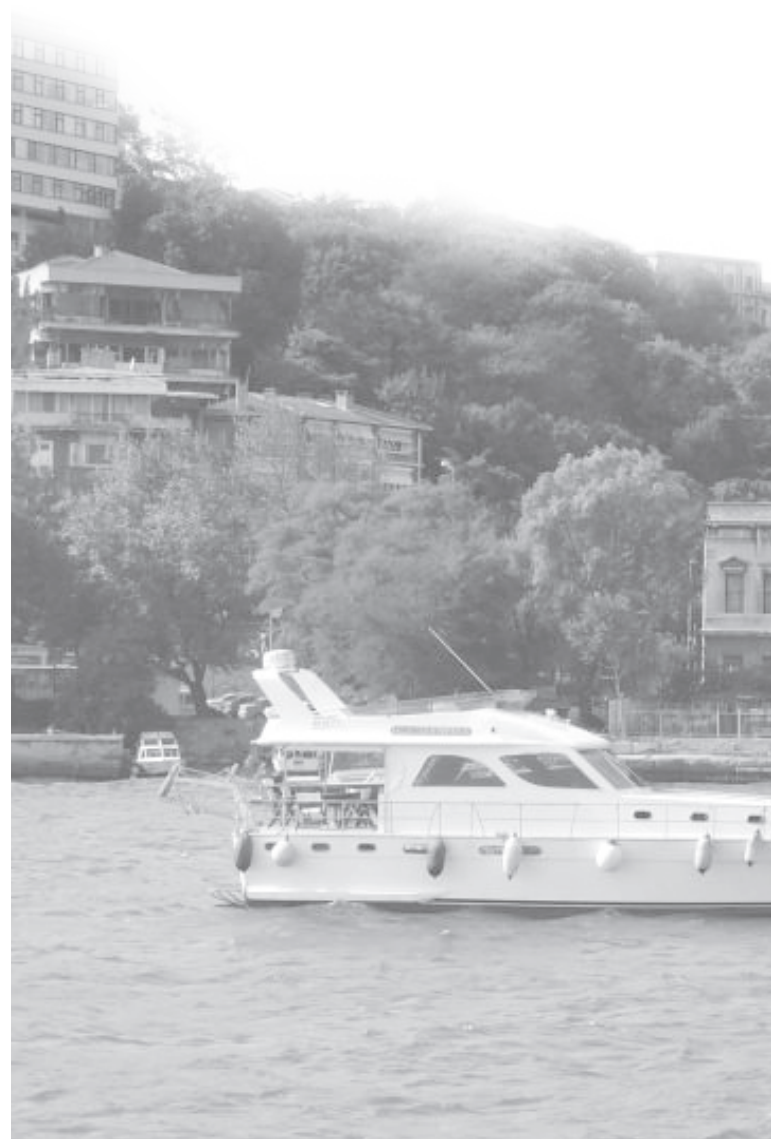
اول اینکه بدون هزینه کردن برای کشتی، امکان کسب سود از طریق آن منتفی است و دوم اینکه باید از سود به دست آمده برای خود کشتی هزینه کرد. کشتی‌ها فرسوده می‌شوند و اگر بخش اعظم پول کسب شده از طریق کشتی را جاهای دیگر سرمایه‌گذاری کرده باشیم، امکان تهیه کشتی تازه را از دست خواهیم داد. عمر اقتصادی و تجاری کشتی‌ها بین ۲۰ تا ۳۰ سال متغیر است. البته اگر صاحب کشتی بخواهد به دریانوردی ادامه دهد، باید برای خرید کشتی جدید مبلغ به دست آمده از فروش کشتی فرسوده یا اوراق کردن آن را هم روی کشتی جدید سرمایه‌گذاری کند.

افزایش تعداد متقاضیان خرید کشتی و احساس نیاز به داشتن کشتی‌های بزرگ‌تر، سرمایه‌گذاری در زمینه کارگاه‌های کشتی‌سازی را هم سرعت بخشیده است. رئیس اتحادیه صاحبان کشتی ترکیه، شادان کالکاوآن، به همراه دو گروه سرمایه‌گذاری دیگر اقدام به ساخت بزرگ‌ترین اسکله ساخت کشتی در ترکیه کرده‌اند. ساخت این کارگاه که در "چاناک قلعه، گلیبولو" واقع شده به ۳۵۰ تا ۴۰۰ میلیون دلار اعتبار نیاز دارد و زیربنای آن مساحتی است در حدود ۸۰۰ هزار مترمربع. آنجا قرار است کشتی‌های کوچک، نفتکش‌ها و کشتی‌های حمل بار فله خشک ساخته شود و ظرفیت مصرف سالانه ۳۰۰ هزار تن ورق برای آن پیش‌بینی شده است.

کالکاوآن که عقیده دارد تأسیسات جدید باعث افزایش بیشتر قدرت ترکیه در حمل و نقل دریایی خواهد شد، می‌افزاید: «البته در حال حاضر ما توانایی تولید موتور اصلی کشتی را نداریم و این مقوله در انحصار خارجی‌هاست.» یونان با ۱۰ میلیون نفر جمعیت، ۱۶ درصد صنعت دریانوردی دنیا را در اختیار دارد؛ اما ترکیه تاکنون فقط توانسته ۵/۱ درصد این ظرفیت را به خود اختصاص بدهد.

مترجم: آیدین فرنکی (دنیای اقتصاد)

منبع: وب سایت روزنامه زمان ترکیه؛ بخش ضمایم اقتصادی



ویژگی‌های طرح ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی

مؤلفه‌های ارزیابی و طبقه‌بندی



در راستای مفاد بند ۸ ماده ۱۲ آیین‌نامه تأسیس شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی، مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، دستورالعمل ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی تدوین و تصویب شد. هدف این طرح، فراهم آوردن شرایط مناسب برای معرفی توانمندی‌ها و ارتقاء جایگاه شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بهینه‌سازی سطح نظارت‌هاست. مطالعات و امکان‌سنجی این طرح، بالغ بر سه سال به طول انجامید. آنچه امروز، مرحله پایلوت خود را با حضور نمایندگان بیش از ۳۰ شرکت طی می‌کند، به گفته مجریان طرح، با استقبال رو به رو شده است.

آنچه در پی می‌آید نقطه‌نظرات ملک‌رضا ملک‌پور رئیس هیئت مدیره رده‌بندی آسیا به عنوان یکی از مجریان طرح در نشست تخصصی با حضور دست‌اندرکاران طرح ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی در محل سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد.



شواهد و مدارکی که فکر می‌کند درست است، به ارزیابی شرکت متبوع خود پرداخته و نتایج را برای اداره امور شرکت‌ها ارسال می‌کند. بعد از آن، ارزیابان مستقل اداره امور شرکت‌ها وارد شده و به بررسی همان گزارشی می‌پردازند که کارشناس ارزیابی شرکت کارگزاری برای سازمان بنادر و دریانوردی ارسال می‌کند، تا ببیند که چه میزان خود ارزیابی آنها قابل دفاع است.»

رئیس هیئت مدیره رده‌بندی آسیا و مشاور طرح ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی، نتیجه تلاش مجریان طرح را در این دانست که کار به حدی دقیق و منسجم انجام شود که هیچ تضاد فکری و یا اختلافی بین ارزیابی شرکت‌ها حاصل نشود و شرکت کارگزار بر امتیازی که در طبقه‌بندی به دست آورده است مهر تأیید بزند.

ملک‌پور در مورد نظارت بر حسن اجرای طرح گفت: «دوره ارزیابی، چهار ساله است و نظارت ما هر سال انجام خواهد شد. رتبه و طبقه‌بندی نیز، هر دو سال یک‌بار با رجوع به کل اصول اولیه، قابل تکرار خواهد بود. حتی درخواست ارزیابی دوره‌ای نیز می‌تواند از سوی شرکت‌ها صورت گیرد.»

او نظارت مستمر بر شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی را از دیگر اهدافی برشمرد که سازمان بنادر و دریانوردی در اجرای این طرح دنبال می‌کند و یادآور شد: «ارزیابی اولیه در مرحله صدور مجوز به شرکت‌ها وجود داشت. مشکل در نظارت بر حفظ آن شرایط اولیه و ارزیابی عملکرد بود که با اجرایی شدن این طرح، خلأ موجود از بین خواهد رفت.»

او با اشاره به این که اجرای این شیوه، ارزش افزوده‌ای برای شرکت‌های با عملکرد خوب به دنبال خواهد داشت، افزود: «چرا که بسیاری از شرکت‌های ضعیف در عملکرد، از رقابت باز می‌مانند و در نتیجه راه برای عملکرد بهتر و بیشتر فعالان باز خواهد شد. این طرح به شرکت‌ها نوید می‌دهد که در صورت عملکرد مثبت و ارائه کار با کیفیت، نباید نگران باز ماندن از فعالیت‌ها باشند. البته این امر در ایجاد انگیزه برای شرکت‌های ترابری و سرمایه‌گذاری بلندمدت در عرصه سرمایه‌های انسانی و اصلاح مدیریت و شیوه‌های عملکرد نیز، مؤثر خواهد بود.»

ملک‌پور، هدف غایی سازمان بنادر و دریانوردی در اجرای این طرح را فراهم آوردن امکان صدور خدمات برای شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی برشمرد تا با ارتقاء بخشیدن به فعالیت‌های خود به حد و اندازه‌ای برسند که بتوانند خدمات خود را صادر کنند و بازارهای خارج از ایران را هم به دست آورند.

وی در ادامه سخنان خود درباره نقش ارزیاب مستقل در اجرای موفق یک پروژه گفت: «آینده‌نگری و دقت نظر سازمان بنادر و دریانوردی، باعث شد از

ملک‌رضا ملک‌پور، رئیس هیئت مدیره رده‌بندی آسیا در نشست مذکور درباره منافع و ویژگی‌های طرح و ضرورت اجرای آن گفت: «از دو منظر می‌توان این ضرورت را مورد بررسی قرار داد. یکی از دیدگاه شرکت‌های کارگزار دریایی و دیگری از دید سازمان بنادر و دریانوردی. سال‌ها این انتقاد از سوی شرکت‌های کارگزار دریایی به سازمان بنادر و دریانوردی وارد می‌شد که چرا در جریان مناقصه‌هایی که این سازمان برگزار می‌کند، تنها عامل مهم و تأثیرگذار در انتخاب یک شرکت برای اجرای پروژه، قیمت پیشنهادی است و نه کیفیت کار. لازم بود که سازمان بنادر و دریانوردی، این نقص را رفع کند. هدف این طرح نیز رفع این نقص است تا یک شرکت، به صرف ارائه قیمت پایین‌تر برنده مناقصه نباشد. شرکت‌های کارگزاری، متروصد زمانی بودند که معیارهای دیگری به غیر از قیمت، مثل عملکرد شرکت یا کیفیت کار نیز، ملاک ارزیابی قرار گیرد که این امر با اجرای این طرح، میسر خواهد شد.»

ملک‌پور، شکل‌گیری بازار رقابت سالم را از دیگر مزایا و منافع این طرح برشمرد و گفت: «در حال حاضر بیش از ده‌ها شرکت، مجوز فعالیت در یک رشته کاری را دارند، در حالی که در گذشته تنها چند شرکت، همیشه کارها را به عهده می‌گرفتند.»

او با اشاره به این که تاکنون در فضای رقابت ناسالم، بسیاری از نمایندگی‌های کشتیرانی در حالی که توانایی به مراتب پایین‌تری نسبت به فعالان این عرصه در شمال و جنوب کشور داشتند، تنها با پیشنهاد تخفیف‌های کلان و دادن امکانات مالی بهتر، نمایندگی یک شرکت خارجی را به دست می‌آوردند، ابراز امیدواری کرد با اجرای طرح ارزیابی و طبقه‌بندی، رقابت سالم‌تری برای به دست گرفتن فعالیت‌ها شکل گیرد.

او در بخش دیگری از سخنان خود، به تحلیل وضعیت موجود و ویژگی‌های طرح از دیدگاه سازمان بنادر و دریانوردی پرداخت و گفت: «یکی دیگر از اهداف این سازمان در اجرای طرح طبقه‌بندی و ارزیابی شرکت‌ها، کاهش زمان معطلی کشتی‌ها و استانداردسازی مدت توقف کشتی‌هاست که دستیابی به آن کار نیازمند داشتن ابزار لازم است و ابزار آن نیز چیزی جز شرکت‌های کارگزار ترابری نیست؛ شرکت‌هایی که در شأن و استانداردهای مورد نیاز کشتی‌ها باشند، نه این که هر کسی فقط شرایط لازم را داشت، مجوز بگیرد.»

ملک‌پور، افزایش کیفیت که نتیجه مستقیم آن، پایین آمدن میزان حوادث است را از اهداف دیگر این طرح برشمرد و گفت: «وقوع حوادث در بنادر کشور ما در مقایسه با بنادر منطقه و یا اروپا، به مراتب بالاتر است و دلیل آن نیز، بی‌توجهی به مسأله کیفیت است. ما با اجرای این طرح، در صدد هستیم با تشویق شرکت‌ها در افزایش کیفیت خدمات، میزان وقوع حوادث را به پایین‌ترین حد خود برسانیم.»

رعایت ساعت کار نیز، در سخنان ملک‌پور مورد ارزیابی قرار گرفت. او دلیل این امر را نپرداختن به کارایی نیروی انسانی ارزیابی کرد و پرداختن به مسایل معتنا به منابع انسانی را از ویژگی‌های مثبت طرح عنوان کرد.

ملک‌پور، در ادامه سخنان خود از سپردن کار به شرکت‌هایی که از توان مالی برای پاسخ‌گویی به مطالبات برخوردارند، یادآور شد: «باید مسئولیت فعالیت را شرکت‌هایی به دست بگیرند که توانایی و منابع لازم برای فعالیت ۲۴ ساعته بندر را در اختیار دارند.»

ملک‌پور در ادامه در مورد شیوه اندازه‌گیری مؤلفه‌ها که عموماً کیفی هستند و اینکه آیا سازمان بنادر و دریانوردی این توانمندی را دارد که بررسی دقیقی روی مؤلفه‌های کیفی داشته باشد، پاسخ داد: «هنر این است که به معیارهای قابل اندازه‌گیری برسیم، چرا که تا کیفیت به یک عدد کمی تبدیل نشود، نمی‌توان مقایسه‌ای انجام داد.»

او در مورد نحوه ارزیابی‌ها نیز، توضیح داد: «طرح با ۳۲ شرکت از مجموع ۱۷۲ شرکتی که وارد سایت سازمان شده‌اند و درخواست اجرای ارزیابی در شرکت خود را پر کرده‌اند، آغاز شد. پنج پرسش که هر یک، پنج گزینه دارد، یعنی از صفر تا ۴ در اختیار آنها قرار گرفت. ارزیاب هر شرکت، بر اساس

رئیس هیئت مدیره رده‌بندی آسیا:

در حال حاضر بیش از ده‌ها شرکت، مجوز فعالیت در یک رشته کاری را دارند، در حالی که در گذشته تنها چند شرکت، همیشه کارها را به عهده می‌گرفتند.

ترکیب دو مؤسسه مجری طرح استفاده کند. بررسی صلاحیت‌ها و ارزیابی، اقدامی بسیار حساس و نیازمند دقت تام است؛ چرا که بررسی صلاحیت، با کسب نمره همراه است. این کار رقابت را زیاد می‌کند و حتی گاه به جدال می‌کشاند؛ چرا که یک امتیاز کمتر، ممکن است بازماندن یک شرکت از حضور در مناقصه‌ها را به همراه داشته باشد. اینجاست که نقش ارزیاب بدون غرض و مستقل اهمیت پیدا می‌کند. این مهم، به هنر ارزیاب مربوط خواهد بود که مدیریت شرکت را قانع کند که این عدد شماسست و برای شماسست و برای کسب امتیاز بیشتر، باید عملکرد خود را ارتقاء دهید. کاری که انجام می‌شود باید قابل دفاع باشد، در غیر این صورت پروژه با مشکل روبه‌رو خواهد شد.»

ملک‌پور در ادامه درباره نقش سازمان مدیریت صنعتی در این طرح گفت: «سازمان مدیریت صنعتی، به دلیل سابقه ۵۰ ساله در زمینه طرح‌های مدیریتی و اجرایی و ارزیابی سازمان‌های مختلف کشور، در این طرح به عنوان مجری انتخاب شد که به نظر بنده یکی از سازمان‌های توانمند در اجرای این پروژه است.»

او در تکمیل توضیحات خود گفت: «پس از انتخاب سازمان مدیریت صنعتی به عنوان مجری طرح، هم سازمان مدیریت صنعتی و هم سازمان بنادر و دریانوردی به این نتیجه رسیدند که این طرح، نیازمند ورود بخش دیگری است که بتواند به عنوان یک بازوی تخصصی و کارشناسی و آشنا با کارگزاری ترابری دریایی، در کنار سازمان مدیریت صنعتی قرار بگیرد و زمان رسیدن به ارزیابی‌ها را کوتاه کند. به این ترتیب، مؤسسه رده‌بندی آسیا به عنوان مشاور سازمان مدیریت صنعتی از دید تخصصی وارد این طرح شد.»

لزوم خودارزیابی، از موضوع‌های دیگر مورد بررسی و چالش برانگیز در این طرح است، ملک‌پور در این مورد توضیح داد: «سه نوع ارزیابی مرسوم است، ابتدایی‌ترین آنها ممیزی است که یک شرکت می‌تواند خود را مورد ارزیابی قرار دهد. نوع دوم، ارزیابی توسط افرادی خارج از مجموعه مثل مشتری صورت می‌گیرد. اما در ارزیابی نوع سوم، یک بخش کاملاً مستقل کار ارزیابی را انجام می‌دهد؛ با این تفاوت که از شیوه خودارزیابی در این روش استفاده می‌شود؛ ارزیاب مستقلی که با وضعیت شرکت یا سازمان کاملاً آشناست. این شیوه ارزیابی، کوتاه‌مدت و از اعتبار بالاتری نسبت به دو شیوه دیگر برخوردار است. در WTO، سندی به نام D.O.C وجود دارد که بر اساس آن، هر کس می‌خواهد کالایی را به اروپا صادر کند، به سادگی و تنها بر اساس خود اظهاری، دست به صادرات می‌زند. این سند می‌گوید: قابل‌ترین و پاسخگوترین مرجع که با استاندارد منطبق است، خود شرکت است. ما نیز در این طرح، از این الگو پیروی کرده‌ایم؛ شرکت کارگزار هم اظهار می‌کند. اما برای این که اظهار جنبه درست، اصولی و منطقی داشته باشد باید آموزش ببیند و مؤلفه‌های ارزیابی را بشناسد تا بر اساس آن بتواند به خودارزیابی برسد.»

ملک‌پور در پاسخ به سؤال، شما در حال حاضر شرایط و مؤلفه‌هایی را برای ارزیابی و طبقه‌بندی، پیش رو شرکت‌های کارگزاری می‌گذارید که ممکن است این مؤلفه‌ها در زمانی دیگر تغییر یابد و یا ارزیابانی آموزش می‌دهید که ممکن است در طولانی مدت، در یک شرکت حضور نداشته باشند؛ در این مورد چه تدبیری اندیشیده شده است؟ یادآور شد: انتخاب ارزیاب را به عهده شرکت کارگزار گذارده‌ایم؛ تا شرکت ضمن معرفی مناسب‌ترین فرد،

ملک‌رضا ملک‌پور:

دوره ارزیابی، ۴ ساله است و نظارت ما هر سال انجام خواهد شد. رتبه و طبقه‌بندی نیز، هر ۲ سال یک‌بار با رجوع به کل اصول اولیه، قابل تکرار خواهد بود. حتی درخواست ارزیابی دوره‌ای نیز می‌تواند از سوی شرکت‌ها صورت گیرد.



برای آن سرمایه‌گذاری کند و در نتیجه نیروی انسانی کارآزموده وارد مرحله ارزیابی شود.

ملک‌پور در مورد میزان بنیه مالی شرکت‌ها و نقش آن در ارزیابی‌ها نیز گفت: «طرف قرارداد باید پاسخگو باشد؛ چون اگر یک شرکت کارگزاری، حتی با توان مالی بالا در یک بندر عملکرد خوبی نداشته باشد، آسیبی که بر اثر آن به پروژه‌ها وارد می‌شود، عواقب جبران‌ناپذیری را در پی خواهد داشت. یک شرکت با توان مالی بالا، لزوماً کار با کیفیت ارائه نخواهد کرد. این شرکت، امتیاز مربوط به توان مالی را در ارزیابی خود کسب خواهد کرد؛ اما در صورتی می‌تواند امتیاز بخش‌های دیگر را بگیرد که از آنها نیز بهره‌مند باشد. ارزیابی برای این است که مسئولان یک شرکت، حتی با توان مالی بالا اما با عملکرد ضعیف، نیندارند که می‌توانند بازار را از شرکت‌هایی که سال‌ها در این عرصه کار کرده و توانمندی‌های خود را ثابت کرده‌اند، بگیرند.»

او در ادامه به انتقادهای مطروحه اشاره کرد و گفت: «عده‌ای مطرح می‌کنند که در این میان تکلیف شرکت‌های با توان کم که تازه وارد عرصه شده و خواهان کار هستند اما هنوز به حد شرکت‌های بزرگ نرسیده‌اند، چیست؟ و این شرکت‌ها چگونه باید مورد حمایت قرار گیرند؟ پاسخ طرح، به این پرسش، چنین است که آنها بیکار نمی‌مانند. آنها نیز باید با همراه شدن با شرکت‌های توانمند، در فعالیت‌ها حضور داشته باشند تا از گردونه حذف نشوند و یا این که با سرمایه‌گذاری روی منابع انسانی، مدیریت و آموزش، خود را به سطحی برسانند که بتوانند با سایرین رقابت کنند.»

ملک‌رضا ملک‌پور:

باید مسئولیت فعالیت را شرکت‌هایی به دست بگیرند که توانایی و منابع لازم برای فعالیت ۲۴ ساعته در بندر را در اختیار دارند.



گزارش واشنگتن پست درباره تأثیر تحریم‌ها بر حمل و نقل دریایی ایران

مخالفت روسیه و هند

بسیاری از شرکت‌های بیمه بین‌المللی به دلیل ترس از تحریم‌های آمریکا از تعامل با شرکت‌های حمل و نقل کالای ایران خودداری می‌کنند.

کشتی‌های ایرانی پس از تحریم‌های سازمان ملل متحد و آمریکا با مشکلاتی روبه‌رو شده‌اند. روزنامه واشنگتن پست در این باره نوشت: با گذشت مدت زمان کوتاهی از قطعنامه جدید شورای امنیت درباره تحریم‌های ایران و پس از آن تحریم‌های مستقل آمریکا علیه ایران، توانایی این کشور برای حمل و نقل کالا به میزان زیادی کاهش یافت.

این روزنامه آمریکایی می‌نویسد: بسیاری از شرکت‌های بین‌المللی بیمه به دلیل ترس از تحریم‌های آمریکا، از تعامل با شرکت‌های حمل و نقل کالای ایران خودداری می‌کنند.

نماینده یک شرکت بین‌المللی بیمه که خواست نامش اعلام نشود در این باره گفت: بسیاری از کشتی‌های ایرانی که به ایران یا از آن کالا حمل می‌کنند تا

وزیر انرژی روسیه:

تحریم‌های آمریکا ما را متوقف نمی‌کند. اگر منافع تجاری وجود داشته باشد شرکت‌های روسی آماده صادرات فراورده‌های نفتی به ایران هستند.



هفته‌ها با مشکل نبود پوشش بیمه‌ای روبه‌رو بوده‌اند.

محمد رونقی معاون شرکت ایرانی "سی‌پارس" ارائه‌کننده خدمات به مالکان کشتی‌ها و شرکت‌های بیمه دریایی در سطح جهان نیز می‌گوید: کشتی‌هایی که پرچم ایران دارند در بسیاری از کشورهای جهان با مشکلاتی روبه‌رو هستند زیرا آنها در حال حاضر تحت پوشش هیچ بیمه‌ای نیستند و این به دلیل تحریم‌های جدید است. بسیاری از بنادر از تعامل با کشتی‌هایی که بیمه نداشته باشند خودداری می‌کنند.

از سوی دیگر شرکت بیمه دریایی "لویدز" اعلام کرد که به بیمه صادرات بنزین به ایران پایان می‌دهد و این اقدامی است که دیگر شرکت‌های بیمه را برای در پیش گرفتن همین شیوه، تشویق می‌کند.

«شین ماکجفرن» مشاور شرکت لویدز در بیانیه‌ای اعلام کرد: لویدز همچنان به تحریم‌ها علیه ایران پای‌بند است. آمریکا بازار مهمی برای شرکت لویدز است.

"محمد حسین داجمر" مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که ۱۶۰ کشتی را در ناوگان خود دارد می‌گوید: تحریم‌ها به میزان زیادی بر ما تأثیر ندارد. بسیاری از بنادر در سطح جهان هستند که با ما همکاری می‌کنند. مذاکراتی با برخی شرکت‌های بیمه در جریان است تا بیمه کشتی‌های این شرکت دوباره انجام شود.

مسئول یک شرکت هلندی ارائه‌کننده خدمات بیمه کشتی نیز گفت: بیمه سعی می‌کند در برابر خطرات، کشتی‌ها را حفظ و در برابر آسیب‌های احتمالی، غرامت پرداخت کند. بیمه، برای ورود کشتی‌ها به تمامی بنادر جهان لازم است.

وی افزود: کشتیرانی‌های ایران از ما درخواست کمک کردند ولی ما مشتریان و منافع زیادی در آمریکا داریم لذا مجبور به رد درخواست آنها هستیم.

او ادامه می‌دهد: در هفته‌های اخیر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با تعدادی از شرکت‌های بیمه حمل دریایی کالا مذاکره کرده است.

تحریم‌های جدید همچنین باعث شد تا یکی از فرودگاه‌های

اروپایی، سوخت‌رسانی به هواپیماهای ایرانی متوقف شود.

محمد جلالی مدیر بخش هواپیمایی ایران مقیم شهر آمستردام با اشاره به زندگی چهار میلیون ایرانی در خارج از ایران می‌گوید: این اقدامات نه به دولت ایران بلکه به ایرانی‌ها آسیب می‌زند.

در همین زمینه شرکت BP قرارداد سوخت‌رسانی به هواپیماهای ایرانی را در شهر هامبورگ تمدید نکرده است.

شورای امنیت سازمان ملل متحد از کشورهای عضو این سازمان خواسته است تا شرکت‌های بیمه خود را از بیمه یا ادامه بیمه کشتی‌های مظنون به حمل قطعات یا وسایل مورد نیاز سلاح‌های ممنوعه منع کنند.

شورای امنیت در قطعنامه خود همچنین از اعضای سازمان ملل متحد می‌خواهد تا تلاش‌های ایران برای ایجاد شرکت‌های جایگزین برای بی‌اثر کردن تحریم‌ها را نیز گزارش کنند.

البته تحریم‌های یک جانبه و مضاعف آمریکا با مخالفت روسیه و هند روبه‌رو شده است.

وزیر انرژی روسیه گفته بود: تحریم‌های آمریکا ما را متوقف نمی‌کند. اگر منافع تجاری وجود داشته باشد شرکت‌های روسی آماده صادرات فرآورده‌های نفتی به ایران هستند.

شرکت‌های هندی نیز بارها گفته‌اند که همچنان به انتقال بنزین به ایران ادامه می‌دهند.

منبع: سایت تحلیلی - خبری عصر ایران

شرکت‌های هندی نیز بارها گفته‌اند که همچنان به انتقال بنزین به ایران ادامه می‌دهند.





همه چیز درباره دزدی دریایی در گفت‌وگو با فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

دزدان ناکام

از یک تعقیب و گریز آغاز می‌شود، شلیک چند خمپاره و تصرف کشتی؛ به همین راحتی و شاید هم از این راحت‌تر. اگر کشتی تجاری و نفتکش به دام افتاده، خیلی خوش‌شانس باشد غارت می‌شود یا در وضعیت بدتر به گروگان برده خواهد شد و جز ابهام در آینده و سرنوشت سرنشینانش چیز دیگری در هوای مه‌آلود آسمان خلیج عدن نمی‌توان متصور شد. نه چشم‌بند دارند و نه پای چوبی، از طوطی سخن‌گو هم خبری نیست و به جای پپ، سیگار می‌کشند.



دیگر سو در بحث ماهیگیری از دریا نیز به دلیل وجود سیستم استعماری در آنجا برای مردم دارای جذابیت خاصی نیست. اینها برای تأمین نیازهای خود دست به هرکاری می‌زنند که وقتی به نحوه حمله آنها نگاه می‌کنیم متوجه می‌شویم که در چنان فقری فرو رفته‌اند که برای رسیدن به یک کشتی و تأمین نیازهای خود از جان خود می‌گذرند. در بین اینها از نظامیان سابق ارتش سومالی هم بهره برده می‌شود که تاکتیک‌های حمله و سرقت را به خوبی آموزش می‌دهند. در تمامی سومالی به طرف جنوب قاره آفریقا دزدی انجام می‌شود، اما خلیج عدن دارای بیشترین تعداد دزدی است.

سازمان جهانی دریانوردی دو سال پیش طی قطعنامه‌ای از سازمان ملل درخواست کرد تا به کشورهای که منافع اقتصادی‌شان در این منطقه است اعلام کند که با اعزام نیروهای نظامی به این منطقه امنیت را برقرار کنند. جمهوری اسلامی ایران جزو نخستین کشورهایی بود که آمادگی خود را برای مبارزه با تروریسم دریایی اعلام کرد. بنابراین این خود حرکت بزرگی بود که ایران انجام دهد کما اینکه در عمل به خوبی این موضوع را ثابت کردیم. نیروهای خود را دو سال پیش عازم خلیج عدن کردیم. منطقه‌ای به طول ۱۲۰۰ کیلومتر آبراه را مشخص کرده بود که نیروی دریایی ارتش آن را پوشش می‌دهد.

دزدی دریایی از جمله مباحثی است که تاکنون به صورت جدی به آن پرداخته نشده و مغفول مانده است، به همین علت است که ذهنیت‌ها از این پدیده در سطحی‌ترین نوع خود باقی مانده است.

نزدیک دو سال است در شمال کشور سومالی در خلیج عدن که باب‌المندب در آن واقع است آمارهای دزدی دریایی افزایش یافته است.

از خلیج عدن می‌گوییم؛ از باب‌المندب و "برمودای کشتی‌های تجاری"، منطقه‌ای که تا کمتر از سه سال پیش طی ۲۴ ساعت شاهد ده‌ها بار درگیری و لخت کردن کشتی‌ها بود. می‌گویند سومالیایی‌ها این منطقه را با دزدی‌های خود آباد کرده‌اند و به هیچ کشتی هم رحم نمی‌کنند. به همین علت است که در وضعیت امروز سومالی، دزدی دریایی یگانه منبع "درآمد ملی" کشوری شده است که دیگر نمی‌توان کشورش خواند.

اهمیت دزدی دریایی از آن جهت نیست که دزدان ناکام گذاشته شوند بلکه از آن حیث قابل پردازش است که اولاً ۹۰ درصد مبادلات تجاری و اقتصادی این کشور از طریق دریا صورت می‌گیرد و ثانیاً کمتر کسی باور دارد که دزدی دریایی همچنان وجود دارد و انجام می‌شود. چنانچه ذهنیتان از دزدی دریایی همان ذهنیتی است که در کارتن‌ها و فیلم‌ها القا شده است به شما توصیه می‌شود گفت‌وگوی "پایگاه خبری جوان" را با امیر دریادار "حبیب‌الله سیاری"، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بخوانید. در این گفت‌وگو سعی شده به زوایای پنهان این تروریسم دریایی اشاره شود.

بیشتر دزدی‌های دریایی در چه مناطقی انجام می‌شود؟

دزدی دریایی از جمله مباحثی است که تاکنون به صورت جدی به آن پرداخته نشده و مغفول مانده است، به همین علت است که ذهنیت‌ها از این پدیده در سطحی‌ترین نوع خود باقی مانده است. واقع موضوع این است که دزدی دریایی کم‌وبیش در آب‌های دنیا وجود دارد و برخی افراد با اهدافی خاص و با توجه به نیازهای خود کشتی‌های تجاری را غارت می‌کنند که تروریسم خاصی است که نسبت به کشتی‌های تجاری اعمال می‌شود. در همه مناطقی که امکان سرقت کشتی‌ها وجود داشته این پدیده رخ داده است. بیشتر دزدی‌ها در ورودی آب‌های دریایی صورت می‌گیرد چون کشتی‌ها مجبورند برای رسیدن به مقاصد خود از آنجا عبور کنند، اما کمتر اتفاق افتاده که این دزدی‌ها در دریاهای آزاد که فاصله بسیار زیادی با سواحل دارند اتفاق بیفتد که البته این نوع دزدی هم با بهره‌گیری از راهکارهای جالبی در برخی نقاط انجام می‌شود. این دزدی‌ها در فاصله بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر از ساحل هم انجام شده که نمونه آن هم چندین بار دیده شده است.

نحوه سرقت‌ها به چه صورت است؟

نوع دزدی‌ها به این صورت بوده که قایق‌هایی از سطح ساحل جدا شده و به سمت کشتی‌های تجاری حمله می‌برند و با دریافت پول یا مواد غذایی کشتی را آزاد می‌کردند و از این راه منافع نامشروعی را برای خود ایجاد می‌کردند. اما امروز این شیوه تغییر کرده است.

چه تغییری؟

در قدیم به این شکل بود که کشتی را غارت می‌کردند و می‌رفتند، اما امروز کشتی‌ها را تصرف کرده و آن را با خود می‌برند و طی تماسی با دولت مرکزی خواهان دریافت مبالغی هنگفت می‌شوند تا کشتی را آزاد کنند.

حوزه‌های استراتژیک و مهم برای کشتی‌های ایرانی چه مناطقی هستند؟

محموله‌ای که از بنادر ایران صادر می‌شود باید از تنگه هرمز خارج شده و پس از عبور از اقیانوس هند به سوی کشورهای اروپایی، آسیای جنوب و جنوب شرقی، قاره آمریکا و آفریقا حرکت کند. طبق بررسی‌های صورت گرفته دو منطقه باب‌المندب در خلیج عدن و مالاکا در جنوب شرق آسیا دو حوزه استراتژیک برای تجارت کشور است، چرا که نبض اقتصاد به برقراری امنیت برای کشتی‌های عبوری از این دو تنگه بستگی دارد.

خلیج عدن در طول سال‌های اخیر تبدیل به گذرگاه دزدان دریایی شده است. علت این موضوع چیست؟

نزدیک دو سال است در شمال کشور سومالی در خلیج عدن که باب‌المندب در آن واقع است آمارهای دزدی دریایی افزایش یافته است. کشور سومالی مدت‌هاست دولت مرکزی قدرتمندی ندارد و مردم این کشور به علت این ضعف و فقر حاکم در وضعیتی قرار گرفته‌اند که باید مایحتاج خود را تأمین کنند. از



آیا در این مدت اتفاق خاصی رخ نداد؟

در طول این دو سال اقتدار ایران اسلامی را به خوبی نشان دادیم به نحوی که در طول این مدت فقط چند حمله صورت گرفت که با حضور نیروی دریایی همه آنها خنثی شد. چندین درگیری شدید داشتیم که موجب شده تا دزدان دریایی هوس حمله به کشتی‌های ایرانی به سرشان نزنند. بالای ۵۰۰ کشتی از منطقه را عبور دادیم بدون هیچ اتفاق خاصی.

دزدان دریایی چگونه حمله می‌کنند؟

به طور عام به وسیله قایق‌های تندرو از ساحل جدا شده و با تعقیب کشتی‌ها و تیراندازی به سویشان با بهره‌گیری از سلاح‌هایی همچون آرپی‌جی و تیربارها آنها را وادار به تسلیم می‌کنند. این نوع اول و مرسوم سرقت‌هاست اما نوع جدیدی که پایه‌گذاری شده به این شکل است که کشتی مادری در دریا استقرار پیدا می‌کند که قایق‌های تندرو درونش منتظر فرمان حمله هستند. جالب اینجاست که کشتی مادر به نحوی طراحی شده که می‌توان روی دریایی خراب هم بایستد و دچار حوادث دریایی نشود. البته تعداد این کشتی‌ها کم است و بیشتر در قسمت شرق آب‌های سومالی از این حربه استفاده می‌شود. گستردگی دریا بسیار زیاد است و اگر قرار باشد برای تأمین امنیت آن، از همه نیروهای نظامی استفاده کرد باز هم امکان‌پذیر نیست. جز ما حدود ۳۰ کشور دیگر دنیا هم در خلیج عدن مستقر هستند که همگی امنیت منطقه را برقرار کردند.

تا به امروز کشتی مادری غرق نشده است؟

یادم است یکبار یک ناوچه هندی یک "کشتی مادر" دزدان دریایی را در خلیج عدن غرق کرد.

کشورهای دیگر چه وضعیتی دارند؟

تفاوت نیروهای ایرانی با دیگر کشورها در این است که بیشتر این ۳۰ کشور تحت فرماندهی ناتو هستند؛ در حالی که ایران و دو کشور دیگر به صورت مستقل عمل می‌کنند. هم اکنون نهمین ناو گروه ما در منطقه حضور دارد.

شرایط خلیج عدن به چه صورت است؟

عمق آب در خلیج عدن بیش از ۳۰۰۰ متر است که شش ماه از سال را با بادهای شدید سپری می‌کند. وزش این بادهای باعث به وجود آمدن موج‌هایی با ارتفاع بیش از ۱۰ متر می‌شود. همین پدیده طبیعی موجب می‌شود که بدنه کشتی‌ها زیر آب قرار بگیرد که کار را برای ما کمی سخت می‌کند. از دیگر سو این بادهای باعث می‌شوند کشتی‌ها همواره ۳۵ درجه در آب چپ و راست شوند. هر کشتی نمی‌تواند در این منطقه حضور داشته باشد و باید از نظر ظرفیت و بزرگی طوری باشد که در این شرایط ماندگاری خود را حفظ کند. دزد دریایی در این شرایط از ساحل جدا شده و اگر امواج باعث شود که نتواند دزدی کند به ساحل برمی‌گردد.



در شمال اقیانوس هند هم حضور داریم، ولی به خاطر اینکه محدوده خیلی وسیع است در اجرای تدابیرمان حرکت می‌کنیم و تنها خط تجاری که زیر نظر داریم همان خلیج عدن است.

شرایط کار به چه صورت است؟

از باب‌المنذب تا بندرعباس بیش از ۳۰۰۰ کیلومتر راه است و مأموریت‌های ما برای هر گروه ۹۲ روز طول می‌کشد. آن هم در شرایط سخت که دائم و مستمر در حال حرکت هستند حتی بدون یک ثانیه توقف. این شرایط باعث نمی‌شود تا نیروهای ما از کار دست بکشند. تا آنجا که سازمان جهانی دریانوردی از نیروی دریایی ارتش تقدیر کرد و حضور ایران را در تأمین امنیت آب‌ها، بسیار مؤثر و قابل توجه ارزیابی کرد.

در خصوص تأمین امنیت کشتی دیگر کشورها چه عملکردی دارید؟

شاید این گونه القا شود که نیروی دریایی ارتش تنها امنیت کشتی‌های خودمان را تأمین می‌کند در حالی که به محض حمله به هر کشتی اعم از خارجی و ایرانی وارد عمل می‌شویم. چندی پیش، کشتی با پرچم لیبیا دچار حریق بزرگی شد که بالگردهای ایران در مرز یمن ۶ نفر از خدمه آن را نجات داده و به بندرعباس انتقال دادند.

پیش از حضور ارتش، آیا کشتی یا نفتکش‌های ایرانی به سرقت رفته بود؟

بله، قبل از اینکه ما در خلیج عدن مسافر شویم دو سرقت به این شکل برای کشتی‌های ایران اتفاق افتاد. حملات این دزدان در اطراف خلیج سومالی در سه سال پیش ۷۵ درصد افزایش داشته و باج‌های چند میلیون دلاری باعث شده که آنها بیش از پیش وارد دریا شده و برای ۲۰ هزار تانکر و کشتی تجاری که سالانه از این مسیر عبور می‌کنند مشکلات بیشتری ایجاد کرده بودند. در ۳۱ مرداد سال ۸۷ نیز کشتی "ایران‌دیانت"، در حالی که با ۴۲ هزار و ۵۰۰ تن انواع مواد معدنی و صنعتی از چین به سمت هلند در حرکت بود، در آب‌های خلیج عدن دزدیده شد. ایران‌دیانت هفت هفته بعد و پس از مذاکره با دزدان دریایی سومالیایی آزاد شد.

چه ساعاتی در شبانه‌روز حملات انجام می‌شود؟

تفاوتی نمی‌کند هم شب حمله می‌کنند و هم صبح، بلافاصله با شناسایی کشتی به طرفش حرکت کرده و حمله می‌کنند. دزدان دریایی چندان در قید و بند شب و روز نیستند. با نردبان‌های متحرک و چنگک به عرشه می‌رسند و با سلاح‌های گرم، کشتی را به تصرف خود می‌آورند.

فقط در خلیج عدن حضور دارید؟

در شمال اقیانوس هند هم حضور داریم، ولی به خاطر اینکه محدوده خیلی وسیع است در اجرای تدابیرمان حرکت می‌کنیم و تنها خط تجاری که زیر نظر داریم همان خلیج عدن است. شاید دزدی دریایی جای دیگری اتفاق بیفتد اما با اطمینان می‌گوییم که در عدن به دقت منطقه را رصد می‌کنیم.

برای خدمه کشتی‌ها هم دوره آموزشی برگزار می‌کنید؟

بله، به کشتی‌های زیادی آموزش داده‌ایم که از چه آبراه‌هایی استفاده کنند تا با کمترین خطر مواجه شوند. در جایی دیگر دزدی دریایی به طور خاصی وجود ندارد و در آنجایی هم که این پدیده وجود دارد نیروی دریایی با اقتدار ویژه‌ای حضور دارد. آموزش ویژه‌ای هم برای لنج‌های ماهیگیری در نظر گرفته‌ایم. بیشتر این لنج‌ها از بنادر جاسک و چابهار جدا می‌شوند و ما برای همه این لنج‌ها کلاس برگزار می‌کنیم. محل‌های امن را نشان می‌دهیم و نحوه مبارزه با دزدی دریایی و دفاع را گوشزد می‌کنیم. در چند مورد این آموزش‌ها هم کارکرد خود را داشته است به طوری که یادم است لنجی بیش از دو روز در دستان دزدان دریایی گرفتار بود که پس از عمل به آموزش‌های ما توانستند خود را از دست متجاوزان نجات داده و طی تماس با نیروهای ارتش نجات پیدا کنند.

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران چندی پیش گفته بود که قصد داریم نفتکش‌هایمان را برای مبارزه با دزدهای دریایی به سلاح تجهیز کنیم. در جریان هستید؟

این مورد از قوانین بین‌المللی پیروی می‌کند که به هیچ عنوان به کشتی‌های تجاری و نفتکش‌ها اجازه نمی‌دهد به سلاح گرم مسلح شوند. ممکن است اقداماتی برای به وجود آوردن مانع به منظور جلوگیری از دزدی به کار گرفته شود اما اینکه بخواهیم تجهیزشان کنیم بر خلاف قوانین بین‌المللی است.

وظیفه اسکورت کشتی‌ها را نیز بر عهده دارید؟

نه اما هر جا احساس کنیم فلان منطقه ناامن است حتماً کشتی را اسکورت می‌کنیم.

دزدان را نیز دستگیر می‌کنید؟

چندین مورد پیش آمده است، حتی در یکی از این موارد یکی از قایق‌های دزدان را گرفته و به چابهار آوردیم که پس از چند روز رسیدگی و نگهداری از آنها به سفارتشان تحویل دادیم که سفارتخانه هم به کشورشان برمی‌گرداند و روز از نو، روزی از نو، چرا که چندماه بعد در همان منطقه دیده شدند. البته این معضل برمی‌گردد به ناقص بودن قوانین بین‌المللی که نحوه برخورد با آنها مشخص نبوده و به همین دلیل کسی به دنبال دستگیری دزدان دریایی نیست. مثل کشتی‌های جنگی حاضر در منطقه پولی بابت حفاظت کشتی‌های تجاری دریافت نمی‌کنید؟

نیروی دریایی در انجام مأموریت خود مطیع سلسله مراتب است و برقراری امنیت وظیفه ذاتی ماست. فرق ما با بقیه کشورهایی که در منطقه حضور دارند این است که نیروهای نظامی برخی کشورها برای حمایت از کشتی‌ها پول می‌گیرند در شرایطی که ما برای نشان دادن قدرت آبی جمهوری اسلامی ایران از کشتی‌های عبوری محافظت می‌کنیم.





تصویب احکام پنجم- فصل حمل و نقل در کمیسیون تلفیق مجلس

متون جایگزین

احکام برنامه پنجم (فصل حمل و نقل) در کمیسیون تلفیق مجلس به تصویب نهایی رسید. قریب به اتفاق احکام مصوب، احکامی است که توسط شورای راهبردی حمل و نقل دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام، تهیه، مصوب و پیشنهاد شده بود. در میان احکام مصوب، احکام حمل و نقل هوایی و جاده‌ای و همچنین احکام مشترک، قوی‌تر ارزیابی شده و بخش قابل توجهی از محتوای پیشنهادات شورا در این احکام منظور شده است. در مورد حمل و نقل دریایی که در احکام برنامه پنجم نامی از آن برده نشده بود؛ با اینکه تنها یک ماده الحاقی به تصویب کمیسیون تلفیق رسید اما این ماده نیز کاملاً مهم و در جهت ایجاد رقابت‌پذیری حمل و نقل دریایی بسیار مؤثر ارزیابی می‌شود.

به هر جهت دبیرخانه شورا که در تمامی مراحل طرح و روند استصوابی احکام برنامه پنجم در کمیسیون عمران، کارگروه حمل و نقل مشترک دولت و مجلس و همچنین کمیسیون تلفیق حاضر و فعال بوده است؛ مصوبات مربوطه را بسیار ارزشمند ارزیابی می‌کند.



مصوبات جلسه سی و دوم (روز یکشنبه مورخ ۸۹/۵/۲۴) کمیسیون تلفیق

ماده ۱۴۴- متن زیر جایگزین شد.

دولت مکلف است با رعایت قانون اجراء سیاست‌های کلی اصل ۴۴ نسبت به ایجاد مدیریت یکپارچه حمل‌ونقل برون‌شهری و مدیریت یکپارچه حمل‌ونقل درون‌شهری بر اساس سند راهبردی که توسط معاونت و با همکاری وزارتخانه‌های راه و ترابری، کشور و مسکن و شهرسازی، شورای عالی استان‌ها و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط در سال دوم برنامه تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، اقدام کند.

ماده ۱۴۵- متن زیر جایگزین شد.

۱- دولت مجاز است نسبت به برقراری پرواز و جابه‌جایی کالا و مسافر از طریق شرکت‌های داخلی و خارجی متناسب با میزان تقاضای حمل و نقل بین‌المللی (از خارج کشور به یک فرودگاه بین‌المللی داخلی کشور و بالعکس) اقدام کند.

۲- دولت مکلف است تا پایان سال اول برنامه نسبت به متنوع‌سازی نرخ خدمات حمل‌ونقل بار و مسافر در حمل و نقل هوایی، اقدام کند. و از ابتدای سال سوم برنامه نسبت به لغو انحصارات و آزادسازی کامل نرخ حمل و نقل هوایی، خدمات فرودگاهی و شبکه پروازی، لغو تخفیفات تکلیفی و هرگونه معافیت در زمینه بهره‌برداری از خدمات ناوبری هوایی، فرودگاهی، نشست و برخاست، خدمات پروازی و واگذاری اماکن و سایر موارد مرتبط نسبت به واقعی کردن نرخ آنها از ابتدای سال سوم برنامه اقدام کند.

۳- به منظور ساماندهی امور حمل و نقل هوایی ارتقاء رقابت‌پذیری با رویکرد لغو انحصارات مربوط به حمل و نقل هوایی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (از جمله مواد "۵" و "۷" قانون اصلاح موادی از قانون تأسیس هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۷۳/۲/۶) و واگذاری به بخش‌های خصوصی و تعاونی و خدمات‌رسانی بهینه صنعت هوایی و اعمال حاکمیت مناسب، دولت موظف است نسبت به اصلاح وظایف، اختیارات و مسئولیت‌های سازمان هواپیمایی کشوری با هدف تقویت و متناسب کردن وظایف و اختیارات





حاکمیتی آن سازمان و همچنین اصلاح اساسنامه شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران تا پایان سال دوم برنامه اقدام کند.

ماده ۱۴۶- عیناً تصویب شد.

ماده ۱۴۷- متن زیر جایگزین شد.

۱- به منظور تأمین منابع مورد نیاز جهت توسعه و نگهداری و بهره‌برداری امور حمل و نقل جاده‌ای به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ایران اجازه داده می‌شود از جابه‌جایی کالا و مسافر در جاده‌های کشور (به استثناء جاده‌های روستایی و عشایری) بر اساس تن کیلومتر و نفر کیلومتر با پیشنهاد مجمع عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و با تصویب شورای اقتصاد عوارض وصول کند.

۲- میزان وصول عوارض هر تن-کیلومتر حمل و نقل کالا در داخل کشور از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی که مبادرت به حمل و نقل کالای عبوری و ترانزیت خارجی می‌کنند با پیشنهاد وزارت راه و ترابری و تصویب شورای اقتصاد تعیین می‌شود.

۳- صد در صد (۱۰۰٪) خسارات وارده بر ابنیه فنی و تأسیسات، از واردکننده خسارت توسط سازمان مذکور وصول می‌شود

تبصره- کلیه دریافتی‌های موضوع بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده پس از وصول، به حساب سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نزد خزانه‌داری کل واریز می‌شود تا بر اساس بودجه سالانه آن سازمان به مصرف برسد.

۴- به منظور کمک به تدارکات ناوگان حمل و نقل جاده‌ای بین‌شهری و احداث پایانه‌های مسافری و باری و مجتمع‌های خدمات رفاهی بین راهی توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی با اولویت تعاونی‌های ایثارگران، از محل منابع داخلی شرکت‌های وابسته به وزارت راه و ترابری در قالب وجوه اداره شده پرداخت می‌شود.

تبصره- در موارد فوق و همچنین در مورد ایجاد جایگاه‌های عرضه سوخت، وزارت جهاد کشاورزی نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری اراضی منابع ملی خارج از حریم شهرها به صورت قیمت‌های ترجیحی یا رایگان بر اساس سیاست‌های مصوب شورای اقتصاد با معرفی وزارت راه و ترابری اقدام کند.

۵- به شرکت‌های ایرانی حمل و نقل جاده‌ای اجازه داده می‌شود که با تأیید و تشخیص سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، کامیون‌های مورد نیاز خود را که استانداردهای روز را دارا بوده و عمری کمتر از سه سال داشته باشند مشروط به وجود خدمات پس از فروش موضوع قانون به نام شرکت خود وارد کنند. دولت مجاز است در این رابطه تخفیفات و تسهیلات گمرکی را اعمال کند. استفاده از این تخفیفات منوط به خرج یک کامیون فرسوده با عمر بیش از ۲۵ سال به ازای هر کامیون وارداتی است. دستورالعمل نحوه اجرای این ماده توسط وزارت راه و ترابری و وزارت امور اقتصادی و دارایی تهیه و با تأیید معاونت حداکثر ظرف مدت شش ماه تهیه و ابلاغ می‌شود.

۶- به منظور بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌ها و موقعیت جغرافیایی کشور

۱- طرح جامع حمل و نقل کشور با هدف پاسخگویی به تقاضاهای بالفعل و بالقوه و دستیابی به استانداردهای جهانی در حوزه‌های ایمنی، انرژی، اقتصاد، حمل و نقل و محیط‌زیست تا پایان سال دوم برنامه به پیشنهاد وزارت راه و ترابری به تصویب هیئت وزیران برسد. از زمان تصویب طرح جامع شروع کلیه طرح‌های جدید توسعه و ساخت زیربنای حمل و نقل، صرفاً بر اساس این طرح قابل اجرا خواهد بود.

۲- وزارت راه و ترابری با هماهنگی و مشارکت مرکز آمار ایران موظف است تا پایان سال دوم برنامه نسبت به ایجاد بانک جامع حمل و نقل کشور

و استقرار سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل و نقل در برگیرنده اطلاعات دریافتی از پلیس، بخش بهداشت و درمان کشور، سازمان راهداری، هواپیمایی کشوری، بنادر و دریانوردی، شرکت راه‌آهن و سایر سازمان‌های ذی‌ربط با هدف تجمیع، شفاف‌سازی و ارائه داده‌ها و اطلاعات صحیح و قابل استفاده در تحلیل و تدوین اهداف و برنامه‌های ملی ایمنی اقدام کند. گزارش آماری حمل و نقل کشور همه ساله توسط مرکز آمار ایران تدوین و منتشر خواهد شد.

۳- دولت موظف است ساز و کارهای قانونی لازم به منظور کاهش سالانه ده درصد (۱۰٪) میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور در طول برنامه پنجم را فراهم و از طرق مناسب اجراء کند.

۴- به منظور تسهیل تجارت، رقابت‌پذیر کردن فعالیت‌های حمل و نقل با توجه به مزیت‌های نسبی در زنجیره عرضه و خدمات لجستیک حمل و نقل منطقه‌ای و بین‌المللی، دولت مکلف است:

الف- از ایجاد پارک‌های لجستیک، احداث پایانه‌ها، شهرک‌های حمل و نقل ترکیبی مسافری و باری و گسترش بنادر خشک توسط بخش خصوصی و تعاونی حمایت کند.

ب- نسبت به تهیه طرح مکان‌یابی ترمینال‌های کانتینری و حمل و نقل ترکیبی در شبکه اصلی و ترانزیتی کشور (اعم از شمالی، جنوبی، شرقی، غربی و نیز شبکه آسیایی) تا پایان سال دوم برنامه و اجراء آن از طریق بخش خصوصی و تعاونی اقدام کند.

د- سازوکارهای لازم برای تحقق افزایش حجم ترانزیت خارجی کالا، سالانه حداقل به میزان ده درصد (۱۰٪) را تا پایان برنامه فراهم کند.

ماده ۱۴۸- متن زیر جایگزین شد.

به دولت اجازه داده می‌شود به منظور ایجاد رویکرد توسعه‌ای در شبکه حمل و نقل ریلی و افزایش سهم بار و مسافر توسط بخش خصوصی و تعاونی و با هدف تفکیک وظایف حاکمیتی و تصدی‌گری در حمل و نقل ریلی و انتقال امور حاکمیت مربوط به سیاست‌گذاری، هدایت، نظارت به ستاد وزارت راه و ترابری نسبت به اصلاح ساختار و تغییر اساسنامه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و واگذاری بخش‌های غیرحاکمیتی آن به بخش‌های خصوصی و تعاونی و ایجاد ظرفیت‌های جدید توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی اقدام و زمینه استفاده از منابع داخلی و خارجی را برای رشد و توسعه فعالیت‌های بخش‌های خصوصی و تعاونی در این زمینه فراهم کند.

تبصره- در ایجاد و توسعه زیرساخت‌های ریلی در چارچوب طرح جامع



حمل و نقل تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام، رفع گلوگاه‌ها و اتصال شبکه راه‌آهن به بنادر مهم بازرگانی و دو خطه کردن محورهای پر ترافیک دارای توجیه فنی-اقتصادی و زیست‌محیطی در طول برنامه در اولویت خواهد بود.

مصوبات جلسه سی و سوم (روز دوشنبه مورخ ۸۹/۵/۲۵)

نوبت صبح کمیسیون تلفیق

ماده الحاقی بعد از ماده ۱۴۸

به منظور ارتقاء رقابت‌پذیری خدمات حمل و نقل دریایی کشور شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی مجاز است نسبت به تدوین و اعمال نظام انعطاف‌پذیر تعرفه‌گذاری خدمات دریایی و بندری متناسب با شرایط عرضه و تقاضا اقدام کند.

بند الحاقی به ماده ۱۴۵

دولت مکلف است نسبت به ارتقاء ایمنی هواپیماها، پروازها و فرودگاه‌ها و نبیل به استانداردهای بین‌المللی و همچنین پوشش کامل راداری، ناوبری و فرکانسی فضای کشور و فرودگاه‌ها، از طریق تکمیل و یا نوسازی سیستم‌های کمک‌ناوبری و راداری ایجاد و بهره‌برداری از زیرساخت‌های ناوبری جهانی ماهواره‌ای و سازمان‌دهی مجدد فضای کشور و افزایش پروازهای عبوری تا پایان برنامه اقدام کند.

ماده ۱۵۷ و ۱۵۸ به شرح زیر ادغام و اصلاح شد.

به منظور احیاء توسعه و استفاده بهینه از ظرفیت موقوفات و اخوات و مقابله با سوء استفاده از موقوفات اقدام‌های زیر انجام می‌شود.

الف- سازمان ثبت اسناد و املاک کشور با همکاری سازمان اوقاف و امور خیریه مکلف است نسبت به ثبت موقوفات بلامعارضی که صحت وقفیت آن احراز شده و تاکنون ثبت نشده‌اند اقدام کند.

ب- به منظور ایجاد بانک اطلاعات جامع موقوفات، کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی متولی وقف موظفند اطلاعات کلیه موقوفات، نذورات، اثاث باقیه، محبوسات و صدقات و موقوفات عام غیر متصرفی و دارای تولیت را بر روی سامانه‌ای که تا پایان سال اول برنامه توسط سازمان اوقاف و امور خیریه ایجاد می‌شود، قرار دهند. ج- قوه قضائیه مکلف است شکایت‌های مربوط به وقف را خارج از نوبت بررسی کرده و تسریع در استرداد موقوفات تصرف شده را به عمل آورد.

ماده ۳۶ مطرح و پس از بحث و تبادل نظر، پس از رأی‌گیری استخراجی مقرر شد کارگروهی مرکب از وزارت‌خانه‌های بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، رفاه و تأمین اجتماعی، معاونت و کمیسیون‌های بهداشت و درمان، اجتماعی و بودجه تشکیل و متن جدیدی را ارائه کنند.

در مورد حمل و نقل دریایی که در احکام برنامه پنجم نامی از آن برده نشده بود؛ با اینکه تنها یک ماده الحاقی به تصویب کمیسیون تلفیق رسید اما این ماده نیز کاملاً مهم و در جهت ایجاد رقابت‌پذیری حمل و نقل دریایی بسیار مؤثر ارزیابی می‌شود.

به منظور ارتقاء رقابت‌پذیری خدمات حمل و نقل دریایی کشور شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی مجاز است نسبت به تدوین و اعمال نظام انعطاف‌پذیر تعرفه‌گذاری خدمات دریایی و بندری متناسب با شرایط عرضه و تقاضا اقدام کند.



تأثیرات طرح هدفمندسازی یارانه‌ها بر سیستم حمل و نقل شهر تهران کاهش سفر با خودروهای شخصی

تهیه شده توسط "شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران"

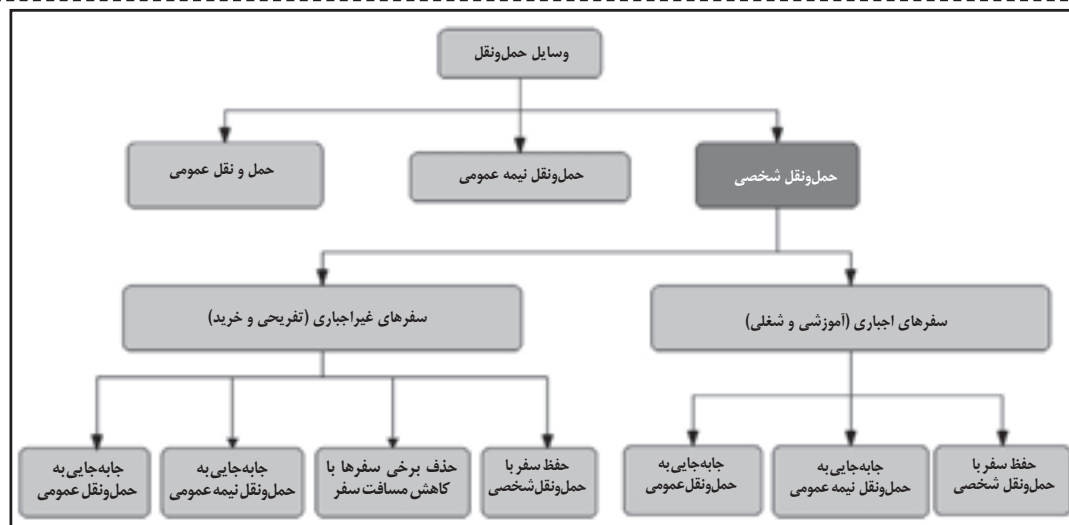
ایران کمتر از نود (۹۰) درصد قیمت تحویل روی عرشه کشتی (فوب) در خلیج فارس نباشد.

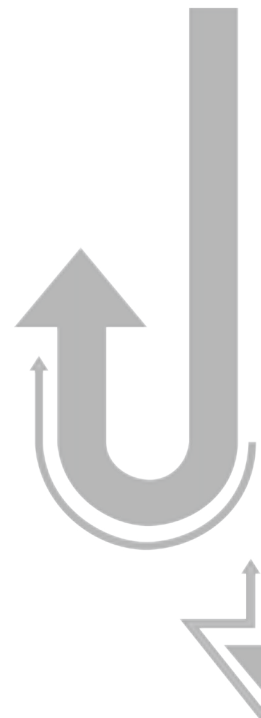
اثر هدفمندسازی یارانه‌ها بر الگوی سفرها

با اجرای هدفمندسازی یارانه‌ها، سفر با وسایل نقلیه شخصی دستخوش تغییرات شده و بخشی از آن به وسایل نقلیه نیمه عمومی و عمومی منتقل می‌شود. در عین حال ممکن است بخشی از سفرهای غیراجباری حذف شوند و با کاهش مسافت، سفر اتفاق افتد.

قانون هدفمندسازی یارانه‌ها شامل ۱۴ ماده و ۱۶ تبصره می‌باشد. در ماده اول طرح، دولت مکلف شده است با رعایت موارد زیر قیمت حامل‌های انرژی را اصلاح کند:

قیمت فروش داخلی بنزین، نفت گاز، نفت کوره، نفت سفید و گاز مایع و سایر مشتقات نفت، با لحاظ کیفیت حامل‌ها و با احتساب هزینه‌های مترتب (شامل حمل و نقل، توزیع، مالیات و عوارض قانونی) به تدریج و حداکثر تا پایان برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی



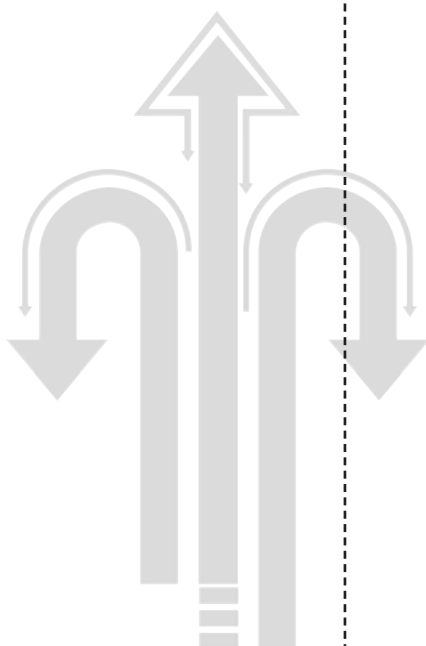


گزینه‌ها	شرح گزینه‌ها	ویژگی گزینه‌ها
گزینه ۱	وضعیت موجود	- قیمت بنزین ثابت است. - پارانه به کلیه وسایل نقلیه اعم از شخصی و عمومی تعلق دارد.
گزینه ۲	هدفمندسازی پارانه‌ها	- قیمت بنزین افزایش می‌یابد (از ۱۰۰ تا ۱۰۰۰ تومان). - پارانه حمل و نقل عمومی باقی می‌ماند و قیمت حمل و نقل عمومی افزایش نمی‌یابد.
گزینه ۳	الف	- قیمت بنزین افزایش می‌یابد (از ۱۰۰ تا ۱۰۰۰ تومان). - محدودیت واردات بنزین صورت می‌گیرد ولی دولت قادر به تأمین بنزین می‌باشد. - خدمات مترو با ناوگان و هزینه سابق صورت می‌گیرد. - ضریب اشتغال ناوگان اتوبوسرانی از ۷۵ درصد به ۵۰ درصد کاهش می‌یابد. - ضریب اشتغال ناوگان تاکسیرانی ۱۰ درصد کاهش می‌یابد.
	ب	- قیمت بنزین افزایش می‌یابد (از ۱۰۰ تا ۱۰۰۰ تومان). - محدودیت واردات بنزین صورت می‌گیرد ولی دولت قادر به تأمین بنزین می‌باشد. - خدمات مترو از طریق افزایش ناوگان بهبود می‌یابد. - ضریب اشتغال ناوگان اتوبوسرانی از ۷۵ درصد به ۵۰ درصد کاهش می‌یابد. - ضریب اشتغال ناوگان تاکسیرانی ۱۰ درصد کاهش می‌یابد.
گزینه ۴	الف	- واردات بنزین قطع شده و دولت قادر به تأمین ۶۰ درصد میزان فعلی می‌باشد. - قیمت بنزین افزایش می‌یابد (از ۱۰۰ تا ۱۰۰۰ تومان). - خدمات مترو با ناوگان و هزینه سابق صورت می‌گیرد. - ضریب اشتغال ناوگان اتوبوسرانی از ۷۵ درصد به ۵۰ درصد کاهش می‌یابد. - ضریب اشتغال ناوگان تاکسیرانی ۱۰ درصد کاهش می‌یابد.
	ب	- واردات بنزین قطع شده و دولت قادر به تأمین ۶۰ درصد میزان فعلی می‌باشد. - قیمت بنزین افزایش می‌یابد (از ۱۰۰ تا ۱۰۰۰ تومان). - خدمات مترو از طریق افزایش ناوگان بهبود می‌یابد. - ضریب اشتغال ناوگان اتوبوسرانی از ۷۵ درصد به ۵۰ درصد کاهش می‌یابد. - ضریب اشتغال ناوگان تاکسیرانی ۱۰ درصد کاهش می‌یابد.

تعریف گزینه‌های مختلف برای هدفمندسازی پارانه‌ها (۴ گزینه)

جمع‌بندی نهایی

۱	هدفمندسازی پارانه‌ها دارای اثرات مختلف سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و ... می‌باشد. ولی شرکت مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک تهران با توجه به ماهیت آن تنها به بررسی اثرات حمل‌ونقلی و ترافیکی آن در شهر تهران پرداخته است.
۲	با توجه به محدودیت زمانی در مطالعه حاضر صرفاً از نتایج مدل‌های موجود در شرکت استفاده شده است. از آنجایی که مدل‌های تفکیک بر اساس ترجیحات مشاهده شده افراد در سال ۱۳۸۳ ساخته شده است، برای مطالعات دقیق‌تر باید بر اساس ترجیحات بیان شده افراد، مدل‌های مناسب پردازش شود که مستلزم صرف زمان و هزینه بیشتر می‌باشد که در صورت صلاحدید می‌تواند در آینده محقق گردد.
۳	با افزایش قیمت بنزین و حذف پارانه‌ها، سهم وسایل نقلیه سواری کاهش یافته و به سایر وسایل نقلیه انتقال می‌یابد. در نتیجه وضعیت شبکه معابر بهبود پیدا کرده و میزان تأخیرها کاهش یافته و سرعت حرکت افزایش می‌یابد.
۴	انتقال سفرها از وسایل نقلیه شخصی به وسایل حمل و نقل عمومی موجب افزایش حجم تقاضای سفر با اتوبوس و مترو شده و مشکلاتی را برای بخش حمل و نقل نیمه‌عمومی و عمومی ایجاد خواهد کرد. این تهدید برای حمل و نقل نیمه‌عمومی و عمومی را می‌توان با مدیریت صحیح و افزایش ناوگان به فرصت تبدیل کرد.
۵	انتظار می‌رود بسته به قیمت بنزین از مالکیت سواری شخصی کاسته شده و لدگی به مالکیت موتور افزوده شود.
۶	انتظار می‌رود با افزایش قیمت بنزین از تعداد مسافرخش‌ها کاسته شده و در سیستم حمل و نقل اختلال ایجاد شود.
۷	کاهش سفر با سواری شخصی می‌تواند باعث اقبال به استفاده از مدهای جدید، نظیر دوچرخه و موتورهای برقی شود.
۸	انتظار می‌رود بخشی از سفرهای غیرضروری حذف شوند. ضمناً مقاصد بعضی سفرها تغییر یافته و طول این سفرها کاهش می‌یابد.
۹	انتظار می‌رود استفاده از خودروهای اشتراکی اعم از هیدروژنی یا سوییچ می‌تواند با سرویس افزایش یابد.
۱۰	انتظار می‌رود تمایل به خرید خودروهای دوگانه‌سوز افزایش یابد.





قطب‌های گردشگری دریایی پیرامون ایران

سهم ما از توریسم دریایی

به رغم تلاش‌های گسترده کشورهای عرب حاشیه خلیج فارس برای تصاحب عنوان قطب توریسم دریایی منطقه، توریسم دریایی ایران همچنان بی‌نام و نشان است.

به گزارش CHN، به تازگی خبرگزاری‌های رسمی امارات به نقل از مقامات رسمی این کشور اعلام کردند که در کشور امارات تنها ظرف یک سال گذشته بیش از ۸۷ کشتی یا ۲۶۱ هزار مسافر از بندر رشید دبی عبور کرده‌اند و انتظار می‌رود این رقم در سال ۲۰۲۰ به ۱۲۰ کشتی و ۳۲۵ هزار مسافر افزایش یابد.

همچنین تخمین زده شده است تا سال ۲۰۱۵ میلادی تعداد کشتی‌ها به ۱۹۵ گشت با ۵۷۵ هزار مسافر که در سواحل دبی پیاده می‌شوند، افزایش یابد. مقامات دبی برای تحقق این هدف همکاری‌های نزدیکی را با ابوظبی، فجیره، مسقط و بحرین آغاز کرده‌اند تا امکان ارائه تسهیلات و امکانات بیشتری برای توریست‌ها فراهم آید که در نهایت کشتی‌های بیشتر و توریست‌های بیشتری را به سواحل عربی خلیج فارس جلب خواهد کرد.

این تلاش‌ها که در راستای توسعه توریسم دریایی در امارات است، ریشه در موفقیت‌های درخشانی دارد که از دبی آغاز شده است.

دبی که در سال ۲۰۰۳ موفق شده بود ۲۷۰۰ مسافر را با پنج کشتی برای تفریحات دریایی به خود جذب کند، تنها در دو سال گذشته موفق به جذب



بیش از ۱۱ هزار و ۳۰۰ مسافر برای گردش‌های دریایی شده است. خبرگزاری رسمی امارات در همان زمان اعلام کرد که این آمار حکایت از آن دارد که دبی ظرف سال‌های اخیر به عنوان یک قطب گردشگری در گشت‌های دریایی میل شده و بر این اساس انتظار می‌رود تعداد توریست جذب شده به دبی طی سال جاری به ۲۰۰ هزار نفر برسد.

گشت‌های دریایی در امارات به ویژه از زمانی رشد محسوسی یافته است که شرکت "کاستا کروزر" که یک شرکت تورگردانی دریایی اروپاست، نخست دبی را مرکز این فعالیت قرار داد و پس از مدتی ابوظبی و مسقط و بحرین نیز تحت پوشش آن قرار گرفتند.

در این فعالیت‌ها دو گروه ایتالیایی الاصل با دو مارک تجاری "کاستا کروزر" و "ایدا کروزر" ارائه کننده خدمات گشت‌دریایی در دبی بودند.

در همین زمان بحران اقتصاد جهانی هر چند سبب ایجاد فشارهای مالی شد اما مردم همچنان علاقمند به سفرهای دریایی هستند.

درعین حال این تلاش‌ها در ابوظبی نیز توجه مقامات را جلب کرد که تلاش‌های تازه‌ای را در این زمینه آغاز کردند، به طوری که طبق آمار رسمی در فصل سفرهای دریایی امسال حدود ۱۹۹ هزار و ۱۱۳ توریست به ابوظبی سفر کرده‌اند که این میزان در مقایسه با زمان مشابه در سال گذشته حدود ۱۲۵ هزار و ۲۰۰ نفر بیشتر بوده است.

فعالان و مقامات ابوظبی پیش‌بینی کرده بودند که با افزایش تعداد توریست‌ها، رونق توریسم دریایی در سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۰ به میزان ۵۹ درصد افزایش یابد و به گفته معاون دبیر کل توریسم ابوظبی این پیش‌بینی‌ها بر اساس افزایش ۱۰۰ درصدی میزان رزرو و اشغال جا در کشتی‌های گشت دریایی ابوظبی است که تاکنون صورت گرفته است.

به گفته وی این افزایش تا حد زیادی ناشی از مشارکت و همکاری ابوظبی با شرکت‌های گشت دریایی در منطقه کارائیب بوده است.

گشت دریایی بحرین در خلیج فارس

اما موفقیت‌های امارات و به ویژه دبی و امارات سرمشق خوبی برای بحرین بود که به تازگی و در سال جاری اعلام کرد با اجرای طرح‌های ویژه و فعالیت بیش از ۱۰۰ خط کشتیرانی و در فصل کشتیرانی در صدد جذب توریست‌ها از سراسر خاورمیانه و اروپاست.

طی فصل گشت‌های دریایی در منطقه خلیج فارس که معمولاً از اواسط اکتبر تا ماه مه ادامه می‌یابد، بحرین تنها در فصل گذشته یعنی از اکتبر ۲۰۰۹ تا ماه مه ۲۰۱۰ موفق به جلب ۱۵۰ هزار توریست خارجی و حضور نزدیک به ۷۰ کشتی، در بندر این کشور شد.

حبا عبدالعزیز، مدیر اجرایی وزارت فرهنگ و اطلاع‌رسانی و ارتقای بازاریابی توریسم بحرین به تازگی اعلام کرد که حضور کشتی مسافری با ۲۰۰۰ مسافر و توریست هم‌اکنون بحرین را با درآمدی بالغ بر ۲۷۴ هزار میلیون دلار و با بیش از ۷۰ کشتی ثروتمندتر از همیشه کرده است.

طبق همین گزارش کشور بحرین تا سال گذشته نیز برای معرفی و مطرح کردن خود به عنوان یکی از پیشگامان اندک خطوط دریایی که در منطقه خلیج فارس فعالیت می‌کنند، موفقیت اندکی داشته است اما به تازگی با راه‌اندازی خطوط و ترمینال‌های دریایی جدید در کشور امارات، بازار توریسم دریایی بحرین نیز فرصت رشد یافته است.

توریسم دریایی در ترکیه

صرف نظر از کشورهای عربی منطقه خلیج فارس، کشور ترکیه در همسایگی ایران نیز تلاش‌های وسیعی را برای توسعه صنعت توریسم دریایی این کشور آغاز کرده است. مقامات دریایی ترکیه اعلام کردند که سه اسکله واقع در استانبول را به منظور ارتقای گردشگری

به رغم تلاش‌های گسترده کشورهای عرب حاشیه خلیج فارس برای تصاحب عنوان قطب توریسم دریایی منطقه، توریسم دریایی ایران همچنان بی‌نام و نشان است.

این منطقه برای ارائه خدمات گشت دریایی اختصاص می‌دهند. خبرگزاری زمان ترکیه، به تازگی خبر داد که تعداد کشتی‌های ویژه گشت‌های توریستی دریایی استانبول ظرف پنج سال گذشته، از ۱۵ به ۲۰ درصد رشد سالانه افزایش یافته و کشور ترکیه هم‌اکنون نیز پس از اسپانیا، ایتالیا و یونان چهارمین مقام در توریسم دریایی مدیترانه محسوب می‌شود. بنابه همین گزارش تورگردان‌های مستقر در شهر استانبول اظهار کرده‌اند که از سال ۲۰۰۶ تاکنون توریسم دریایی استانبول به تنهایی بیش از یک میلیون توریست را به استانبول جذب کرده است؛ اما فقدان تسهیلات کافی و کشتی‌های گشت توریستی همچنان مانعی در برابر رشد بالقوه توریسم در منطقه است و برای حل این مشکل ساخت فوری اسکله‌های جدید ضروری است.

مقامات گردشگری ترکیه هم‌زمان با شروع فصل جدید توریسم دریایی ترکیه در ماه مه درصدد تأمین امکاناتی تازه برای پاسخگویی به بازار تقاضا برآمدند؛ اما میزان استقبال به حدی است که به گفته مقامات مسئول در توریسم ترکیه، استانبول هم‌اکنون نیازمند هفت تا هشت اسکله جدید است.

به گفته "عمر بیلگیلی" مدیر منطقه‌ای توریسم و فرهنگ استانبول، هر سال بیش از ۱۰۰۰ کشتی گشت توریستی در استانبول و کوش آداسی توقف می‌کند. در سال ۲۰۰۵، ۲۲۷ کشتی ویژه گشت در استانبول، جذب ۲۳۱ هزار توریست را به همراه داشت و در سال ۲۰۰۷ تعداد کشتی‌ها به ۳۴۰ کشتی

افزایش یافت که تقاضای ۴۳۲ هزار توریست را تأمین کرد. وی تأکید دارد که گردش پولی سفر و گشت و گذار دریایی توریست‌ها، از تمام توریست‌های دیگر در ترکیه ۱۲ درصد بیشتر است.

توریسم دریایی در ایران: جایگاه و ضرورت‌ها

در کشور ایران و در همسایگی امارات، بحرین و ترکیه با وجود مرز آبی جنوب کشور در امتداد خلیج فارس و دریای عمان به طول ۱۸۸۰ کیلومتر که یکی از سرمایه‌های طبیعی کشور محسوب می‌شود توریسم دریایی تقریباً هیچ جایگاهی ندارد.

توریسم دریایی در میان مردم کشور چنان ناشناخته است که بیشتر مسافران و توریست‌ها در جزایر کیش و قشم و تا حدی نیز بندر چابهار بیشترین زمان خود را در مناطق تجاری صرف می‌کنند و بدلیل فقدان فرهنگ سفر و اطلاع‌رسانی کافی در این زمینه، سفر یا گشت دریایی و یا حتی آشنایی با زندگی دریایی مردم بومی در برنامه‌ریزی‌های مسافرتی آنها جایی ندارد.

مطلوب نبودن وضعیت توریسم دریایی، ناشناخته بودن سفر دریایی و شاید احساس عدم امنیتی است که مردم از سفر دریایی دارند و از سوی دیگر بالا بودن هزینه این گونه سفرها مهم‌ترین موانعی است که بر سر راه توسعه این نوع توریسم در سواحل جنوب ایران وجود دارد.

نبود کشتی و مشکلات موجود برای تأمین سوخت به قیمت آزاد که سبب گران‌تر شدن هزینه این سفرها شده است، از دیگر مشکلات

کشور ما با برخورداری از جاذبه‌های بالقوه خود در توریسم دریایی، هنوز در میان کشورهای توسعه یافته در زمینه توریسم دریایی نامی ندارد.



رونق و پایه ریزی توریسم دریایی در سواحل دریایی کشور است. با توجه به وضعیت فعلی توریسم دریایی در ایران و رونق نسبی این شاخه در سایر کشورهای جهان و به خصوص کشورهای منطقه لازم است اقداماتی در زمینه ایجاد امکانات مناسب، حمایت از دست‌اندرکاران این امر و نیز تدوین برنامه‌های گشت دریایی انجام شود و از سوی دیگر اقداماتی برای آشناسازی مردم کشور با این شاخه و نیز جذب گردشگر خارجی صورت گیرد تا بتوان از این زمینه و توان بالقوه طبیعی بهره لازم را برد.

در مجموع می‌توان گفت کشور ما با برخورداری از جاذبه‌های بالقوه خود در توریسم دریایی، هنوز در میان کشورهای توسعه یافته در زمینه توریسم دریایی نامی ندارد اما با توجه به جاذبه‌های موجود در جزایر جنوبی کشور می‌توان با ایجاد تأسیسات گردشگری مناسب و استفاده از ظرفیت‌های موجود در آنها برای جذب گردشگر، توسعه توریسم دریایی کشور و اقتصاد محلی را در نواحی ساحلی پی‌ریزی کرد. طبیعتاً شناسایی الگوهای موفق در دنیا و نحوه استفاده آنها از جاذبه‌های گردشگری دریایی هم می‌تواند راه‌ها و ایده‌های مناسبی برای موفقیت در این حوزه ارائه کند.

میترا اسدنیا (همشهری آنلاین)

صرف نظر از کشورهای عربی منطقه
خلیج فارس، کشور ترکیه در همسایگی
ایران نیز تلاش‌های وسیعی را برای
توسعه صنعت توریسم دریایی این
کشور آغاز کرده است.





درس هایی از حادثه خلیج مکزیک و سابقه شرکت بریتیش پترولیوم (BP) در ایران

سیاست مدارا و تنبیه

علیرضا ساعدی (رستاک)

هسته اولیه شرکت BP در سال ۱۹۰۸ میلادی با کشف نفت در مسجد سلیمان در ایران شکل گرفت. اما در قضیه نفت ایران با توجه به اقداماتی که صورت پذیرفت و شرایطی که ایجاد شد در نهایت هم دولت ایران و هم بریتیش پترولیوم دچار ضرر و زیان مالی فراوانی شدند و بواسطه شرایط ویژه بین‌المللی، موضوع دعوا به سطوح سیاسی گسترش یافت. اما تجربه اخیر بریتیش پترولیوم در ماجرای لکه نفتی خلیج مکزیک، درس مهمی را در پی داشت و آن درک قدرت اشتراک منافع در مصداقی به نام "شرکت فراملیتی" است که می‌تواند دامنه یک بحران را در محدوده اقتصاد مهار کند و مانع شود تا آثار آن به عرصه سیاست بین‌الملل سرایت کند.

BP و ایالات متحده آمریکا

در آوریل سال ۲۰۱۰ میلادی سکوی نفتی شرکت BP در خلیج مکزیک و در حدود ۸۰ کیلومتری جنوب شرق ایالت لوئیزیانا منفجر شد و یکی از بزرگترین سوانح نفتی تاریخ و حوادث زیست‌محیطی را در تاریخ آمریکا رقم زد. در اثنای تلاش‌های ناموفق فنی و مهندسی برای مهار چاه، یک سؤال اساسی به طور دائم در صدر افکار و رسانه‌های عمومی مطرح می‌شد و آن چرایی عدم واکنش شدید دولت اوباما در برابر شرکت BP بود. به نظر می‌رسید که دولت در اجبار BP به مهار بحران از عزم کافی برخوردار نیست. بعضی تحلیل‌ها به دلیل نیاز سیاسی دولت اوباما به حضور نظامی انگلستان در عراق و افغانستان، این صوری را مدبرانه می‌یافتند. طرفداران محیط‌زیست مانند همیشه دولت و شرکت‌ها را به همکاری متهم می‌کردند و شعارهای دولت اوباما را ظاهرسازانه می‌دانستند. سایر رقبای نفتی BP نیز با نفوذ همیشگی خود، فرصت را غنیمت دیده و در حمله به بزرگ‌ترین رقیب خود در بازار آمریکا، ارتباط BP با آزادسازی متهم سقوط لاکربی را مطرح و جنبه سیاسی بحران BP را پررنگ کردند.

با همه این اوصاف در پاسخ به اینکه چرا اوباما طی یک نطق پر احساس فرمان اخراج و خلع ید BP را صادر نکرد؟ و چرا به شرکت‌ها و نهادهای فدرال دستور نداد که رأساً به حل سهل‌انگاری BP همت بگذارند؟ شاید ارقام اقتصادی بتواند گویاتر از بقیه تحلیل‌ها برخی زوایای سیاست "مدارا و تنبیه" را بیان کند.

از نظر اقدامات تنبیهی، اولاً: شرکت BP برابر «قوانین آمریکا مربوط به آب‌های پاک» باید حدود پنج میلیارد دلار جریمه بپردازد و اگر در ادامه ثابت شود از قبل در پیشگیری‌های فنی خود کوتاهی کرده، جریمه فوق به ۱۹ میلیارد دلار افزایش می‌یابد. ثانیاً: شرکت BP باید علی‌الحساب ۲۰ میلیارد دلار نزد یک صندوق امانی ودیعه بگذارد تا پس از رأی دادگاه صالحه، بابت انواع دعاوی ضرر و زیان ساحل‌نشینان، سازمان‌های محیط‌زیست و ادارات دولتی و سایر شرکت‌های فعال در بخش شیلات هزینه شود. ثالثاً: BP ناچار است حدود هشت میلیارد دلار از دارایی‌های خود در کانادا، آمریکا و مصر را به فروش برساند و پیش‌بینی می‌شود که به همین خاطر اندازه آن شرکت در آینده ۱۰ درصد کوچک‌تر شود. در یک تخمین اولیه کل بار مالی بین ۳۲ تا ۶۰ میلیارد دلار برآورد شده است. بنابراین به عبارت ساده‌تر، BP به سهم خود مجازات شده است.

اما در روی دیگر سکه و از زاویه مدارا، دولت اوباما باید منافع کل را نیز در نظر می‌گرفت زیرا تمام ابعاد موضوع محدود به ایالات صدمه دیده و خلیج مکزیک نمی‌شد. دولت متوجه بود که ۴۰ درصد دارایی‌های شرکت BP و یک سوم از ذخایر نفت و گاز آن شرکت در آمریکا قرار دارد. به علاوه اتفاقاً ۳۹ درصد از سهام BP متعلق به خود سهام‌داران آمریکایی است؛ یعنی قبلاً یک اشتراک منافع کامل آمریکایی با بلوک ۴۰ درصدی مالکان بریتانیایی شکل گرفته بود و نصف شدن قیمت سهام BP از ۶۰ به حدود ۳۰ دلار که هم‌زمان در چهار بورس معتبر جهان شامل لندن، فرانکفورت، نیویورک و پاریس معامله می‌شود، ضرری بود که دامان ثروت سهام‌دار آمریکایی را هم گرفته بود. بنابراین شاید بتوان حدس زد که چرا دولت در برابر اصطلاحاً بی‌مسئولیتی یک شرکت انگلیسی (آن گونه که در رسانه‌ها مطرح شد) ناچار به مداخلات بود. پاسخ ساده است، درگیر بودن منافع متقابل اقتصادی بین BP و ایالات متحده چه به لحاظ عملیاتی و چه در بازار سهام سبب می‌شد تا سقوط آن شرکت زیان جدیدی را به اقتصاد حساس آمریکا تحمیل کند. ۲۸ درصد از کل سهام عادی (Ordinary Shares) آن با نام ADS¹ در بازار نیویورک معامله می‌شود. لذا تصور اینکه BP هنوز یک شرکت انگلیسی است تا حدود زیادی از واقعیت به دور است.

نکته دیگری که نباید از نظر دور داشت ترکیب ۱۰ سهام‌دار برتر شرکت BP است که در مجموع در حدود ۲۴ درصد یا یک چهارم از کل سهام

هسته اولیه شرکت BP در سال ۱۹۰۸ میلادی با کشف نفت در مسجد سلیمان در ایران شکل گرفت.



تجربه اخیر بریتیش پترولیوم در اجرای لکه نفتی خلیج مکزیک، درس مهمی را در پی داشت و آن درک قدرت اشتراک منافع در مصداقی به نام "شرکت فراملیتی" است که می‌تواند دامنه یک بحران را در محدوده اقتصاد مهار کند

زاویه سیاست داخلی دچار خسران شد و انگلستان از زاویه اقتصادی با ورود شرکای جدید در قالب کنسرسیوم، انحصار خود را از دست داد و در نهایت شرکت بریتیش پترولیوم امروزی ایجاد شد؛ اما دیگر نام و منافع مشترکی از ایران در آن باقی نماند.

جمع‌بندی

تجربه اخیر BP درس مهمی را در پی داشت و آن درک قدرت اشتراک منافع در مصداقی به نام "شرکت فراملیتی" است که می‌تواند دامنه یک بحران را در محدوده اقتصاد مهار کند و مانع شود تا آثار آن به عرصه سیاست بین‌الملل سرایت کند. گره خوردن منافع بازیگران بزرگ دولتی و خصوصی در داخل چنین شرکت‌هایی سبب می‌شود تا در هنگام بروز بحران اولاً بقا و فعالیت شرکت در برابر هرگونه فشار سیاسی و هیجانات عمومی زودگذر تضمین شود، ثانیاً از تصمیمات لحظه‌ای نسنجیده توسط سیاست‌گذاران جلوگیری شود، ثالثاً بار ضرر و زیان انبوه آن فقط به یک طرف منازعه تحمیل نشود و به صورت سهامی در میان همه طرف‌های درگیر توزیع شود، همان‌گونه که در دوران رونق، سود آن نصیب همه می‌شود. شاید

آن شرکت نفتی را در اختیار دارند و خود از دیگر دولت‌ها و شرکت‌های بزرگی به حساب می‌آیند که ایالات متحده نمی‌توانست به کلی نسبت به وضعیت آتی آنها بی‌تفاوت بماند. این بخش از سهام‌داران در سایر فعالیت‌های بسیار بزرگ اقتصادی و تجاری بین‌المللی با ایالات متحده مناسبات و اشتراک منافع بسیار گسترده‌ای دارند و لذا دولت اوباما مجبور به رعایت قواعد بازی بود. زیرا هم منافع دیگر شرکت‌های بزرگ آمریکایی و هم منافع ملی کشورهایی مانند نروژ، کویت و چین که به صورت سرمایه‌گذاری دولتی در سهام BP مشارکت دارند نیز تحت تأثیر آینده BP قرار داشت و اثر منفی بر آنها می‌توانست بازتابی منفی در وضعیت نیمه‌رکودی آمریکا در پی داشته باشد. جدول زیر نمایی از این شرکای مهم را نشان می‌دهد.

BP و ایران

هسته اولیه شرکت BP در سال ۱۹۰۸ میلادی و با کشف نفت در مسجد سلیمان در ایران شکل گرفت که نخستین بار با نام Anglo-Persian Oil Co. کار خود را آغاز کرد. در سال ۱۹۳۵ یعنی پیش از آغاز جنگ جهانی دوم و به دنبال لغو امتیاز در دوران پهلوی اول، به شرکت نفت ایران و انگلیس (Anglo-Iran Oil Co.) تغییر نام و ماهیت داد. در آن ایام موضع شریک انگلیسی نسبت به منافع ایران بسیار غیرمنصفانه بود و می‌توان از نظر وجدان جهانی و حقوق بین‌الملل، آن شرایط را در قیاس با نشست نفت در خلیج مکزیک بسیار ناگوارتر به حساب آورد. ولی در دهه ۵۰ میلادی دولت وقت ایران برخلاف رویکرد دولت فعلی آمریکا بدون پیش‌بینی یک راه حل ممکن در چارچوب "اشتراک منافع" مسیر دیگری را برگزید، یعنی ملی کردن نفت و لغو کامل امتیاز داری. به لحاظ شاخص‌های ساده حسابداری به دنبال ملی شدن شرکت و تأسیسات آن در ایران از یک سو وضعیت سهام‌داران در بورس آن روزهای لندن، مالکیت پالایشگاه آبادان یعنی مهم‌ترین دارایی آن زمان شرکت دچار ابهام شد. از سوی دیگر عمده درآمد کشور که از صادرات نفت تأمین می‌شد محدود شد. بنابراین هر دو سهام‌دار به لحاظ مالی دچار ضرر و زیان شدند و سپس به واسطه شرایط ویژه بین‌المللی موضوع به سطح تنش سیاسی ارتقاء یافت. سرانجام در سال ۱۹۵۴ به دنبال کودتا، ایران از

شرکای مهم BP

مالک و حوزه فعالیت	مالکیت در سهام BP
۱ بزرگ‌ترین شرکت مدیریت سرمایه جهان با نام Rock Black مستقر در نیویورک	۵/۹ درصد
۲ شرکت انگلیسی General & Legal فعال در زمینه بیمه و مدیریت سرمایه	۴ درصد
۳ شرکت آمریکایی مدیریت سرمایه Investors Global Barclays	۳/۸ درصد
۴ Management Investment Bank Norges یکی از شرکت‌هایی که مدیریت منابع صندوق ملی نفت نروژ را برعهده دارد	۱/۸ درصد
۵ شرکت دولتی سرمایه‌گذاری کویت Kuwait Investment Authority	۱/۷۵ درصد
۶ شرکت مدیریت سرمایه بریتانیایی M&G Investment Management	۱/۶۷ درصد
۷ شرکت اسکاتلندی Standard Life فعال در زمینه بیمه	۱/۵ درصد
۸ صندوق آمریکایی Capital Research & Management Co.	۱/۳ درصد
۹ شرکت مدیریت صندوق متعلق به گروه بانکی لویدرز	۱/۱۳ درصد
۱۰ اداره مدیریت ارزهای خارجی دولت چین	۱/۱ درصد



از دید اصول بنگاه‌داری (Corporate Governance) و اقتصادی آنچه سبب شد تا واکنش یک‌طرفه ایران در قطع شراکت، با شکست نسبی روبرو شود، همانا عدم وجود سایر ذی‌نفعان (سهام‌داران بین‌المللی امروزی) و فقدان بروز اشتراک منافع اقتصادی بین‌المللی در موضوع بود تا بتواند مانع واکنش تند از سوی دو طرف دعوا شود. منازعه شرکای ایرانی و بریتانیایی به طور مستقیم حداقل حساسیت اقتصادی هیچ طرف ثالثی را بر نمی‌انگیخت و البته دو طرف نیز ضرورتی در تعدیل مواضع خود برای حفظ منافع متقابل احساس نمی‌کردند؛ ضمن آنکه عمق قوانین و دقت مقررات ملی طرفین در بنگاه‌داری و حسابداری ترازنامه یک شرکت مختلط هم‌سطح نبوده و البته در کل هم به اندازه امروز پیشرفته نبود. عدم تشخیص کارکرد اشتراک منافع اقتصادی در حل مسائل، معمولاً تمایل به گسترش منازعه را به سطح سیاسی افزایش می‌دهد و در این موارد محتمل است که طرف قوی‌تر بتواند حقوق ضعیف را پایمال سازد.

پاورقی:

1 - American Depository Shares



در آوریل سال ۲۰۱۰ میلادی سکوی نفتی شرکت BP در خلیج مکزیک و در حدود ۸۰ کیلومتری جنوب شرق ایالت لوئیزیانا منفجر شد و یکی از بزرگ‌ترین سوانح نفتی تاریخ و حوادث زیست محیطی را در تاریخ آمریکا رقم زد.

از نظر اقدامات تنبیهی، شرکت BP برابر "قوانین آمریکا مربوط به آب‌های پاک" باید حدود پنج میلیارد دلار جریمه بپردازد و اگر در ادامه ثابت شود از قبل در پیشگیری‌های فنی خود کوتاهی کرده، جریمه فوق به ۱۹ میلیارد دلار افزایش می‌یابد.

پیش‌بینی جهان در ۱۰ سال آینده

موازنه جدید قوا در منطقه

مالی

سیستم‌های بانخشستگی که از نیمه اول قرن بیستم به وجود آمدند، عموماً سن ۶۵ سال را برای بانخشستگی نیروی کار تعیین کرده‌اند و این در حالی بوده که در آن زمان متوسط طول عمر (در مردان) در بسیاری از کشورهای پیشرفته حدود ۶۲ سال بوده است.

با افزایش شاخص امید به زندگی در بسیاری از کشورهای پیشرفته به بالای ۸۰ سال در دهه‌های اخیر، دیگر سیستم قدیمی بانخشستگی (بر مبنای سن ۶۵ سال) قادر به تأمین مالی هزینه‌های زندگی جمعیت بانخشسته در ۱۵ سال زندگی پس از دوران بانخشستگی نیست و این مسئله، هم به لحاظ فردی و هم از منظر اجتماعی چالش جدی ایجاد کرده است.

سن بانخشستگی نمی‌تواند ۶۵ سال بماند و تلاش دولت‌ها برای بالا بردن سن بانخشستگی برای ایجاد تعادل در سیستم اقتصادی، توان سیاسی زیادی از آنها خواهد گرفت.

مهاجرت

دولت‌ها برای تأمین نیروی کار جوان چاره‌ای جز تأمین نیروی کار از کشورهایی که در آنها نمودار جمعیت هنوز به مرز جمعیت پیر نرسیده است، ندارند.

باید متذکر شد که بسیاری از کشورهای متوسط که پیش از این، نیروی کار (جوان و ارزان) کشورهای پیشرفته و دارای جمعیت سالخورده را تأمین می‌کردند، خود شاهد رشد جمعیت سالخورده هستند. به علاوه بسیاری از این دسته کشورها خود در روند رشد سریع اقتصادی قرار گرفته‌اند و این مسئله رغبت به مهاجرت را در بین نیروی کار آنها کاهش می‌دهد.

در همین حال، رشد جمعیت سالخورده در کشورهای صنعتی پیشرفته با آهنگی هماهنگ پیش نمی‌رود. مثلاً ایالات متحده با توجه به اینکه از نظر اجتماعی (بین ایالت‌های مختلف آن) عدم تجانس دارد و نیز به دلیل اینکه هنوز در

وب سایت "STRATFOR" در گزارشی با موضوع "پیش‌بینی خود از ۱۰ سال آینده جهان (۲۰۱۰-۲۰۲۰)" به ارزیابی دهه پیش رو در حوزه روابط بین‌الملل پرداخته است.

این وب سایت هر پنج سال یکبار گزارشی از روندهای بین‌المللی و پیش‌بینی‌های علمی خود از آینده و دهه در پیش رو ارائه می‌دهد که اخیراً گزارش خود را منتشر کرده است.

در این پیش‌بینی آینده جهان در حوزه‌هایی چون خاورمیانه، اروپا، شرق اروپا، جنوب شرق آسیا و آمریکای لاتین مورد ارزیابی قرار گرفته و نسبت به عدم تداوم روندهای کنونی اقتصاد جهانی هشدار داده است. بخش‌هایی از این گزارش در پی می‌آید:

دهه پیش رو از نظر اقتصادی ۱۰ سال آینده اقتصاد جهانی، شاهد بازگشت و عقب‌گردی گسترده در مسیر اقتصادی طی شده در ۵۰۰ سال اخیر خواهد بود. در ۵۰۰ سال گذشته رشد مداوم و مستمر "جمعیت" سنگ بنای الگوهای اقتصادی در پهنه گیتی بوده و جمعیت‌های گسترده‌تر به معنای نیروهای کار بیشتر، تدارک سرمایه گسترده‌تر و بازار بزرگ‌تر بوده و محصول نهایی روابط اقتصادی انسان بر مبنای رشد مداوم جمعیت‌های انسانی بوده است.

۱۰ سال مابین ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۰ نقطه عطفی در توقف رشد مداوم جمعیت جوان و افزایش جمعیت سالخورده خواهد بود و این تغییر بیشتر در کشورهای پیشرفته‌ای چون ژاپن و کشورهای اروپایی اتفاق خواهد افتاد. این روند در برخی کشورهای در حال توسعه همچون ترکیه، مکزیک، چین و هند هم حادث خواهد شد و رشد جمعیت سالخورده این کشورها با آهنگی تندتر از کشورهای اروپایی همراه خواهد بود.

تأثیرات این پدیده، بی‌شمار خواهد بود؛ اما مهم‌ترین این تأثیرات را می‌توان در دو مقوله کلی "مالی" و "مهاجرتی" دسته‌بندی کرد:

از نظر اقتصادی ۱۰ سال آینده اقتصاد جهانی، شاهد بازگشت و عقب‌گردی گسترده در مسیر اقتصادی طی شده در ۵۰۰ سال اخیر خواهد بود.

بین کشورهای پیشرفته دنیا رتبه اول را در جذب مهاجران دارد، شاهد کاهش نیروی کار جوان به اندازه اروپا نخواهد بود. در نتیجه در دهه آینده الگویی جدید از روابط - همچون الگوی جدید از مهاجرت - پدیدار خواهد شد که در آن کشورهای با ترکیب جمعیت جوان تر و فقیرتر منبع جدید تأمین نیروی کار کشورهای پیشرفته خواهند بود.

خاورمیانه

پیش‌بینی ما از منطقه خاورمیانه در سال‌های ۲۰۰۰ و ۲۰۰۵، همچنان الگوی بررسی دهه آینده این منطقه خواهد بود.

در دهه آینده نبرد آمریکا با بنیادگرایان اسلامی در این منطقه فروکش خواهد کرد و البته این به معنای آن نخواهد بود که افراط‌گرایان و گروه‌های شبه نظامی اسلام‌گرا در منطقه خاورمیانه از بین خواهند رفت.

ترکیه به عنوان یک رهبر مستقل منطقه‌ای با توان اقتصادی و نظامی قوی در حال ظهور است. پیش‌بینی ما این است که ترکیه به مسیر کنونی خود ادامه دهد و در دهه پیش رو به یک قدرت مسلط منطقه‌ای تبدیل شود.

افزایش قدرت ترکیه در دهه آتی در منطقه یکی از دلایل و شواهدی است که ما را به این نتیجه‌گیری می‌رساند که نبرد آمریکا با افراط‌گرایان اسلامی کاهش یافته و درباره موضوع ایران دگرگونی و تغییر وضعیت خواهیم داشت. در واقع ظهور ترکیه در منطقه، معادله قدرت را بین ایران و این قدرت مدیترانه‌ای نوظهور بازتعریف خواهد کرد. البته ترکیه در طول دهه آتی تنش‌های خاص داخلی خود را نیز به همراه خواهد داشت که یکی از بازرترین این تنش‌ها تداوم نزاع بین دو جناح کمالیسم و اسلام‌گرا در این کشور خواهد بود. هر چند که ما بر این باوریم این تنش‌ها در دهه آتی مدیریت خواهد شد. تا سال ۲۰۲۰ کشور مصر از حالت یک دولت غیرتأثیرگذار در ورای مرزهای ملی‌اش - که از سال ۱۹۷۰ به این سو بر این کشور حاکم بوده است - بیرون خواهد آمد. مصر همانند ترکیه، در نوسانی بین اسلام‌گرایی و سکولاریسم درگیر است و تداوم این تنش ممکن است به قطبی شدن بیشتر جامعه مصر بینجامد.

ترکیه برای افزایش قدرت خود به بازارهای منطقه‌ای برای افزایش صادرات کالاهای خود و نیز به نیروی کار ارزان نیاز دارد. تلاش‌های ترکیه برای افزایش نفوذ منطقه‌ای به نفع مصر خواهد بود و دولت قاهره در دهه آتی تلاش خواهد کرد از لاک آرامش و سکون بیرون آمده و وارد رقابت‌های منطقه‌ای شود.

این موضوع نه تنها باعث می‌شود که سیاست‌های مصر در منطقه فعال شود بلکه اصطکاک منافع دولت قاهره را با دیگر بازیگران منطقه‌ای افزایش خواهد داد. به طور خاص در اثر افزایش نفوذ و قدرت ترکیه و مصر، اسرائیل تلاش خواهد کرد تا موازنه‌ای بین این دو قدرت منطقه‌ای نوظهور ایجاد کند و این مسئله تمامی سیاست‌های داخلی و خارجی تل‌آویو را تغییر خواهد داد.

در اثر ظهور این "موازنه جدید قوا در منطقه"، ایالات متحده تمایل بیشتری به خروج (نظامیان خود) از منطقه و سپردن ایجاد توازن قوا به سه محور ترکیه، اسرائیل و مصر خواهد داشت.

واشنگتن برای این کار نیاز به کسب اطمینان از این موضوع دارد که هر سه قدرت منطقه‌ای فوق‌الذکر توانایی حفظ یک توازن قوای سه‌جانبه و تثبیت توازن منطقه‌ای ناشی از آن را دارد.

در زیر این توازن قوای سه‌جانبه در منطقه، گروه‌های افراطی همچنان علی‌رغم خواست و منافع سه بازیگر اصلی منطقه (ترکیه، اسرائیل و مصر) به رشد و تداوم خود ادامه خواهند داد.

آمریکا با اعتماد به این سیستم توازن قوای سه‌محوری، تلاش خواهد کرد با ابزارهایی چون فروش سلاح (به متحدان) و استفاده از تنبیه‌ها و تشویق‌های اقتصادی، منافع خود را تأمین کند و در این صورت است که برای نخستین بار پس از جنگ جهانی اول، شاهد شکل‌گیری یک سیستم توازن قوای خوداتکا در منطقه خاورمیانه خواهیم بود.

منبع: سایت تحلیلی خبری عصر ایران

در سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۰ نقطه عطفی در توقف رشد مداوم جمعیت جوان و افزایش جمعیت سالخورده خواهد بود



آمریکای خشمگین به روایت سرمقاله روزنامه اکونومیست مورخ ۲۸ اکتبر ۲۰۱۰

گوش نداشتوا به جای زیباترین طلایی



این روزها تلاش‌های فراوانی انجام می‌گیرد تا بتوان هیجان و اشتیاقی را که به پیروزی باراک اوباما در انتخابات ریاست‌جمهوری سال ۲۰۰۸ میلادی منجر شد، دوباره در میان مردم ایجاد کرد. این هیجان و اشتیاق تنها به این دلیل نبود که او اولین سیاه‌پوستی بود که مهم‌ترین و ارزشمندترین پست سیاسی جهان را به دست می‌آورد. او اندیشمند، با وقار و نجیب به نظر می‌رسید؛ مردی که می‌تواند زخم‌های درونی آمریکایی‌ها را التیام بخشد و اعتبار از دست رفته این کشور را در جهان دوباره به این کشور بازگرداند. بنابراین توده‌های عظیم مردم تجمع کردند تا این تجربه بزرگ را حس کنند. اقدام هیچ‌کدام از آن افراد در آن زمان نامعقول به نظر نمی‌رسید. بله، بسیاری فکر می‌کردند که او می‌تواند. اما دو سال بعد ناامیدی همه جا را فرا گرفته است و در آمریکا بسیاری او را مقصر می‌دانند. چپ‌گرایان آمریکایی او را جیون و سازش‌کار می‌دانند

و بر این باورند که برنامه‌های ناپخته‌اش برای ایجاد اشتغال برای کسانی که به او رأی دادند، نتیجه بسیار اندکی داشته است. بسیاری دیگر اوباما را رئیس‌جمهوری می‌دانند که برنامه اصلاحات اقتصادی و خدمات درمانی‌اش به دلایل منفی ویژه با شکست مواجه شده است. اما برای بسیاری از راست‌گرایان، او دکترینی پرهزینه دارد و میلیاردها دلار صرف دیوان‌سالاری بی‌فایده خود کرده و در حالی که نتوانسته وضعیت کنونی را بهبود بخشد، آینده را هم ویران کرده است.

برای بسیاری از میانه‌روها که از او حمایت می‌کنند، از جمله همین نشریه (اکونومیست)، عملکرد او ناامیدکننده بوده است و مهارت اوباما به عنوان رئیس‌جمهوری، از آن هوش و درایتی که ما از او در دوران مبارزات انتخاباتی‌اش به یاد داریم، فاصله‌ای طولانی دارد. بنابراین به نظر می‌رسد که آمریکایی‌های خشمگین، انتقام خود را از اوباما در انتخابات میان‌دوره‌ای روز سه‌شنبه - دوم نوامبر - بگیرند و شکست دردناکی را به اولین رئیس‌جمهوری سیاه‌پوست ایالات متحده وارد کنند. نتایج انتخابات روز سه‌شنبه احتمالاً این گونه خواهد بود که جمهوری خواهان مجلس نمایندگان ایالات متحده را از رقیب دموکرات خود پس خواهند گرفت و به پیروزی‌های مهمی در سنا دست خواهند یافت. به این ترتیب جمهوری خواهان به راحتی خواهند توانست تا مانع از تصویب هر لایحه‌ای شوند که مطابق میلشان نباشد. اما از دیدگاه ما خشمی که علیه باراک اوباما وجود دارد، بیش از اندازه و تا حدودی اغراق شده است. (مطابق پیش‌بینی‌ها جمهوری خواهان در انتخابات دوم نوامبر پیروز شدند.)

به این موضوع توجه کنید که چرا آمریکایی‌ها تا این حد خشمگین هستند: اقتصاد و روند کند اشتغالزایی در وهله نخست نتیجه تلاش مصرف‌کنندگان و شرکت‌ها برای بازسازی وضعیت اقتصادی‌شان است. معمولاً بسیار طول می‌کشد تا رکود اقتصادی ترمیم شود. گناه اوباما این است که وعده داده بود این ترمیم اقتصادی زودتر از آن زمانی که معمولاً به آن نیاز است، انجام می‌شود. اما اوباما عامل این همه مشکلات نبوده است و سزاوار اعتباری بیشتر است؛ چرا که مانع از آن شد که ایالات متحده به سرنوشتی بدتر از آنچه که برای این کشور پیش‌بینی می‌شد دچار شود، به خصوص به دلیل از بین بردن یک نظام سیاسی جدید که ایجاد تغییرات بزرگ را دشوار کرده بود. همچنین برنامه او برای اجرای برنامه بزرگ، شجاعانه و فوری محرک اقتصادی، اقدامی درست و به جا بود. مقاومت او هم مقاومت درستی بود، از او انتظار نمی‌رفت تا این گونه در برابر موج عظیم درخواست‌ها برای حمایت‌گرایی مقاومت کند. اما از این جهت می‌توان از او انتقاد کرد که برنامه‌ای میان‌مدت برای کاهش کسری بودجه ندارد. اما در نهایت این جمهوری خواهان نبودند که مالیات‌ها را کاهش دادند، بلکه باراک اوباما، رئیس‌جمهوری ایالات متحده بود که مالیات را کاهش داد. اما باید در نظر داشت که ورود به دو جنگ عراق و افغانستان و همچنین رکود بزرگ اقتصادی که عامل هیچ‌کدام از آنها اوباما نبوده است، منجر به کسری بودجه عظیم در ایالات متحده شده است.

باراک اوباما، رئیس‌جمهوری ایالات متحده به طرز عجیب از درک وضعیت طبقه متوسط آمریکایی‌ها و دادن پاسخ مناسب به خواسته‌های آنان ناتوان بوده است. اوباما همچنین عادت خطرناکی که دارد این است که دیگرانی را که با او مخالف هستند "فریب‌خورده"، "شیطان" یا حتی بدتر توصیف می‌کند. زبان طلایی اوباما در جریان مبارزات انتخاباتی ریاست جمهوری اکنون با گوشه‌اش ناشنوا جایگزین شده است.

با وجود همه مشکلات، آمریکا هنوز خلاقانه‌ترین اقتصاد جهان را دارد و رئیس‌جمهورش بسیار بهتر از آنچه که تاکنون عمل کرده، می‌تواند عمل کند.

ترجمه: سایه ماندگار (دنیای اقتصاد)

این روزها تلاش‌های فراوانی انجام می‌گیرد تا بتوان هیجان و اشتیاقی را که به پیروزی باراک اوباما در انتخابات ریاست جمهوری سال ۲۰۰۸ میلادی منجر شد، دوباره در میان مردم ایجاد کرد.

باراک اوباما، رئیس‌جمهوری ایالات متحده به طرز عجیب از درک وضعیت طبقه متوسط آمریکایی‌ها و دادن پاسخ مناسب به خواسته‌های آنان ناتوان بوده است.

قوانین بین‌المللی و حقوق دریاها (۴)

تعیین خط ساحلی

روش اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی

برای تعیین حد خارجی دریای سرزمینی لازم است بدانیم از خط ساحلی یا خط مبدأ و یا از کدام نقاط مشخص دیگر به عنوان مبنای اندازه‌گیری استفاده می‌شود. معمولاً اندازه‌گیری از خط نمایان حد فاصل دریا و خشکی آغاز می‌شود که در برخی موارد نیز تشخیص آن بسیار مشکل است.

خط مبدأ خطی است که حدود خارجی دریای سرزمینی و سایر مناطق دریایی مرتبط با آن یعنی منطقه نظارت، منطقه انحصاری ماهیگیری و منطقه انحصاری اقتصادی از آن اندازه‌گیری می‌شود. دریای سرزمینی همان طور که در نقشه‌های مقیاس بزرگ کشورهای ساحلی علامت‌گذاری شده‌اند، از نقاط حد فاصل بین دریا و خشکی و از خط جزر به طرف خارج اندازه‌گیری می‌شود.

در مناطقی که خط ساحلی دارای فرورفتگی‌های عمیق و مژرس یا دارای جزایر متعدد باشد در ترسیم خط مبدأ ممکن است خط جزر دریا در نظر گرفته نشود. در چنین مواردی از روش خط مبدأ مستقیم که تمام نقاط مشخص ساحلی را به هم وصل می‌کند به عنوان مبنای اندازه‌گیری استفاده می‌شود. خطوط مبدأ ترسیم نباید از امتداد کلی ساحل فاصله زیادی داشته باشند و

غلامعلی بهشتی برومند

کارشناس دریانوردی

خلیج‌ها

از زمان‌های قدیم همیشه دعاوی و مناقشات بحث‌انگیزی وجود داشته‌اند مبنی بر اینکه آب‌های داخلی خلیج‌های کوچک و بزرگ در کجا ختم و دریای سرزمینی از کجا شروع می‌شود؟ زمانی این‌گونه مقرر شده بود که هرگاه پهنای مدخل خلیج ۶ میل یا کمتر باشد، دریای سرزمینی از خط مبدأ ترسیمی بین خطوط مماس بر لبه خارجی طرفین مدخل ورودی شروع می‌شود. (در متون لاتین واژه Gulf به خلیج‌های بزرگ‌تر که فرورفتگی بیشتری در آب دارند و Bay به خلیج‌های کوچک‌تر یا خورها اطلاق می‌شود). تمام آب‌های محصور بین خط مبدأ مذکور و ساحل، آب‌های داخلی به حساب می‌آیند. در عمل و در پیمان‌ها همین قانون در مورد خلیج‌های با دهانه بین ۱۰ تا ۱۲ میل اعمال شده و برخی دولت‌ها مدعی اعمال آن در خلیج‌هایی با دهانه بسیار عریض‌تر بوده‌اند. اگر چنین دعاوی دارای سابقه طولانی بوده و سایر دولت‌ها به آن معترض نبوده باشند، نوعی حق حاکمیت حاصل از "تصرف بلامعارض و طولانی" شامل دولت مدعی می‌شود. خلیج‌هایی مانند خلیج چزاپیک (Chesapeake) با ۱۲ میل مدخل در آمریکای شمالی و خلیج هودسون (Hudson) با ۵۰ میل مدخل در کانادا از این دسته هستند. در رابطه با تعیین عرض دریای سرزمینی خلیج‌ها در چند دهه اخیر کشورهای مختلف اقدامات متفاوتی به عمل آورده و مواضع مختلفی اتخاذ کرده‌اند اما کنفرانس سوم حقوق دریاهای رسیدگی موضوع در نهایت به توافقی‌های زیر نائل شد:

"اگر فاصله لبه‌های مدخل یک خلیج در نقاط جزر کامل از ۲۴ میل تجاوز کند، خط اصلی بین نقاط جزر دو لبه کشیده شده و مبدأ دریای سرزمینی را مشخص می‌سازد و آب‌های محصور در آن جزء آب‌های داخلی به حساب می‌آیند. اگر فاصله بین دو لبه مدخل طبیعی خلیج از ۲۴ میل تجاوز کند یک خط مبدأ مستقیم به طول ۲۴ میل در داخل خلیج طوری ترسیم می‌شود که حداکثر سطح آب با ترسیم چنین خطی به دست آید." همچنین کنفرانس مذکور در تعیین کیفیت و موقعیت یک خلیج و اینکه جزء کدام دسته از خلیج‌ها قرار می‌گیرد قواعدی مبنی بر استفاده از روش نیم‌دایره مقرر کرد و نیز تصمیم گرفت که در وضعیت خلیج‌های تاریخی هیچ گونه تغییر داده نشود. روش نیم‌دایره در بند ۱ ماده ۱۰ ضمیمه کنوانسیون حقوق دریاهای با عنوان "دریای سرزمینی و منطقه پیوسته" این گونه تشریح شده است: برای اهداف این کنوانسیون، خلیج یک پیشرفتگی کاملاً مشخص آب در خشکی است که نسبت این پیشرفتگی با عرض دهانه آن به نحوی است که

پیشروی آب دریا در این خطوط باید در حد کافی به خشکی متصل تا مشمول آب‌های داخلی کشور ساحلی ذی‌نفع باشد.

استفاده از خطوط مبدأ مستقیم از این محدودیت برخوردار است که در ترسیم آنها نباید میان دریای سرزمینی یا دریای آزاد و یا منطقه انحصاری اقتصادی کشور دیگر فاصله بیاندازند.

غیر از مقررات ویژه برای مناطق مجمع‌الجزایری، آب‌های سمت خشکی داخل خط مبدأ دریای سرزمینی جزء آب‌های داخلی دولت ساحلی محسوب می‌شود. در مورد رودخانه‌هایی که مستقیم به دریا می‌ریزند، خط مبدأ خط مستقیمی است که در عرض دهانه در خط جزر آب، نقاط ساحلی رودخانه را به هم وصل می‌کند.

دریای سرزمینی جزایر و مناطق مجمع‌الجزایری

روش‌های فوق برای اندازه‌گیری وسعت دریای سرزمینی و مقررات ذی‌ربط در مورد جزایر نیز استعمال و جزایر اکثراً دارای دریای سرزمینی مربوط به خود هستند. آب‌های محصور در حد فاصل یک جزیره و ساحل قاره‌ای اگر بین ۱۲ تا ۲۴ میل فاصله داشته باشند، دریای سرزمینی محسوب می‌شوند. همین مسئله در مورد آب‌های محصور بین صخره‌ها و ارتفاعات دریایی که به هنگام مد کامل نمایان هستند نیز صادق است.

اگر صخره یا تپه زیرآبی فقط در جزر کامل نمایان و در محدوده عرض دریای سرزمینی یک قاره یا جزیره قرار داشته باشد، ممکن است خط پست‌ترین جزر آن خط مبدأ سنجش دریای سرزمینی قرار گیرد. اما اگر در خارج از عرض دریای سرزمینی قرار داشته باشد دریای سرزمینی مجزایی نخواهد داشت. چراغ دریایی یا سایر تأسیسات دائمی که روی صخره‌ها یا تپه‌های غوطه‌ور در آب ساخته می‌شود جزیره مصنوعی محسوب شده و دارای دریای سرزمینی نخواهد بود، برای مثال دکل‌های حفاری نصب شده در خارج از دریای سرزمینی از این دسته جزایر مصنوعی به شمار می‌روند.

در مورد مناطق مجمع‌الجزایری به علت تأثیر و ارتباط منحصر به فرد آب و جزایر یک کشور مجمع‌الجزایری، در کنوانسیون حقوق دریاهای نظام جداگانه‌ای برای سنجش عرض دریای سرزمینی این گونه مناطق مقرر شده است. در این نظام ممکن است خطوط مبدأ مستقیم که خطوط مبدأ مجمع‌الجزایری نیز خوانده می‌شوند و آخرین نقاط خارجی آخرین جزیره یا تپه‌های خشک دریایی را به هم وصل می‌کنند، مورد استفاده قرار گیرد. مجمع‌الجزایر اندونزی و فیلیپین دو مثال بارز این وضعیت هستند. شرایط دقیق تعیین و ترسیم دریای سرزمینی مناطق مجمع‌الجزایری در مواد ۴۶ تا ۵۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای بیان شده است.

برای تعیین حد خارجی دریای سرزمینی لازم است بدانیم از خط ساحلی یا خط مبدأ و یا از کدام نقاط مشخص دیگر به عنوان مبنای اندازه‌گیری استفاده می‌شود.



آب‌های محصور در خشکی را در برگرفته و با یک انحنای ساده ساحلی کاملاً متفاوت می‌باشد. هر پیشرفتگی یا بریدگی ساحلی را نمی‌توان خلیج محسوب کرد مگر مساحت آن معادل یا بیش از مساحت نیم‌دایره‌ای باشد که قطرش معادل خط واصل میان دلبه دهانه این پیشرفتگی است.

رودخانه‌ها

رودخانه‌هایی که به طور کامل در داخل خاک یک کشور جریان دارند جزئی از سرزمین آن کشور محسوب و رودهای ملی خوانده می‌شوند. رودهایی که مرز میان دو یا چند کشور را تشکیل می‌دهند رودهای بین‌المللی شناخته می‌شوند. اکثر رودهای بین‌المللی برای تردد تمام کشتی‌ها باز هستند و از این جهت همانند دریای آزادند زیرا هر دو برای تجارت بین‌المللی از اهمیتی اساسی برخوردارند. همین قاعده به طور فزاینده‌ای برای رودهایی که از خاک یک کشور می‌گذرند اما نقش ارتباطی کشور قاره‌ای و محصور در خشکی دیگری را دارند به کار برده می‌شود. کشوری که رود در آن جریان دارد نمی‌تواند حاکمیت خود را به شیوه‌ای اعمال کند که از تردد آزاد کشتی‌ها به کشور محصور دیگر ممانعت کند.

اگر یک رود بین‌المللی قابل کشتیرانی نباشد، مرز بین‌المللی از مرکز جغرافیایی آن ترسیم می‌شود؛ در غیر این صورت چنانچه قابل کشتیرانی باشد مرکز عمیق‌ترین قسمت کانال آن مشخص‌کننده مرز خواهد بود. این خط مقسم "خط‌القعر" خوانده می‌شود. چگونگی و دلیل استفاده از خط‌القعر برای تعیین مرز در رودهای بین‌المللی از مدت‌ها قبل توسط محاکم حقوقی این گونه تشریح و توجیه شده است که اگر خط مقسم به جای مرکز کانال از مرکز رودخانه ترسیم می‌شد ممکن بود مسیر کامل کشتیرانی از محدوده سرزمینی یک کشور به سمت دیگر منتقل و در انحصار کشور دیگر قرار گیرد.

کشوری که محدوده مرزی آن با یک رود بین‌المللی مشخص شده است نمی‌تواند با ساخت و ساز یا هر اقدام دیگری مسیر طبیعی رود یا خط‌القعر آن را تغییر دهد. همچنین نمی‌تواند آب رودخانه را منحرف یا باعث کاهش آن شده و به این طریق مانع کشتیرانی شود. چنانچه حوادث طبیعی تدریجی مسیر رودی را تغییر و در نتیجه خط‌القعر جدیدی ایجاد کند، مبنای مرز خط‌القعر جدید خواهد بود. علاوه بر مقررات عمومی حاکم بر رودها، چندین رود بزرگ جهان از طریق پیمان‌ها و قراردادهای بین‌المللی کنترل می‌شوند که از معروف‌ترین آنها رودهای راین، کنگو، دانوب و سنت لورنس را می‌توان نام برد.



از زمان‌های قدیم همیشه دعاوی و مناقشات بحث‌انگیزی وجود داشته‌اند مبنی بر اینکه آب‌های داخلی خلیج‌های کوچک و بزرگ در کجا ختم و دریای سرزمینی از کجا شروع می‌شود؟

دریاچه‌ها

دریاچه‌هایی که به طور کامل در محدوده قلمرو یک کشور قرار دارند، طبیعتاً جزئی از سرزمین آن به شمار می‌روند. در جایی که قسمتی از یک دریاچه در قلمرو یک کشور و قسمت دیگر در قلمرو کشوری دیگر قرار داشته باشد، شیوه معمول این است که با عقد موافقت‌نامه‌ها و پیمان‌هایی محدوده سرزمینی هر یک مشخص می‌شود. در صورت عدم نیل به یک موافقت، خط میانی دریاچه عموماً به عنوان خط مقسم آن در نظر گرفته می‌شود. از بارزترین مثال این‌گونه دریاچه‌ها می‌توان دریاچه گریت‌لیک‌ز (Great Lakes) را نام برد که تحت پیمان مشترک آمریکا و کانادا اداره می‌شود و قراردادهای مختلفی که در رابطه با کنترل آنها منعقد شده نه تنها محدوده دریای سرزمینی هر دو کشور را تعیین، بلکه جوانب دیگری از قبیل اداره امور دریایی، کشتیرانی و محدودیت‌های حاکم بر وجود ناوهای جنگی را نیز مشخص می‌کنند.

موج‌شکن‌ها و لنگرگاه‌های طبیعی

موج‌شکن‌ها و اسکله‌هایی که از یک بندر به داخل آب امتداد یافته‌اند، بخش لاینفکی از آن بندر منظور شده و به این ترتیب جزئی از ساحل محسوب و دریای سرزمینی به همان نسبت با لبه آنها تنظیم و ترسیم می‌شود. ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در رابطه با بنادر مقرر می‌دارد که "به منظور تعیین حدود دریای سرزمینی، دورترین تأسیسات و بناهای دائمی بندری به سمت دریا که جزء لاینفکی از سیستم بندری را تشکیل می‌دهند قسمتی از ساحل تلقی می‌شوند. تأسیسات خارج از ساحل و جزایر مصنوعی را نمی‌توان جزء تأسیسات دائمی بندری محسوب کرد."

لنگرگاه طبیعی مورد استفاده برای تخلیه و بارگیری کشتی‌ها که تمام یا قسمتی از آن بیرون از حد خارجی دریای سرزمینی قرار دارد، جزئی از آن دریای سرزمینی منظور می‌شود. دولت ساحلی مربوطه باید محدوده چنین لنگرگاهی را به طور واضح معین کند.

دریاچه‌هایی که به طور کامل در محدوده قلمرو یک کشور قرار دارند، طبیعتاً جزئی از سرزمین آن به شمار می‌روند. در جایی که قسمتی از یک دریاچه در قلمرو یک کشور و قسمت دیگر در قلمرو کشوری دیگر قرار داشته باشد، شیوه معمول این است که با عقد موافقت‌نامه‌ها و پیمان‌هایی محدوده سرزمینی هر یک مشخص می‌شود.



آشنایی با بیمه دریایی (۵)

اجاره دربست، واگذاری بیمه نامه و مصادره

• 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

کرایه دربست (چارترینگ) (CL.5.2)

قرارداد کرایه دربست شناور، قراردادی است که از طریق آن مشروط به مفاد قرارداد، مالکان یا اداره کنندگان متعهد می‌شوند که خدمات شناور یا تمام شناور را در اختیار طرف دیگر قرار دهند. برخی اوقات کرایه دربست شناور تنها محدود به یک بخش خاص آن می‌شود، اما اغلب، مربوط به کل شناور است. کرایه دربست می‌تواند برای تنها یک سفر دریایی، مجموعه‌ای از سفرهای دریایی یا برای یک دوره زمانی باشد، که روش یک دوره زمانی از جمله معمول‌ترین روش‌های جاری می‌باشد. روش‌های بسیاری در زمینه کرایه دربست وجود دارد، اما مشروط بر اینکه اداره و عملیات شناور به همان ترتیبی که در زمان انعقاد قرارداد بیمه توافق شد باقی بماند و یا اداره و عملیات شناور توسط مالک یا اداره کنندگان بعدی که بیمه‌گران تأییدیه خود را به صورت کتبی در آن خصوص ارائه داده‌اند صورت پذیرد، در این صورت بیمه‌نامه بدون در نظر گرفتن هزینه کرایه دربست، ادامه می‌یابد.

قرارداد کرایه دربستی که بر بیمه نامه اثر می‌گذارد - در جایی که کرایه کنندگان کل شناور را برای یک دوره زمانی اجاره می‌کنند و متعهد می‌شوند که کلیه هزینه‌های ایجاد شده در رابطه با شناور را در زمان اجاره پردازند، قرارداد کرایه دربست "شناور بدون خدمه" (Bareboat) و یا کرایه لخت نامیده می‌شود. این روش قرارداد (کرایه دربست شناور)، مورد توجه خاص بیمه‌گران قرار می‌گیرد چرا که شامل تغییر در کنترل شناور می‌باشد. بنابراین بیمه‌گزار، مالکان یا اداره کنندگان شناور باید مراتب قرارداد کرایه و تغییرات مزبور را به بیمه‌گران اطلاع دهند و تأییدیه ایشان را به صورت کتبی برای ادامه پوشش بدست آورند، در غیر این صورت بر طبق شرایط بند CL.2.5، بیمه‌نامه به طور اتوماتیک از زمانی که اجاره کنندگان اداره شناور را بدست گرفتند خاتمه یافته تلقی می‌شود.

مراتب ذیل در رابطه با تأخیر در لغو پوشش در زمانی که شناور تحت کنترل اجاره کنندگان در آمده و هم‌زمان شناور در حال تجارت یا بالاست می‌باشد، ارائه می‌شود.

مصادره (CL.5.2)

تصاحب، اشاره به شرایطی دارد که مقام دولتی قدرت خود را برای به کنترل درآوردن شناور بیمه شده اعمال می‌کند (برای مثال در زمان جنگ، که ممکن است دولت تمایل داشته باشد تا جابه‌جایی‌های تمام شناورها را با تحت پرچم خود در آوردن، تحت کنترل داشته باشد). در جایی که مقام دارای اختیار، شناور را صرفاً برای یک دوره زمانی به تصرف خود در آورده و در صورت عدم نیاز به مالکان باز می‌گرداند، چنین مصادره‌ای را "مصادره به منظور استفاده" می‌نامند. در چنین مواردی، فرمانده، کارکنان و خدمه ممکن است به ادامه کار در شناور بپردازند اما بیمه‌گران کماکان این مصادره را به عنوان تغییر مدیریت در نظر می‌گیرند. در جایی که مقام دارای اختیار، شناور را به طور کامل و بدون قصد بازگرداندن آن به مالکان یا اداره کنندگان آن در اختیار می‌گیرد آن را "مصادره مالکانه" می‌نامند. بیمه‌گران چنین روش مصادره‌ای را تغییر در مالکیت کشتی در نظر می‌گیرند. در جایی که توافق قبلی برای مصادره اعمال شود مصادره "اختیاری" نامیده می‌شود، و در جایی که چنین توافق قبلی وجود نداشته باشد مصادره "اجباری" نامیده می‌شود.

بیمه‌گران مراتبی (مزایایی) را از بابت تصاحب اجباری در نظر گرفته که در ذیل به آنها پرداخته می‌شود.

تأثیر مصادره بر بیمه‌نامه - بدون در نظر گرفتن روش مصادره براساس شرایط ذکر شده در بخش CL.5.2 پوشش بیمه‌نامه در زمانی که شناور مصادره می‌شود، خاتمه یافته تلقی می‌شود. هر چند که، خاتمه قرارداد به طور اتوماتیک، در مورد مصادره به صورت "اجباری" برای یک دوره ۱۵ روزه بعد از زمان مصادره، فارغ از اینکه شناور در چنین زمانی در دریا یا در بندر باشد، معلق می‌شود. این امر زمانی را فراهم می‌آورد تا چنانچه شناور نیاز داشته باشد، پوشش بیمه‌ای دیگری برای خود تدارک ببیند. همچنین بنا به درخواست بیمه‌گزار و تأیید

بیمه‌گر، در زمانی که شناور در حال سفر تجاری یا بالاست می‌باشد، خاتمه یافتن قرارداد در صورت مصادره "اختیاری" می‌تواند به تعویق بیفتد (به شرح ذیل).

تعویق اختتام اتوماتیک (CL.5.2)

جدا از فرصت خاص ۱۵ روزه در زمان مصادره اجباری، بیمه‌گزار می‌تواند تعویق اختتام پوشش بیمه‌ای را در خصوص تمام شرایط بیان شده در بالا و در زمانی که کشتی در زمان وقوع هر یک از شرایط در دریا باشد را درخواست نماید. شناور حامل بار - در جایی که کشتی از بندر بارگیری خود حرکت کرده است و هنوز در حال حمل بار خود می‌باشد، و هر یک از شرایط فوق که منجر به اختتام پوشش بیمه‌ای می‌شود حاصل شود بیمه‌گزار می‌تواند خواستار تعویق خاتمه اتوماتیک شناور تا زمانی که شناور به بندر نهایی برای تخلیه بار برسد، گردد. باید توجه داشت اگر بیمه‌گزار توافق بیمه‌گران را برای ادامه پوشش اخذ نکرده باشد، در طول زمانی که کشتی در حال تخلیه بار یا منتظر تخلیه بار در بندر نهایی می‌باشد پوشش بیمه‌ای به قوت خود باقی نخواهد ماند.

شناور در بندر بارگیری - در جایی که شناور در بندر بارگیری است صرف نظر از اینکه آیا بار بر روی عرشه کشتی قرار گرفته است یا خیر، در صورت وقوع شرایط فوق قرارداد فوراً خاتمه یافته تلقی می‌شود.

قرارداد کرایه دربست شناور، قراردادی است که از طریق آن مشروط به مفاد قرارداد، مالکان یا اداره کنندگان متعهد می‌شوند که خدمات شناور یا تمام شناور را در اختیار طرف دیگر قرار دهند.

تصاحب، اشاره به شرایطی دارد که مقام دولتی قدرت خود را برای به کنترل درآوردن شناور بیمه شده اعمال می‌کند.

آماده‌سازی شناور برای بالاست- در جایی که شناور در بندر در حال آماده‌سازی برای سفر بالاست است، در زمانی که شرایط تصاحب حادث می‌شود، بیمه‌نامه فوراً پایان می‌یابد.

شناور در دریا و در سفر بالاست- در جایی که شناور در زمان وقوع شرایط تعلیق، برای سفر بالاست حرکت کرده باشد، بیمه‌گذار می‌تواند تقاضای تعلیق خاتمه اتوماتیک قرارداد را تا زمانی که شناور به مقصد برنامه‌ریزی شده برسد، داشته باشد.

واگذاری بیمه‌نامه

اصولاً، بیمه‌نامه بدنه ممکن است به هر فرد دیگری و به انتخاب بیمه‌گذار انتقال داده شود. منتقل‌الیه (کسی که حقی به وی انتقال یافته است) می‌تواند مالکان جدید شناور، اداره‌کنندگانی که بیمه‌گذار مجوز مراقبت از منافع خود را به ایشان داده و یا تأمین مالی‌کنندگانی که برای تأمین امنیت شناور وام داده‌اند، باشد.

واگذاری زمانی واقع می‌شود که بیمه‌گذار حقوق انتفاع خود از بیمه‌نامه را به طرف دیگر انتقال می‌دهد. به غیر از جایی که بیمه‌نامه مقرره‌ای آشکار در مخالفت با این عمل بیان کند، بیمه‌گذار در واگذاری بیمه‌نامه به غیر آزاد است. زمانی که بیمه‌گذار نفع بیمه‌ای خود را از دست دهد، قبل از واگذاری فیزیکی، بیمه‌نامه با از دست دادن نفع منقضی شده و دیگر بیمه‌گذار نفع بیمه‌ای برای انتقال ندارد. این امر مخصوصاً زمانی مهم است که کشتی فروخته می‌شود. برای مثال، در جایی که شناور بیمه شده در طول دوره بیمه‌نامه فروخته می‌شود، انتقال مالکیت بیمه‌نامه به طور اتوماتیک صورت نمی‌پذیرد. اگر قبلاً هیچ مقرره‌ای برای اینکه بیمه‌نامه به مالکان جدید بیمه‌نامه منتقل شود ایجاد نشده باشد، بیمه‌نامه به محض انتقال مالکیت کشتی خاتمه می‌یابد. در چنین موردی واگذاری تنها زمانی مؤثر است که بیمه‌گذار دارای نفع بیمه‌ای باشد، یا به بیان دیگر به طور نظری بیمه‌گذار باید قبل از انتقال مالکیت کشتی بیمه‌نامه را منتقل کند. بنابراین قانون انگلیس واگذاری را متعاقب از دست دادن نفع بیمه‌ای معتبر می‌داند مشروط بر اینکه بیمه‌گذار قبل از انتقال مالکیت موافقت کتبی مربوطه را اخذ کرده باشد.

در زمان واگذاری معتبر، منتقل‌الیه تمامی حقوق انتقال‌دهنده در بیمه‌نامه را بدست می‌آورد، اما باید به یاد داشت مگر در زمانی که در بیمه‌نامه شرایط به گونه‌ای دیگر بیان شده باشد، هرگونه شرایط نامساعد در قرارداد، باقی مانده و به منتقل‌الیه ارجاع داده می‌شود. برای مثال، در جایی که منتقل‌الیه ادعای خسارتی را ارائه می‌کند، بیمه‌گران می‌توانند براساس نقض حسن نیت ارتکاب یافته توسط پیشنهاددهنده یا کارگذار ایشان در طول دوره مذاکره به منظور انعقاد قرارداد، از خود دفاع کنند، حتی اگر منتقل‌الیه بی‌گناه بوده و کاملاً از نقض صورت گرفته ناآگاه باشد.

واگذاری بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات

هر چند که قانون انگلیس انتقال بیمه‌نامه بدنه را ممنوع نکرده است، به غیر از موارد ذکر شده در پاراگراف قبلی، مجموعه شرایط ITC (۱۹۹۵) در صورت تغییر مالک یا مدیریت شناور بیمه‌نامه را به طور اتوماتیک خاتمه می‌دهد (شرایط CL.5.2 ملاحظه شود). به این ترتیب به طور مؤثر، از واگذاری بیمه‌نامه در چنین مواردی بدون تأییدیه کتبی بیمه‌گران برای تغییر مالکیت یا مدیریت شناور جلوگیری می‌شود. بنابراین بیمه‌گذار باید تأییدیه بیمه‌گران را قبل از انتقال مالکیت بدست آورد تا انتقال صحیح بیمه‌نامه به مالکان یا اداره‌کنندگان جدید معتبر شود.

زمانی که بیمه‌گران تغییر مالکیت یا مدیریت را تأیید می‌کنند، بیمه‌گذار باید اعلامیه انتقال را به بیمه‌نامه الحاق کند. الحاقیه مزبور باید شماره‌گذاری شده و تاریخ آن قید شود تا نشان دهد که بیمه‌نامه قبل از اینکه بیمه‌گذار نفع بیمه‌ای خود را از دست بدهد انتقال یافته است. این الحاقیه باید توسط بیمه‌گذار به عنوان کسی که انتقال به نام او صورت گرفته است امضاء شود. هر چند که بیمه‌نامه به طور فیزیکی و قبل از اینکه بیمه‌گذار نفع بیمه‌ای را از دست بدهد منتقل می‌شود، اما منتقل‌الیه نمی‌تواند نفعی از آن محل تا زمانی که نفع بیمه‌ای به ایشان انتقال یابد بدست آورد. هر نوع انتقال بعدی باید به طور مشابه با اعلامیه انتقال امضاء شده و تاریخ‌دار الحاق شود. زمانی که مجموعه شرایط ITC مرجع مشخصی برای رهن در رابطه با واگذاری بیمه‌نامه ندارد، شرایط CL.21 به طور مساوی در رابطه با الحاق به بیمه‌نامه در چنین انتقال‌هایی اعمال می‌شود.

طرف‌های درگیر در مورد انتقال باید توجه داشته باشند که هیچ ادعا یا

به غیر از مواردی که بیمه‌نامه محدودیت‌هایی در رابطه با محدوده استفاده، ناوبری، تجارت و... ایجاد می‌کند، کشتی بیمه‌شده تحت پوشش "بیمه زمانی" می‌تواند به هر جا و بدون اینکه لطمه‌ای به پوشش آن وارد شود، سفر کند.



درخواستی برای بازگشت حق بیمه از منتقل‌الیه توسط بیمه‌گران پذیرفته نخواهد شد مگر اینکه اعلامیه مربوطه (یا اعلامیه‌های مربوطه بسته به مورد) در زمان انجام عملیات انتقال به بیمه‌نامه پیوست شده باشد.

محدودیت‌های تردد

به غیر از مواردی که بیمه‌نامه محدودیت‌هایی در رابطه با محدوده استفاده، ناوبری، تجارت و... ایجاد می‌کند، کشتی بیمه‌شده تحت پوشش "بیمه زمانی" می‌تواند به هر جا و بدون اینکه لطمه‌ای به پوشش آن وارد شود، سفر کند. در عمل، ممکن است بیمه‌گران بیمه‌نامه را مشروط به ضمانت در رابطه با منطقه تردد کنند (به مجموعه شرایط CL.26 رجوع شود). اما چنین تضمین‌های جغرافیایی در مجموعه ITC (CL.280) وجود نداشته و اساساً کشتی همواره و در هر جای جهان تحت پوشش می‌باشد. شرط بند ۱-۱ شرایطی را مشخص می‌کند که در مورد آن احتمال بروز شک وجود دارد، اما نباید این طور تصور کرد که محدوده ترددی که صراحتاً در بیمه‌نامه به آن اشاره نشده است تحت پوشش نخواهد بود.

در نگاه کلی‌تر، می‌توان عبارت "در تمامی زمان‌ها" در شرط بند ۱-۱ را گسترش داد، به این ترتیب که مشروط به محدودیت‌های تاریخ انقضاء، شرایط خاتمه اتوماتیک (ذکر شده در بخش قبل) و هر شرایط بحریمایی و... می‌تواند شامل موارد ذیل باشد:

- ۱) هر سفر دریایی قانونی که توسط کشتی پذیرفته شده است.
- ۲) زمانی که کشتی در بنادر بارگیری یا اضطرار باشد.
- ۳) زمانی که کشتی در مسیر و محل بارگیری و باراندازی است.
- ۴) زمانی که کشتی به حوض خشک وارد شده یا در حال ترک آن می‌باشد.
- ۵) زمانی که کشتی تحت کارشناسی و یا تعمیر و یا بازسازی می‌باشد. (چه تعمیرات تحت پوشش بیمه باشد یا نباشد)
- ۶) زمانی که کشتی توقیف می‌شود. (برای مثال توسط ریسک جنگ و یا حمله یا مراحل قانونی)

با توجه به مراتب فوق باید مجدداً به شرط بند ۱-۱ بازگشت تا شفاف‌سازی بیشتری برای موارد اجرایی ارائه شود:

راهنماها- شرط بند ۱-۱ می‌گوید که کشتی ممکن است بدون راهنما در حال حرکت باشد اما بیمه‌گران تمایل ندارند تا با استفاده از این شرط بیمه‌گذار، مالکان یا اداره‌کنندگان شناور را ترغیب کنند تا در مواقع لزوم و در جایی که مقررات محلی یا الزامات ایمنی لازم می‌داند که یک راهنمای محلی برای کمک به راهبری و تردد بر روی شناور حضور داشته باشد، از این موضوع امتناع کنند. ورود به و خروج از بنادر غالباً توسط مقامات بندری منوط به استفاده از یک راهنمای محلی و به منظور کمک به فرمانده در تردد و نزدیک شدن به بندر می‌باشد، همچنین این شرایط در تردد در برخی کانال‌ها و رودخانه‌ها نیز برقرار می‌باشد، به گونه‌ای که تردد بدون یک راهنمای تعیین شده توسط مقامات کنترل‌کننده کانال و یا رودخانه، به منظور کمک در راهبری کشتی، ممنوع می‌شود. همچنین توجه به موارد ذکر شده بعدی در این مطلب در ارتباط با "مسئولیت راهنما" جلب می‌شود.

سفر آزمایشی- شرط بند ۱-۱ این مورد را به منظور خاصی انتخاب می‌کند. به هر حال انتظار می‌رود تا سفرهای آزمایشی به هر جهت و به عنوان بخشی از تعمیرات، بازسازی و... توسط بیمه‌نامه پوشش داده شود. جالب توجه است که مجموعه شرایط ITC محدودیتی در میزان مسافت پیموده شده در سفر آزمایشی دریایی در نظر نمی‌گیرد، در حالی که شرایط بیمه خطرات "مسئولیت سازندگان" معمولاً سفرهای آزمایشی را تا ۲۵۰ میل دریایی از بندر یا محل ساخت محدود می‌کنند.

(ادامه دارد...)

نگاهی کلی به کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت
مرتبط با حمل دریایی مواد خطرناک و مضر ۱۹۹۶ (HNS ۱۹۹۶) و موانع لازم‌الاجرا شدن آن

تضمین خسارت آسیب‌دیدگان

هدف کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت مرتبط با حمل دریایی مواد خطرناک و مضر ۱۹۹۶، تضمین وجود غرامت برای آسیب‌دیدگان در سوانح ناشی از حمل دریایی مواد خطرناک و مضر است. این کنوانسیون اولین تلاش موفق بین‌المللی برای ایجاد رژیم مسئولیت در این زمینه است. تلاش قبلی در سال ۱۹۸۴ به شکست انجامید. این کنوانسیون در دو لایه تنظیم شده است که صاحبان کشتی‌ها در لایه اول آن تا سقف ۱۰۰ میلیون دلار مسئولیت دارند. وقتی که میزان خسارت از این سقف تجاوز کند، لایه دوم بکار می‌افتد و تا سقف معادل ۲۵۰ میلیون دلار (شامل خسارت پرداختی در لایه اول) پرداخت می‌کند. لایه دوم که به صورت صندوق بین‌المللی خواهد بود از حق السهمی که واردکنندگان این مواد (معمولاً شرکت‌های شیمیایی) می‌پردازند تأمین خواهد شد.

تعریف آلودگی نفتی

حمل و نقل مواد شیمیایی، محصولات، ضایعات و مواد بینابینی مهم‌ترین بخش چرخه حیات یک محصول می‌باشد. در حمل و نقل این مواد از طریق محوره‌های هوایی، زمینی، دریایی و یا خطوط انتقال از زمان بارگیری مواد شیمیایی تا حمل و نقل و تخلیه مواد مذکور به مقصد، همواره خطرات مختلفی بر این فرایند حاکم است. امروزه ۹۰ درصد تجارت بین‌المللی از طریق دریا و از مسیر بنادر کشورهای انجام می‌شود. این تجارت از طریق حمل و نقل دریایی و توسط بیش از ۹۲ هزار کشتی اقیانوس‌پیما و بیش از یک میلیون و ۲۰۰ هزار دریانورد و همچنین بیش از ۶۵۰۰ بندر و پایانه نفتی و غیرنفتی در سطح بین‌المللی انجام می‌گیرد. با پیشرفت صنعت و فناوری، بیش از ۵۰ درصد از حمل و نقل فرآورده‌های مایع و گازی توسط راه‌های آبی انجام می‌پذیرد. اصولاً واژه کالای خطرناک به مواد نفتی، مضر، شیمیایی،



امیرقائدی حیدری

کارشناس بازرگانی دریایی



گازها به صورت فله و کالاهای فله خشک دارای مواد مضر بسته‌بندی اطلاق می‌شود.

نظر به اینکه در متون حقوقی تاکنون تعریفی از آلودگی‌های غیرنفتی بیان نشده است از این رو می‌توان گفت که این نوع آلودگی عبارت است از ورود هرگونه مواد آلاینده به دریا که جزء آلاینده‌های نفتی و مشتقات آن نباشد؛ نظیر زباله کشتی‌ها، فاضلاب‌ها، دفع مواد زائد هسته‌ای در دریاها و... آلودگی‌های غیرنفتی با توجه به تنوع منابع ایجادکننده آن از نیمه دوم قرن بیستم مورد توجه دولت‌ها قرار گرفته است. از این زمان بود که دولت‌ها پی به آلودگی بی‌شمار دریاها و اقیانوس‌ها بردند. تا قبل از این زمان دریاها محلی برای دفع مواد زائد و زباله‌ها به شمار می‌آمد ولی به علت بروز عوارض ناشی از ورود این آلاینده‌ها در دریاها، دولت‌ها در صدد جلوگیری از ورود آنها به آب‌ها برآمدند و بر این اساس هر چند که در عرصه مقررات عرفی بین‌المللی دولت‌ها موظف به عدم آلوده‌سازی محیط زیست از جمله محیط زیست دریاها بودند، اما آنها برای تصویب کنوانسیون بین‌المللی و منطقه‌ای در این زمینه دست به اقداماتی زدند؛ به عنوان مثال با تلاش سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) کنوانسیون مارپول را به تصویب رساندند و یا با تصویب کنوانسیون‌هایی نظیر کنوانسیون دامپینگ و یا کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، گام‌های بزرگی را برای جلوگیری از آلودگی آب‌ها برداشتند، ولی تا به امروز به غیر از کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل دریایی مواد خطرناک و مضر (HNS ۱۹۹۶) تلاش مؤثر دیگری را برای شناسایی مسئولیت آلوده‌کنندگان دریاها در آلودگی‌های غیرنفتی انجام نداده‌اند. هر چند که برخلاف آلودگی‌های غیرنفتی، در آلودگی نفتی با تصویب کنوانسیون ۱۹۶۹ در مورد مسئولیت مدنی برای جبران خسارت آلودگی‌های نفتی و کنوانسیون ۱۹۷۱ صندوق جبران خسارت و دو پروتکل اصلاحی این دو کنوانسیون در سال ۱۹۹۲، نظام بسیار کارآمدی برای شناسایی مسئول جبران خسارت ناشی از این آلودگی‌ها در نظر گرفته شده است. باید توجه داشت که اگر در آلودگی‌های غیرنفتی، دولتی دخیل باشد هیچ‌گاه خود را مسئول نمی‌داند تا از عهده جبران خسارت برآید. در واقع دولت‌ها تلاش می‌کنند که مسئولیت را به متصدی فعالیت منتقل نمایند. این شیوه برخورد با مسئولیت در کنوانسیون HNS مد نظر قرار گرفته شده است. این کنوانسیون با توجه به تجربه جامعه جهانی در عرصه شناسایی مسئولیت و جبران خسارت در آلودگی نفتی، سیستمی را برای تعیین مسئول و جبران خسارات در نظر گرفته است که بر اساس آن ابتدا متصدی فعالیت خطرناک، مسئول بوده و باید از عهده جبران خسارت برآید و در صورت عدم توانایی وی در جبران خسارت، صندوق HNS موظف است که خسارات را به نحوه مقتضی جبران کند. بکارگیری این صندوق برای جبران خسارت در زمان بروز حوادث بزرگ در دریاها که متصدیان فعالیت، توانایی جبران خسارات را ندارند دارای این ویژگی است که دیگر، قربانیان این گونه حوادث بدون جبران خسارت رها نمی‌شوند، بنابراین صندوق، جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و مضر از طریق دریاها را تا حدودی پوشش می‌دهد. اما نکته اینجاست که این کنوانسیون با توجه به داشتن یک سیستم کارآمد برای تعیین مسئول و جبران خسارت در یکی از عرصه‌های آلودگی غیرنفتی، تاکنون لازم‌الاجرا نشده است. شاید با تلاش‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی در تشویق دولت‌ها برای پیوستن به این کنوانسیون در آینده نه چندان دور این کنوانسیون لازم‌الاجرا شود. حال باید توجه داشت خلاء قانونی بزرگی که در این عرصه وجود دارد این همت را می‌طلبد که دولت‌ها با کمک سازمان‌هایی نظیر سازمان بین‌المللی دریانوردی نه تنها در حمل و نقل مواد خطرناک و مضر از طریق دریاها، بلکه در سایر موارد آلاینده دریاها کنوانسیون‌های لازم‌الاجرائی را به تصویب برسانند تا به هنگام بروز سوانح و آلودگی آب‌ها، نه تنها در شناسایی مسئول بلکه در شیوه جبران خسارت وارده هم کارآمد باشد.

در متون حقوقی تاکنون تعریفی از آلودگی‌های غیرنفتی بیان نشده است.

یک سیستم الکترونیکی جهت کمک به گزارش کالاهای خطرناک و مضر تدوین شده است.



کنوانسیون ۹۶ HNS

کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت مرتبط با حمل دریایی مواد خطرناک و مضر ۱۹۹۶

HNS چیست؟

تعریف "خطرناک و مضر": مواد را که در صورت وارد شدن تصادفی به محیط زیست دریایی باعث بروز خطرات و آلودگی‌ها می‌شود در بر می‌گیرد. این امر به طور گسترده‌ای بر پایه لیست مواد خاصی که قبلاً توسط کدهایی جهت جلوگیری از آلودگی و حفظ ایمنی محیط زیست طراحی شده است شناسایی می‌شوند. این کدها به طور مستمر اصلاح می‌شوند تا تغییرات صورت گرفته در طبقه‌بندی مواد را نشان دهند.

مواد خطرناک و مضر: براساس کدهای مورد توافق بین‌المللی مختلف که حمل و نقل از طریق دریا را پوشش می‌دهند در یکی از طبقات زیر قرار می‌گیرند:

گازها و مایعات فله

این طبقه زمانی جزء HNS قرار می‌گیرند که در حالت فله حمل شده، تحت یکی از کدهای لیست شده در زیر باشند:

- نفت و مواد نفتی؛

ضمیمه اول کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ که توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح شده است: (MARPOL ۷۳/۷۸)

- مایعات (مواد شیمیایی مضر به صورت فله)؛

ضمیمه دوم کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸

- مایعات (مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله)؛

فصل ۱۷ کد بین‌المللی برای ساخت و تجهیز کشتی‌های حمل‌کننده کالاهای خطرناک فله، ۱۹۸۳

- گازهای مایع شده؛

فصل ۱۹ کد بین‌المللی برای ساخت و تجهیز کشتی‌های حمل‌کننده کالاهای خطرناک فله (IGC Code)، ۱۹۸۳

مواد حمل شده به شکل بسته‌بندی

کالاهایی که به صورت بسته‌بندی حمل می‌شوند زمانی که تحت طبقه‌بندی یا شرایط IMDG Code باشند تحت پوشش HNS قرار می‌گیرند.

مواد جامد فله

مواد جامد فله زمانی تحت پوشش HNS هستند که شامل مواد شیمیایی مضر باشند (ضمیمه B کد عملیات ایمن برای کالاهای فله جامد) و همچنین هنگامی که به صورت بسته‌بندی شده حمل می‌شوند تحت IMDG Code هستند. بنابراین برای مثال، مواد جامدی که به صورت فله حمل می‌شوند شامل سنگ آهن، گندم، بوکسیت، سیمان و برخی کودها (به علت اینکه خطرناک و مضر نیستند)، و زغال سنگ و چوب (به علت اینکه تحت پوشش IMDG نیست) تحت HNS قرار نمی‌گیرند. مواد جامدی که تحت پوشش قرار می‌گیرند عبارتند از: برخی کودها، سدیم، نیترات پتاسیم و گوگرد.

دیگر مایعات

مایعات دیگر غیر از آنهایی که در بالا عنوان شد اگر نقطه اشتعال بالاتر از ۶۰ درجه سانتی‌گراد نداشته باشند تحت کنوانسیون HNS طبقه‌بندی می‌شوند.

زمانی که کدها تغییر می‌کنند چه اتفاقی می‌افتد؟

مرجع کدهای مختلف همانند اصلاحیه‌ها هستند. این نکته را باید مورد توجه قرار داد که کدها مستمراً در حال اصلاح هستند و موادی ممکن است اضافه شده یا از لیست حذف شوند. کنوانسیون HNS برای اکثر نسخه‌های کنونی کد با توجه به دوره‌های تغییر، قابل کاربرد خواهد بود.

کمک در شناسایی مواد خطرناک و مضر

یک سیستم الکترونیکی جهت کمک به گزارش کالاهای خطرناک و مضر

تدوین شده است. سیستم شامل یک پایگاه داده از همه مواد حائز شرایط HNS است. کاربران می‌توانند مواد خاصی را که از شمول آنها در کنوانسیون HNS بی‌اطلاع هستند بوسیله جستجوی نام یا شماره UN آنها در این سیستم شناسایی کنند. سیستم همچنین جهت بازتاب کلیه تغییرات صورت گرفته در کدها به طور مداوم به روز می‌شود.

مسئولیت

اگر حادثه‌ای رخ دهد که شامل حمل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا باشد مالک کشتی معمولاً مسئول جبران خسارت خواهد بود که می‌توان علیه او اقامه دعوی کرد. در کنوانسیون HNS مالک کشتی ممکن است مسئولیت خود را به مقدار مشخصی بر پایه تناژ کشتی خود محدود سازد. تحدید مسئولیت به وسیله SDR تعریف می‌شود. میزان مسئولیت صاحب کشتی از ۱۰ میلیون SDR (۱۵ میلیون دلار) برای کشتی‌هایی با تناژ ناخالص ۲۰۰ تن و تا ۱۰۰ میلیون SDR (تقریباً ۱۵۰ میلیون دلار) برای کشتی‌هایی با ظرفیت ناخالص ۱۰۰ هزار تن متغیر است و مالک باید بیمه داشته یا تحت دیگر اعتبارات مالی مسئولیت خود را پوشش داده باشد. ضمیمه شماره ۴ کنوانسیون HNS مسئولیت مالک کشتی و موضوعات مرتبط را با جزئیات بیشتری توضیح می‌دهد.

جبران خسارت

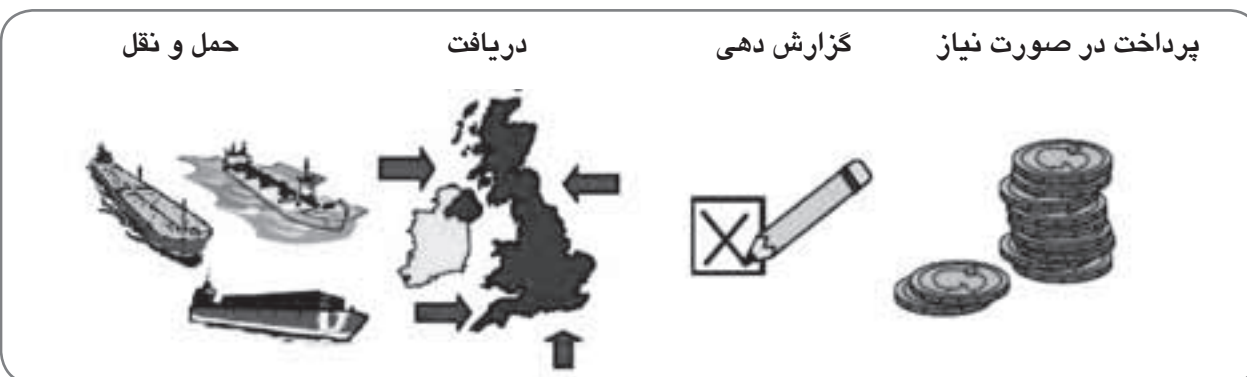
در مرحله اول، هرگونه پرداخت خسارت توسط مالک کشتی (یا بیمه‌گر) برآورده

می‌شود. اگر ادعا یا مطالبه صورت گرفته بیشتر از مبلغ محدود مسئولیت مالک کشتی باشد، آنگاه جبران خسارت اضافی از طریق صندوق HNS صورت می‌گیرد. ضمیمه شماره ۳ کنوانسیون ترتیب و نحوه جبران خسارت را توضیح می‌دهد.

صندوق HNS

هنگامی که این کنوانسیون به طور بین‌المللی لازم‌الاجرا شد، صندوق HNS ایجاد خواهد شد. صندوق HNS جبران خسارت اضافی را هنگامی که هزینه ادعا شده بیش از مسئولیت تحدید شده مالک کشتی باشد فراهم می‌کند. خسارات فراهم شده توسط صندوق HNS محدود به ۲۵۰ میلیون SDR برای هر حادثه است (تقریباً ۳۷۰ میلیون دلار) که این مقدار شامل مقدار اولیه پرداخت شده توسط مالک کشتی و بیمه‌گر او می‌باشد.

هزینه جبران خسارت توسط صندوق بین‌المللی HNS از طریق حق‌السهمی که واردکنندگان این مواد (معمولاً شرکت‌های شیمیایی) می‌پردازند تأمین خواهد شد. این حق‌السهم براساس مقدار سالانه این مواد که متجاوز از حد تعیین شده در کنوانسیون است توسط کلیه کشورهای متعاقد پرداخت می‌شود. این حق‌السهم در صورت بروز حادثه‌ای که صندوق را درگیر کند افزایش خواهد یافت هر چند هزینه‌های اجرایی برای انجام عملیات جاری صندوق وجود خواهد داشت. در صورت ضرورت بعد از یک حادثه جهت جبران خسارت توافق شده دبیرخانه صندوق از واردکنندگان مواد خطرناک و مضر متناسب با تناژ آنها مبلغی دریافت خواهد کرد.



اصول کلی صندوق بین‌المللی HNS

حمل و نقل: مواد خطرناک و مضر حمل شده از طریق دریا در صورتی که مقصد محموله یکی از بنادر یا پایانه‌های کشور متعاقد باشد تحت پوشش آن قرار خواهد گرفت.

دریافت: کلیه دریافت‌کنندگان مواد خطرناک و مضر در بنادر یا پایانه‌های متعاقد، اگر میزان واردات آنها بیش از حد تعیین شده در کنوانسیون باشد مسئول کمک به صندوق خواهند بود.

گزارش دهی: کلیه دریافت‌کنندگان مواد خطرناک و مضر در بنادر یا پایانه‌های کشور متعاقد، اگر میزان واردات آنها بیش از حد تعیین شده در کنوانسیون باشد لازم است این مسئله را گزارش داده، یا اگر به عنوان نماینده فعالیت می‌کنند لازم است جزئیات مربوط به واردکننده‌ای (دریافت‌کننده) را که تحت نمایندگی او فعالیت می‌کنند فراهم کنند.

دریافت حق‌السهم در صورت نیاز: واردکنندگان این مواد در صورت بروز حادثه‌ای که در آن مالک قادر به جبران خسارت کامل نیست، یک سال بعد از اقدام آنها به گزارش دهی لازم است به صندوق کمک کنند. این پرداخت متناسب با مقدار مشخص شده در کنوانسیون برای هر تن خواهد بود.

نیازمندی‌های کمک به صندوق HNS

کالاهای تحت شمول کنوانسیون HNS تنها زمانی دریافت‌کننده (واردکننده) را زیر بار مسئولیت می‌برد که مقدار مواد دریافتی سالانه آنها از مقدار مشخصی بیشتر باشد. در چنین مواردی HNS این مواد را کالاهای کمک‌کننده یا

هنگامی که کنوانسیون برای یک کشور لازم‌الاجرا شد، برای کشوری که در ثبت گزارش‌ها تعلل داشته باشد، به جز مواردی که در آن ادعا علیه صدمات شخصی یا فوت صورت گرفته باشد، از جبران خسارت به طور موقت یا همیشگی خودداری خواهد شد.



سهیم (contributing cargo) در نظر می‌گیرد. کمک به صندوق برای هر کس که براساس تقویم سال گذشته به شرح زیر مواد HNS دریافت کرده باشد ضرورت می‌یابد:

- دریافت بیش از ۱۵۰ هزار تن نفت خام یا سوخت؛
- قرارگرفتن هرکالایی تحت عنوان LNG پیش از تخلیه آن در بنادر؛
- دریافت‌کننده بیش از ۲۰ هزار تن LPG؛
- دریافت‌کننده بیش از ۲۰ هزار تن مواد نفتی غیر از نفت خام و سوخت؛
- دریافت‌کننده بیش از ۲۰ هزار تن مواد جامد فله؛
- دریافت‌کننده بیش از ۲۰ هزار تن از دیگر مواد HNS.

در مورد نفت (غیر از نفت خام و سوخت)، مواد جامد و دیگر مواد HNS، حداکثر تعیین شده نشان‌دهنده کل مقادیر مواد HNS می‌باشد که در هر طبقه قرار می‌گیرند. مثلاً اگر واردکننده‌ای از هر پنج نوع مواد جامد فله هر کدام ۵۰۰ تن دریافت کرده باشد جمعاً ۲۵ هزار تن می‌شود که در نتیجه واردکننده مزبور باید به صندوق کمک کند.

ضرورت گزارش مواد HNS دریافتی، وظیفه هر کشور

به منظور مشخص کردن میزان کمک از طرف هر دریافت‌کننده، بند ۲۱ کنوانسیون از تمام کشورها می‌خواهد بر اساس اطلاعات سالانه، جزئیات همه واردکنندگانی را که در این کشورها برای کمک به صندوق HNS مسئولند را گزارش کنند. بنابراین لازم است که همه این کشورها یک سیستم گزارش‌دهی جهت شناسایی همه این افراد و مقدار مواد HNS دریافتی آنها اجرا کرده و این اطلاعات را به دبیرخانه صندوق HNS ارسال کنند. همچنین این کنوانسیون کشورها را ملزم می‌دارد که جزئیات واردات کالاهای سهیم را بر اساس تقویم کاری سال گذشته به محض تصویب شدن کنوانسیون، در دبیرخانه سازمان بین‌المللی دریانوردی ثبت کنند. بعد از آن باید گزارش‌های سالانه تا زمانی که کنوانسیون لازم‌الاجرا شود جهت ارائه به دبیرکل تهیه شود که در نتیجه گزارش‌های سالانه به طور مستقیم در دبیرخانه صندوق بین‌المللی HNS ثبت خواهد شد.

فعالیت‌های اخیر در رابطه با کنوانسیون HNS

کنفرانس دیپلماتیکی به منظور تجدید نظر و اتخاذ پیش‌نویسی از پروتکل کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت مرتبط با حمل دریایی مواد خطرناک و مضر ۱۹۹۶ (کنوانسیون HNS) در تاریخ ۲۶ الی ۳۰ آوریل ۲۰۱۰ در دفتر مرکزی سازمان بین‌المللی دریانوردی برگزار شد. پروتکل پیش‌نویس به منظور توجه به مشکلات عملی که مانع از عضویت بسیاری از کشورها در کنوانسیون اصلی می‌شود طراحی شده است، که علی‌رغم اینکه در سال ۱۹۹۶ اتخاذ شد تاکنون تنها ۱۴ کشور عضو آن شده‌اند و این خود یکی از علل لازم‌الاجرا نشدن آن است.

کنوانسیون ۱۹۹۶ HNS بر پایه موفقیت بالای مدل کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹ (CLC) و پروتکل ۱۹۹۲ آن و همچنین کنوانسیون بین‌المللی ایجاد صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۷۱ (Fund Convention) و پروتکل -های ۱۹۹۲ و ۲۰۰۳ آن می‌باشد. مشابه سیستمی که بوسیله کنوانسیون قبلی معرفی شده، این کنوانسیون به دنبال ایجاد یک سیستم دو لایه برای جبران خسارت و پرداخت آن بابت حوادث دریایی که شامل مواد خطرناک و مضر مانند مواد شیمیایی هستند، می‌باشد. لایه اول بوسیله بیمه اجباری که توسط صاحبان کشتی‌ها تهیه می‌شود تحت پوشش قرار می‌گیرد که به این شکل می‌توانند مسئولیت خود را محدود کنند. در مواردی که بیمه حادثه رخ داده را پوشش نمی‌دهد یا میزان خسارت پرداخت شده نسبت به ادعای صورت گرفته کافی نباشد، جبران خسارت باید از طریق صندوق بین‌المللی صورت گیرد که این صندوق از طریق واردکنندگان این مواد شیمیایی (دریافت‌کنندگان) تأمین مالی می‌شود. میزان سهم این واردکنندگان بر اساس میزان واردات مواد مذکور بر طبق تقویم کاری سال قبل مشخص می‌شود.

با این وجود، یکی از مهم‌ترین مشکلاتی که مانع از عضویت کشورها در این کنوانسیون می‌شود و باید راه حلی برای آن اندیشید چگونگی اظهار یا گزارش میزان (مقدار) مواد خطرناک به سازمان بین‌المللی دریانوردی است. علت این مسئله به خاطر گسترده بودن طیف مواد HNS و تفاوت‌های این مواد است که باید توسط کنوانسیون HNS پوشش داده شود. همین عدم گزارش صحیح میزان این مواد مانع از عضویت و لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون شده است. در زیر به برخی از این مشکلات و راهکارهای مقابله با آن اشاره می‌شود.

مفاهیم کلیدی

به طور کلی سه موضوع ابزاری مانع از عضویت کشورها در کنوانسیون HNS می‌شود. پروتکل پیش‌نویس به این سه موضوع می‌پردازد که عبارتند از:

۱- مشکل: وجود موانع در ایجاد و تنظیم سیستم گزارش‌دهی برای کالاهای بسته‌بندی شده.

پاسخ: کالاهای بسته‌بندی شده از تعریف کالاهای سهیم مجزا هستند، و مطابق با آن، دریافت‌کنندگان این کالاها مسئول پرداخت پول یا کمک به صندوق HNS نخواهند بود. با این وجود، در حوادثی که شامل کالاهای بسته‌بندی شده است، واجد شرایط برای جبران خسارت می‌شوند، و تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌ها برای کالاهای بسته‌بندی شده HNS افزایش خواهد یافت. میزان دقیق این (سطح) افزایش در کنفرانس دیپلماتیک مشخص خواهد شد.

۲- مشکل: تحت کنوانسیون ۱۹۹۶ HNS، شخص مسئول برای پرداخت حق‌السهم LNG کسی است که قبل از تخلیه کالای LNG به عنوان مالک شناخته می‌شود. اما از نقطه‌نظر دیگر دریافت‌کننده مسئول می‌باشد. در حالی که دریافت‌کننده باید در حوزه قضایی یک دولت قرار گیرد، در رابطه با صاحب سند مالکیت کالا این امر صادق نیست. بنابراین غیرممکن است که بتوان صاحبان اسناد مالکیت را که در قلمرو قضایی دولتی نیستند وادار به پرداخت حق‌السهم حساب LNG به صندوق HNS کرد.

پاسخ: تحت پروتکل پیش‌نویس، دریافت‌کننده همان‌طور که در بند ۴-۱ کنوانسیون تعریف شده است، مسئول پرداخت حق‌السهم سالانه برای حساب LNG خواهد بود، به جز موارد محدودی که طبق موافقت بین مالک و دریافت‌کننده، صاحب سند مالکیت باید این سهم را بپردازد و دریافت‌کننده دولت مزبور را از وجود چنین توافقی مطلع می‌سازد.

۳- مشکل: علی‌رغم الزام به انجام این کارها، تعداد کمی از کشورها، وقتی که عضو کنوانسیون HNS می‌شوند، اقدام به ثبت گزارش‌های خود در مورد کالاهای سهیم می‌کنند. این عدم ثبت و فروگذاری یکی از علل کمک‌کننده به لازم‌الاجرا نشدن کنوانسیون است. به علاوه، افزایش تمایل به این موضوع که جلوگیری از بوجود آمدن وضعیتی که منجر به الزام در کمک به صندوق می‌شود، از طریق عدم ثبت گزارش و در نتیجه عدم پرداخت حق‌السهم، باعث خودداری از کمک به صندوق می‌شود.

پاسخ: پروتکل پیش‌نویس به سه روش با این مشکل مواجه می‌شود:

- به منظور تصویب پروتکل پیش‌نویس، لازم است کشورها گزارش‌های خود را در مورد کالاهای سهیم ثبت کنند و سازمان بین‌المللی دریانوردی، در نقش یک ضامن یا ناظر، تصویبی را که با این گزارش‌ها همراه نباشد، نخواهد پذیرفت. همچنین کشورها موظف به ثبت مداوم گزارش‌های سالانه خود تا زمان لازم‌الاجرا شدن پروتکل خواهند شد.
- برای جلوگیری از اینکه کشوری بعد از عضویت و استفاده ابزاری از آن، در ثبت گزارش‌های سالانه خود قصور نورزد، ابتدا پیش از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون باید کشورها به صورت یک عضو موقت، نه یک عضو اصلی و متعاهد پذیرفته شوند. بنابراین کنوانسیون برای کشورهایی که در رابطه با ثبت گزارش‌های خود قصور می‌ورزند هرگز لازم‌الاجرا نخواهد شد.
- هنگامی که کنوانسیون برای یک کشور لازم‌الاجرا شد، برای کشوری



یکی از مهم‌ترین مشکلاتی که مانع از عضویت کشورها در کنوانسیون HNS می‌شود و باید راه حلی برای آن اندیشید چگونگی اظهار یا گزارش میزان (مقدار) مواد خطرناک به سازمان بین‌المللی دریانوردی است.

که در ثبت گزارش‌ها تعلل داشته باشد، به جز مواردی که در آن ادعا علیه صدمات شخصی یا فوت صورت گرفته باشد، از جبران خسارت به طور موقت یا همیشگی خودداری خواهد شد.

نکته:

لازم الاجرا شدن کنوانسیون ۱۸ ماه پس از اینکه شرایط زیر فراهم شد، صورت می‌پذیرد:

- ۱- ۱۲ کشور عضویت در کنوانسیون را پذیرفته باشند، به گونه‌ای که ظرفیت تناژ ناخالص چهار کشور از آنها کمتر از دو میلیون نباشد.
- ۲- مشخص شده باشد اشخاصی که در این کشورها مسئول پرداخت کمک مالی به حساب عمومی هستند، طبق تقویم کاری سال گذشته حداقل به میزان ۴۰ میلیون تن کالای سهم دریافت کرده باشند.

منابع:

- بررسی مسئولیت دولت‌ها ناشی از آلودگی غیرنفتی دریاهای / سعیده رمضان روزی طلب / پایان نامه کارشناسی ارشد / دانشگاه مفید قم
 - کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با حمل و نقل دریایی مواد خطرناک / مریم رسولی، رویا امام، احسان اسماعیلی / ۱۳۸۷ / سازمان بنادر و دریانوردی - اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی
- www.IMO.org -

پاورقی:

- 1- International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 1996
- 2- Hazardous and Noxious
- 3- Hazardous and Noxious Substances





آشنایی با بیمه باربری

وام دریایی

ساره ایزدپناهی

کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی - گرایش بیمه

Sareh.izadpanahi@gmail.com

وام دریایی (Bottomry Bonds)

پیدایش وام دریایی به سنه ۵۳۳ میلادی بر می‌گردد. کارشناسان معتقدند ساز و کار وام دریایی شباهت بسیار زیادی به عملیات بیمه‌ای امروز دارد و عده‌ای آن را منشاء پیدایش بیمه به مفهوم واقعی آن می‌دانند.

در این قرارداد وام‌دهنده وامی را به صاحب کشتی و یا کالا پرداخت می‌کرده که بازپرداخت آن موقوف به سالم رسیدن کشتی و کالا بوده است. شیوه عملکرد به این صورت بوده است که اگر کشتی و کالا در اثر وقایع یا خطرات دریا به کلی از بین می‌رفت وام‌گیرنده از بازپرداخت وام معاف بوده است. به این ترتیب ریسک از مالک کشتی یا کالا به قرض‌دهنده منتقل می‌شد.

پیدایش مؤسسات بیمه‌ای

با آغاز قرن ۱۷ و شکل‌گیری انجمن لویدز لندن در قهوه‌خانه لویدز، تجار و بازرگانان به مذاکره و انجام عملیات بیمه‌ای پرداختند. به این ترتیب گروهی از تجار انگلیسی حاضر شدند در ازای دریافت وجوهی به نام حق بیمه، خسارت‌هایی را که در اثر حوادث دریا به صاحبان کالا و کشتی وارد می‌شد، بر عهده گیرند. برای انجام این توافق، قراردادهایی تهیه و به امضای طرفین می‌رسید. به تدریج پس از سال ۱۷۲۰، لویدز به عنوان کانون انجام عملیات بیمه دریایی شناخته شد و لندن به یکی از مراکز پیشرو در عرصه بیمه دریایی تبدیل شد.

پس از آن در سال ۱۸۸۴، انستیتو بیمه‌گران لندن تأسیس شد تا هماهنگی لازم را بین شرکت‌های بیمه متعددی که تا آن تاریخ در بازار لندن شکل گرفته بود، ایجاد و بتواند مسائل و مشکلات بیمه‌باربری را در سطح بازار داخلی و بین‌المللی مورد بررسی قرار داده و شرایط یکنواختی را تدوین کند.

منابع:

آشنایی با بیمه حمل و نقل دریایی کالا - کمیسیون بیمه اتاق بازرگانی بین‌الملل - ۱۳۶۷

بیمه کالا، کشتی و هواپیما - هادی دستباز - انتشارات دانشکده امور اقتصادی - ۱۳۷۴

بیمه حمل و نقل کالا - دکتر هوشنگی - شرکت سهامی بیمه ایران - ۱۳۶۹
Introduction to cargo insurance, Allians, 2006.

خریداران، فروشندگان، اعتباردهندگان و حمل‌کنندگان در جریان معاملات تجاری با انواع ریسک‌ها مواجه هستند. توجه به این ریسک‌ها باعث شکل‌گیری احساس نیاز به تأمین خاطر اقتصادی در مقابل خطرات بالقوه احتمالی می‌شود. بیمه‌باربری پوششی است که این هدف را فراهم می‌کند و سعی می‌کند منافع مالی ذی‌نفعان کالا را در مقابل خسارات فیزیکی و زیان مالی وارده به کالاهای در جریان حمل حفظ کند. به این ترتیب کلیه خریداران و فروشندگان داخلی و خارجی که اقدام به حمل و جابه‌جایی محمولات خود از طریق جاده، دریا و هوا می‌کند و همچنین بانک‌ها که تأمین‌کنندگان مالی معاملات بازرگانی هستند، می‌توانند از استفاده‌کنندگان بالقوه بیمه‌باربری باشند.

با شروع حمل کالا، کنترل و نظارت صاحبان و ذی‌نفعان کالا بر کالا کاهش می‌یابد. اگرچه با در اختیار گرفتن کالا توسط حمل‌کننده، وی مسئول حفاظت از کالا به حساب می‌آید؛ اما برنامه‌های صادره و قوانین موضوعه آنها، ملو از محدودیت‌های ناشناخته و مسئولیت‌های مستثنی شده هستند که پوشش لازم را جهت جبران زیان مالی وارده به صاحبان کالا فراهم نمی‌کنند و حتی اگر چنین امکانی نیز وجود داشته باشد، دریافت غرامت از محل برنامه برای صاحب کالا بسیار مشکل و زمان‌بر است و مقرون به صرفه نیست. از این رو بیمه‌باربری نقش غیرقابل‌انکاری در توسعه و گسترش معاملات داخلی و بین‌المللی ایفا می‌کند و با پرداخت غرامت و جبران زیان‌های وارده به صاحبان و ذی‌نفعان کالا موجب افزایش اطمینان در معاملات بازرگانی می‌شود.

پیدایش بیمه‌های باربری

بسیاری از کارشناسان و محققان معتقدند که بیمه‌باربری قدیمی‌ترین رشته بیمه‌ای شناخته شده در جهان است و پیدایش آن به قرون وسطی باز می‌گردد. برخی نیز از این تاریخ فراتر رفته و پیدایش آن را هم‌زمان با شکل‌گیری تجارت از طریق دریا و احساس خطر از دست دادن مال‌التجاره بازرگانان در مقابل حوادثی همچون غرق شدن، توفان و راهزنی می‌دانند. به همین دلیل و با توجه به نقش خطرات دریا در شکل‌گیری فلسفه وجودی بیمه و بالاخص بیمه‌باربری، از بیمه‌های باربری عموماً با نام بیمه دریایی نیز یاد می‌شود.

از نخستین شواهد پیدایش بیمه‌باربری می‌توان به ۳۰۰۰ سال قبل از میلاد اشاره کرد. در آن زمان تجار چینی از طریق توزیع کالاها در کشتی‌های مختلف اقدام به کاهش ریسک خود می‌کردند. پس از آن تجار مدیترانه‌روشن مشابه دیگری با عنوان زیان‌همگانی جهت تسهیم زیان‌های وارده در جریان یک سفر دریایی ابداع کردند. این روش‌ها با گذشت زمان تکامل یافتند و به گونه‌های نوین‌تری مشابه سیستم بیمه تبدیل شدند. از جمله آنها می‌توان به وام‌های دریایی به عنوان قدیمی‌ترین و گسترده‌ترین شکل بیمه دریایی اشاره کرد. با توجه به نقش قابل توجه "زیان‌همگانی" و "وام دریایی" در بیمه‌های دریایی در ادامه مروری بر مفاهیم آنها می‌شود.

زیان همگانی

زیان همگانی سابقه تاریخی طولانی دارد و مولد اندیشه تعاون و همکاری بین افرادی بوده که در یک سفر دریایی منافع مشترکی داشته‌اند.

مالک کشتی و صاحبان کالا این اصل را پذیرفته بودند که چنانچه در جریان یک سفر دریایی، حادثه‌ای به وقوع بپیوندد که سرنوشت کشتی را در معرض مخاطره قرار دهد و لازم باشد برای نجات کشتی و محمولات آن، اموالی به دریا ریخته شود و یا هزینه‌هایی صورت گیرد، همه افراد ذی‌نفع در آن سفر در جبران خسارت شرکت کنند. به این ترتیب هم کشتی و هم محمولات از خطر انهدام‌رهایی یافته و هم خسارت وارده به یک یا چند نفر، موجب بهره‌مندی سایر افراد ذی‌نفع در سفر دریایی نشود.

این طریق تقسیم خسارت، امروزه شکل کامل‌تری به خود گرفته و در حوزه حقوق دریایی تحت مقررات یورک آنتورپ قرار دارد. به علاوه در شرایط پیوست بیمه‌های باربری شرطی با این نام وجود دارد. به موجب این شرط شرکت‌های بیمه هزینه‌های عمومی و نجات را که به منظور پیشگیری از خسارت یا در ارتباط با آن ایجاد شود به شرط اینکه ناشی از خطرهای استثنای نباشد، پوشش می‌دهند.

از نخستین شواهد پیدایش بیمه‌باربری می‌توان به ۳۰۰۰ سال قبل از میلاد اشاره کرد. در آن زمان تجار چینی از طریق توزیع کالاها در کشتی‌های مختلف اقدام به کاهش ریسک خود می‌کردند. پس از آن تجار مدیترانه‌روشن مشابه دیگری با عنوان زیان همگانی جهت تسهیم زیان‌های وارده در جریان یک سفر دریایی ابداع کردند.

بررسی صنعت کشتی سازی ایران به بهانه ساخت و تحویل اولین کشتی اقیانوس پیما در ایران

مهندسی تجربه

خبره خارجی درگیر پروژه؛ (گفتگوی جدید - فرصت جدید)

- آشنایی مختصر کارشناسان با قوانین و استانداردهای مؤسسات بازرسی و رده بندی بین المللی در بخش ساخت و همچنین آشنایی با خدمات این مؤسسات و نحوه انجام کار این مؤسسات بین المللی در زمینه های بازرسی، تأیید نقشه، تأیید مواد، تجهیزات و...؛
- آشنایی حداقلی با فعالیت ها، اهداف، برنامه ها و پتانسیل های موجود در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران جهت همکاری و هم اندیشی نزدیک تر در پروژه های دریایی؛
- آشنایی اجمالی با کدها و کنوانسیون های بین المللی مربوطه؛
- آشنایی مختصر و کم مدیران مسئول در بخش های دولتی و غیردولتی کشور با مقوله کشتی سازی و صنایع وابسته به آن؛
- آشنایی نسبی کارشناسان با نیازمندی های صاحب پرچم برای این نوع از کشتی ها؛
- آشنایی حداقلی با استانداردهای بین المللی (در زمینه های سنبلاست، پوشش های محافظتی، رنگ، برشکاری، جوشکاری، خمکاری، نقشه برداری و اندازه گیری، نگهداری، حمل مواد و تجهیزات، جابه جایی مواد و تجهیزات، نصب و راه اندازی و خرید) در ساخت کشتی های کانتینرر؛
- آشنایی با سازندگان مواد، تجهیزات و ماشین آلات بکار رفته در کشتی؛
- آشنایی حداقلی کارخانه های کشتی سازی از نیازمندی های مورد نیاز خود جهت مونتاژ و به آب اندازی این نوع کشتی ها؛

رضا محمد علی بیگی

کارشناس صنایع دریایی

reza.marine@yahoo.de

در حالی که آخرین مرحله ساخت نخستین کشتی اقیانوس پیما در ایران تمام و تحویل کارفرما گردید، تأثیر این تلاش چندساله بر صنایع دریایی و کشتی سازی کشور را می توان از دو منظر مثبت و منفی مورد سنجش قرار داد:

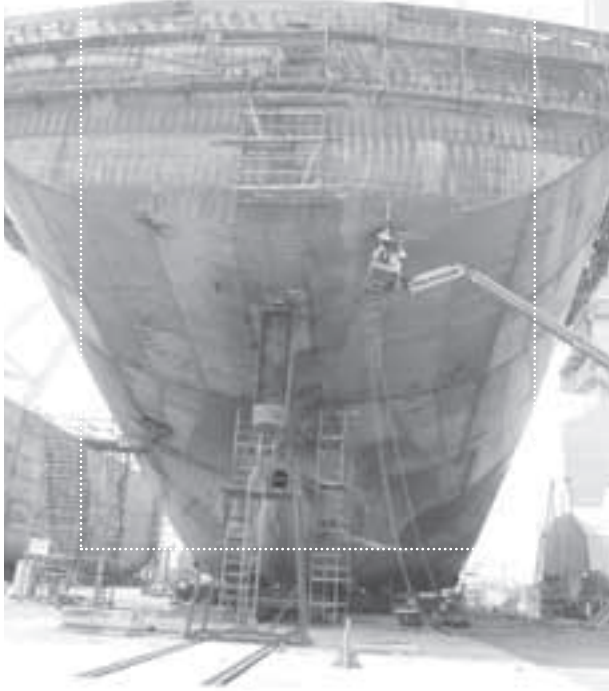
تأثیرات مثبت

- آشنایی مختصر کارشناسان و کارگران (کارخانه کشتی سازی و پیمانکاران) مربوطه با کار مونتاژ کشتی؛
- شناخت ضعف ها، کاستی ها و کم آگاهی های موجود در این صنعت و سپس مطالعه و تحقیق مستمر تعدادی اندک از کارشناسان متعهد و دلسوز جهت پیدا کردن راه حل های علمی و تجربی از طریق برقراری ارتباط با صاحب نظران



در حالی که آخرین مرحله ساخت نخستین کشتی اقیانوس پیما در ایران تمام و تحویل کارفرما گردید، تأثیر این تلاش چندساله بر صنایع دریایی و کشتی سازی کشور را می توان از دو منظر مثبت و منفی مورد سنجش قرار داد.

آشنایی کارشناسان با فعالیتهای مربوط به مونتاژ کشتی، قوانین و استانداردها، سازندگان تجهیزات و ماشین آلات از مزایای ساخت کشتی در داخل کشور است.



- ارتقاء سطح دانش و تجربه شرکت های پیمانکار ایرانی درگیر پروژه با قوانین و استانداردهای بین المللی؛
- شناخت نسبی ضعف ها و نقاط قوت هر یک از طرف های قرارداد (مالک کشتی، سازنده، بیمه گر، تأمین کننده مالی، صاحب پرچم، مؤسسه رده بندی و ...) و شرکت های پیمانکاری درگیر ساخت کشتی در فرآیند ۶ سال ساخت آن؛
- احساس نیاز به همکاری بیشتر با مراکز آموزش، تحقیق و پژوهش (داخلی و خارجی) و سازندگان موفق و صاحب نام جهان در بخش های تکنولوژی مدیریت، ساخت و طراحی؛
- احساس نیاز کشور به اصلاح قوانین گمرکی، بانکی، بیمه و قوانین مربوط به ورود و خروج متخصصین مورد نیاز در صنعت کشتی سازی و...؛
- احساس نیاز صاحب شناور و سازنده آن به تعامل و همکاری نزدیک تر با تأمین کنندگان بین المللی مالی پروژه های ساخت کشتی؛
- احساس نیاز سازنده و صاحب شناور به تعامل و همکاری نزدیک تر با شرکت های بیمه گر دریایی بین المللی.

تأثیرات منفی

- عدم اعتماد شرکت های کشتیرانی صاحب شناور (داخلی و خارجی) به سازندگان داخلی و در نهایت اظهار تمایل به دادن سفارش کشتی های مورد نیاز خود به سازندگان خارجی و یا خرید کشتی های دست دوم از بازار بین المللی؛
- عدم رضایت مؤسسات بازرسی و رده بندی بین المللی از همکاری با سازندگان داخلی کشتی به دلیل طولانی شدن مدت زمان ساخت و فرسایشی شدن روند کار (بازرسان حرف های سعی می کنند تا در این گونه پروژه های زمان بر ورود نکنند و یا اگر هم ورود کرده اند، بیش از دو سال در آن پروژه حضور نمی یابند که این یعنی از دست دادن فرصت گفت و گوی فنی با این خبرگان دریایی و در نهایت عدم دستیابی به مقوله انتقال دانش و تجربه در فرآیند ساخت)؛
- عدم اعتماد شرکت های فعال (داخلی و خارجی) در فاینانس کشتی به مالکان شناورها جهت ساخت کشتی در داخل، که در نتیجه عدم اعتماد و قبول شناور از جانب بانک ها و مؤسسات مالی به عنوان وثیقه در اختیار بانک از جمله این موارد می باشد.
- تغییر نگاه مسئولان و کارشناسان دلسوز و توانا از ساخت کشتی به تعمیر کشتی، اسقاط کشتی، سالوینج و صنایع دریایی بالادستی نفت و گاز (سکوهای نفت و گاز (ثابت و متحرک)، لوله گذاری در بستر دریا، حفاری و...؛
- سرخوردگی و دلزدگی کارشناسان و کارگران خبره، متعهد و دلسوز شرکت سازنده داخلی کشتی و در نهایت جدا شدن تعداد کثیری از آنها از مجموعه های کشتی سازی در طول مدت زمان ۶ سال گذشته؛
- عدم تمایل و اشتیاق پیمانکاران خبره، متعهد و دلسوز به انجام کار در شرکت های سازنده داخلی کشتی (این پیمانکاران معتقدند که به دلیل عدم وجود و ثبات یک تیم مدیریتی کارآمد در یاردها تمایلی به ماندن و کارکردن در این یاردها را ندارند)؛
- یکی دیگر از تأثیرات منفی را می توان در مقوله تأخیر بیش از حد در تحویل شناور دانست که در نتیجه به تأخیر افتادن برنامه های شرکت های کشتیرانی دولتی در بخش توسعه ناوگان دریایی خود جهت دستیابی به برنامه های از پیش طراحی شده ملی و بین المللی و در نهایت کاهش چشمگیر سودآوری این شرکت ها از حمل و نقل بین المللی دریایی و یا کاهش سهم بازار حمل و نقل در مقایسه با رقبای منطقه ای و فرامنطقه ای و نیز کاهش قدرت چانه زنی و تأثیر گذاری ناوگان دریایی کشورمان در سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) را به همراه داشته است.
- کمبود شناورهای چندمنظوره تحت مالکیت مالکان ایرانی جهت پشتیبانی سکوهای نفت و گاز در حوزه خلیج فارس به دلیل انجام نشدن مطالعات امکان سنجی جهت ساخت این نوع شناورها در داخل کشور و عدم آگاهی و شناخت از ترتیب اولویت بندی نوع شناورهای مورد نیاز جهت ساخت در داخل در طول ۱۰ سال گذشته. از این رو بهتر بود مونتاژ کشتی ایران - اراک و یا

انجام مطالعه امکان‌سنجی در خصوص کشتی‌سازی در حوزه‌های علم و فناوری، اقتصاد دریا، فرهنگ و سیاست در دریا توسط گروهی از کارشناسان زبده و توانا در اسرع وقت مورد نیاز است.

با استفاده از روش رده‌بندی دوگانه شناورها (Dual Class) به سوی این نوع از همکاری‌ها روی آورده‌اند. به عنوان مثال: مشارکت و همکاری مؤسسه رده‌بندی آسیا با مؤسسه رده‌بندی روسیه؛

• در مرحله بعد و در بخش ساخت کشتی (Ship new building) به منظور شناخت و رشد هر چه بیشتر دانش و تجربه کارشناسان ایرانی از قوانین و دستورالعمل‌های بین‌المللی در خصوص رده‌بندی و بازرسی، ترتیبی اتخاذ شود تا ساخت تمامی کشتی‌های با ظرفیت حمل بار تا ۵۰۰۰ تن را حداقل به مدت پنج سال تحت نظارت مؤسسات بازرسی و رده‌بندی معتبر بین‌المللی عضو IACS انجام پذیرد و از مالکان دولتی شناورها (IRISL & NITC) درخواست شود تا در بخش نظارت بر تمامی مراحل ساخت از همکاری با شرکت‌های معتبر بین‌المللی در جهت استفاده از بازرسان مجرب این شرکت‌ها تحت عنوان نمایندگان مالک در کارخانه کشتی‌سازی استفاده شود. در حال حاضر وجود دفاتر نمایندگی مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی در کشورمان یک فرصت ارزشمند می‌باشد و نه یک تهدید و کارشناسان ایرانی باید از این فرصت ارزشمند نهایت استفاده را ببرند.

• به بیانی ساده‌تر، به مدت پنج سال کشتی‌های مورد نیازمان را تحت نظارت بازرسان خبره بین‌المللی که از جانب مالک و مؤسسه رده‌بندی بین‌المللی در یارد حضور دارند بسازیم و سپس بازرسان مؤسسه رده‌بندی ملی را در بخش بازرسان ساخت و کارشناسان بخش محاسبات و تأیید نقشه‌ها از میان افراد شاغل در این یاردها که به ترتیب در بخش کنترل کیفی، مهندسی، تولید و راه‌اندازی فعال بوده‌اند انتخاب کنیم و یا مؤسسات رده‌بندی داخلی، کارشناسان بخش ساخت کشتی خود را در طول این مدت پنج سال تحت عنوان کارآموز و زیر نظر این یاردها آموزش و تربیت کنند. زیرا انتقال دانش و تجربه از کارشناسان خبره و بین‌المللی را فقط می‌توان در این نوع از روش همکاری انتظار داشت. (به بیانی: گفتگوی جدید - فرصت جدید).

• از طرفی دیگر در طول این مدت زمان (پنج سال) و تحت نظارت همین مؤسسات و شرکت‌های بین‌المللی می‌توانیم قدم‌هایی حساب شده بر پایه اصول علمی و تجربی معتبر در جهت رشد و توسعه صنایع جانبی و وابسته به این صنعت برداریم.

• در بخش کشتی‌های در حال عملیات (Ships in operation) با استفاده از روش رده‌بندی دوگانه شناورها (Dual Class) با همکاری مؤسسات معتبر و بین‌المللی و با در اختیار داشتن دریانوردان مجرب با حداقل پنج سال سابقه دریانوردی در شرکت‌های معتبر بین‌المللی از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران می‌توان انتظار رشد و ترقی در این بخش را هم پیش‌بینی کرد.

درس‌های آموخته از ساخت کشتی ایران - اراک

• دانش ناکافی مدیران کشتی‌سازی از تکنولوژی مدیریت، تکنولوژی طراحی و تکنولوژی ساخت در صنعت کشتی‌سازی؛

• عدم باور و یا آگاهی مدیران صنایع کشتی‌سازی کشور به تأثیر چشمگیر، داشتن سیستم‌های تضمین کیفیت، کنترل کیفیت، تحقیق و پژوهش و استانداردهای مدون کشتی‌سازی برای شرکت‌های زیرمجموعه خود؛

• دولتی بودن و یا بهتر است بگوییم شبه‌دولتی بودن شرکت‌های کشتی‌سازی کشور؛

• عدم شناخت کافی مدیران دولتی و غیردولتی (بانک، بیمه، گمرک، حقوق‌دانان و قانون‌گذاران و ...) از این صنعت و در نتیجه مشاهده کمبود و یا نقصان قوانین و دستورالعمل‌های مربوط به هر یک از این شرکت‌ها و سازمان‌ها در ارتباط با این صنعت؛

• عدم تمایل مشارکت و همکاری در ساخت کشتی با سازندگان مطرح و قابل قبول بین‌المللی در طول ۱۰ سال اخیر؛

• عدم وجود تعامل، هم‌اندیشی و حمایت‌های فکری در مباحث فنی، مهندسی، حقوقی و مالی در بین شرکت‌ها و مؤسسات دخیل در ساخت کشتی؛

ایران - شهرکرد به زمانی بعد از کسب تجربه تعمیر این نوع شناورها در داخل و ساخت شناورهای پشتیبانی سکوها موكول می‌شد.

• دولتی و یا شبه‌دولتی ماندن سازندگان کشتی در طول ۱۰ سال گذشته به دلیل فقدان هدف، برنامه و سیاست‌های مدون در این حوزه از صنعت؛

• واگذاری مسئولیت‌های حساس و کلیدی در یاردهای کشتی‌سازی کشور به اشخاصی که دانش و تجربه مورد نیاز و مربوطه را در آن پست دارا نمی‌باشند.

• بکارگیری مشاورین ناآگاه در امر ساخت این گونه کشتی‌ها.

حمایت از صنعت کشتی‌سازی ملی

حمایت در جهت توسعه صنعت کشتی‌سازی بهتر است به این گونه باشد که:

• ابتدا باید مدیران ارشد از طرح مشارکت در زمینه‌های طراحی، مدیریت و تولید با شرکت‌های صاحب‌نام و توسعه‌یافته، استقبال و حمایت کنند و پس از شناخت کامل از ضعف‌ها و کمبودهای موجود، از طریق همین همکاری‌های مشترک، در راستای تدوین و اصلاح قوانین و دستورالعمل‌های مربوطه در خصوص صنایع دریایی اقدام کنند. همان‌طور که مؤسسات رده‌بندی ملی

- کمبود شرکت‌های مهندسان مشاور قوی و زبده در صنعت کشتی‌سازی کشور؛
- کافی نبودن سطح همکاری و مشارکت بین صنعت و مراکز علمی و پژوهشی کشور به دلیل عدم آگاهی و شناخت مدیران کارخانه‌های کشتی‌سازی به علم کشتی‌سازی بالاخص علوم و تکنولوژی‌های روز و موجود این صنعت؛
- نبود اهداف و برنامه‌های مشخص جهت رشد و توسعه صنعت کشتی‌سازی در کشور.

نیازمندی‌های کشور به منظور ساخت کشتی‌های اقیانوس پیما در داخل

- مشارکت و همکاری مفید بین سازندگان داخلی شناور و شرکت‌های صاحب‌نام بین‌المللی در حوزه‌های مهندسی و طراحی، خرید، ساخت، راه‌اندازی و تأمین‌کنندگان و سازندگان مواد و تجهیزات و نیز مؤسسات و شرکت‌های بازرسی و رده‌بندی بین‌المللی؛
- تقویت روحیه همکاری گروهی بین متخصصین و کارشناسان؛
- اصلاح قوانین ملی و دستورالعمل‌های مربوطه در صنعت بیمه، امور بانکی، امور گمرکی، قوانین کار، قوانین زیست محیطی و... با کمک و راهنمایی شرکت‌های خارجی؛

- دعوت از مدیران خبره، متعهد و دلسوز جهت همکاری؛
- با توجه به ظرفیت‌های موجود سازندگان داخلی (در حوزه زیرساخت‌ها، ابزار و تجهیزات، نیروی انسانی، قوانین و مصوبات ملی، علم و تجربه، شایستگی و توانایی مدیران، کارشناسان و کارگران مربوطه، شناخت نسبی از بازار و رقبا، وجود مؤسسات بازرسی و رده‌بندی بین‌المللی در کشور و ...) پیشنهاد می‌شود که در ابتدا ساخت کشتی‌های با ظرفیت حمل بار تا ۱۰ هزار تن را به مدت پنج سال و زیر نظر مدیران مشارکت‌کننده خارجی در بخش‌های طراحی و ساخت کشتی و تحت نظارت مؤسسات بازرسی و رده‌بندی بین‌المللی در دستور کار قرار گیرد و به موازات آن، تعمیر کشتی‌های با ظرفیت حمل بار تا ۳۰ هزار تن و با مشارکت شرکت‌های فعال و صاحب‌نام خارجی شروع شود.
- مطالعه امکان‌سنجی تمام عیار و علمی در خصوص صنعت کشتی‌سازی در ایران توسط گروهی متشکل از خبرگان صنعت کشتی‌سازی، صنعت کشتیرانی، صنعت خدمات‌رسانی دریایی و با مشارکت و مشاوره شرکت‌های خارجی و صاحب‌نام این صنعت؛

- ارزیابی عملکرد گذشته و حال حاضر این صنعت در کشور توسط گروهی از کارشناسان با تجربه دریایی و با همکاری شرکت‌های معتبر بین‌المللی؛
- تعریف، تدوین و در بعضی موارد اصلاح قوانین مربوطه در قالب همکاری با شرکت‌های معتبر بین‌المللی.

سخن پایانی

بزرگان و اساتید فن می‌گویند که، کشتی‌سازی یعنی "مهندسی تجربه"، کشتی را باید بر پایه تجربیات گذشته طراحی کرد و ساخت، حال آنکه در یاردهای کشتی‌سازی ما بدون توجه به مستندسازی علمی از تجربیات گرانمای ساخت کشتی در طول ۱۰ سال گذشته و نداشتن علم مدیریت ثبت و نگهداری مدارک فنی و مهندسی، کشتی ایران - اراک ساخته می‌شود، سکوی نیمه‌شناور ایران امیرکبیر، شناورهای پشتیبانی این سکو به نام‌های کاسپین ۱ و کاسپین ۲ ساخته می‌شوند اما دریغ از وجود سیستمی مدون جهت ثبت تجربیات گذشته ساخت کشتی در این یاردهای کشتی‌سازی که جای بسی تأسف دارد.

انجام مطالعه امکان‌سنجی در خصوص کشتی‌سازی در حوزه‌های علم و فناوری، اقتصاد دریا، فرهنگ و سیاست در دریا توسط گروهی از کارشناسان زبده و توانا در اسرع وقت مورد نیاز است. شاید یکی از نتایج این مطالعه، متوقف کردن مونتاز کشتی‌های بزرگ در داخل کشور باشد و از طرفی دیگر، شاید به دلیل قرار گرفتن ایران در حاشیه خلیج فارس تمرکز بر ساخت شناورهای پشتیبانی سکوها، ساخت سکوهای حفاری ثابت و متحرک و تعمیرات کشتی در دستور کار شرکت‌های کشتی‌ساز داخلی قرار گیرد.

دریازدگی و درمان آن

محمود آخوندی

کارشناس ناوبری و بازرس رده‌بندی آسیا
m.akhondi@asiaclass.org

حال تلاطم، در چشمان افراد هیچ حرکتی مشاهده نمی‌شود اما مایع داخل گوش میانی، به خاطر حرکات کشتی درون گوش جابه‌جا می‌شود و با جابه‌جایی مایع در گوش میانی، پیام‌های مختلفی از وضعیت تعادل شخص به مغز ارسال می‌شود. سلول‌های حسگر داخل گردن، عضلات و مفاصل، تغییرات تعادلی و اطلاعات اضافه دیگری را هم به مغز ارسال می‌کنند که بستگی به حرکت شخص و نگهداری تعادلش در کشتی دارد. به هم‌خوردگی در ارسال پیام‌های متعدد و همچنین تداخل حسگرهای مختلف، موجب می‌شود که حسگرهای دیگر بدن که حالت تهوع و استفراغ در انسان به وجود می‌آورند نیز به کار بیفتند.

پیشگیری و درمان

- یک درمان بسیار مفید و ارزان قیمت آن استفاده از گیاه زنجبیل به صورت مصرف قرص‌های یک میلی گرمی هر هشت ساعت و یا مصرف دو لیوان چای زنجبیل در روز است.
- درمان دیگر استفاده از قرص Cinnairizine است. دو ساعت قبل از سفر یک قرص ۳۰ میلی گرمی و در حین سفر هر هشت ساعت یک قرص ۱۵ میلی گرمی از آن باید مصرف شود.

از زمانی که انسان پا به دریا گذاشت همراه با لذت بردن از تجربه سفر دریایی آزار دریازدگی را نیز تجربه کرد. پدیده‌ای که شاید سرنوشت بسیاری از جنگ‌های دریایی قدیم مانند سالامیس را نیز تغییر داد و از همان زمان نیز انسان‌ها در پی کشف راه‌هایی برای مقابله و یا کم کردن اثرات آن بودند. در خاطرات دریانورد بزرگ ماژلان که به قلم منشی او به نام "پیگفتادی لومبارد" نگاشته شده، آمده است که در هفته‌های اول ورود دریانوردان تازه‌کار به کشتی آنها را روزانه سوار تاب‌های مخصوص کرده و ساعت‌ها در جهات مختلف حرکت می‌دادند تا پیش از شروع سفر به حرکات کشتی عادت کنند.

دریازدگی چیست؟

دریازدگی زیرمجموعه‌ای از یک بیماری کلی به نام motion sickness یا بیماری حرکت است که در بعضی از افراد که سوار ماشین یا هواپیما یا قایق و کشتی می‌شوند به وجود می‌آید. این افراد نشانه‌هایی مثل سرگیجه و تهوع و بی‌حالی را به درجات مختلف از خود نشان می‌دهند.

علت‌شناسی

دریازدگی در نتیجه عدم تطابق سلول‌های حسی مغز انسان که وضعیت تعادلی فرد را کنترل می‌کنند، به وجود می‌آید. درون کشتی یا قایق در

از زمانی که انسان پا به دریا گذاشت همراه
با لذت بردن از تجربه سفر دریایی آزار
دریازدگی را نیز تجربه کرد.

دریازدگی زیرمجموعه‌ای از یک بیماری کلی
به نام motion sickness یا بیماری حرکت
است که در بعضی از افراد که سوار ماشین
یا هواپیما یا قایق و کشتی می‌شوند به وجود
می‌آید.

• استفاده از قرص Dimenhydrinate هر چهار ساعت در سفر نوع
دیگر درمان است. پیشگیری را می‌توان با خوردن مایعات کافی قبل از آغاز
سفر و دوری از مصرف الکل آغاز کرد.

• شب قبل از حرکت استفاده از قرص‌های دریازدگی مثل Bonine،
Dramamine و Phenergan توصیه می‌شود. بعد از حرکت نیز
استفاده از این قرص‌ها در زمان‌های توصیه شده، باید ادامه یابد. شب قبل از
حرکت باید غذایی سبک و کم‌چرب مصرف شود.
داروهایی مثل Sudafed، Nodoz و Ephedrine باعث کم شدن
مشکلاتی از قبیل بی‌حالی و خواب‌آلودگی ناشی از قرص‌های ضد دریازدگی
می‌شوند.

توجه

در صورت استفاده از قرص به دلیل تداخلات دارویی و عوارض مصرف بیش
از حد آن فقط از یک نوع دارو و به تعداد گفته شده استفاده شود. دو درمان
جدید و مدرن:

۱- چسب Transderm - Scop باید سه ساعت قبل از حرکت به پشت
گوش چسبانده شود و اثر آن تا سه روز باقی می‌ماند.

۲- مچ‌بند Reliefband یک جریان ضعیف الکتریکی به عصب‌های منطقه
تحت پوشش، موقع بستن وارد می‌کند و باعث کاهش علائم دریازدگی
می‌شود. پس از بستن صحیح دست‌بند، استفاده‌کننده یک احساس ضربانی
ضعیف در دو انگشت میانی و کف دست پیدا می‌کند.

البته با یک باند کشی و یک تکه پلاستیکی که فشار کمی را به همان ناحیه
مچ وارد کند بدون جریان الکتریکی نیز می‌توان همین احساس ضربانی را در
دست به وجود آورد.



معرفی و بررسی سیستم‌های موقعیت‌یاب صوتی (Acoustic Positioning Systems)

مکان‌یابی با امواج رادیویی

مرتضی نعمت‌الهی

دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی دریا
دانشگاه صنعتی شریف

که در نهایت با ارائه طرح استفاده از صوت در محیط زیر آب تحول چشمگیری در سیستم‌های مکان‌یابی خصوصاً در بخش زیرسطحی صورت پذیرفت.

• موقعیت‌یابی زیر سطح آب (Sub Sea Surface Positioning)

از آنجا که سیستم GPS قادر به تعیین موقعیت در زیر سطح آب نمی‌باشد، لذا سیستمی باید طراحی شود که بتواند به طور هم‌زمان علاوه بر موقعیت‌یابی و تثبیت موقعیت واحد مستقر در سطح آب اعم از شناور و یا سکو، تجهیزات زیرآبی را نیز با توجه به یک مختصات مرجع موقعیت‌یابی کرده و حتی قادر باشد در صورت لزوم موقعیت مکانی آنها را نیز تثبیت کند. زمانی که سیستم GPS به طور کامل نصب و فعال شود یک مرجع بسیار مناسب در سطح آب محسوب می‌شود. به منظور مکان‌یابی سیستم‌های زیرسطحی می‌توان با دقت مناسبی از سیستم‌های صوتی (Acoustic) استفاده کرد. ترکیب این دو سیستم (سیستم موقعیت‌یاب جهانی و سیستم موقعیت‌یابی صوتی) و استفاده از این سیستم ترکیبی می‌تواند نیازهای مربوط به مکان‌یابی در آب‌های عمیق را تا حد قابل قبولی پوشش دهد. برای اولین بار در سال ۱۹۶۳ از سیستم موقعیت‌یابی صوتی در جستجوی زیردریایی مفقود شده آمریکا در عمق ۲۵۶۰ متری استفاده شد. در سال ۱۹۶۶ بار دیگر از این سیستم جهت پیدا کردن یک بمب هسته‌ای عمل نکرده در سواحل اسپانیا استفاده شد. از اوایل سال ۱۹۷۰ در روند جستجوی منابع فسیلی در محیط اقیانوس پیشرفت قابل توجهی ایجاد شد و با توجه به دقت بالای مورد نیاز جهت قرار دادن تجهیزات حفاری در محل مورد نظر توجه اکثر محققان به استفاده از این سیستم جذب گردید.

در روش مکان‌یابی صوتی، استفاده از انتشار امواج صوتی ایجاد شده توسط واحدهای Transponder مهم‌ترین راه عملی تعیین موقعیت خصوصاً در اعماق بالاست. باید به این نکته اشاره کرد که اولین گام در استفاده از این روش، آرایش مکانی نسبتاً دقیق Transponder می‌باشد. نحوه آرایش Transponder به عوامل مختلفی از جمله چگونگی پروفیل سرعت صوت در آب، قدرت فرکانس فرستنده‌ها و عمق آب بستگی دارد. در راستای پوشش بهینه یک ناحیه با جزئیات مشخص، یا باید از تعداد زیادی واحد Transponder استفاده کرد و یا اینکه می‌توان موقعیت Transponder ها را با استناد به سیستم مرجع سطحی به صورت متناوب در حال حرکت قرار داد. این سیستم موقعیت‌یابی صوتی به صورت وسیعی به منظور پیدا کردن میزان جابه‌جایی مکانی کشتی‌های حفاری در آب عمیق کاربرد دارد.

انواع سیستم‌های Acoustic Positioning

سیستم‌های موقعیت‌یاب صوتی با توجه به طول Base line و همچنین نحوه ایجاد سیستم با توجه به نیازهای عملیاتی به انواع مختلف زیر تقسیم

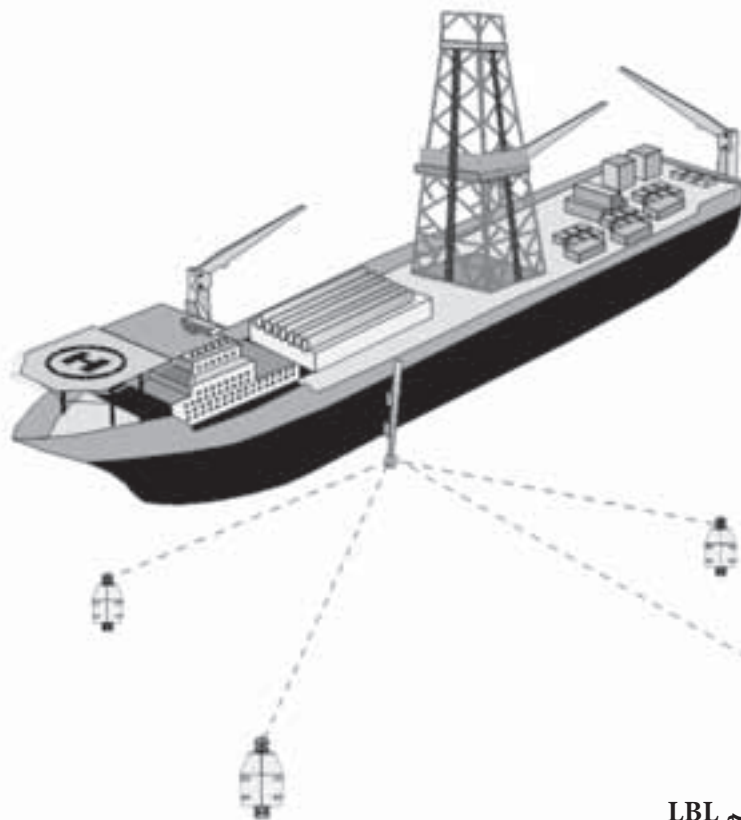
با مشخص شدن اهمیت روزافزون اقیانوس‌ها و منابع اقتصادی وسیع موجود در آنها محققان و دیگر سازمان‌های اقتصادی شروع به بازرسی این نقاط و انجام عملیات گسترده‌ای در محیط‌های فراساحل کردند. یکی از عوامل اساسی در انجام این زمینه‌های تحقیقاتی و صنعتی ایجاد سیستم‌های تعیین و تثبیت موقعیت مکانی می‌باشد. در واقع هدف اصلی از مکان‌یابی نه تنها دست‌یابی به خود منبع بوده بلکه تعیین موقعیت مکانی دقیق و مشخص جهت انجام مراحل بعدی نیز حائز اهمیت می‌باشد. پر واضح است که مشکلات مربوط به تعیین موقعیت و مکان‌یابی فراساحل با افزایش فاصله از خشکی افزایش می‌یابد. در حقیقت در نواحی ساحل موقعیت مکانی به راحتی از طریق سیستم‌های موقعیت‌یابی رادیویی قابل تشخیص است؛ اما با افزایش فاصله از ساحل دقت این سیستم‌ها به طور قابل توجهی کاهش می‌یابد. با توجه به مشکلات فوق، ایجاد یک سیستم مشخص‌کننده موقعیت مکانی به عنوان یک نیاز مهم و اساسی در زمینه صنایع دریایی و فراساحلی مطرح شد. در این راستا دانشمندان و محققان شروع به تحقیق در زمینه ایجاد سیستم‌های مکان‌یابی و موقعیت‌یابی در زیر سطح آب و بستر دریا کردند. در حقیقت این سیستم‌ها باید قادر باشند مستقل از منابع موجود در ساحل و همچنین عمق آب در هر موقعیتی از محیط دریا با دقت مناسب فعالیت خود را انجام دهند. با توجه به نیازهای مربوط به نوع فعالیت و محل انجام عملیات، سیستم‌های موقعیت‌یابی را می‌توان به سه دسته کلی تقسیم کرد:

۱- سیستم‌های رادیویی مربوط به ساحل (Shore based radio position fixing system)

کاربرد این سیستم‌ها تنها به ناحیه‌ای محدود می‌شود که امواج رادیویی منتشر شده از ساحل بتوانند ناحیه مد نظر را پوشش دهند. انواع متنوعی از سیستم‌های رادیویی وجود دارند که بسته به نیازهای عملیاتی در مناطق نزدیک ساحل بکار برده می‌شوند.

۲- سیستم موقعیت‌یاب جهانی (Global Positioning System)

سیستم GPS، یک سیستم موقعیت‌یاب رادیویی بر پایه ماهواره است. این سیستم قادر است با دقت بالایی یک موقعیت سه‌بعدی و اطلاعات سرعت را به کاربران در هر نقطه از جهان ارائه دهد. دو خصوصیت ویژه سیستم GPS عبارت است از قابل دسترس بودن در هر نقطه از جهان و دقت نسبتاً بالا. علی‌رغم ایجاد تحول شگرف در سیستم‌های مکان‌یابی با پیدایش سیستم GPS، بخش عمده‌ای از مشکلات صنایع فراساحل که مربوط به مکان‌یابی نقاط در زیر سطح آب بود به صورت حل نشده باقی ماندند. تلاش‌های گسترده محققان در زمینه موقعیت‌یابی دقیق در محیط زیر سطح آب باز هم ادامه یافت



شکل ۱- نحوه استفاده از سیستم LBL

مزایا:

- دقت بالای مکان‌یابی مستقل از عمق آب می‌باشد.
- قادر است دقت بالای نسبی مکان‌یابی حول یک ناحیه وسیع ایجاد کند.
- تنها به یک واحد Transceiver کوچک نیاز دارد.

معایب:

- پیچیدگی سیستم نیاز به استفاده از کاربران متخصص دارد.
- زیرساخت‌ها و تجهیزات قیمت بالایی دارند.
- به مدت زمان نسبتاً طولانی جهت نصب و یا بازبینی اطلاعات نیاز دارد.
- سیستم‌ها جهت نصب، نیاز به کالیبراسیون کلی دارند.

۲) سیستم UltraShortBaseLine یا SuperShortBaseLine

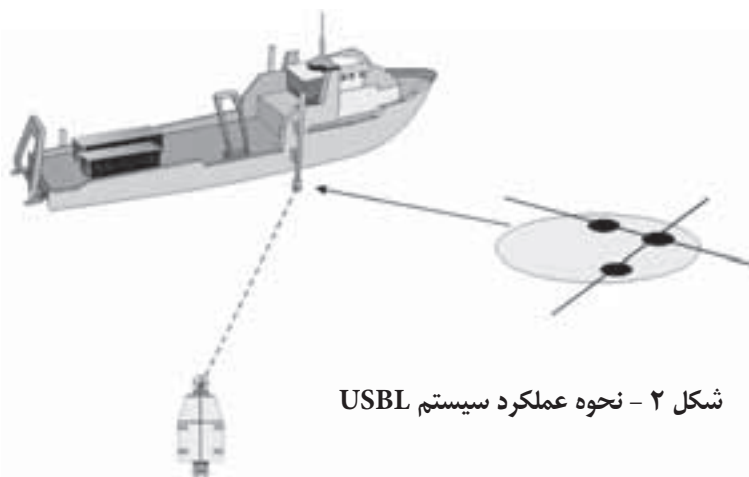
این سیستم معمولاً از یک ناحیه کوچک پیوسته شامل ردیف‌هایی از تعدادی

می‌شود که در ادامه به معرفی این سیستم‌ها خواهیم پرداخت.

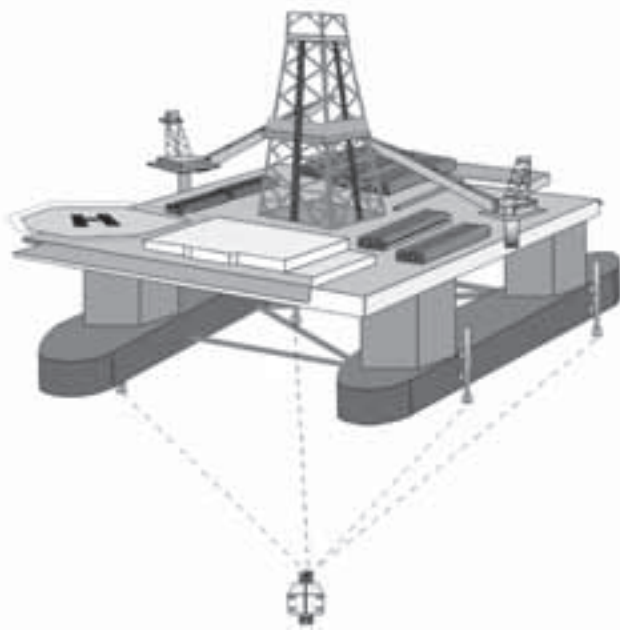
۱) سیستم‌های Long Base Line

این سیستم‌ها دقت بالای مکان‌یابی را بر روی یک محدوده وسیع از طریق اندازه‌گیری فاصله تا چهار واحد Transponder که در موقعیت‌های مشخص بر روی بستر دریا و یا یک سازه زیرسطحی نصب شده‌اند ایجاد می‌کنند. این سیستم به منظور مکان‌یابی سیستم‌های زیرسطحی و چنگانه با دقت بالا و مستقل از عمق آب طراحی شده است. این تکنیک بالاترین درجه تکرارپذیری مکان‌یابی را در بین سیستم‌های مکان‌یابی صوتی ارائه می‌دهد. از این سیستم می‌توان در راستای وظایف ردیابی و مکان‌یابی ساده تا پیچیده‌ترین عملیات عمرانی در آب‌های عمیق استفاده کرد. یکی از کاربردهای معمول این سیستم عبارت است از مکان‌یابی چند سیستم و یا وسیله زیرسطحی که در محیط نزدیک به هم در حال فعالیت می‌باشند.

یک سیستم LBL از دو واحد اصلی تشکیل شده است. اولین واحد عبارت است از تعدادی واحد Transponder صوتی که در نقاط مشخص و معین نصب شده‌اند، موقعیت این واحدها در یک مختصات مرجع متصل به بستر معرفی می‌شود. واحد دوم عبارتست از یک واحد Transducer که عموماً بر روی شناور نصب می‌شود. فاصله بین واحد Transducer و یک Transponder از طریق انتشار یک سیگنال صوت از واحد Transducer (که واحد Transponder این سیگنال را دریافت کرده و با استفاده از یک سیگنال صوتی به آن پاسخ می‌دهد)، قابل محاسبه است. زمان بین انتشار اولین سیگنال تا دریافت سیگنال دوم اندازه‌گیری شده و با توجه به سرعت مشخص صوت در آب فاصله بین این دو واحد قابل محاسبه است. این روند در Transponder دیگر نیز انجام می‌پذیرد که نهایتاً منجر به تشخیص موقعیت نسبی شناور در ناحیه با توجه به سیستم مرجع آرایش واحدهای Transponder می‌شود. (شکل ۱)



شکل ۲ - نحوه عملکرد سیستم USBL



شکل ۳ - نحوه عملکرد سیستم SBL

Transducer که بر روی ناحیه قطب انتهایی یک Transducer صلب که در ناحیه کناری و یا حتی کف بدنه شناور قرار می گیرد استفاده می کند. بر خلاف دیگر سیستم ها که موقعیت را از طریق اندازه گیری فاصله های متعدد محاسبه می کنند، در این سیستم از ردیف Transducer و زمان سیر سیگنال به منظور اندازه گیری فاصله هدف از واحد Transducer استفاده شده و همچنین راستای هدف نیز از طریق اندازه گیری تغییر فاز (phase shift) در هر واحد مجزا از ردیف آرایه ها محاسبه می شود.

در مرحله بعد اطلاعات با توجه به داده های مربوط به سنسورهای معمولی شناور از قبیل GPS، واحد مرجع قائم (vertical reference unit)، به منظور در نظر گرفتن تغییر مکان و چرخش قطب واحد Transducer در اثر حرکات شناور مورد بررسی قرار می گیرند. در حقیقت در این مرحله این موقعیت مکانی با اطلاعات مربوط به حالت شناور (state) و همچنین اطلاعات سنسور GPS ترکیب می شود. یکی از مزایای مهم این سیستم عبارت است از عدم نیاز به نصب و آرایش مکانی Transponder در بستر دریا. از طرفی از آنجا که تصحیحات نهایی با توجه به داده های سنسورهای معمولی شناور صورت می گیرد دقت این روش به طور طبیعی پایین خواهد آمد. این سیستم به طور گسترده ای در صنایع فراساحل و اقیانوس شناسی کاربرد دارد چرا که میزان دقت بالا را هم زمان با خصوصیات مربوط به نصب آسان ارائه می دهد.

کاربرد معمول استفاده از این سیستم ها عبارت است از ردیابی سیستم های زیرسطحی از قبیل AUV ROV و همچنین استفاده به عنوان یک داده ورودی مرجع در سیستم های Dynamic Positioning شناورها.

شکل - ۲

مزایا:

- سادگی و پیچیدگی اندک سیستم های USBL، این سیستم را جهت کاربرد بسیار ساده کرده است.
- با توجه به سیستم متکی به شناور، نیاز به بکارگیری آرایش Transponder در بستر دریا نیست.
- تنها یک دستگاه گیرنده و فرستنده (Transceiver) تکی در سطح وجود دارد.

معایب:

- کالیبراسیون اجزاء فرعی سیستم مورد نیاز است که این عمل به ندرت انجام می شود.
- دقت مطلق مکانی به سنسورهای معمولی از قبیل ژیرسکوپ شناور و واحد مرجع قائم بستگی دارد.
- دستگاه های Transceiver و Transponder به مقادیر ورودی بزرگ با درجات بالای تکرار مسیر نیاز خواهند داشت.

۳) سیستم Short Base Line

نحوه عملکرد این سیستم ها مشابه سیستم LBL است؛ با این تفاوت که این روش به چندین واحد Transducer نیاز خواهد داشت که به یک سیستم کنترل مرکزی متصل اند. دقت این روش تا حد بالایی به فضای مربوط به هر Transducer بستگی دارد. زمانی که فضای این واحدها وسیع تر باشد (به طور مثال واحدهای Transducer در فضایی مربوط به یک بارج بزرگ و یا یک سکوی شناور عظیم نصب شوند) بازده این سیستم مشابه سیستم LBL خواهد بود. به عبارتی با کوچک شدن فضای هر Transducer بازده تا حد زیادی کاهش می یابد. (شکل ۳)

مزایا:

- سادگی و پیچیدگی کم سیستم SBL را به یک سیستم مناسب جهت استفاده تبدیل کرده است.
- با تکیه بر سیستم شناور، نیاز به نصب و آرایش Transponder در بستر نیست.

از آنجا که سیستم GPS قادر به تعیین موقعیت در زیر سطح آب نمی باشد، باید سیستمی طراحی شود که بتواند به طور هم زمان علاوه بر موقعیت یابی و تثبیت موقعیت واحد مستقر در سطح آب اعم از شناور و یا سکو، تجهیزات زیرآبی را نیز با توجه به یک مختصات مرجع موقعیت یابی کرده و حتی قادر باشد در صورت لزوم موقعیت مکانی آنها را نیز تثبیت کند.

سیستم‌های موقعیت‌یابی صوتی ایجاد کرده است. با توجه به این نکته که بر روی این شناورها تراسترها بیشترین منبع ایجاد نویز هستند، چالش مطرح در این است که سیستمی طراحی شود که بتواند نویزهای محیطی را خنثی کرده و همچنین یک برنامه کامپیوتری نیز جهت تعیین موقعیت بهینه نصب Transducer ارائه شود.

امروزه سیستم موقعیت‌یابی صوتی استفاده شده در آب‌های عمیق نیازهای بالای سنسورهای حالت وضعیت Roll و Pitch را برطرف کرده و همچنین اندازه‌گیری زمانی داده‌های مربوط به این سنسورها را تا حد زیادی راحت‌تر کرده است. علی‌رغم گسترش روزافزون استفاده از سیستم‌های صوتی، یکی از عوامل مد نظر در طراحی، عامل هزینه می‌باشد. از آنجا که عمر مفید این سیستم‌ها بین ۱۵ تا ۲۰ سال است در این بخش طراحی باید به هزینه‌های مربوط به زمان کاری تمرکز کرد نه هزینه اولیه و نصب تجهیزات. در حقیقت صرفه‌جویی ۲۰۰ هزار دلار می‌تواند به راحتی با یک روز خرابی و عدم سرویس‌دهی شناور حفاری به دلیل عیب فنی سیستم مرجع موقعیت‌یابی صوتی از بین برود.

با توجه به موارد اشاره شده در متن علی‌رغم کاربردهای گسترده صوت در صنعت، به طور کلی در حال حاضر مهم‌ترین چالش موجود در این زمینه، هزینه‌های بالای تجهیزات مورد نیاز می‌باشد که امید است این مشکل نیز در آینده‌ای نزدیک با گسترش تولید تجهیزات و سیستم‌های صوتی بهبود یابد. (شکل ۴)

مراجع

1. Acoustic positioning systems, A practical overview of current systems. Ketch Vickery. Sonar dyne, Inc. 2008.
2. Observing using sound- a short review of underwater acoustic. P. Jonsson, I. Sillitbe, B. Dushaw, J. Ngstuen, J. Heltne. Ocean Sci, Discuss 2009.
3. Acoustic positioning in deep waters. Jan Erik Faugstadmo. Kangsberg Simrad Norway 1998.
4. Flexible Acoustic Positioning Systems Architecture. Jonathan P. Davis, Sonardyne Inc. Houston. 2002.

• مقادیر ورودی Transducer کوچک است.

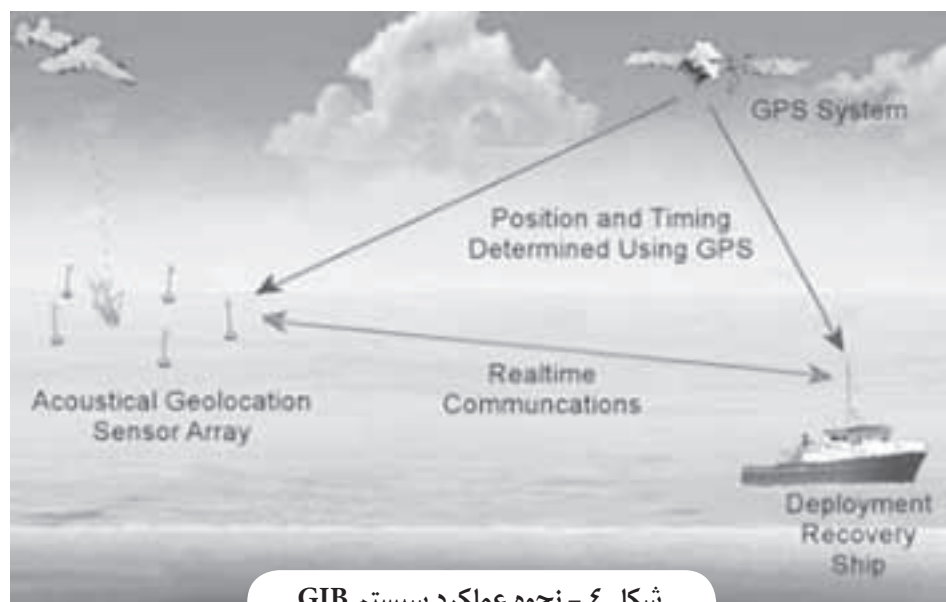
معایب:

- در اعماق بالا سیستم نیازمند Base Line به منظور افزایش دقت می‌باشد.
- کالیبراسیون دقیقی بروی عرشه نیاز است.
- کالیبراسیون اجزاء فرعی سیستم مورد نیاز است که به ندرت تکمیل می‌شود.
- دقت مکان‌یابی مطلق به سنسورهای معمولی، ژيروسکوپ کشتی و واحدهای قائم بستگی دارد.
- به بیش از سه واحد Transceiver نیاز است.

۴) سیستم‌های GIB (GPS Intelligent Buoys)

در این سیستم‌ها، واحدهای Transducer بر روی تعدادی بویه‌های شناور نصب می‌شوند، این بویه‌ها مجهز به سیستم GPS می‌باشند و قادرند موقعیت خود را در هر لحظه مشخص کنند. موقعیت مکانی هدف از طریق محاسبه زمان حقیقی رسیدن سیگنال انتشار یافته از واحد زیرسطحی که توسط بویه‌ها دریافت می‌شود، انجام می‌پذیرد. این سیستم بر خلاف سایر سیستم‌های صوتی از سیگنال‌های صوتی یک طرفه‌ای که از واحد زیرسطحی به بویه انتشار می‌یابد استفاده می‌کند. با توجه به این نحوه عملکرد خاص، این سیستم دیگر نیاز به کالیبراسیون نداشته و دقتی در حدود سیستم‌های LBL ارائه می‌دهد. از این سیستم‌ها اغلب در ردیابی یک سیستم AUV، اژدر و حتی پیدا کردن جعبه سیاه هواپیما در محیط دریا استفاده می‌شود.

با گسترش روزافزون مصرف سوخت‌های فسیلی، یکی از مسائل عمده در صنعت دریایی، جستجوی منابع نفتی موجود در بستر دریا خصوصاً در اعماق زیاد و نصب سکوها حفاری و بهره‌برداری و یا استفاده از شناورهای خاص جهت انجام عملیات حفاری یا بهره‌برداری از این منابع می‌باشد. در این راستا استفاده هم‌زمان از سیستم هدایت و مکان‌یابی صوتی و سیستم GPS یک ابزار با ارزش به منظور ثبت و تعیین موقعیت در آب‌های عمیق بوده و از سوی دیگر با استفاده هم‌زمان از این سیستم‌ها محدودیت‌های تکنیکی بکارگیری و نصب Transponder نیز رفع شده است. امروزه حفاری در آب‌های عمیق توسط شناورها و یا سکوها مجهز به سیستم Dynamic Position، یک نیاز بالا در استفاده از



شکل ۴ - نحوه عملکرد سیستم GIB

قابلیت‌های استفاده از فناوری نانو در صنایع دریایی

پاسخ به نیازها

حسن سوری

کارشناس ارشد ارتباطات و ایمنی دریانوردی

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

دگرگونی‌های صنعتی جهان امروز هم‌زمان با رشد فناوری بر همه شئونات زندگی انسان عصر ما سایه افکنده است و هم‌زمان کارخانه‌ها، مراکز تولیدات صنعتی و هسته‌های اصلی تولید به عنوان اهداف اصلی این رشد سریع و نقل و انتقال داده‌ها در نظر گرفته شده‌اند تا آنجا که این تحول و دگرگونی حاصل شده به شکل ملموس در تولیدات آنها منظور شده است.

در بسیاری از تولیدات صنعتی چنان تغییرات سریعی احساس می‌شود که بسیاری از صاحبان صنایع و تولیدات صنعتی برای رسیدن به این تغییر سریع و همپا شدن با ره‌آورد آن برای دستیابی هر چه بیشتر به بازار، کم‌وبیش با مشکلاتی دست‌وپنجه نرم می‌کنند.

فناوری مزیت‌های مختلفی را برای دگرگونی و تغییر بکار می‌گیرد و در هر صنعت خاص این تغییر به شکلی احساس می‌شود؛ به این معنا که هر حوزه خاص صنعتی به دلیل گرایش به تولیدی انحصاری فناوری مربوط به آن فراورده را داراست و طبعاً تغییرات در هر حوزه صنعتی بر اساس دگرگونی‌های جهانی آن حرفه تغییر می‌کند که صنایع دریایی نیز از این قافله جا نمانده است.

با توجه به حوزه وسیعی که صنایع دریایی از قبیل ساخت کشتی، زیردریایی‌ها و سکوها نفتی و... را در بر می‌گیرد فناوری نانو در این صنایع نقش بسیار ارزنده‌ای را می‌تواند عهده‌دار شود که اگر نیازهای صنایع دریایی به خوبی بررسی شوند می‌تواند بازاری بسیار مناسب برای محصولات و عرضه فناوری نانو در کشور باشد.

فناوری نانو در دهه اخیر از سوی دست‌اندرکاران کشور جدی تلقی شده است با این نگاه که این پدیده تحولات اساسی در صنایع دریایی کشور ایجاد خواهد کرد.

باید به این نکته که صنایع دریایی گرانگه‌گاه رشد و توسعه در مناطق ساحلی است و با توجه به اینکه در بحث صنایع دریایی، ایران کشوری در حال توسعه است و این صنایع هر یک به تنهایی می‌تواند به عنوان مهد توسعه علم و فناوری در کشور واقع شود به سه دسته صنایع کشتی‌سازی، صنایع فراساحل و صنایع ساحلی و بندری تقسیم می‌شود.

صنایع کشتی‌سازی: شامل ساخت انواع کشتی از قبیل نفتکش‌های غول‌پیکر، کشتی‌های عظیم کانتینربر و ناوچه‌ها و زیردریایی‌ها؛

صنایع فراساحل: شامل ساخت سکوه‌های متحرک دریایی لوله‌گذاری در دریا در بخش پروژه‌های عظیم نفت و گاز؛
صنایع ساحلی و بندری: شامل ساخت اسکله‌ها، موج‌شکن‌ها، سازه‌های نزدیک ساحل نظیر پایانه‌های نفتی و

بررسی نقش فناوری نانو در صنایع ذکر شده

برای این مهم بهتر آن است که تعریفی از کلمه نانو داشته باشیم. نانو به معنی یک میلیاردیوم است. برای درک این واژه بهتر آن است که بدانیم قطر موی سر انسان ۵۰ هزار نانو می‌باشد. در کلام ساده دانش نانو عبارتست از مطالعه اصول بنیادین مولکول‌ها و ساختارهایی با حداقل ابعاد از یک نانو متر. با این تعریف باید بدانیم که نانو ساختارها کوچک‌ترین جامداتی هستند که می‌توان آنها را ساخت.

پتانسیل‌های فناوری نانو در صنایع دریایی

۱- کلیه تحولاتی که در فناوری کامپیوتر، الکترونیک و مخابرات بر اساس فناوری نانو ایجاد شده بر صنایع دریایی تأثیری بسزا داشته است.
۲- الکترودهای جوشکاری دما پایین: که با استفاده از فناوری نانو ساخته شده‌اند اتحاد مستحکمی را بین مولکول‌های دو قطعه فلز ایجاد می‌کنند. عملکردی شبیه چسب‌های حرارتی دارند که تأثیر شگرفی بر فناوری جوشکاری به خصوص جوشکاری بر روی آلومینیوم دارند که حجم زیاد جوشکاری در صنایع دریایی می‌تواند گامی برای تأثیر فوق‌العاده فناوری نانو در این صنایع باشد.
۳- سوخت کشتی‌ها: کشتی و کلیه شناورها برای تأمین قدرت حرکت در دریا معمولاً چندین تن سوخت حمل می‌کنند و کشتی‌های اقیانوس پیما در طول مسیرهای مشخص ناچارند برای دریافت سوخت متوقف شوند اما فناوری نانو با ارائه سوخت‌های پر انرژی کشتی‌ها را از توقف‌های متعدد و مکرر و حمل چندین تن سوخت بی‌نیاز می‌کند.

این سوخت‌ها به صورت بسته‌های پر انرژی مولکولی هستند که از اثرات مولکول‌ها بر یکدیگر انرژی زیادی آزاد می‌کنند. ذرات نانومتری موجب افزایش سرعت سوخت و یکنواختی آن می‌شوند که در سوخت‌های جدید می‌توان جهت افزایش قدرت سوخت از آنها استفاده کرد.

در بدنه‌های فایبرگلاس فناوری نانو با اعمال آرایش تارپودی بین مولکول‌های نانو فایبرگلاس‌های بسیار محکمی ایجاد می‌کند که نسبت به سایر فایبرگلاس‌ها برتری بسیاری دارند.

دستاوردهای دیگر فناوری نانو جاذب‌های ارتعاشی است که تحول عمیقی در شناورهای سطحی و زیردریایی‌ها ایجاد کرده است؛ به این معنا که نانو مواد انرژی ارتعاشی را به مقدار بسیار بالایی در بین شبکه مولکولی خود ذخیره می‌کند و ساختارهای مولکولی ویژه آنها تا حد زیادی از انتقال انرژی ارتعاشی به مولکول‌های جانبی جلوگیری می‌کند که به این ترتیب ارتعاش به خوبی مهار می‌شود.

ارائه جاذب‌های صوتی فناوری نانو

یکی دیگر از دستاوردهای فناوری در نانو است که این جاذب‌ها علی‌رغم سبک و نازک بودن انرژی صوت را به طور کامل میرا می‌کنند و در کشتی‌های مسافری و نظامی استفاده‌های فراوان دارد که قسمت‌های خارجی بدنه از این مواد پوشیده می‌شود.

رنگ‌های دریایی

شرایط خاص محیط دریایی ایجاب می‌کند که حداقل هر سه سال یکبار بدنه کشتی‌ها رنگ‌زدایی بشوند بخصوص در مناطقی چون خلیج فارس به علت شوری آب دریا خوردگی رنگ‌ها از معضلات نگهداری سازه‌هایی چون سکوه‌های نفتی است؛ از این رو فناوری نانو رنگ‌های جدیدی را که در برابر خوردگی در آب‌های شور و تأثیرات محیطی دریا مقاوم است ارائه می‌کند که چندین سال بر بدنه کشتی‌ها دوام خواهد داشت.

جاذب‌های انرژی موج دریا و نور آفتاب

فناوری نانو نسل جدیدی را ارائه می‌کند که همانند سلول‌های فتوالکتریک انرژی

نانو به معنی یک میلیاردیوم است. برای درک این واژه بهتر است که بدانیم قطر موی سر انسان ۵۰ هزار نانو می‌باشد. در یک کلام دانش نانو عبارتست از مطالعه اصول بنیادین مولکول‌ها و ساختارهایی با حداقل ابعاد از یک نانو متر.

موج دریا و نور آفتاب را جذب می‌کند که مشابه منابع تأمین انرژی خواهد بود.

نانو فیلتراسیون

از جمله ویژگی‌های این فناوری است که به جذب ذرات بسیار ریز محیط می‌پردازد که خود در جذب مونوکسیدکربن کاربرد دارد. پوشش داخلی زیردریایی‌ها در زیر آب محیطی بسته و مناسب برای بکارگیری این فناوری است؛ بر این اساس که بلورهای اکسید تیتانیوم نیمه‌رسانا که اندازه‌شان فقط ۴۰ نانومتر است به وسیله نور ماوراء بنفش شارژ و برای حذف آلودگی‌ها استفاده می‌شوند.

تحول در پیل سوختی

پیل سوختی در شناورها به خصوص شناورهای زیرسطحی و زیردریایی‌ها کاربرد وسیعی دارد که می‌توان از نانولوله‌های کربنی به ذخیره‌سازی هیدروژن پرداخت. با این کار دیگر نیازی به دمای پایین، فشار بسیار بالا و تحمل بار سنگین نیست و این خود تحول عظیمی در پیل سوختی است.

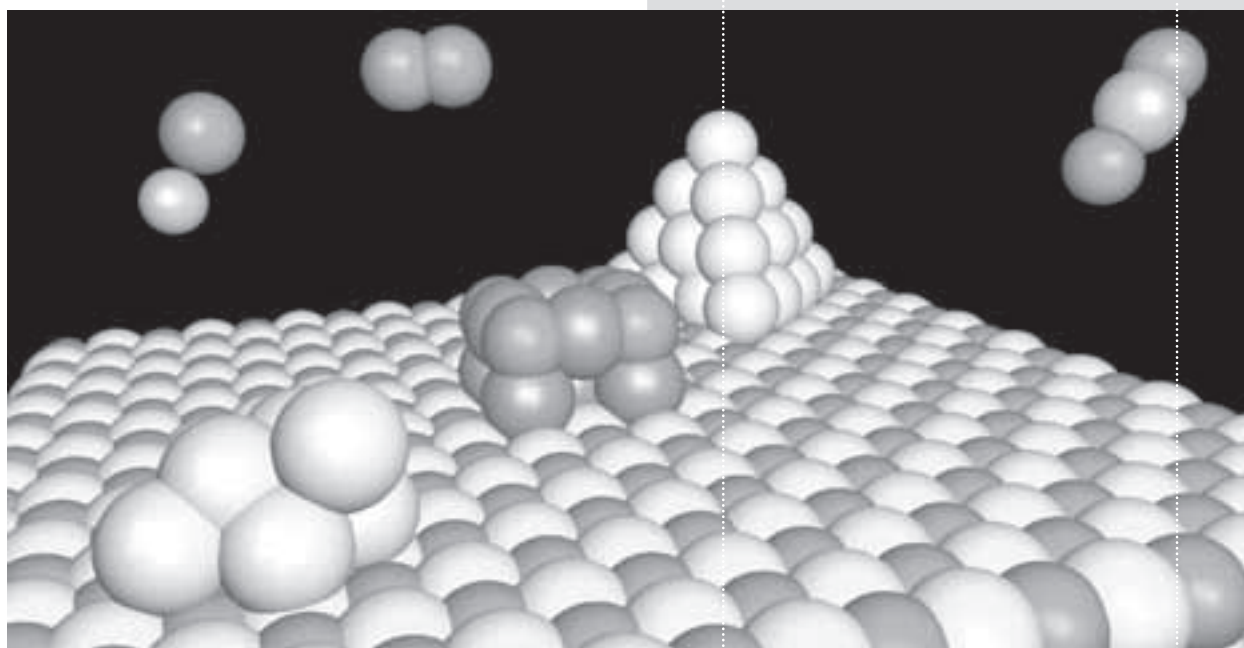
جایگاه صنایع دریایی و فناوری نانو در ایران

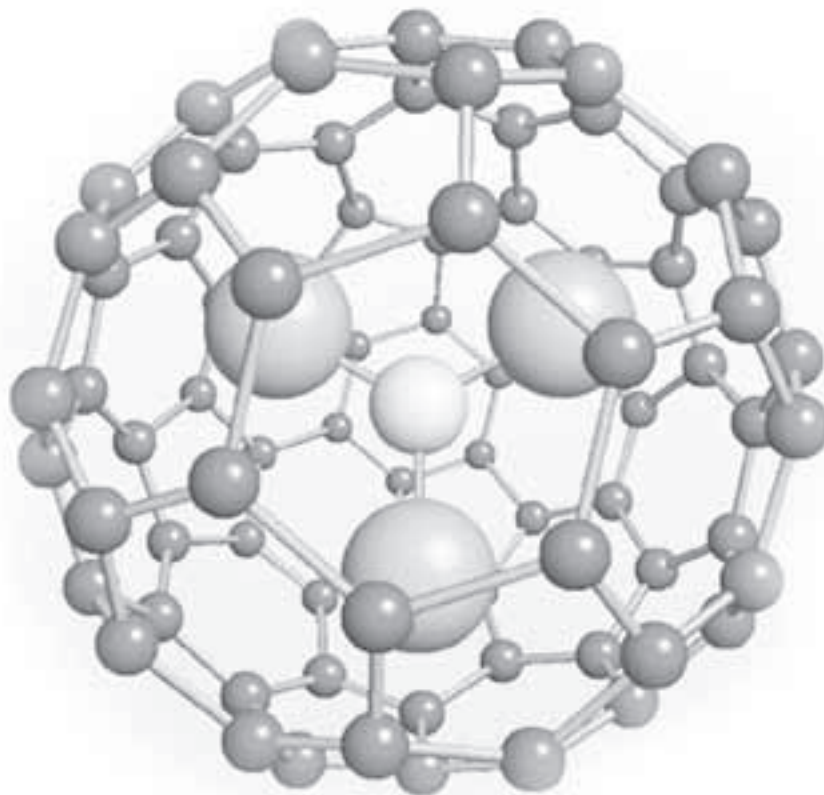
در ایران صنایع دریایی به معنای واقعی خود یعنی ساخت سکوها ثابت و متحرک دریایی، کشتی‌های اقیانوس‌پیما، غوطه‌ورشونده‌ها و زیردریایی‌ها و... حدود یک دهه از عمرشان می‌گذرد و صنعتی نوپا محسوب می‌شود. با توجه به اینکه فناوری نانو نیز قدمت چندانی ندارد از معدود فناوری‌هایی است که در همان بدو مطرح شدنش در دنیا در این کشور نیز مطرح شده است و توجه به اینکه تأثیرات شگرفی در صنایع داشته، در صنایع دریایی نیز در حال حرکت به سوی تحول است.

اینها گوشه‌هایی از فناوری نانو بود و آینده جهان صنعتی هر روز کاربردهای ارزنده‌تری از فناوری‌ها معرفی خواهد کرد که باید حرکات تکاملی آن را در جهان امروز زیر نظر گرفته، برای پیشبرد و پیشرفت آن در صنایع کشور حمایت‌های مادی و معنوی لازم را دریغ نکنیم؛ چه بسا ورود این فناوری به هر صنعتی تحولات شگرفی را نیز به همراه داشته باشد.

بسیار بجاست که صنایع دریایی در ایران که صنایع نوپا محسوب می‌شوند با یک فناوری نوپا چون نانوتکنولوژی آمیخته شود. لذا بهتر آن است که مدیران بخش‌های صنعتی کشور از جمله صنایع دریایی خود را با این صنعت بیگانه ندانند و شرایط گرایش این صنعت نوپا در کشور را به این فناوری جدید بوجود آورند. ورود این فناوری به هر صنعت می‌تواند تحولات شگرفی را باعث شود که این خود نویدی است برای

با توجه به حوزه وسیعی که صنایع دریایی از قبیل ساخت کشتی، زیردریایی‌ها و سکوها نفتی و... را در بر می‌گیرد فناوری نانو در این صنایع نقش بسیار ارزنده‌ای را می‌تواند عهده‌دار شود





**دگرگونی‌های صنعتی جهان امروز هم‌زمان با
رشد فناوری بر همه شئون زندگی انسان
عصر ما سایه افکنده است.**

رهایی از بسیاری از صنایعی که هنوز به فناوری و دانش سنتی پایبندند. در دنیای امروز که رقابت در بسیاری از زمینه‌های تولید بر بازار صنعتی و تولید مستولی شده تأثیر فناوری‌های جدید برای شکوفایی در آنها به عنوان یک نیاز به شکلی ملموس احساس می‌شود. بسیاری از صنایع ما که با دریا به گونه‌ای ارتباط دارند به دلیل گذشت زمان باید درهای خود را بر دنیای جدیدی از فناوری نوین بگشایند.

در فناوری مربوط به ساخت کشتی امروزه نوع بدنه و سوخت، دو پارامتر ویژه در رقابت محسوب می‌شوند که با توجه به کاربرد نانو تکنولوژی در این دو عامل می‌توان گفت صنعت ساخت کشتی دچار تحولی شگرف خواهد شد. بر همه نهادهای ذی‌ربط است که ضمن معرفی پیشرفت‌های روز دنیا در ارتباط با این فناوری با شناخت کامل از نیازهای هر صنعت خاص به فناوری نانو با یک تقسیم‌بندی منطقی در صنایع موجود نیازهای هر یک را به تفکیک بررسی و با شناسایی نیازهای بازار توسعه فناوری نانو را در کشور جهت‌دهی کند و پشتوانه مالی مناسبی برای حمایت از این صنعت در نظر گیرند زیرا بر این باوریم که عدم شناخت نیازها به معنای بی‌راهه رفتن این فناوری در کشور است.

در بحث ساخت و تجهیز کشتی در داخل، اعمال فناوری‌های نوین از جمله نانو راهکاری است ارزنده که به دلیل تحولات خاص خود در بازار رقابتی راهگشای برآورد نیازهایی است که در عرصه‌های آبی در آینده احساس خواهد شد. نوع بدنه در تغییر سرعت و وضعیت ظاهری شناورها تأثیری بسزا دارد که کارخانه‌های ساخت و تجهیز را به چرخش به سوی استفاده از نانو تکنولوژی وا داشته چرا که کاربرد نانو یکی از راه‌های پاسخ به این نیاز است. به این امید که این فناوری در عرصه‌های آبی جایگاه واقعی خود را بیابد.

مدل تعالی سازمانی در بخش دریایی (قسمت اول)

مراحل شناخت، طراحی و استقرار

علی امیرشعبانی

دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی دریا،
دانشگاه صنعتی شریف

ali_amir_shabani@yahoo.com



دارد؛ بهبود سازمان یک جریان مداوم مشکل‌گشایی است و انجام آن مستلزم همکاری اعضای سازمان و کارشناسان علوم رفتاری است. از دید بهبود سازمان حتی سازمان‌هایی که در حال حاضر در سطح رضایت‌بخش عمل می‌کنند، جایی برای بهبود و پیشرفت بیشتر دارند.

بهبود سازمان دانشی است که بر اساس علوم رفتاری کاربردی پی‌ریزی شده، به مجموع و کل سازمان نظر دارد، با همکاری و مشارکت مدیریت عالی سازمان به مورد اجرا گذاشته می‌شود، به توسعه و تغییر و بهسازی نظام‌ها و نظام‌های فرعی تأکید می‌ورزد، فعالیت‌هایش در اطراف اهداف و مأموریت‌های کوتاه‌مدت و میان‌مدت تمرکز دارد، و هدف نهایی آن افزایش سلامت و درجه کفایت و اثربخشی سازمانی است.

۲- چرخه بهبود سازمان

بهبود سازمان برای سازمان‌ها از طریق پنج مرحله فرایندی که در چرخه بهبود سازمان (شکل ۱) نشان داده شده است، ارزش مثبت و پایدار ایجاد می‌کند. نکته حائز اهمیت اینکه ویژگی کلیه برنامه‌های موفقیت‌آمیز بهبود سازمان، اجرای هر یک از این مراحل فرایندی است. برای آگاهی از نحوه اجرای برنامه‌های بهبود سازمان و همچنین کسب بینش و آگاهی از نحوه کاهش زمان چرخه، به طور اجمال هر یک از مراحل چرخه بهبود سازمان توضیح داده می‌شود.

- مرحله شناخت:

شناخت افراد، گروه‌ها و سازمان اولین مرحله از چرخه بهبود سازمان است. هدف از این شناخت، ایجاد توانایی در افراد در شناخت خود، گروه و سازمان است. نتایج نهایی این تجزیه و تحلیل عبارت است از:

- درک و شناخت سازمان (استراتژی، فرایندها، ساختار و...)
- شناخت چارچوب کسب و کار و محیط خارجی سازمان (بازارها و رقبا)؛
- شناخت فرصت‌های عمده بهبود سازمان (به عنوان مثال، بهبود فرایند فروش، کاهش هزینه‌های ثابت فعالیت‌های پشتیبانی و...)
- همچنین کل سازمان باید از انجام این تجزیه و تحلیل و نتایج مذکور آن آگاه شوند تا چارچوب و دلایل تغییر را به رسمیت بشناسند.

- مرحله طراحی:

مرحله بعدی در چرخه بهبود سازمان، طراحی یک سری برنامه‌های مناسب

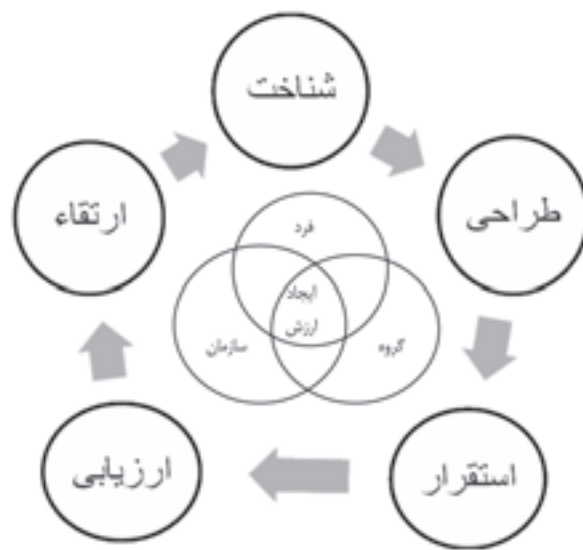
هدف از نوشته حاضر، ارائه روش بهبود رابطه بین بخش‌های ساخت شناور اعم از کارخانه‌ها و گروه‌های طراحی برای ساخت شناور و همچنین ارائه یک طرح بهبود سازمانی در بخش دریایی می‌باشد. این رابطه می‌تواند باعث بهبود مستمر در تمامی فرایندها و زیرساخت‌های سازمانی شده و از نتایج آن می‌توان به افزایش اثربخشی (میزان تحقق فعالیت‌های طرح‌ریزی شده و حصول نتایج مورد نظر)، کارایی (رابطه میان نتایج حاصله با منابع استفاده شده) و بهره‌وری سازمان اشاره کرد. قسمت‌های مختلف ساخت هر نوع شناوری، باید از انسجام و نظم قانونمندی برخوردار باشد تا در همه بخش‌های سازمانی، بهترین و بالاترین نرخ کارایی را در تمامی سطوح و اشکال، بطور مستمر به دست آورد. هر سازمانی با مدیریت و بهبود منابع خود می‌تواند با ارتباط صحیح بین بخش‌ها به این هدف دست یابد. حال، برای یافتن ارتباط مؤثر بین این بخش‌ها، باید به مدیریت بر پایه فرایندها، سیستم‌ها و واقعیات وابسته به هم، همچنین رهبری بلندنظرانه و ثبات مقصد (برنامه‌های توسعه) و نیز نتیجه‌گرایی (دستیابی به منافع کلیه ذینفعان) توجه صورت گیرد.

برای تعالی هر سازمانی باید ابعاد پر اهمیت کلی زیر در جهت رشد و توسعه مدنظر قرار گیرد که از ساختار مدیریتی EFQM^۱ برداشت شده است:

- ایجاد یک قالب و چارچوب به هم پیوسته از فعالیت‌ها و نتایج سازمان به منظور تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری؛
- حصول اطمینان از توجه به کلیه ابعاد و جنبه‌های مختلف سازمان به منظور ارزیابی و تعریف پروژه‌های بهبود؛
- ایجاد بینش مشترک میان افراد و مدیریت در زمینه محورهای اساسی ارزیابی و بهبود؛
- یکسان‌سازی فعالیت‌های ارزیابی و بهبود در بخش‌های مختلف به منظور ایجاد رقابت و معرفی بخش‌های متعالی؛
- ایجاد انگیزه رشد و تعالی در سازمان با تکیه بر مفاهیم خودارزیابی و خوداظهاری؛
- ایجاد انگیزه در سازمان در صورت کسب جوایز از سازمان‌های ارزیابی‌کننده.

۱- مفهوم بهبود سازمان

واژه بهبود سازمان بر نوعی تجدیدنظر اصولی در آموزش و پرورش توجه



شکل ۱ - چرخه بهبود سازمان

توسط مشاور بهبود سازمان با همکاری سازمان است. درواقع این برنامه‌ها فرصت‌های بهبود را بررسی می‌کند (یا حداقل راهنمایی‌هایی در رابطه با نحوه بررسی فرصت‌های بهبود ارائه می‌کند).

- مرحله استقرار:

مرحله استقرار در حقیقت مرحله اجرای برنامه‌های توافق شده بین سازمان و مشاور بهبود سازمان است. در اغلب موارد در این مرحله یک تیم تغییر متشکل از افراد سازمان و مشاور بهبود سازمان ایجاد می‌شود. این تیم ضمن تسهیل انتقال اندیشه مدیریت به سازمان از طریق مشاور، مهارت‌ها، دانش و توانایی‌های مشاور را نیز به کار می‌گیرد. پیشرفت استقرار برنامه‌های تغییر به طور مستمر از طریق تیم مشترک تغییر و تیم مدیریت سازمان مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. موفقیت‌ها مورد تحسین واقع می‌شود و خطاها به بحث و بررسی گذاشته شده و بلافاصله اصلاح می‌گردند.

- ارزیابی:

استقرار برنامه‌های تغییر به طور رسمی ارزیابی می‌شود و روش‌های بهینه انجام کار در سازمان تأیید و مستند می‌شوند. گروه‌های مختلفی در سازمان برای تعیین اینکه چه کاری به طور مطلوب انجام شده و چه درس‌هایی از فرایند تغییر کسب شده است، تشکیل می‌شود. یکی دیگر از جنبه‌های اصلی ارزیابی، تعیین میزان تأثیر اقتصادی (بازده سرمایه‌گذاری) است که مدیران سازمان‌ها در کوشش جهت تغییر، ایجاد کرده‌اند.

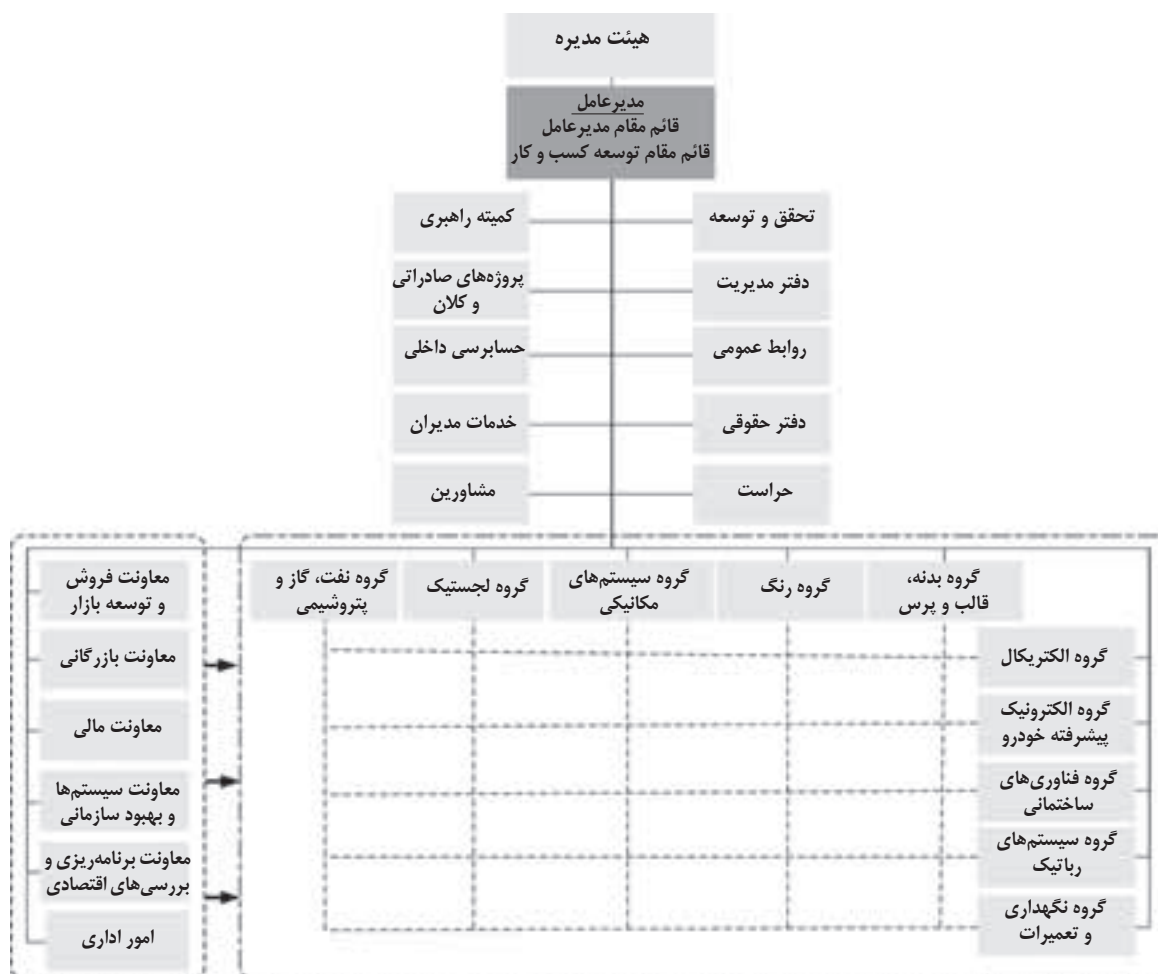
- مرحله ارتقاء:

ارزیابی نقادانه کوشش‌ها برای تغییر مبنایی برای بهبود مستمر سازمان و همچنین بهبود نحوه اجرای تغییر فراهم می‌کند. روش‌های بهینه تأیید شده می‌تواند در کل سازمان تسری یابد. درس‌های آموخته می‌توانند به اقدامات مدیریت تغییر تبدیل شده و از فرصت‌های جدید برای بهبود عملیات استفاده شود. برای ارائه یک مدل بهبود سازمانی نیاز به شناخت سازمان مورد نظر است که دانستن انواع ساختارهای سازمانی در شناخت ما از سازمان‌های مختلف نقش اساسی ایفاء می‌کند.

۳- روش بهبود ساختار

با توجه به مطالب گفته شده برای ارتقاء بهره‌وری سازمان نیاز به شناخت و ارتباط تمامی ساختارهای یک سازمان اعم از بخش طراحی، فرآیند تولید،

واژه بهبود سازمان بر نوعی تجدیدنظر اصولی در آموزش و پرورش توجه دارد؛ بهبود سازمان یک جریان مداوم مشکل‌گشایی است و انجام آن مستلزم همکاری اعضای سازمان و کارشناسان علوم رفتاری است.



شکل ۲ - نمودار سازمانی شرکت "تام ایران خودرو"

نیروی انسانی، امور مالی و ... می‌باشد. به عنوان نمونه، نمودار سازمانی شرکت "تام ایران خودرو" که در شکل ۲ - نشان داده برای آشنایی با مفهوم وجود ارتباط بین بخش‌های گوناگون در یک ساختار سازمانی از جمله برای یک سازمانی دریایی با توجه به دارا بودن گروه‌های مختلف آن می‌باشد.

این شرکت با هدف ارائه راهکارهای مهندسی و بدیع در راستای استفاده کار و تمرکز از علوم و فناوری‌های نوین و اتوماسیون پیشرفته ایجاد شد. در این ساختار همان طور که مشاهده می‌شود، مدیرعامل، زیر نظر هیئت مدیره کار کرده و معاونت‌ها هم زیر نظر مدیرعامل به فعالیت مشغول هستند. معاونت‌هایی نظیر تحقیق و توسعه، پروژه‌های صادراتی، پروژه‌های کلان، به صورت بخش‌های جزیره‌ای مشغول به کار هستند. از طرفی معاونت‌هایی نظیر معاونت فروش، معاونت بازرگانی، مالی، سیستم‌ها، برنامه‌ریزی و امور اداری با بخش‌های عملیاتی در ارتباط هستند. بخش‌های عملیاتی شامل گروه‌هایی هستند که ساختاری ماتریسی دارند و این باعث می‌شود که این بخش‌ها بتوانند به راحتی با هم ارتباط برقرار کنند و ارتباطات بین آنها روان شود. برای مثال بخش مالی، مسئولیت محاسبه حقوق تمام گروه‌های کاری را بر عهده دارد و همچنین گروه رباتیک با گروه رنگ در ارتباط هستند و ارتباطات مالی این دو بخش زیر نظر معاونت مالی انجام می‌شود و از طرفی تمام این گروه‌ها زیر نظر هیئت مدیره کار می‌کنند.

از طرفی با توجه به اینکه برای اموری مانند فروش یا برنامه‌ریزی باید اطلاع دقیقی از تمام بخش‌های تولیدی داشت، مثلاً برای برنامه‌ریزی باید همان گونه که در این ساختار انجام شده است

روشن‌های بهینه تأیید شده می‌تواند در کل سازمان تسری یابد. درس‌های آموخته می‌توانند به اقدامات مدیریت تغییر تبدیل شده و از فرصت‌های جدید برای بهبود عملیات استفاده شود.



نیازهای تمام گروه‌ها زیر نظر بخش برنامه‌ریزی باشند. حال این سؤال مطرح است که آیا همه گروه‌ها و کارخانه‌ها در بخش دریایی نیز به این صورت باید به هم مرتبط باشند؟ برای پاسخ به این سؤال، می‌خواهیم مدل سازمانی یک سازمان دریایی موفق به همراه تک‌بخش‌های آن را بررسی کنیم تا به درک بهتر ما در بخش‌های یک سازمان دریایی جامع کمک کند.

۴- نمونه ساختاری از یک شرکت دریایی موفق

معرفی شرکت:

در بازار جهانی کشتی‌سازی و صنایع دریایی مثل بازارهای اروپا و آمریکا که برترین اقتصاد جهانی را دارا هستند، شناورهای توسط کشتی‌سازی دوو، DSME²، ساخته می‌شود که از نظر کیفیت در جهان، شناخته شده‌اند.

شرکت DSME وابسته به صنایع سنگین دوو (DHI)³، در سال ۱۹۷۳ در جزیره Geoje واقع در جنوب شرقی کره جنوبی در زمینه صنایع کشتی‌سازی و فراساحل شروع به کار کرده است؛ که در حال حاضر در زمینه ساخت شناورهای مختلف تجاری، تفریحی، سکوها فراساحل، تجهیزات حفاری، واحدهای شناور استخراج و تولید نفت، زیر دریایی‌ها و ناوشکن‌ها به فعالیت خود ادامه می‌دهد. همه تولیدات این شرکت از قبیل سکوها و شناورها با فناوری پیشرفته کشتی‌سازی و بر اساس سیستم‌های پیشرفته فناوری اطلاعات، پشتیبانی می‌شوند.

این شرکت تقریباً ۱۵۰۰ طراح و محقق با تجربه کاری بالا و بیش از ۱۵ هزار کارگر ماهر را در اختیار خود دارد. این شرکت به طور کل ۳۱ هزار نفر را به استخدام خود داشته و دارای ظرفیت تولید به شرح ذیل می‌باشد:

بررسی ساختار این کمپانی:

شرکت DSME با داشتن همه ویژگی‌های لازم برای طراحی و ساخت شناورهای مختلف، نمونه مناسبی برای بحث در مورد ساختار یک سازمان دریایی می‌باشد و با توجه به ساختار سازمانی این شرکت می‌توان به بحث در مورد جزئیات ساختاری آن پرداخت.

شرکت DSME متشکل از چند عضو هیئت مدیره، می‌باشد که اعضای آنرا سهام‌داران بزرگ تشکیل می‌دهند. علاوه بر آن یک کمیته رسیدگی یا بازرسی دولتی کره وجود دارد که شرکت را از نظر مالی و کاری زیر ذره‌بین دارد. پس از آن بخش مدیریت، CEO، وجود دارد که هر چند سال با توجه به نظر هیئت مدیره تغییر می‌کند.

بخش‌های دیگر این شرکت که تحت نظر مستقیم مدیریت واحد، CEO قرار دارند؛ دارای بخش‌های وسیع کاری می‌باشند که در شماره بعدی به طور کامل توضیح داده خواهند شد.

منابع:

- 1- European Foundation for Quality Management
- 2- Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering
- 3- Daewoo Heavy Industries

جدول ۳- انواع محصولات شرکت DSME

۷۰ شناور در سال	شناورهای تجاری	ظرفیت تولید
۳۰ - ۴۰ واحد	فراساحل و تأسیسات onshore	
۱۰ شناور در سال	شناورهای خاص	
Tankers, LNG & LPG carriers, container ships, roll-on roll-off carriers, chemical carriers, product tankers, passenger ferries, and more	شناورهای تجاری	عمده محصولات
Fixed platforms, rigs, FPSO/FPU/FSOs for offshore oil and gas exploration & production	تأسیسات فراساحل	
Submarines, destroyers, battle ships, submarine rescue vessels, AUV, and other specialty vessels	شناورهای خاص	

۷ شگفتی کشور روسیه

هفت شگفتی در جهان وجود دارد که دارای شهرت جهانی هستند و همگان از آن اطلاع دارند. اما چندی پیش یک شبکه تلویزیونی روسی نظرسنجی جالبی را انجام داد و آن این بود که هفت شگفتی کشور روسیه را مشخص کنید. این نظرسنجی به تدریج به روزنامه‌ها، مجلات، پایگاه‌های رادیویی و دیگر شبکه‌های تلویزیونی نیز کشیده شد. ۶۲ میلیون شهروند روسیه به این ترتیب هفت شگفتی با جاذبه توریستی کشورشان را مشخص کردند که در جشن روز ملی روسیه اعلام شد. این هفت شگفتی کشور روسیه به انتخاب مردم روسیه عبارتند از:

دریاچه بایکال

این دریاچه، عمیق‌ترین دریاچه جهان می‌باشد، که در شرق سیبری واقع شده است، دارای زلال‌ترین آب دریاچه‌ای روی زمین است و ۱۵۰۰ متر عمق دارد.





دره آب‌افشان‌ها

صدها آب‌افشان که بخار و آب از آن خارج می‌شود در منطقه کامچاتکا قرار گرفته‌اند. این محل در آثار میراث جهانی یونسکو نیز به ثبت رسیده است.



اثر تاریخی مادر میهن

این مجسمه عظیم به یاد کشته‌شدگان جنگ جهانی دوم ساخته شده است. مجسمه مذکور با ۸۵ متر ارتفاع دو برابر مجسمه آزادی در آمریکا بوده و در کتاب رکوردهای گینس به عنوان بلندترین مجسمه تاریخی ثبت شده است، این زن نماد کشور روسیه است.



کاخ پترهوف

این کاخ توسط پتر اول در اوایل قرن ۱۷ میلادی در نزدیکی شهر سنت پترزبورگ ساخته شده است. این بنا بیشترین آمار جذب توریست در روسیه را دارد.



کلیسای جامع سنت باسیل

در مورد این اثر هیچ نظری نمی‌توان داد، عکس‌ها خود گویای انتخاب به عنوان شگفتی هستند.

ستون‌های جمهوری کومی

هیچ کس از تاریخ دقیق ساخت یا پیدایش این بناهای عجیب اطلاعی در دست ندارد. البته دانشمندان معتقدند تنها دست توانای خداوند می‌تواند چنین اثری را بر جای گذارد. بلندترین این صخره‌ها ۴۲ متر ارتفاع دارد و دانشمندان می‌گویند قدمت آنها به ۲۰۰ میلیون سال پیش باز می‌گردد.



کوه‌های البروس

این کوه‌ها بلندترین نقطه روسیه هستند، حتی برخی معتقدند بلندترین نقطه اروپا نیز کوه‌های البروس است.

توریست‌های زیادی هر ساله برای اسکی و اسنوبرد به این کوه‌ها می‌آیند. ارتفاع کوه البروس ۵۶۰۰ متر برآورد شده است.

منابع:

www.tourism-review.com
www.banki.ir

مقایسه سیستم مدیریت در ایران با سایر کشورهای جهان

ایران	دیگر کشورها
۱ برخی از افراد مادرزاد مدیر یا رئیس هستند. اولین شغلشان در بیست و چند سالگی ریاست است.	افراد از مشاغل پایین شروع می کنند و به تدریج ارتقاء می یابند.
۲ برای یک فرد دنبال مقام مناسب می گردند و در صورت لزوم یک مقام تازه ساخته می شود.	برای یک پست دنبال فرد مناسب می گردند.
۳ کارمند ساده سال ها کارمند ساده است و در این مدت چندین بار رئیس اش عوض می شود.	از کارمند ساده بودن به سرپرستی می رسند.
۴ کسی را که نخواهند از او استفاده کنند، مشاور می شود.	کسی که دانش و تجربه بالایی دارد و بخواهند از او استفاده بیشتر ببرند به سمت مشاور گماشته می شود.
۵ عشق به خدمت مانع استعفاء می شود.	بعضی اوقات استعفاء می دهند.
۶ صرف مدیر بودن فرد نشانه موفقیت است.	موفقیت مدیر بر اساس پیشرفت شاخص های اقتصادی و سهم از بازار مجموعه تحت مدیریتش سنجیده می شود.
۷ به صورت گروهی از یک اداره به اداره دیگر منتقل می شوند ولی در حین کار هیچ نوع هماهنگی ندارند.	مدیران کارشان را گروهی انجام می دهند اما مستقل از هم استخدام شده و برکنار می شوند.
۸ به فرد مورد نظر تلفن زده و انتخاب می کنند.	برای استخدام (مثلاً رئیس دانشگاه) مثل بقیه مشاغل در روزنامه آگهی می دهند، از بین درخواست های رسیده و مصاحبه سرانجام یکی را انتخاب می کنند.
۹ مدیران انسان های ساده زیستی هستند که درآمدشان به کسی ربطی ندارد.	همه می دانند درآمد قانونی مدیر (مثلاً رئیس دانشگاه) زیاد است.
۱۰ با لقب مدیران را صدا می زنند و رئیس را هیچ وقت صدا نمی زنند چون وقت ملاقات نمی دهد.	مدیر (مثلاً استاد و رئیس دانشگاه) را به اسم کوچک صدا می زنند.
۱۱ مورد اعتماد بودن کفایت می کند.	سابقه کار کافی برای تصدی یک مقام لازم است.
۱۲ یک رئیس ممکن است خبر برکناری اش را همان روز بشنود و یا با حضور نفر جدید در اتاق کار خود ببیند برکنار شده است.	پایان کار یک مدیر یا رئیس و شروع به کار نفر بعدی از ماه ها قبل مشخص می شود.

موفقیت دانشگاه صنعتی شریف؛ فرصت یا تهدید!

هاروارد را فراموش کنید!

Newsweek

The Star Students of Iran Forget Harvard—one of the world's best undergraduate colleges is in Iran

مجله آمریکایی نیوزویک تحت عنوان "دانشجویان ممتاز ایران" و با سوتیتر "هاروارد را فراموش کنید، یکی از بهترین دانشگاه‌های دوره لیسانس در ایران است" می‌نویسد: در سال ۲۰۰۳، مدیران رشته مهندسی برق در دانشگاه آمریکایی استانفورد تعجب کرده بودند چگونه گروهی از دانشجویان خارجی توانسته بودند در امتحان ورودی بسیار دشوار دوره دکتری این دانشگاه بالاترین نمره را کسب کنند که پیشتر هیچ گاه سابقه نداشته است. اینکه این افراد با هوش آمریکایی نبودند و چنین نمره‌هایی کسب کرده بودند تعجبی نداشت. دانشجویان آسیایی و مناطق دیگر در برنامه‌های آمریکایی ممتازند. به گفته مدیران استانفورد آنچه موجب شگفتی بود این بود که اکثر این دانشجویان از یک کشور و از یک دانشگاه آمده بودند، "دانشگاه صنعتی شریف ایران".

معروفیت دانشگاه شریف گویای آن است که دانشجویان ایرانی توانسته‌اند در سطحی جهانی شهرتی در مقام ستارگان برتر علمی، برای خود کسب کنند. این شهرت فقط توجه مدیران دانشگاه آمریکایی استانفورد را به خود جلب نکرده است. دانشگاه‌های کانادا و استرالیا نیز که محدودیت‌های ویزایی کمتری دارند از افزایش چشمگیر در شمار دانشجویان ایرانی خبر می‌دهند. شرکت‌های غربی فعال در فناوری هم که هیچ گاه عقب نمی‌مانند شروع به جذب آنان کرده‌اند. شرکت‌های کامپیوتری مستقر در Silicon Valley از Google گرفته تا Yahoo و نیز انستیتوهای تحقیقاتی در سراسر غرب صدها فارغ‌التحصیل ایرانی را در استخدام دارند. برندگان المپیادها بخصوص مورد توجه‌اند، و به گزارش رسانه‌های ایرانی قریب ۹۰ درصد آنان کشور را برای ادامه تحصیل و یا کار در خارج ترک می‌کنند. علی‌رغم تحریم‌های بین‌المللی ایران، دانشگاه شریف، و دانشگاه‌های مشابه آن، به پیشرفت ادامه می‌دهند. بخشی از این پیشرفت به گفته محمد منصوری، یکی از فارغ‌التحصیلان دانشگاه شریف و استاد کنونی در نیویورک، ناشی از تمایل والدین ایرانی به سوق دادن فرزندانشان به رشته‌های پزشکی و مهندسی در مقابل رشته‌های دیگر نظیر رشته حقوق است. دانشگاه شریف همچنین به کادر علمی برجسته خود می‌بالد. این دانشگاه در سال ۱۹۵۶ پایه‌گذاری شد، هدف از تأسیس آن ایجاد یک نهاد درجه یک علمی و فنی بود. خروج فارغ‌التحصیلان شریف برای دانشگاه‌ها و شرکت‌های خارجی فعال در فناوری یک مزیت است اما برای ایران به علت از دست دادن منابع انسانی متخصص خود می‌تواند یک تهدید محسوب شود.

معروفیت دانشگاه صنعتی شریف ایران
گویای آن است که دانشجویان ایرانی
توانسته‌اند در سطح جهانی شهرتی در
مقام ستارگان برتر علمی، برای خود کسب
کنند.

نقش فورواردر در حمل و نقل بین‌المللی



با همکاری: محمود رستم افشار، محمد نبی جوانمردی، قاسم حسینی، سعید حضایی، غلامحسین امیری، دکتر شهباز شهبازی، حمید ظهیری، ملک رضا ملک‌پور

ناشر: کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی

پیشرفت تجارت بین‌المللی باعث ایجاد و توسعه چشمگیر حمل ترکیبی شده است. این نوع حمل و نقل که مستلزم استفاده از وسایل مختلف است، سبب شده است که تشکیلاتی جدا از حمل‌کنندگان پدید آید که کالا را از مبدأ تحویل گرفته و در مقصد تحویل دهد.

واژه فورواردر (Forwarder) از مصدر Forward و دارای معانی متعددی می‌باشد ولی در صنعت حمل و نقل مفهوم خاصی به خود گرفته است و به شخص و فعالیتی خاص گفته می‌شود که در همان حال طیف وسیعی را در بر می‌گیرد و شاید به علت این گستردگی، تعریف مشخصی از آن ارائه نشده است. در مقررات UNCTAD / ICC برای اسناد حمل ترکیبی کالا، فورواردر شخصی است که حمل را طراحی کرده و از طرف خود یا از طرف شخص دیگری قرارداد حمل را با قبول مسئولیت به انجام می‌رساند. فورواردر برنامه را صادر کرده و مسئولیت حمل را از مبدأ تا مقصد به عهده می‌گیرد.

کتاب نقش فورواردر در حمل و نقل بین‌المللی در ۶ فصل به بررسی: تعریف فورواردر و جایگاه آن در حمل و نقل، ساختار بخش حمل و نقل، متصدیان حمل و نقل، مؤسسه‌های مرتبط با حمل و نقل، تاریخچه فورواردر، فورواردر و تجارت بین‌المللی، قراردادهای تجاری، اصطلاحهای تجاری، اسناد تجاری حمل و نقل، خدمات، مسئولیت‌ها و تعهدهای فورواردر و محدودیت مسئولیت‌های آن، معرفی شرایط فورواردرهای متخصص و چگونگی شیوه انتخاب فورواردر می‌پردازد.

همچنین معرفی سازمان فیاتا و اسناد بین‌المللی استاندارد، قرارداد نمونه، مقررات نمونه فیاتا در رابطه با فعالیت فورواردری و مجموعه ضوابط حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی از جمله وظایف، مسئولیت‌ها و حقوق ناظر بر فعالیت فورواردری و فعالیتی‌های جاده‌ای کالا از دیگر سرفصل‌های پرداخته شده در کتاب حاضر است.



دوره‌های آموزشی مؤسسه رده‌بندی آسیا

ردیف	کد دوره	عنوان دوره
موضوع: سازمان بین‌المللی دریانوردی، کنوانسیون‌ها و آیین‌نامه‌ها		
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 تاز (ITC 69) و نحوه محاسبه ظرفیت 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 صدمه دیده (Damage Stability)
موضوع: رده‌بندی و بازرسی شناورها و سکوها و فراساحلی		
۱۲	ACS-TC-012	آشنایی با مؤسسات رده‌بندی و نقش آنها در فرایند طراحی و ساخت شناورها
۱۳	ACS-TC-013	نحوه بازرسی بدنه و اجزاء سازه‌ای شناورهای دریایی (Hull & Structural Surveys)
۱۴	ACS-TC-014	نحوه بازرسی ماشین‌آلات کشتی‌ها (Machinery Survey)
۱۵	ACS-TC-015	نحوه بازرسی تجهیزات ایمنی و اطفاء حریق (Safety Survey)
۱۶	ACS-TC-016	آشنایی با نحوه محاسبه و طراحی نقشه‌های ایمنی و کنترل آتش (Safety & Fire Control Plan)
۱۷	ACS-TC-017	مدیریت ریسک و ارزیابی آن (FSA) در شناورها و سکوها و فراساحلی
۱۸	ACS-TC-018	کاربرد مواد کامپوزیت در صنایع دریایی و اصول طراحی شناورهای کامپوزیتی
۱۹	ACS-TC-019	آشنایی با عیوب سازه‌ای و نحوه بازرسی شناورهای فایبر گلاس
۲۰	ACS-TC-020	بازرسی رنگ و پوشش‌های محافظ در تعمیرات شناورها
۲۱	ACS-TC-021	آشنایی با فرایند مدیریت بهداشت، ایمنی و محیط زیست (HSE) در صنایع دریایی
۲۲	ACS-TC-022	آشنایی با مدیریت فنی کشتی
موضوع: حمل و نقل		
۲۳	ACS-TC-023	آشنایی با نحوه انجام بازرسی کالا
۲۴	ACS-TC-024	آشنایی با اینکوترمز ۲۰۱۰ (INCOTERMS 2010)
۲۵	ACS-TC-025	آشنایی با مقررات روتردام (Rotterdam Rules)
موضوع: کشتی‌سازی و صنایع دریایی		
۲۶	ACS-TC-026	آشنایی با ساختمان کشتی و نیز سیستم‌های اصلی و فرعی کشتی
۲۷	ACS-TC-027	آشنایی با قوانین، دستورالعمل‌ها و استانداردهای بین‌المللی طراحی و ساخت بدنه، خرید، حمل، نگهداری، نصب و راه‌اندازی ماشین‌آلات و تجهیزات کشتی
۲۸	ACS-TC-028	آشنایی با قراردادهای ساخت کشتی و نیز شناخت نقش و وظایف هر یک از طرفین قرارداد در زمان ساخت کشتی
۲۹	ACS-TC-029	آشنایی با فرایند ساخت کشتی و نیز روش‌های جدید ساخت کشتی
۳۰	ACS-TC-030	آشنایی با قسمت‌های مختلف کارخانجات کشتی‌سازی و نیز شناخت وظایف هر یک از این بخش‌ها
۳۱	ACS-TC-031	آشنایی با اصول و قوانین مهندسی خرید مواد، تجهیزات و ماشین‌آلات کشتی
۳۲	ACS-TC-032	آشنایی با صنعت فراساحلی و انواع سکوها و فراساحلی



قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

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

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

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

خواهشمند است مقالات خود را به همراه مشخصات کامل نویسنده (نویسندگان) بر روی CD و به صورت فایل Word 2003 به آدرس مؤسسه و یا به صورت فایل الکترونیکی به آدرس update@asiaclass.org ارسال فرمایید.

پیشاپیش از بذل توجه کلیه محققان و پژوهشگران دریایی کمال تشکر را داریم.

باسپاس

سردبیر فصلنامه "به هنگام"

فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی به هنگام

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 "به هنگام"

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

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

حضور رده‌بندی آسیا در نمایشگاه دوازدهمین همایش صنایع دریایی



دوازدهمین همایش صنایع دریایی در تاریخ ۲۷ تا ۲۹ مهرماه گذشته در مجتمع فرهنگی- هنری صدا و سیما در زیباکنار گیلان برگزار شد. این همایش که اولین همایش بررسی و پیشگیری از سوانح دریایی نیز بود، همچون گذشته به دست انجمن مهندسی دریایی ایران و با همکاری ارگان‌های دریایی و بعضاً غیردریایی کشور برگزار شد. همایش دوازدهم که دوازده محور از جمله صنایع کشتی‌سازی، اقتصاد و دریا، مواد و تجهیزات، صنایع فراساحل، حمل و نقل دریایی، فیزیک دریا و اقیانوس‌شناسی، مدیریت و برنامه‌ریزی، صنایع دریایی و امور دفاعی، ایمنی و محیط زیست دریایی، قوانین، استانداردها و کنوانسیون‌های بین‌المللی، گردشگری و توریسم دریایی و سوانح و حوادث دریایی نیز داشته پس از دو روز و به سیاق سال‌های قبل با صدور قطعنامه‌ای که این بار در ۱۳ بند تدوین شده بود، به کار خود پایان داد. قطعنامه‌ای که بند سیزدهم آن- که خود شامل پنج زیر بند بوده- به موضوع بررسی و پیشگیری از سوانح دریایی اختصاص داشت. موضوعی که برگزارکنندگان برای آن میزگردی تخصصی نیز در روز پایانی همایش ترتیب داده بودند. نمایشگاه صنایع دریایی که شاید از مهم‌ترین و ثابت‌ترین همراهان همایش‌های سالانه دریایی است، این بار هم تنها میهمان و میزبان توأمان در زیباکنار بود. نمایشگاهی که اگر باران روز قبل از آغاز همایش را در همه اوقات برگزاری به خود می‌دید شاید چندان دوام نمی‌آورد، زیرا در همان صبح اول تحویل غرفه‌ها به شرکت‌کنندگان به علت بارش مداوم شب قبل، برخی از غرفه‌ها پر از آب شده بودند. مؤسسه رده‌بندی آسیا امسال با تیمی از مدیران و کارشناسان خود و بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده حضوری پررنگ‌تر و فعال‌تر از همیشه در همایش و بالاخص این نمایشگاه داشت. حضوری که با استقبال گروه‌های مختلف بازدیدکنندگان قرار گرفت. تا آنجا که در همان صبح روز اول در غرفه خود برای مدت قابل توجهی میزبان امیر دریادار دکتر سیاری- فرمانده نیروی دریایی ارتش و هیئت همراه بود. ایشان با حضور در غرفه آسیا و در دیدار با ناخدا بایندر رئیس سابق و مشاور فعلی هیئت مدیره آسیا- به گفت و شنود و بحث در مورد موضوعات مختلف پرداختند که از مهم‌ترین آنها می‌توان به فعالیت‌های مؤسسه در سال‌های اخیر و گرامیداشت یاد مرحوم دریابان بایندر- فرمانده شهید نیروی دریایی ایران که در حمله ناجوانمردانه انگلیس در شهریور ۱۳۲۰ در دفاع از وطن جان باخته و یکی از ناوهای نیروی دریایی نیز به نامشان است- اشاره کرد. در ادامه سردار سرتیپ وحیدی وزیر دفاع نیز برای مدت کوتاهی از غرفه آسیا بازدید کردند و در جهت آشنایی بیشتر با فعالیت‌های مؤسسه تبادل نظر کردند. این روند در روز دوم همایش نیز با حضور تیم آسیا در میزگرد تخصصی بررسی و پیشگیری از سوانح دریایی ادامه یافته و تکمیل شد. در حالی که بعضی از اعضا پانل میزگرد وظایف بی‌شماری را برای مؤسسات رده‌بندی مطرح کردند، اشاره‌ای به وظایف سازنده، خریدار و موضوع سیستم کیفیت سازندگان کشتی‌ها نشد. در همین مورد نماینده رده‌بندی آسیا حاضر در پانل مطالب زیر را ارائه کرد که در شکل‌گیری بند پایانی قطعنامه، که در بالا بدان اشاره رفت، بی‌تأثیر نبود: ۱- وظایف مؤسسات رده‌بندی در سطح جهانی معلوم و مشخص است، آنچه که هنوز معلوم نیست و فاقد قانونی مدون است وظایف و مسئولیت‌های سازندگان بدنه و سازه، ماشین‌آلات، تجهیزات ناوبری و تجهیزات ایمنی است. ۲- در مورد کشتی‌های کامپوزیت از آنجا که نحوه نگهداری موادی که پس از ترکیب، بدنه این گونه کشتی‌ها را تشکیل می‌دهند، در شرایط آب و هوایی جنوبی کشور و حتی سواحل دریای خزر مناسب نیست و کنترل دقیق و اطمینان‌بخشی هم بر روند کار سازندگان اعمال

نمی‌شود، ساخت این کشتی‌ها در اغلب این کارگاه‌ها قابل اطمینان نیست و مؤسسه رده‌بندی باید در کارخانه سازنده خیمه بزند تا از نحوه کاربرد صحیح مواد و کفایت و کیفیت کار اطمینان یابد. در نتیجه ریسک این گونه شناورها زیاد است و این حق مردم سواحل و جزایر است که با کمبود هواپیما، بخواهند از طریق دریا به مقصد خود بروند و با وجود چنین شناورهای کوچک بخصوص از نوع کامپوزیت که فاقد ایمنی کافی هستند، در شرایط فعلی جان و مال آنها دچار مخاطره است؛ بنابراین پیشنهاد این بود یک کمیته یا کمیته فرعی دائم برای مسائل مسافربری دریایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شود و با تشکیل جلسات ادواری مثلاً سالی چهار جلسه و تأسی به شیوه کارگروه مکاتبه‌ای از طریق پست الکترونیکی مشکلات بررسی و راه‌حل‌هایی نهایی ارائه شود.



اخبار رده‌بندی آسیا

گسترش فعالیت رده‌بندی آسیا به کشتی‌های اقیانوس‌پیما با تناژ نامحدود

نام شناور	نوع شناور	تناژ ناخالص (GT)
راگا	Chemical Tanker	۲۲۵۸۰
رایکا	Chemical Tanker	۲۲۵۸۰
ایران دلیر (پرند)	General Cargo Ship	۴۹۵۴
سپاس	General Cargo Ship	۴۱۱۰
سپانو	General Cargo Ship	۴۹۵۳
بوسکو گیلان	General Cargo Ship	۴۹۵۳
سمن	General Cargo Ship	۴۹۵۵
سورن	General Cargo Ship	۳۱۸۵
ایران بهشتی	Oil Tanker	۲۱۹۹۹

در اجرای تفاهم‌نامه سه‌جانبه منعقد شده بین سازمان بنادر و دریانوردی، رده‌بندی آسیا (ACS) و رده‌بندی روسیه (RS) در راستای تشریک مساعی دو مؤسسه رده‌بندی ایرانی و روسی برای صدور گواهی‌نامه‌های رده‌بندی و قانونی مشترک (Dual Class) برای شناورهای اقیانوس‌پیما بدون هیچ محدودیت تناژ، تاکنون ۹ شناور با مجموع تناژ ناخالص ۹۴ هزار و ۲۶۹ GT به رده‌بندی مشترک ACS، RS درآمده و یا در شرف رده‌بندی می‌باشند. این شناورها عبارتند از:

Name of ship: "BOSCO GILAN"
Built Date/Place: 1999/Nizhniy Novgorod, Russia
Dual Class: ACS/RS
Class Notation: 100 A1 / KM f *
Main Dimensions (L*B*D*T): 133.95*16.40*6.70*4.65 m
GT: 4953
NT: 1645
Deadweight: 6239 tonnes

افزایش پوشش بیمه مسئولیت حرفه‌ای مؤسسه رده‌بندی آسیا

تفاهم‌نامه همکاری مشترک با مؤسسه رده‌بندی روسیه (RS) برای رده‌بندی مشترک کشتی‌های اقیانوس‌پیما با ظرفیت نامحدود امضاء کرده که تاکنون ۹ شناور اقیانوس‌پیما با مجموع تناژ ناخالص ۹۴/۲۶۹ تحت رده‌بندی مشترک ACS و RS درآمده و یا در شرف رده‌بندی می‌باشند.

از ابتدای مهرماه ۱۳۸۹، پوشش بیمه مسئولیت رده‌بندی آسیا به ۵/۵ میلیون یورو در سال افزایش یافت. به این ترتیب، پوشش بیمه‌ای رده‌بندی آسیا عیناً مشابه بیمه مسئولیت امضاء انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (IACS) گردید. لازم به ذکر است که مؤسسه رده‌بندی آسیا با مجوز سازمان بنادر و دریانوردی

اخبار و رویدادها

دستورالعمل اداره کل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی ابلاغ شد؛ چگونگی اعمال رویه در خصوص کالا و کانتینرها با ماندگاری زیاد

به منظور رفع مشکل رسوب و نحوه برخورد با ماندگاری کالا و کانتینر در بندر شهید رجایی و با عنایت به اینکه عدم تسریع در تعیین تکلیف نحوه برخورد با ماندگاری کالا و تراکم بیش از حد این دسته از کالاها در اماکن بندری موجب شده از یک سو بنادر با کمبود ظرفیت و فضای عملیاتی و به تبع آن کاهش راندمان روبرو شوند و از سوی دیگر اعتراض شدید خطوط لایرنی و صاحبان کانتینرها را به دلیل عدم تخلیه و برگشت به موقع کانتینرهای خالی به همراه داشته است، انجام فرایند ذیل از سوی اداره کل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی به اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اعلام شده است:

۱- بهره‌بردار ترمینال مکلف است در پایان هر هفته، مدیریت منطقه را با تسلیم گزارشی در مورد مقدار و نوع کلیه کالاهایی که مدت توقف مجاز آن سپری شده به همراه یک نسخه از قبض انبار کالای مربوط مطلع کند. بدیهی است حسب بند ۳ ضوابط مندرج در ظهر قبض انبار، مهلت اولیه توقف مجاز کالاهای وارده از تاریخ تحویل به منطقه ویژه اقتصادی بندری به مدت ۳ ماه تعیین شده است و در خصوص کالاها یا تجهیزاتی که به منظور تکمیل، پردازش، تولید و... به منطقه وارد می‌شده و همچنین کالاهای فاسدشدنی و کالاهایی که ایجاد خطر یا هزینه اضافی می‌کند، مدت توقف و تعیین مصادیق آن بر حسب مورد به تشخیص مدیریت منطقه خواهد بود. تمدید مدت توقف حسب درخواست صاحب کالا/ ذی‌نفع و موافقت مدیریت منطقه بر اساس شرایط و امکانات بندر، هزینه‌های متعلقه، ارزش واقعی و نوع کالا و همچنین رویه‌های ورود و خروج کالا و تأییدیه متصدی حمل (فقط درخصوص کالاهای کانتینری) امکان‌پذیر می‌باشد و می‌تواند حسب تشخیص مدیریت منطقه به دفعات، این تمدید صورت پذیرد.

۲- تهیه و تنظیم لیست کلیه کانتینرها و کالاهایی که مهلت توقف آن در بندر به تشخیص مدیریت منطقه به اتمام رسیده است حسب گزارش واصله از بهره‌بردار ترمینال (این لیست حاوی مشخصات نوع و تعداد و تناژ کالا، کانتینر، شماره کانتینر، شماره و تاریخ بارنامه اداری (ثبت نوبت)، شماره بارنامه دریایی، شماره قبض انبار، تاریخ تخلیه در اماکن منطقه، محل نگهداری، نام کشتیرانی مربوطه و نام ذی‌نفع نهایی کالا که در اسناد تحویلی به منطقه و یا ظهر قبض انبار مندرج می‌باشد).

۳- درج یک نوبت آگهی به انضمام لیست مذکور در روزنامه کثیرالانتشار و سایت بندر با موضوع "اخطار به صاحبان کالا یا اشخاص حقیقی و حقوقی ذی‌نفع در کانتینرها و کالای موجود در محوطه‌ها و انبارهای منطقه ویژه بندر شهیدرجایی" (در متن اخطار به این مطلب عنوان شود: "چنانچه ظرف مدت یک‌ماه از تاریخ انتشار آگهی، ذی‌نفع نهایی در جهت ترخیص و خروج کانتینرها و کالای خود از بندر اقدام و یا تعیین تکلیف نهایی نکنند، منطقه راساً نسبت به تعیین تکلیف و فروش از طریق مراجع ذی‌صلاح (دادگستری) اقدام خواهد نمود.")

۴- پس از گذشت یک ماه از انتشار آگهی، چنانچه ذی‌نفع، کانتینر و کالای خود را از بندر خارج نکرده و یا تعیین تکلیف نهایی نکند، منطقه طی نامه به انضمام لیست این کالاها به عنوان اقلام مهلت گذشته به دادگستری محل، از مقام قضایی درخواست تعیین تکلیف و چگونگی برخورد مقتضی با این دسته از کالاها و وصول مطالبات خود را می‌کند.

۵- پس از صدور احکام قضایی مبنی بر فروش و تحویل کالا از طریق ستاد اجرایی فرمان امام (ره) و یا هر سازمان و نهاد دیگر و ابلاغ مراتب اجرای حکم و تحویل کالا و کانتینر از سوی دادگستری به مدیریت منطقه ویژه بندر شهیدرجایی، این حکم لازم‌الاجرا می‌باشد و منطقه نسبت به تحویل کالاهای مذکور و صدور بلیت خروجی به استناد احکام صادره و پس از انجام توافق با مجری حکم، مبنی بر چگونگی بازپرداخت و وصول هزینه‌ها مترتب بر کالا و یا اخذ تضمین‌های لازم (حسب توافق فیما بین) اقدام می‌کند. بدیهی است مکانیزم نحوه محاسبه و چگونگی وصول هزینه‌های بندری مربوطه، مراحل اجرایی تحویل و تحول کالا، برگشت کانتینرهای خالی و سایر مراحل انجام باید بر اساس توافقات به عمل آمده فیما بین منطقه و تحویل گیرنده کالا (ستاد اجرایی و یا هر نهاد معرفی شده دیگر) انجام پذیرد. در هر صورت صورت‌حساب هزینه‌های مربوطه باید حداکثر بلافاصله پس از فروش کالای موصوف پرداخت شود.

۶- در خصوص برخورد با کالاها و کانتینرهای موضوع ماده ۳۱ قانون امور گمرکی و مانده از پروانه گمرکی (موضوع ماده ۳۸۹ آیین‌نامه اجرایی ق.ا.گ) همان گونه که قبلاً نیز این موضوع به کلیه مناطق بندری اعلام شده است، به آگاهی می‌رساند کلیه کالاهایی که به منظور انجام تشریفات گمرکی توسط صاحبان آن به گمرک اظهار می‌شوند از شمول ضوابط و قوانین و مقررات مناطق آزاد و ویژه اقتصادی خارج و مشمول قوانین و مقررات گمرکی می‌شوند به طوری که این کالاها پس از اظهار و ثبت کوتاژ و یا صدور پروانه سبز گمرکی تحت کنترل گمرک بوده و تابع قوانین امور گمرکی و مقررات صادرات و واردات کشور می‌باشند. از این رو در مورد موضوع‌های مورد اشاره که پس از اظهار و ثبت کوتاژ حادث می‌شود، اجرای فرایند مطابق مواد قانون امور گمرکی و آیین‌نامه اجرایی مربوطه لازم و ضروری است ولی در خصوص سایر کالاهایی که مدت ماندگاری آنها از حد مجاز منطقه تجاوز کرده، مشمول این فرایند تدوین شده می‌باشند.

۷- در رابطه با کالاهای اضافه تخلیه پس از گذشت سه ماه از تاریخ تخلیه در منطقه (مدت توقف مجاز) نیز همانند سایر کالاهای مهلت گذشته و بر اساس رویه مطروحه فوق اقدام شود.



پیش‌نویس لایحه قانون جامع دریایی کشور به زودی آماده می‌شود

رئیس اداره دعاوی و مدیریت حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: پیش‌نویس لایحه قانون جامع دریایی کشور به زودی تدوین و جهت ارزیابی به مدیریت حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی ارائه می‌شود.

به گزارش تین نیوز، سید مهدی فرومند با بیان اینکه بازنگری لایحه قانون دریایی کشور هم‌اکنون توسط کارشناسان مؤسسه حقوق تطبیقی دانشگاه تهران در حال انجام است، گفت: در ۲۴ مهرماه سال ۸۷ سازمان بنادر و دریانوردی قراردادی را با مؤسسه حقوق تطبیقی دانشکده حقوق دانشگاه تهران با موضوع اصلاح قانون دریایی ایران منعقد کرد که طی این قرارداد مؤسسه مذکور موظف شد تا سرفصل‌های باقی‌مانده قانون دریایی کشور با استفاده از کارشناسان و اساتید متخصص دریایی مورد بازنگری و اصلاح قرار گیرد.

وی افزود: این مؤسسه طبق قرارداد تدوین پیش‌نویس لایحه قانونی جامع دریایی کشور، متعهد است پیش‌نویس لایحه قانون جامع دریایی کشور را تا پایان آذرماه امسال به مدیریت حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی ارائه دهد.

فرومند گفت: مؤسسه حقوق تطبیقی دانشکده حقوق اصلاح قانون دریایی را در قالب ۹ گروه که متشکل از اساتید و کارشناسان متخصص است انجام می‌دهد.

فرومند تأکید کرد: کارشناسانی از بخش حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده برای هماهنگی‌های لازم به این مؤسسه معرفی شده‌اند.

رئیس اداره دعاوی و مدیریت حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: کمیته‌ای متشکل از کارشناسان ادارات این سازمان به عنوان دستگاه نظارت در سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شده تا پیش‌نویس لایحه قانونی جامع دریایی را مورد ارزیابی قرار دهد.

وی افزود: دو فصل از قانون دریایی که شامل مقررات ثبت کشتی‌ها و مقررات مربوط به وظایف، مسئولیت و اختیارات فرمانده کشتی است قبلاً تدوین شده و مراحل استصوابی آن در حال انجام است.

فرومند با بیان اینکه فصل اول قانون دریایی که مربوط به مقررات ثبت کشتی‌هاست در معاونت حقوقی ریاست جمهوری مورد ارزیابی قرار گرفته است گفت: معاونت حقوقی ریاست جمهوری پیشنهادات خود را طی نامه‌ای به سازمان بنادر و دریانوردی برای بررسی و اعمال در متن لایحه ارائه داده است.

وی در ادامه گفت: همچنین فصل ششم آن که به مقررات مربوط به وظایف، مسئولیت و اختیارات فرمانده کشتی اختصاص دارد در کمیسیون دولت در حال بررسی است.

رئیس اداره دعاوی و مدیریت حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی همچنین به تدوین پیش‌نویس لایحه اشاره کرد و گفت: بیمه دریایی کشور در دوره مدیران قبلی مدیریت حقوقی تدوین شد. در اواخر سال ۸۲ مدیریت حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی قرارداد تدوین پیش‌نویس لایحه بیمه دریایی را با دکتر محمد هوشنگ منعقد کرد.

فرومند ادامه داد: پس از ارائه پیش‌نویس مواد به مدیریت حقوقی، طی جلساتی که تا سال ۸۶ ادامه داشت، متن تهیه شده مورد بحث کارشناسی قرار گرفت و پس از اخذ نظر سایر سازمان‌ها جهت طی مراحل استصوابی ارسال شد.

وی ادامه داد: در اول تیرماه سال ۸۸ معاونت حقوقی ریاست جمهوری تصمیم گرفت تا لایحه بیمه دریایی با مشارکت سازمان بنادر و دریانوردی و بیمه مرکزی ایران مجدداً مورد بازنگری قرار گیرد و سپس جهت طی مراحل استصوابی ارسال شود.

رتبه ۷۸ برای ایران در عملکرد زیست محیطی

بر اساس گزارش شاخص عملکردی محیط‌زیست (EPI (Environmental Performance Index)، ایران از میان ۱۶۳ کشور جهان با کسب نمره ۶۰ در مقام ۷۸ جهان قرار گرفته و این در حالی است که در سال ۲۰۰۸ میلادی با نمره ۷۶/۹ در رتبه ۶۷ جهان قرار داشته است.

به گزارش ایسنا، EPI ۲۰۱۰ در ۲۵ شاخص اجرایی و ۱۰ خط‌مشی، در دو موضوع سلامت محیط زیست و احیای اکوسیستم تقسیم‌بندی شده است. این شاخص‌ها، معیاری برای رسیدن کشورها به شاخص‌های جهانی و سیاست‌گذاری در این خصوص است.

ایران در EPI ۲۰۱۰ از میان ۱۶۳ کشور جهان با نمره ۶۰ در رده ۷۸ قرار گرفته است که در این تقسیم‌بندی ایسلند با امتیاز ۹۳/۵، سوئیس ۸۹/۱، کاستاریکا ۸۶/۴ و سوئد ۸۶ به ترتیب در مقام‌های اول تا چهارم قرار دارند. در این رده‌بندی کشور ترکیه بالاتر از ایران و قرقیزستان پایین‌تر از ایران قرار گرفته‌اند.

همچنین کمترین امتیاز در این شاخص به ترتیب متعلق به سیرالئون با ۳۲/۱، جمهوری آفریقای مرکزی با ۳۳/۳، موریتانی ۳۳/۷ و آنگولا ۳۶/۳ بوده است. بر اساس این شاخص، رتبه ایران در میان کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا پس از الجزایر، مراکش، سوریه، فلسطین، مصر و تونس در مقام هفتم قرار گرفته است که پس از آن نام لبنان، اردن، عربستان و کویت در این منطقه به چشم می‌خورد.

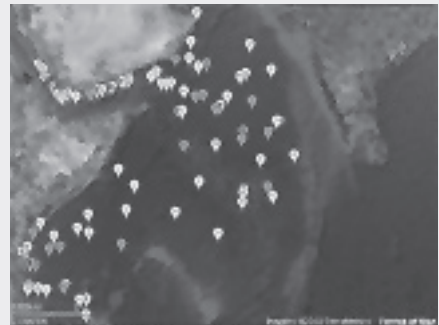
در حالی ایران در شاخص EPI امتیاز ۶۰ را دریافت کرده است که میانگین این امتیاز در میان کشورهای که از نظر درآمد با ایران همگروه هستند ۶۳/۲ و در میان کشورهای که از لحاظ جغرافیایی با ایران هم گروه‌اند، ۵۴/۱ گزارش شده است. براساس این گزارش، ایران در بخش بیماری محیط زیستی از امتیاز ۱۰۰ نمره ۶۱/۳۲ تأثیر آلودگی هوا بر انسان‌ها ۷۲/۹، وضعیت آب بر اساس تأثیر بر انسان ۸۵/۳، تأثیر آلودگی هوا بر اکوسیستم ۴۷/۳، وضعیت آب براساس تأثیر بر اکوسیستم ۴۵/۹، تنوع زیستی ۴۲/۳، جنگل‌ها ۱۰۰، صید ماهی ۵۷/۳، کشاورزی ۸۲/۳ و تغییرات جوی نمره ۵۲/۶ گرفته است. در نهایت ایران در دو شاخص سلامت محیط زیست از ۱۰۰ امتیاز، نمره ۷۰/۲۱ و احیای اکوسیستم نمره ۳۹/۷۲ را دریافت کرده است.

گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی (IMB) منتشر شد؛

وضعیت راه‌های دریایی جهان در ۹ ماهه اول سال ۲۰۱۰

گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی - (IMB) وابسته به اتاق بازرگانی بین‌المللی - (ICC) از وضعیت راه‌های دریایی جهان در ۹ ماهه اول سال ۲۰۱۰ منتشر شد.

گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی (IMB) حاکی است که در ۹ ماهه اول سال ۲۰۱۰، در مجموع ۲۸۹ دزدی دریایی در جهان به وقوع پیوسته که این رقم کمتر از ۳۰۶ مورد گزارش در مدت مشابه سال گذشته است. این گزارش می‌افزاید با وجودی که تعداد حوادث گزارش شده نسبت به سال گذشته کمتر شده است اما فعالیت دزدان دریایی در منطقه سوماترایی در اقیانوس هند به شدت افزایش یافته تا جایی که ۴۴ درصد از کل حوادث روی داده مربوط به دزدان دریایی سوماترایی است. بر اساس این گزارش، دزدان دریایی سوماترایی بیشتر از سال قبل به سلاح گرم مجهز شده‌اند و خشونت به کار رفته با خدمه کشتی‌ها بیشتر شده است. از مجموع ۲۸۹ حادثه دزدی دریایی در ۹ ماهه اول سال ۲۰۱۰، در ۱۳۷ مورد از سلاح گرم و ۶۶ مورد از سلاح سرد استفاده شده است.



همچنین تعداد کشتی‌های ربوده شده ۱۰ درصد بیشتر از سال گذشته بوده و از مجموع ۳۹ کشتی ربوده شده، ۳۵ کشتی در منطقه سوماترایی ربوده شده‌اند.

دفتر بین‌المللی دریانوردی (IMB) همچنین گزارش کرد که در جریان دزدی‌های دریایی در ۹ ماهه اول سال ۲۰۱۰، ۷۷۳ نفر از خدمه کشتی‌ها به گروگان گرفته شده، ۲۷ نفر مجروح و یک نفر کشته شده است. این گزارش می‌افزاید که تعداد حملات دزدان دریایی که توسط نیروهای دریایی حاضر در منطقه سرکوب شده است بیشتر از سال قبل بوده و این امر در نتیجه حضور و هماهنگی بیشتر نیروهای گشت دریایی و آگاهی و فعالیت بیشتر آنان در این منطقه حاصل شده است.

"پوتنگال موکندان" (Pottengal Mukundan) رئیس دفتر بین‌المللی دریانوردی (IMB) با بیان نگرانی عمیق این سازمان از شدت یافتن خشونت با خدمه کشتی‌ها ابراز امیدواری کرد که با اقدام به موقع و مناسب دولت‌ها و نهادهای مختلف به طور مؤثری با دزدان دریایی مقابله شود. کاپیتان موکندان یادآور شد: نیروهای دریایی بین‌المللی نقش حیاتی را در پیشگیری از دزدی‌های سوماترایی بازی می‌کنند و حضورشان در این منطقه بسیار اثرگذار بوده است.

دفتر بین‌المللی دریانوردی (IMB) از تمامی دریانوردان درخواست کرد که وضعیت راه‌های دریایی و سواحل جهان را به آن مرکز گزارش دهند. در پی انتشار گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی (IMB) و با توجه به رشد تعداد حوادث به ثبت رسیده در حملات دزدان دریایی به کشتی‌ها در اقیانوس هند، اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) با ارائه توصیه‌هایی در مقابله با افزایش ناامنی‌ها در این منطقه خواستار اتخاذ تدابیر هماهنگ از سوی دولت‌ها شده است. ICC در این بیانیه تأکید می‌کند که پشتیبانی از حمل و نقل دریایی در رویارویی با دزدان دریایی - صرف‌نظر از پرچم و ملیت کشتی‌ها و خدمه آنها - مسئولیت واضح و قانونی دولتهایی است که مفاد کنوانسیون سازمان ملل درباره حقوق دریاهای پذیرفته‌اند. اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) بویژه از دولت‌ها خواسته است که نیروهای گشت دریایی را در منطقه شمال اقیانوس هند افزایش دهند و عنوان می‌کند که تصویب و اجرای مقررات شفاف و تعامل بیشتر دولت‌ها در راستای اجرای قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت سازمان ملل می‌تواند در بازگرداندن امنیت به آب‌های این مناطق راهگشا باشد.

رقابت اتاق‌های بازرگانی جهان هم‌زمان با کنگره هفتم در مکزیکوسیتی

یکی از موفق‌ترین ابتکارات فدراسیون جهانی اتاق‌های بازرگانی (WCF)، اقدام به برپایی رقابت‌هایی است که هر دو سال یکبار با شرکت اعضای اتاق‌ها از سراسر نقاط جهان در حاشیه کنگره اتاق‌های بازرگانی جهان برگزار می‌شود. این رقابت‌ها با هدف آشنایی اتاق‌های بازرگانی با خدمات یکدیگر و نیز فعالیت‌های اعضای اتاق‌ها و بنگاه‌های اقتصادی با ملیت‌های گوناگون صورت می‌گیرد و هدف اصلی آن تبادل تجربیات و گسترش شبکه ارتباطی





اتاق‌ها می‌باشد تا در این فضا، نوآوری‌های موجود الگوبرداری شده و امکان مقابله با چالش‌های فراروی آنها تقویت شود. فدراسیون جهانی اتاق‌های بازرگانی (WCF) یکی از سازمان‌های تخصصی زیرمجموعه اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) است که در گسترش ارتباطات و همکاری‌ها میان اتاق‌های بازرگانی جهان نقش به سزایی دارد.

فدراسیون جهانی اتاق‌های بازرگانی در حال حاضر مشغول ثبت‌نام از متقاضیان شرکت در رقابت‌های آتی اتاق‌های بازرگانی است. در این دوره رقابت‌ها، اتاق‌های بازرگانی در چهار سطح به معرفی آثار خود و رقابت با دیگران می‌پردازند. این سطوح عبارتند از:

- برترین طرح مسئولیت اجتماعی شرکتی (Best Corporate Social Responsibility Project)
- برترین طرح کسب و کار کوچک (Best Small Business Project)
- برترین طرح بین‌المللی (Best International Project)
- برترین طرح نامتعارف (Best Unconventional Project)

در رقابت‌های سال گذشته ۴۴ اتاق بازرگانی از ۳۳ کشور جهان به رقابت پرداختند و در دور نهایی اتاق‌های کوچک و بزرگ از کشورهای استرالیا، بولیوی، ایتالیا، مغولستان، ماداگاسکار، نروژ، سریلانکا، ترینیداد و توباگو و ترکیه به رقابت پرداختند و اتاق بازرگانی اسلو، اتاق بازرگانی هامبورگ، اتاق بازرگانی تورینو، اتاق بازرگانی منچستر و اتاق ازبک‌نشین موفق به کسب جوایز نهایی شدند.

برگزاری رقابت‌های اتاق‌های بازرگانی جهان یکی از مهم‌ترین اقدامات فدراسیون جهانی اتاق‌های بازرگانی (WCF) در حاشیه برگزاری هفتمین کنگره اتاق‌ها فرصت برابری را در معرفی ابداعات و ابتکارات در اختیار اتاق‌های سراسر جهان قرار داد و به این طریق راهکاری در جهت تقویت تشکیلات اقتصادی به شمار می‌رود. هفتمین کنگره اتاق‌های بازرگانی جهان، با موضوع Enterprise – Network – Prosperity توسط فدراسیون جهانی اتاق‌های بازرگانی (WCF) و با همکاری اتاق بازرگانی مکزیکوسیتی (CANACO) برگزار خواهد شد. این نخستین بار است که میزبانی کنگره به عهده یکی از کشورهای منطقه آمریکای لاتین می‌باشد.

اینکوترمز ۲۰۱۰ از اول ژانویه ۲۰۱۱ اجرایی می‌شود

اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) روز ۱۶ سپتامبر ۲۰۱۰ برای نخستین بار استفاده از مقررات اینکوترمز ۲۰۱۰ را آغاز کرد و اعلام کرد که این مقررات از تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۱ در معاملات بی‌شماری در کسب و کار سراسر جهان مورد استناد و اجرا قرار خواهد گرفت.

مبادلات تجاری و بازرگانی در سراسر جهان براساس قراردادهای تجاری و اسناد حقوقی است که از آن به عنوان قرارداد فروش یا خرید Purchase Contract / Sale Contract یا سندی به نام Performa نام برده می‌شود و سنگ بنای قراردادهای و اسناد مذکور، شرایط تحویل "Delivery Terms" یا مبنای معامله انجام شده است که به اصطلاحات یا مجموعه شرایط اینکوترمز موسوم است. اینکوترمز یا International Commercial Terms توسط کمیسیون مقررات و رویه‌های بازرگانی "Commission on Commercial Law and Practice – CLP" اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) تدوین شده و براساس سنت ICC تقریباً پس از هر ۱۰ سال اجرا، مورد بازنگری کارشناسان و دست‌اندرکاران تجارت بین‌المللی از کشورهای مختلف عضو ICC قرار می‌گیرد. لازم به



یادآوری است که اینکوترمز ۲۰۰۰ مورد تأیید کمیسیون حقوق تجارت بین‌المللی سازمان ملل متحد موسوم به آنسیترال "UNCITRAL" رسیده و به بیش از ۳۱ زبان زنده دنیا توسط کمیته‌های ملی ICC از جمله زبان فارسی توسط کارشناسان کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی ترجمه شده است.

یکی از مشخصه‌های اینکوترمز ۲۰۱۰، مجموعه تغییراتی است که با توجه به تحولات اخیر تجارت جهانی از سال ۲۰۰۰ به بعد، در آن منظور شده است. در سال‌های اخیر، موضوع امنیت محموله‌های تجاری اهمیت بیشتری یافته و تعهدات جدیدی را برای بازرگانان بوجود آورده است. همچنین صنعت حمل و نقل بین‌المللی رشد و توسعه بیشتری را شاهد بوده و بازنگری سال ۲۰۰۴ مقررات متحدالشکل تجاری ایالات متحده نیز بر آن تأثیرگذار بوده است. یکی از تغییراتی که در مقررات اینکوترمز ۲۰۱۰ ایجاد شده، کاهش تعداد مقررات از ۱۳ مورد به ۱۱ مورد است. این مقررات به شرح زیر می‌باشند:

EXW: EX Works"

FCA: Free Carrier"

CPT: Carriage Paid to"
CIP: Carriage and Insurance Paid to"
DAT: Delivered at Terminal"
DAP: Delivered at Place"
DDP: Delivered Duty Paid"
FAS: Free Alongside Ship"
FOB: Free on Board"
CFR: Cost and Freight"
CIF: Cost, Insurance and Freight

بر اساس اعلام اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC)، کتاب راهنمای اینکوترمز ۲۰۱۰ پاییز امسال روانه بازار خواهد شد. این کتاب نوشته پروفیسور جان رامبرگ در ۱۸۰ صفحه، تفسیر کارشناسانه در مورد وظایف و تکالیف مختلفی که توسط اینکوترمز تعیین و مقرر می‌شود ارائه می‌دهد.

با حضور رئیس هیئت مدیره رده‌بندی آسیا؛ دوره آموزشی آشنایی با کنوانسیون روتردام در بندر شهیدرجایی برگزار شد

سمینار آموزشی یک روزه با حضور ملک‌رضا ملک‌پور رئیس هیئت مدیره رده‌بندی آسیا در مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شد. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، در این دوره که در اداره آموزش بندر شهیدرجایی با همکاری مؤسسه علمی و آموزشی اتحاد خوشبین برگزار شد، درخصوص "مقررات جدید حمل و نقل کالا و مسئولیت‌های حمل کالا روی عرشه کشتی و همچنین وظایف عامل حمل در مورد مواظبت از کالا" به شرکت‌کنندگان در دوره آموزش داده شد. برگزاری این گونه دوره‌ها در بندر شهیدرجایی، به لحاظ اهمیت ویژه‌ای که در حمل و نقل کشور و منطقه دارد، مورد استقبال بخش‌های خصوصی فعال در بندر قرار گرفته و در رشد و شکوفایی چهره اقتصادی و اجتماعی مجتمع بسیار مؤثر است.



سازمان بین‌المللی حقوق دریانوردان تأسیس می‌شود

سازمانی جدید در زمینه حقوق دریانوردان تأسیس می‌شود. به گزارش مانا، "دیوید کرافت" دبیرکل فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل و نقل (ITF) اعلام کرد: این فدراسیون قصد دارد سازمان جدیدی تحت عنوان سازمان بین‌المللی حقوق دریانوردان تأسیس کند. هدف از ایجاد این سازمان تحقیق، پژوهش و تحلیل در زمینه مشکلات دریانوردان در سطح پیشرفته و بالا بردن آگاهی عموم نسبت به حقوق دریانوردان عنوان شده است. این سازمان همچنین افزایش حمایت از دریانوردان با توجه به قوانین بین‌المللی و مقررات کشورها را مورد توجه قرار خواهد داد. گفته می‌شود سازمان مذکور به صورت مستقل عمل خواهد کرد.

کتابچه الکترونیکی تعرفه بنادر کشور

کتابچه الکترونیکی تعرفه‌های مترتب بر کالا و کشتی در پایگاه الکترونیکی سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته و امکان اطلاع‌رسانی شفاف به مشتریان سازمان و استفاده سهل و آسان از آن میسر شده است. کتابچه مورد بررسی از قابلیت‌هایی مانند تغییر سایز صفحه‌ها، ورق‌زدن مانند آنچه در کتاب‌های فیزیکی مرسوم است، جستجو، واژه‌یافت، فهرست مطالب و ... برخوردار می‌باشد.

عضویت رده‌بندی هندوستان در انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی

در پی تغییر معیارهای عضویت در انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (International Association of Classification Societies (IACS)) که 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 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 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.

Wisconsin.

As Jitka Hanakova descended to the ship in the 41-degree water, she couldn't see anything until she had swam down more than 200 feet. Then it appeared.

"It just suddenly shows up like a ghost ship and the more murky it is, the spookier it is," said Hanakova, owner of Shipwreck Explorers. "It's very exciting to be on a new wreck that nobody has ever seen - it's like a diver's holy grail."

Second look

A fishing boat reported snagging lines on an object in that spot in 1991 and the report was noted by shipwreck explorers.

When Baillod, who is president of the Wisconsin Underwater Archeology Association, published his most recent book on Great Lakes shipwrecks earlier this year, "Fathoms Deep But Not Forgotten: Wisconsin's Lost Ships," he decided to take another look at that site.

With the help of Hanakova, who owns and operates the scuba diving charter Molly V, the area was searched with a fish finder. They found the large bump on the lake bottom in May. Last week, the weather was calm enough for teams of divers to descend for a better look.

Loaded with 107,000 bushels of corn, the L.R. Doty was pulling a schooner called the Olive Jeanette when the tow line broke in a gale as the ships passed Milwaukee. As waves reached 30 feet, the Doty's captain swung his large ship around in a big arc to search for the smaller vessel, which ultimately survived the storm. The L.R. Doty was never seen again.

Clues from the wreck suggest the Doty's rudder chain broke, probably when it was hit broadside by a large wave. It's likely the ship's wooden hatch covers either collapsed inward or were torn off in the storm when huge amounts of water washed over the deck, Baillod said. The same thing happened to the Edmund Fitzgerald, which had steel hatch covers.

As it sank beneath the Lake Michigan waves, the L.R. Doty's stern struck first. It pointed northwest even though its journey to the Straits of Mackinac was taking it northeast. And the rudder was found hard to port.

"Her hull is really clean. No dings, no dinks. She was a very new ship and we can see that in her wreck," Baillod said.

Hanakova plans more trips to the shipwreck this summer so divers can further document the site with video and photos and penetrate the interior, which is likely filled with the sailors' equipment. It's also possible human remains are still on the wreck, which is why divers are treating it as a gravesite.

Like all old shipwrecks in Wisconsin waters, it belongs to the state and is protected, meaning artifacts cannot be retrieved. Baillod plans to start efforts soon to place the L.R. Doty on state and national registers.

(Source: Journal Sentinel)

Maersk Line to save fuel, cut CO₂ emissions with new vessel design

Maersk Line will save 15,000 tons of fuel and reduce CO₂ emissions by 45,000 tons each year, thanks to improvements in the design of 22 new container vessels.

Maersk Maritime Technology was able to increase the vessel's efficiency by 5.2%, by testing and implementing an alternate design for the bulb – a bulbous-shaped piece on the bow of the ship – designed to decrease resistance as the ship moves through water.

This is the second time the team at Maersk Maritime Technology has achieved significant savings from a bulb design change. "We've now proved twice in a row that by challenging shipyard designs and combining model tests with operational profiles, we can make major reductions in fuel consumption," says Troels Posborg, Senior General Manager at Maersk Maritime Technology.

To accomplish the design change, the advanced Maersk Ship Performance System provided a complete historical picture for different shipping routes and generated full operational profiles for the new vessels involved.

Maersk Maritime Technology then designed alternate bulb designs, which were tested by The Hamburg Ship Model Basin, a leading expert in naval design.

Maersk Line chose the most efficient design, which will now be implemented in the new vessels.

(Source: Manila Bulletin)

Ship discovered almost 112 years after disappearing in Lake Michigan



The Doty at the Soo Locks 1896 - Andrew Young photo courtesy of the Historical Collections of the Great Lakes



For almost 112 years, the steamship rested in ghostly silence at the bottom of Lake Michigan, unknown and unseen until a group of divers kicked their way down to the deck and solved a perplexing maritime mystery.

The deckhouses were gone, the smokestack was tipped over and a wheelbarrow used to move cargo lay on the boat's surface. Though the name couldn't be seen on the stern, the length of the vessel and unusual characteristics pointed to only one ship - the L.R. Doty. Until last week, it was the largest wooden ship that had been unaccounted for in Lake Michigan.

The 291-foot-long L.R. Doty was carrying a cargo of corn when it sank during a ferocious storm on Oct. 25, 1898. All 17 people aboard and the ship's two cats, Dewey and Watson, were lost.

When a group of divers and maritime historians discovered the L.R. Doty's grave about 20 miles off Oak Creek in 320 feet of water, they found an intact ship sitting upright. It was in remarkable condition considering it's been underwater for more than a century, courtesy of the frigid waters of the Great Lakes that act as a great preservative of wooden ships.

And the cargo, harvested from Illinois farms and destined for Ontario, Canada, is still in the hold, though it now has a layer of muck on top of it, said Brendon Baillod, a Great Lakes maritime historian who spearheaded the search.

"She vanished with no real explanation. She was a pretty new ship. We wanted to solve that mystery - why she disappeared in a Lake Michigan storm that she should have been able to handle," Baillod said.

Built in 1893, the L.R. Doty was in the largest class of wooden vessels in existence on the Great Lakes at a time when the maritime highway was equivalent to today's interstate system. It was built with steel arches embedded in the hull, which provided extra stability, one reason its captain might have felt confident heading into bad weather.

Technical divers - breathing a special blend of mixed gas with equipment required to dive so far deep - shot video of the wreck site and snapped photos that give clues that could explain how and why the Doty sank in a storm so fierce it damaged part of the Milwaukee break wall and destroyed the boardwalk in Chicago.

"It definitely goes to show there's still these looming giants that have yet to be found - titans of the Great Lakes that are still out there," said Kevin Cullen, underwater archaeologist at Milwaukee's Discovery World-Pier

Korea Register urges greater Asian voice

KR Chairman and Chief Executive called on Asian societies to take a more prominent role in ship classification.

KOREA Register of Shipping chairman and chief executive Oh Kong-gyun has called for Asian shipping to step up its contribution to the industry overall.

“Asia builds close to 90% of new ships and controls about half the world fleet but the region’s voice has not really been heard in the past,” Mr. Oh told Lloyd’s List.

“Asians know they have not done what they needed to do in the past,” he said.

“It is time for Asians to take responsibility, in particular for the cause of safe ships and a clean environment, in Asia and worldwide.”

While there was a worrying trend toward regional legislation, said Mr. Oh, “international shipping needs a global approach, but it is very important that each region contributes to the rule making process”.

Made in an interview on the sidelines of a KR 50th anniversary celebration in Athens, Mr. Oh’s remarks may be seen as wading into a public debate which broke out at the end of last month on China’s ability to play the role on the world stage that the size of its stake in shipping would seem to demand.

But Mr. Oh was adamant that Asia was not lacking in technical abilities.

“Asian societies have not really lived up to their potential in making a contribution to the classification world,” he said. “Our past contribution has not really been on a par with the level of technical competence of Asian societies.”

Despite the rapid growth of KR, which has almost doubled the fleet under its class since he took the helm in 2007, he felt there had been bias against Asian societies.

“But I do not think this is because we are Asian but maybe because until now Asian societies did not have the history or experience to present ourselves to the same extent. We have not fully shown our capability in the classification world.”

Mr. Oh cited Japanese society Class NK as “widely recognized for its technical competence”, while KR was “on a par with any other society” in its technical ability.

“We are seventh largest in the world, but we need to promote that and show we are here to stay,” he said.

Mr. Oh had high hopes for the newly formed Association of Asian Classification Societies (ACS), launched in Indonesia last February, although with little attention from the west.

It was formally established in Indonesia on February 1. The chairman and president of China Classification Society Li Kejun was elected the chairman of ACS this year.

There had been annual meetings informally between Asian societies since 1993 but no more structured league.

The founding six members are Biro Klasifikasi Indonesia, China Classification Society, Indian Register of Shipping, KR, Class NK and Vietnam Register.

Mr Oh, who is chairman elect and scheduled to take over from Li Kejun of CCS next year, said it was of paramount importance to help raise the level of developing societies such as those of Indonesia and Vietnam. “We have to all work together to help them improve,” he said.

“Whether a class society is Asian or European is of no importance,” he said. “What matters is the level of service it can provide to ship owners and the wider contribution it can make to the cause of maritime safety and clean seas.”

(Source: Lloyd’s List)

China “not ready” to take on greater role

CHINA Classification Society chairman Li Kejun says China is “trying everything” to become a more involved actor in international maritime affairs, but the country faces many obstacles and is “still not ready”.

Mr. Li was responding to calls for China to take greater leadership in the global shipping industry, particularly regulatory issues.

“China should be more proactive in all these maritime related issues, whether it be the International Association of Classification Societies, or in Asia, Europe or the US,” he said.

But the country’s leaders were faced with many challenges, both domestic and international. Often, leaders were compelled to come back to domestic issues.

“Otherwise they would not be leaders of the nation,” Mr. Li said.

“Of course we are serious partners in global trade and we are member of the international trading club so we have to know and follow all these regulations or rules.”

However, few people in China were familiar with these rules and regulations as should be.

One reason was the rapid growth of companies, with many new entrants into the field having relatively short histories of five or ten years, sometimes less.

As a result, they did not have the management skills or international exposure to acquire the in-house expertise needed. “They do not have it,” he said. “They are not in the position, at least for the time being.”

Mr. Li singled out the European Union, sending an open invitation to delegates from Brussels to share their views on maritime regulation with China.

He said that he, together with the Ministry of Transport, invited EU representatives to visit them in Beijing to share their proposed regulations with China’s maritime community.

He said China’s maritime industry needed time to understand and respond to new regulations.

(Source: Lloyd’s List)



Li Kejun

Largest deep-sea drilling ship under construction in Dalian

The construction of the deep-sea drilling ship, which is known as the “Dalian Pioneer,” will offset technology gaps of China’s marine equipment manufacturing industry in the drilling ship construction field, and break the monopoly of South Korean enterprises in the drilling ship construction market worldwide.

The operating water depth of the drilling ship is 3,050 meters and its drilling depth can reach 9,150 meters. The drilling ship also has individual production pools with 1 million barrels of oil storage capacity.

(Source: World Maritime News)



These include financial services, information technologies, telecommunications, marketing ethics, the environment, transportation, competition law and intellectual property, among others.

ICC enjoys a close working relationship with the United Nations and other intergovernmental organizations, including the World Trade Organization and the G8.

ICC was founded in 1919. Today it groups hundreds of thousands of member companies and associations from over 120 countries. National committees work with their members to address the concerns of business in their countries and convey to their governments the business views formulated by ICC.



The International Chamber of Commerce (ICC)

ICC is the world business organization, a representative body that speaks with authority on behalf of enterprises from all sectors in every part of the world.

The fundamental mission of ICC is to promote trade and investment across frontiers and help business corporations meet the challenges and opportunities of globalization. Its conviction that trade is a powerful force for peace and prosperity dates from the organization's origins early in the last century. The small group of far-sighted business leaders who founded ICC called themselves "the merchants of peace".

ICC has three main activities: rules-setting, dispute resolution and policy. Because its member companies and associations are themselves engaged in international business, ICC has unrivalled authority in making rules that govern the conduct of business across borders. Although these rules are voluntary, they are observed in countless thousands of transactions every day and have become part of the fabric of international trade.

ICC also provides essential services, foremost among them the ICC International Court of Arbitration, the world's leading arbitral institution. Another service is the World Chambers Federation, ICC's worldwide network of chambers of commerce, fostering interaction and exchange of chamber best practice.

Business leaders and experts drawn from the ICC membership establish the business stance on broad issues of trade and investment policy as well as on vital technical and sectoral subjects.



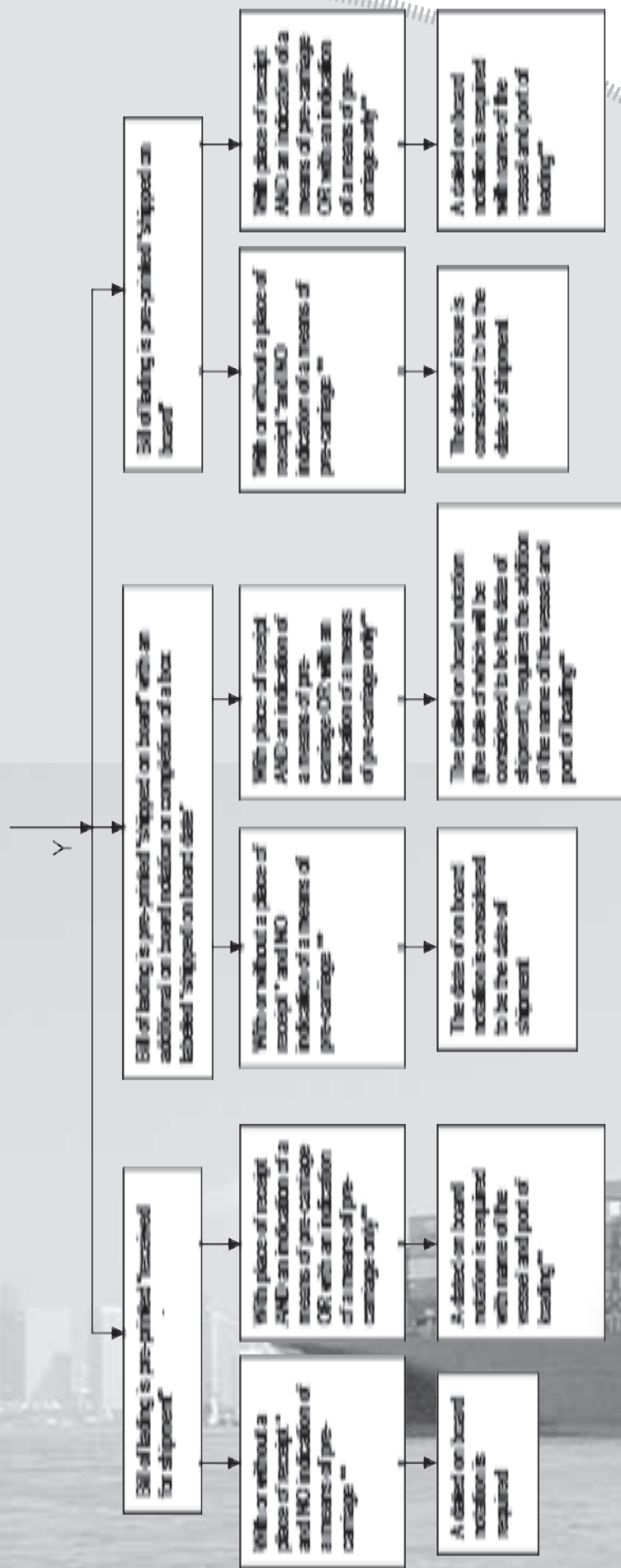
Footnotes/Guidance:

1. **“With or without place of receipt” if only a place of receipt is shown, it can be the same place or a different place provided there is no mention of a means of pre-carriage in the pre-carriage or place of receipt fields on the document.*
2. ***“Indication of a means of pre-carriage” – where an indication of the means of pre-carriage is given i.e., by truck or rail, the bill of lading will require an on board notation indicating the name of the vessel and the port of loading, whether or not a place of receipt field is completed.*
3. *An on board notation is also required where the ocean vessel and/or port of loading are stated to be “intended”. In this event, the on board notation is to include the name of the vessel and/or the port of loading. Alternatively, the word “intended” may be deleted and the deletion authenticated by the carrier or their agent.*
4. *Where the port of loading stated in the credit is shown as the place of receipt (the ocean vessel and port of loading fields, in this case, are reflecting the transshipment details) with shipment by sea from that port, a dated on board notation is required evidencing the port of loading stated in the credit and the vessel that is leaving that port.*
5. *Where the bill of lading indicates the place of receipt as the same as the port of loading, for example, place of receipt Rotterdam CY and port of loading Rotterdam but there is no indication of the means of pre-carriage, the date of a pre-printed shipped on board bill of lading will be deemed to be the date of shipment. If the bill of lading is pre-printed received for shipment, a dated on board notation will be required and that date will be deemed to be the date of shipment.*
6. *The exception to the above is where the bill of lading contains wording such as that quoted in section 2.6 or 2.7 of this paper. Where such wording is incorporated into the pre-printed wording, a dated on board notation will be required that also indicates the name of the vessel and the port of loading.*



(6) Bill of Lading Flowchart

Does L/C require a port-to-port shipment with presentation of a bill of lading?





when the credit so requests. It is also required when the credit requires shipment to be effected from a port to the place of final destination i.e. the first leg of the journey, as required by the credit, is by sea. If a multimodal or combined transport document nonetheless evidences a place of receipt that is different to the place stated in the credit, and that place stated in the credit is a port, the dated on board notation will require the addition of the name of the vessel and port of loading, unless the transport document evidences that the on board notation or pre-printed shipped on board wording applies to the named vessel and port of loading. The key,

therefore, is for the credit either:

- (a) to expressly require an on board notation, or absent that;
- (b) to make clear whether the place from which the goods are to be taken in charge by the carrier is a sea port.

■ Charter Party Bills of Lading

The content of the flowchart in section 6 will apply where the bill of lading contains an indication that it is subject to a charter party (charter party bill of lading).

(b) where the bill of lading indicates a place of receipt that is different from the port of loading i.e., place of receipt Amsterdam and port of loading Rotterdam BUT there is NO indication of a means of pre-carriage (either in the pre-carriage field or the place of receipt field) then:

(i) if the bill of lading is pre-printed shipped on board, the date of issue will be deemed to be the date of shipment and no further on board notation is required;

(ii) if the bill of lading is pre-printed received for shipment, a dated on board notation will be required and the date appearing in the notation will be deemed to be the date of shipment.

(c) where the bill of lading indicates a place of receipt that is different from the port of loading i.e., place of receipt Amsterdam and port of loading Rotterdam AND there is an indication of a means of pre-carriage (either in the pre-carriage field or the place of receipt field) then:

(i) if the bill of lading is pre-printed shipped on board, a dated on board notation will be required indicating the name of the vessel and the port of loading. The date of the notation will be deemed to be the date of shipment;

(ii) if the bill of lading is pre-printed received for shipment, a dated on board notation will be required indicating the name of the vessel and the port of loading. The date of the notation will be deemed to be the date of shipment.

The exception to the above is where the bill of lading contains wording such as that quoted in section 2.6 or 2.7 of this paper. Where such wording is incorporated into the pre-printed wording, a dated on board notation will be required that also indicates the name of the vessel and the port of loading.

As a result of the contents of this document, the conclusion given to Opinion R.644 will be replaced by that under (b) above.

In the context of this document, 'pre-carriage' refers to the carriage between a stated place of receipt and the stated port of loading on a transport document.

The flowchart in section 6 explains the requirements for an on board notation in relation to the data content of the bill of lading as may

be presented.

■ Sea Waybills

Same position as for bills of lading.

■ Multimodal or Combined Transport Documents

Article 19 provides for an indication of the goods being dispatched, taken in charge or shipped on board. The applicable wording will depend upon the mode of conveyance for the first leg of the carriage. It should be noted that article 19 does not require an on board notation as a default position for most of the time. However, in line with ICC Opinion R. 641 (TA.650rev), a dated on board notation is clearly required



wording of this sub-article reads: “If the bill of lading indicates a place of receipt or taking in charge different from the port of loading, the on board notation must also include the port of loading stipulated in the Credit and the name of the vessel on which the goods have been loaded, even if they have been loaded on the vessel named in the bill of lading. This provision also applies whenever loading on board the vessel is indicated by pre-printed wording on the bill of lading.”

Where pre-carriage by road, rail or air and shipment by sea is envisaged, the parties should ensure that the credit allows for a transport document to be presented that would be subject to examination under UCP 600 article 19.

The Drafting Group recognized that whilst UCP 600 conveys that the bill of lading is a port-to-port document, there will be occasions when the shipping company or its agent will include reference to a place of receipt or taking in charge that is different from the port of loading. To cover this eventuality, the content of sub-article 20 (a) (ii) reads: “indicate that the goods have been shipped on board a named vessel at the port of loading stated in the credit by:” The emphasis in this condition is that the document checker must be able to determine that the bill of lading appears to indicate that the shipped on board statement (pre-printed wording or by a separate notation) relates to loading on board the named vessel at the port of loading stated in the credit and not to any pre-carriage of the goods between a place of receipt or taking in charge and the port of loading. Unless it is evident from the bill of lading that the shipped on board statement applies to the vessel and the port of loading, the bill of lading will require, as was the case in UCP 500, an on board notation showing the port of loading and the name of the vessel, even if the goods are loaded on the vessel named in the bill of lading. [emphasis added]

Sub-article (a) (iii) states that if a bill of lading does not indicate the port of loading stated in the documentary credit as the port of loading, it must contain an on board notation which indicates the port of loading stated in the documentary

credit, the date of shipment and the name of the vessel. The same criteria apply if the bill of lading indicates the qualification “intended” or similar in respect of the port of loading.

An example of where a bill of lading does not indicate the port of loading stated in the documentary credit as the port of loading would be when the port of loading stated in the documentary credit is shown as the place of receipt, since in the field “port of loading” it shows the port where transshipment is to occur. The documentary credit requires shipment from Rotterdam to Hong Kong. Sub-article (a) (iii) requires the bill of lading to indicate shipment from the port of loading to the port of discharge stated in the credit.

The bill of lading shows:

Pre-carriage	Moon Lagoon
Place of receipt	Rotterdam
Ocean Vessel	Sun Lagoon
Port of Loading	Dubai
Port of Discharge	Hong Kong

The bill of lading will require, according to sub-article (a) (iii), an on board notation showing the vessel Moon Lagoon, the port of loading Rotterdam and the on board date.

(5) Conclusions

The opinion of the ICC Banking Commission is as follows:

■ Bills of Lading

(a) where the bill of lading indicates a place of receipt that is the same as the port of loading, for example, place of receipt Rotterdam CY and port of loading Rotterdam BUT there is NO indication of a means of pre-carriage (either in the pre-carriage field or the place of receipt field) then:

(i) if the bill of lading is pre-printed shipped on board, the date of issue will be deemed to be the date of shipment and no further on board notation is required;

(ii) if the bill of lading is pre-printed received for shipment, a dated on board notation will be required and the date appearing in the notation will be deemed to be the date of shipment.

Sub-article 20 (a) (ii):

- indicate that the goods have been shipped on board a named vessel at the port of loading stated in the credit by:

- pre-printed wording, or
- an on board notation indicating the date on which the goods have been shipped on board.

The date of issuance of the bill of lading will be deemed to be the date of shipment unless the bill of lading contains an on board notation indicating the date of shipment, in which case the date stated in the on board notation will be deemed to be the date of shipment. If the bill of lading contains the indication “intended vessel” or similar qualification in relation to the name of the vessel, an on board notation indicating the date of shipment and the name of the actual vessel is required.

Sub-article 20 (a) (iii):

- indicate shipment from the port of loading to the port of discharge stated in the credit.

If the bill of lading does not indicate the port of loading stated in the credit as the port of loading,

or if it contains the indication “intended” or similar qualification in relation to the port of loading, an on board notation indicating the port of loading as stated in the credit, the date of shipment and the name of the vessel is required. This provision applies even when loading on board or shipment on a named vessel is indicated by pre-printed wording on the bill of lading.

(4) Selected wording from the ICC Publication No. 680 “Commentary on UCP 600”

■ Commentary on UCP 600 Pages 89-92 Article 20

This article applies when the documentary credit requires presentation of a bill of lading covering transport by sea from one port to another port. As a bill of lading covers shipment from a port to a port, the wording that appeared in UCP 500 sub-article 23 (a) (ii) was seen to encourage the presentation of a document that covered pre-carriage of the goods to the port of loading. The



documents are not examined under the article applicable to the type of document that has been presented. For example, an MT700 is issued requiring presentation of a bill of lading with field 44E showing Rotterdam and field 44F showing Hong Kong. A transport document that is presented showing as place of receipt Paris, port of loading Rotterdam and port of discharge Hong Kong will be examined under article 20 and not article 19. For avoidance of doubt, any document called for by a credit containing the phrase “bill of lading” and asking for port to port shipment (i.e., meeting the requirement of article 20 reading “A bill of lading, however named”) is to be examined against article 20, not article 19.

Note the following description for the SWIFT fields quoted above:

44A Place of Taking in Charge/Dispatch from .../Place of Receipt

44E Port of Loading/Airport of Departure

44F Port of Discharge/Airport of Destination

44B Place of Final Destination/For Transportation to .../Place of Delivery

■ Selecting the appropriate transport document

This is a key issue and one that banks should pay particular attention to. By selecting the transport document that reflects the correct routing and appropriate means of conveyance, many of the issues seen today can be avoided.

The structure of UCP 600, in particular in changing the order of the transport documents, was to emphasise that in most shipments today there is an element of multimodal or combined transport and that, perhaps, applicants should be calling for more multimodal or combined transport documents than bills of lading.

Banks are invited to educate their customers in selecting the correct transport document for the carriage that is being undertaken and that where transport by more than one means of conveyance will occur, to request the presentation of a



multimodal or combined transport document instead of a bill of lading. This process can be aided significantly by the incorporation of SWIFT fields 44A, E, F and B into LC application forms. The correct completion of these fields, by the applicant and/or the issuing bank, will identify the suitable form of transport document e.g.

Fields 44E and F only = Bill of Lading, Sea Waybill, Charter Party Bill of Lading or Air Waybill

Fields 44A and B only = Multimodal or Combined Transport Document, Road, Rail or Inland Waterway or Post / Courier

Any 3 fields from 44A, E, F or B (or all of them) = Multimodal or Combined Transport Document

The recommendation for incorporation of these fields into the LC application form also presupposes that the form allows for the applicant to select from a range of transport documents and not only from a bill of lading or air waybill.

(3) Requirements of UCP 600 (in respect of bills of lading)

■ The pertinent rules in article 20 are:

this may not always be evident from the bill of lading itself and sub-article 14 (a) requires that a nominated bank acting on its nomination, a confirming bank, if any, and the issuing bank examine a presentation to determine, on the basis of the documents alone, whether or not the documents appear on their face to constitute a complying presentation (emphasis added).

2.6 Banks may encounter bills of lading containing specific wording as to the place to which the on board notation will apply. One such example has been given in ICC Opinion TA.679. This request for an Opinion highlighted the following wording that had been seen in a bill of lading: “[W]hen the place of receipt of the goods is an inland point and is so named herein, any notation of “on board”, “shipped on board” or words to like effect on this BL, shall be deemed to mean on board the truck, rail car, aircraft or other inland conveyance... from the place of receipt of the goods to the port of loading”. When incorporated into the pre-printed text on the bill of lading, the use of this form of wording clearly indicates that “shipped on board” or similar terms does not equate to ‘shipped on board a named vessel at the port of loading stated in the credit’ (as required by sub-article 20 (a) (ii)).

2.7 Wording of similar effect has been found on the face of other bills of lading such as “[W]hen the place of receipt box has been completed, any notation on this bill of lading of “on board”, “loaded on board” or words to like effect, shall be deemed to be on board the means of transportation performing the carriage from the place of receipt to the port of loading.”

2.8 This raises the questions: should a document examiner be required to examine pre-printed text on the face of the bill of lading to determine whether shipped on board really means shipped on board the vessel (at the port of loading) and under what circumstances can a document examiner reasonably be expected to apply an on board notation to the named vessel and port of

loading? Document examiners must recognise that in reviewing a pre-printed shipped on board statement i.e., “shipped on board in apparent good order and condition” the wording that follows thereafter determines the effect and application of that shipped on board statement and must be read. If, as indicated above, the wording indicates that ‘on board’ means on board the conveyance from the place of receipt to the port of loading stated in the credit, then the document examiner must refuse the documents for absence of an on board notation in relation to the vessel and the port of loading. Document examiners should only read the pre-printed text as far as is necessary to determine the place of loading “on board” the conveyance for the sea journey.

2.9 Subject to a bill of lading not incorporating wording to the effect shown above, it is the opinion of the ICC Banking Commission that a distinction can be drawn between bills of lading that evidence a place of receipt and a means of pre-carriage or those that only evidence a means of pre-carriage and those that only evidence a place of receipt – whether the place of receipt is the same as the port of loading or different. If the bill of lading only shows a place of receipt, with no reference to the means of pre-carriage, in the pre-carriage or place of receipt fields, an on board notation, or pre-printed wording to that effect can only be seen to apply to the named vessel and port of loading. Where a place of receipt and/or a means of pre-carriage is shown, there is doubt as to whether the on board notation or pre-printed wording refers to the named vessel and port of loading.

■ Which article of UCP 600 is applicable for examination of a transport document?

Transport documents must be examined under the article that is applicable to the conditions stated in the credit. These conditions include: the type of document that is to be presented and the details given with respect to the shipment of the goods e.g., those shown in fields 44A, E, F or B of the MT700, 710 or 720. Transport

681, at paragraphs 91 and 92 states “[I]f a credit requires presentation of a bill of lading (“marine”, “ocean” or “port-to-port” or similar) covering sea shipment only, UCP 600 article 20 is applicable.” and “[T]o comply with UCP 600 article 20, a bill of lading must appear to cover a port-to-port shipment but need not be titled “marine bill of lading”, “ocean bill of lading”, “port-to-port bill of lading” or similar.”

2.2 The main problems with on board notations arise when the bill of lading indicates place of receipt and/or pre-carriage details and the place of receipt is different to the port of loading stated in the credit, and therefore the question arises of whether or not there is a need for an on board notation showing the name of the vessel and the port of loading, even if they are the same details as shown in the respective fields on the bill of lading. An element of confusion initially arose through the UCP 600 not incorporating the

wording that appeared in UCP 500 sub-article 23 (a) (ii) i.e., “If the bill of lading indicates a place of receipt or taking in charge different from the port of loading, the on board notation must also include the port of loading stipulated in the Credit and the name of the vessel on which the goods have been loaded, even if they have been loaded on the vessel named in the bill of lading. This provision also applies whenever loading on board the vessel is indicated by pre-printed wording on the bill of lading, and”.

2.3 The inclusion, in UCP 600 sub-article 20 (a) (ii) of “indicate that the goods have been shipped on board a named vessel at the port of loading stated in the credit” still requires a document examiner to be satisfied that the on board notation relates to the goods being on board the named vessel and not by any other means of conveyance for the pre-carriage (between a place of receipt and the port of loading).

2.4 It is often the case that the contract of carriage concluded between the carrier and shipper is not in line with the requirements for shipment expressed in the credit. The shipper may contract for the goods to be collected from an inland point for delivery to the port of loading for loading onto the vessel, but the letter of credit only refers to shipment from port to port. The bill of lading may consequently evidence a place of receipt that is different to the port of loading, and where there is a dated on board notation added to the bill of lading, or the bill of lading is pre-printed ‘shipped on board in apparent good order and condition ...’ the issue for the document checker is to determine whether or not the on board notation can be understood to ‘indicate that the goods are on board the named vessel at the port of loading stated in the credit’.

■ **Does “on board” always mean on board the named vessel?**

2.5 Whilst a number of carriers, and their agents, specify verbally that they will not release a bill of lading unless the goods are actually loaded on board the vessel named in the bill of lading,



requirements of this document, a simple flowchart (appearing in section 6) explains when an on board notation is required and the form that it is to take. Sections 2-4 give the background to the requirements of UCP and ISBP and the basis for how the conclusions, in section 5, have been drawn.

■ ICC Opinions already given under UCP 600

1.5 Since October 2007, the first Banking Commission meeting following the implementation of UCP 600, ICC has responded to seven requests for Opinions on the subject of on board notations.

ICC Opinions R.648 (TA.635rev) Query 3, R.644 (TA.665rev), R.645 (TA.667rev) and TA.679 have focussed on issues relating to bills of lading, whilst Opinions R.641 (TA.650rev), R.642 (TA.666rev) and TA.682 have been in respect of Multimodal or Combined Transport Documents.

1.6 The analysis and conclusions to Opinions R.644, R.645 and R.648 indicate that an on board notation will be required if the place of receipt was different to the port of loading “unless it is evident from the bill of lading that the shipped on board statement applies to the named vessel and the port of loading stated in the credit.” These opinions place the burden on the bill of lading to determine whether the on board notation requires more than just a date.

1.7 The conclusion to TA.679 was slightly different to that referred to above owing to the wording of the bill of lading (see section 2.6 for the wording). The conclusion in question stated: - “If the bill of lading evidences an inland place of receipt, the bill of lading will require a dated on board notation bearing the name of the vessel and port of loading stated in the credit, even if the bill of lading is pre-printed “shipped on board in apparent good order and condition” or similar.”

1.8 In order to fully understand the issues

pertaining to these Opinions, and the content of the analysis and conclusion given, their full transcript should be reviewed.

Bills of Lading and the need for an on board notation

■ UCP and ISBP provisions

2.1 During the revision of UCP 500, communications were sent between the Drafting Group and members of the ICC Transport Commission. As a result it was agreed that the bill of lading is a transport document covering shipment from a port of loading to a port of discharge and that the rules should reflect that position. It should be noted that ICC Publication No.680 “Commentary on UCP 600” refers to article 20 in the following manner: “[T]his article applies when the documentary credit requires presentation of a bill of lading covering transport by sea from one port to another port.” Additionally, ISBP Publication



Introduction

At the ICC Banking Commission meeting held in Dubai in March 2009, it was agreed that the UCP 600 Drafting Group would prepare a document outlining the requirements for an on board notation in respect of transport documents presented for examination under articles 19, 20, 21 or 22 of UCP600. It has also been made clear by several national committees that there is a desire for this paper to become an official publication of the ICC. This document provides the unanimous views of the UCP 600 Drafting Group and is presented to the ICC Banking Commission for agreement as an official ICC document that is reflective of practice in respect of the requirement for an on board notation. Once approved, the contents will form part of the soon to be revised International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits.

Requirements for an on board notation in respect of a transport document presented for examination under articles 19, 20, 21 or 22 of UCP 600

■ Overview

Background and Introduction

1.1 From the first ICC Banking Commission meeting following the implementation of UCP 500, the ICC has been asked to respond to requests for opinions on the subject of on board notations i.e., in the context of when they are required and what form they should take, given a particular set of circumstances. This trend has continued following the implementation of UCP 600 in July 2007.

1.2 This document will: - aid beneficiaries in instructing carriers and logistics companies of the requirements for any on board notation; - provide carriers and logistics companies with clear guidelines as to when an on board notation will be required to appear on a transport document and its data components; and - guide banks in the correct interpretation and application of the UCP in relation to on board notations

for bills of lading, sea waybills and charter party bills of lading, and for multimodal or combined transport documents, where the first part of the carriage (as required by the credit) is by sea.

1.3 This document refers to the „on board notation requirements of a Transport Document Covering at Least Two Different Modes of Transport (i.e., Multimodal or Combined Transport Document), Bills of Lading, Sea Waybills and Charter Party Bills of Lading. To avoid repetitive text and duplication of consistent requirements, this document focuses on bills of lading, the transport document with the most requests for an ICC Opinion. Whilst an on board notation may be required on any of these documents, the addition of a notation does not change the nature of such document as an article 19, 20, 21 or 22 type of document. The on board notation requirements in relation to all the referenced transport documents appear in section 5.

1.4 For ease of review and applying the



Prepared by ICC Commission on Banking Technique and Practice

Recommendations of the Banking Commission in respect of the requirements for an On board Notation

Highlights

- Bills of Lading and the need for onboard notation
- UCP 600 articles applicable for examination of bills of lading
- Position in respect of Sea Waybills, Multimodal/Combined Transport Documents and Charter Party Bills of Lading
- Simple flowchart

Recognized Organization performance table (2007 – 2009)

Recognized organization*		Inspections	Detentions	Low /Medium Limit	Medium/High Limit	Excess Factor	Performance level
Register of Shipping (Albania)	RSA	238	18	9	1	4.02	Very low
International Register of Shipping (USA)	IS	1,467	71	39	20	2.97	
Bulgarski Koraben Registar	BKR	355	20	12	2	2.82	
Universal Shipping Bureau	USB	161	8	7	0	1.60	Low
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	179	7	7	0	0.98	
Shipping Register of Ukraine	SRU	664	19	20	7	0.94	
Korea Classification Society (Korea, DPR)	KCS	62	3	4	0	0.88	
Isthmus Bureau of Shipping (Panama)	IBS	412	9	13	3	0.57	
Panama Register Corporation	PRC	188	3	7	0	0.40	
China Corporation Register of Shipping	CCRS	85	1	4	0	0.37	Medium
International Naval Surveys Bureau (Greece)	INSB	1,053	17	29	13	0.25	
RINAVE Portuguesa	RP	73	0	4	0	0.20	
Hellenic Register of Shipping (Greece)	HRS	866	13	25	10	0.20	
Croatian Register of Shipping	CRS	299	3	10	1	0.17	
Indian Register of Shipping	IRS	183	1	7	0	0.13	
INCLAMAR (Cyprus)	INC	203	1	8	0	0.10	
Polski Rejestr Statkow	PRS	996	5	28	12	-0.91	
Korean Register of Shipping (Korea, Rep. of)	KCS	800	3	23	9	-0.98	
China Classification Society	CCS	982	3	27	12	-1.25	
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	7,518	43	171	130	-1.29	
Nippon KaijiKyokai	NKK	6,783	26	155	116	-1.51	
Lloyd's Register (UK)	LR	15,423	50	338	279	-1.62	High
Turkish Lloyd	TL	1,598	3	42	22	-1.63	
Bureau Veritas (France)	BV	13,219	38	291	237	-1.66	
Det Norske Veritas	DNCV	13,739	24	302	247	-1.79	
Germanischer Lloyd	GL	16,215	29	354	294	-1.79	
American Bureau of Shipping (USA)	ABS	5,837	7	135	99	-1.84	
Registro Italiano Navale	RINA	3,240	2	78	51	-1.89	

In this table only Recognized Organizations that had more than 60 inspections are taken into account. The formula used is identical to the one used for the Black Grey and White list. However, the values for P and Q are adjusted to P=0.02 and Q=0.01

*Where a country is shown after a Recognized Organization this indicates its location and not necessarily any connection with the maritime administration of that country.

White List 2007-2009

Flag	Inspections 2007-2009	Detentions 2007-2009	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
White list					
Croatia	189	7	20	7	0.00
Qatar	32	0	5	0	0.00
Japan	76	1	9	1	-0.11
Turkey	2,182	115	173	133	-0.29
Philippines	204	6	21	8	-0.38
Poland	204	6	21	8	-0.38
Cayman Islands, UK	319	11	30	14	-0.43
Spain	270	8	26	12	-0.54
Barbados	507	18	45	26	-0.58
Russian Federation	2,266	100	179	138	-0.60
India	156	3	17	5	-0.63
Lithuania	241	6	24	10	-0.67
Portugal	527	17	47	27	-0.72
Estonia	141	2	15	4	-0.78
Malta	5,252	219	399	337	-0.78
Antigua and Barbuda	5,033	177	383	322	-1.01
Liberia	4,247	147	325	269	-1.01
Cyprus	2,735	88	214	169	-1.05
Belgium	213	3	22	8	-1.08
Gibraltar, UK	1,167	31	97	67	-1.14
Norway	2,500	65	196	154	-1.27
Marshall Islands	2,063	52	164	125	-1.28
Luxembourg	165	1	17	6	-1.33
Bahamas	3,685	92	284	232	-1.35
Hong Kong, China	1,284	26	105	74	-1.41
Singapore	1,253	25	103	72	-1.41
Greece	1,556	32	126	92	-1.42
Sweden	1,042	16	87	59	-1.57
Man, Isle of, UK	922	13	78	51	-1.60
Italy	1,403	20	114	82	-1.65
Netherlands	3,409	56	264	214	-1.66
Ireland	164	0	17	6	-1.67
Germany	1,320	17	108	77	-1.70
Finland	630	6	55	33	-1.71
United Kingdom	1,991	26	159	120	-1.74
France	367	2	34	17	-1.75
Denmark	1,347	14	110	78	-1.80
China	219	0	22	9	-1.83
Bermuda, UK	267	0	26	11	-1.91

Grey List 2007-2009

Flag	Inspections 2007-2009	Detentions 2007-2009	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
Grey list					
Panama	8,333	619	622	544	0.96
Algeria	108	12	12	3	0.96
Azerbaijan	104	11	12	2	0.89
Cook Islands	125	12	14	4	0.81
Tuvalu	33	4	5	0	0.79
Antilles, Netherlands	670	48	58	36	0.55
Saudi Arabia	58	4	8	0	0.49
Tunisia	55	3	7	0	0.38
Bulgaria	275	17	27	12	0.35
Iran, Islamic Republic of	174	10	18	6	0.32
Malaysia	83	4	10	1	0.29
Morocco	148	8	16	5	0.29
Korea, Republic of	221	12	22	9	0.24
Faroe Islands	127	6	14	4	0.22
United States of America	138	6	15	4	0.16
Latvia	157	7	17	5	0.15
Switzerland	90	3	11	2	0.13
Thailand	160	6	17	5	0.05
Vanuatu	164	6	17	6	0.03



Notes to editors:

Port State Control is a check on visiting foreign ships to see that they comply with international rules on safety, pollution prevention and seafarers living and working conditions. It is a means of enforcing compliance where the owner and flag State have failed in their responsibility to implement or ensure compliance. The port State can require defects to be put right, and detain the ship for this purpose if necessary. It is therefore also a port State's defence against visiting substandard shipping.

Regional Port State Control was initiated in 1982 when fourteen European countries agreed to co-ordinate their port State inspection effort under a voluntary agreement known as the Paris Memorandum of Understanding on Port State

Control (Paris MoU). Current membership includes 27 countries. The European Commission, although not a signatory to the Paris MoU, is also a member of the Committee.

Inspection reports are recorded on a central database SIRENaC located in St Malo - France, available for search and daily updating by MoU member countries. Inspection results can be viewed on the Paris MoU public website and are also provided to the Equasis public database.

The Secretariat of the MoU is provided by the Netherlands Ministry of Transport, Public works and Water Management and located in The Hague.

For more information on the Paris MoU on Port State Control please consult our Internet Website on the following address: www.parismou.org

Black –Grey –White lists Black List 2007-2009

Flag	Inspections 2007-2009	Detentions 2007-2009	Black to Grey Limit	Grey to white limit	Excess factor
Black list					
Korea, DPR	103	35	12	Very High Risk	7.45
Libyan Arab Jamahiriya	41	15	6		6.78
Togo	73	20	9		5.05
Bolivia	40	12	6		4.88
Albania	245	56	24		4.86
Sierra Leone	517	110	46	High Risk	4.79
Comoros	617	113	54		3.94
Cambodia	875	146	74		3.55
Moldova, Republic of	236	44	23		3.55
Georgia	832	129	71		3.17
St Kitts and Nevis	444	69	40	Medium to High Risk	2.94
Syrian Arab Republic	264	41	26		2.68
Viet Nam	31	7	5		2.52
Slovakia	286	41	28		2.37
Lebanon	77	13	10		2.17
Mongolia	58	10	8	Medium Risk	1.97
Dominica	165	22	17		1.77
St Vincent and the Grenadines	2,173	219	172		1.68
Egypt	134	18	15		1.67
Ukraine	541	56	48		1.44
Jamaica	56	8	8		1.20
Belize	633	58	55		1.13
Honduras	60	8	8		1.02

The “Black List” for 2010 contains 23 flags States, two more than last year. The 2010 “White List” includes 39 flag States, two less than last year.

A “hard core” of flag States remain on the “Black List”. Most of the flags that were considered “very high risk” in 2009 have retained this ranking. The poorest performing flags are Democratic People’s Republic of Korea, Libya, Togo , Bolivia Albania and Sierra Leone.

Flags with an average performance are shown on the “Grey List”. Their appearance on this list may act as an incentive to improve and move to the “White List”. At the same time flags at the lower end of the “Grey List” should be careful not to neglect control over their ships and risk ending up on the “Black List” next year. Panama can be congratulated for its efforts, which have resulted in moving from the Black to the Grey List. Poland and Croatia moved up from “Grey” to “White”. Vanuatu and Switzerland moved down from “White” to “Grey”. The “White List” represents quality flags with a consistently low detention record. Bermuda (UK), China, and Denmark are placed highest in terms of performance.

A flag’s ranking is taken into account when targeting ships for inspection and ships flying flags listed on the “Black list” are liable for banning from the region after multiple detentions.

The Paris MoU also agreed on the performance listing of Recognized Organizations (ROs). These organizations have been delegated with statutory responsibilities by flag States. This table uses the same method of calculation as the flag State table but counts only those detentions, which the Paris MoU considers to be directly related to a statutory survey carried out by the recognized organization.

Registro Italiano Navale, American Bureau of Shipping and Germanischer Lloyd are the highest performing ROs.

Register of Shipping (Albania), Bulgarski Koraben Registar and International Register of Shipping (USA) have shown very low performance.

More information can be found in the 2009 Annual Report, which will be released in July 2010.

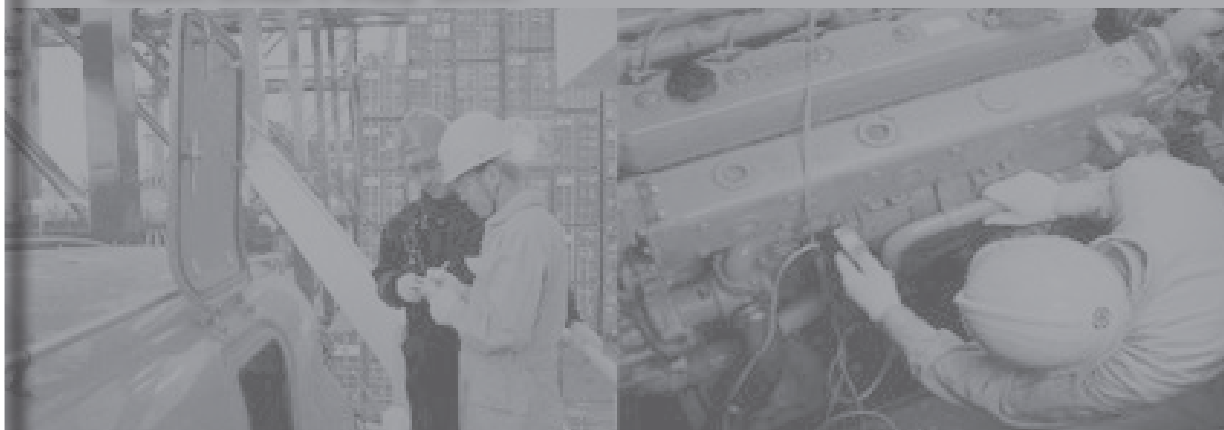


Paris MOU on Port State Control

Press release 23 June 2010

PARIS MOU ANNOUNCED NEW TARGETING LISTS

At its 43rd meeting last month, the Paris MoU Committee approved the 2009 inspection results and adopted new performance lists for flag States and Recognized Organizations. These lists will take effect from 1 July 2010.



In The Name of God



Paris MOU Announced New Targeting Lists	2
ICC Recommendations of the Banking Commission in respect of the requirements for an On board Notation	8
The International Chamber of Commerce (ICC)	20
News	22



Update

Asia Classification Quarterly Magazine
Volume 3, Issue 6, Autumn 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



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