بسم الله الرحمن الرحیم

سخن سردبیر ۲
یادداشت مدیر مسئول ۴

رده بندی، بازرسی و HSE :
کنترل کشورهای صاحب بندر (Port StateControl) و مهم ترین نواقص گزارش شده ۶
آشنایی با تحلیل ریسک (۱) ۲۰
بازرسی مربوط به الزامات کنوانسیون کار دریایی (MLC2006) ۲۴
مروری بر سیستم مدیریت بهداشت و ایمنی در بنادر ۲۷
موضوع‌های تحت بررسی در مدیریت سیستم‌های ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) در صنایع فراساحل ۳۰

قوانین و مقررات:
آشنایی با مقاوله نامه کار دریایی ۳۲
قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی ۳۶

اقتصادی:
بازار کسب و کار در ایران ۴۰
تحلیل مرکز پژوهش های مجلس از چالش‌های رقابت پذیری اقتصاد ایران ۴۳

بیمه و حقوقی:
قوانین بین المللی و حقوق دریاها (۵) ۴۴
آشنایی با بیمه دریایی (۶) ۴۷
مروری بر متن قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ ایران و شوروی ۵۰
علامت سؤال در مقابل رژیم حقوقی خزر: آیا قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ حامی منافع ایران هستند؟ ۵۲
آشنایی با بیمه باربری (۲) ۵۴

مقالات:
هفت علت ورشکستگی کشتی سازی‌ها ۵۸
نگاهی به صنعت فراساحل ایران ۶۴
آشنایی با خدمات شرکت‌های فعال بین المللی در بخش فراساحل ۶۶
مدل تعالی سازمانی در بخش دریایی (۲) ۶۸
بیایید دوباره از اول، درست شروع کنیم ۷۱
عملیات مروارید، مهم ترین جنگ دریایی در پهنه خلیج فارس ۷۲

گوناگون:
قانون مورفی در مهندسی ایمنی ۷۶
چالش های مدیریتی را بیشتر بشناسیم ۷۷
آنچه اصل ۹۰/۱۰ به انسان ها می آموزد ۷۹
کشتی غیر قابل ردیابی توسط رادارها ۸۱

معرفی و آشنایی:
کتاب: ایمنی و بهداشت برای مهندسان ۸۴

اطلاعیه‌ها و اخبار:
دوره‌های آموزشی مؤسسه رده‌بندی آسیا ۸۵
اعلام آمادگی چاپ مقالات در به‌هنگام /فرم اشتراک فصلنامه ۸۶
اخبار ۸۷
بخش انگلیسی ۹۰

به هنگام

فصلنامه علمی، تخصصی دریایی
روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
سال سوم، شماره ۷، زمستان ۱۳۸۹
صاحب امتیاز و مدیر مسئول: ملک‌رضا ملک‌پور قربانی
سردبیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صداقتی‌منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
روابط عمومی: وحیده اکبری
امور آگهی‌ها و تبلیغات: محمدعلی سبحانی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم
پلاک ۳۱، کدپستی ۳۴۵۶۱-۱۴۳۹۶
تلفن: ۸۴۳۹۶-۰۲۱، نمابر: ۸۸۰۲۵۵۵۸-۰۲۱
پست الکترونیک: update@asiaclass.org
پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org
شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
توزیع: بین‌المللی و داخل کشور
عضو بانک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com
• فصلنامه به‌هنگام آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه‌های صاحب‌نظران و کارشناسان است.
• فصلنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
• دیدگاه نویسندگان لزوما نظر فصلنامه نیست.

پیام دریا
اجرا، ویرایش و نظارت فنی:
ماهنامه پیام دریا
تلفن: ۲۶۱۰۰۳۶۸
نمابر: ۲۶۱۰۰۳۷۱
پست الکترونیک: payam-e-darya@irisl.net
پایگاه اینترنتی: Http://www.IRISL.Net
لیتوگرافی: نوید
تلفن: ۸۸۸۳۶۸۷۱
چاپ: نقش ایران

ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) در فعالیت‌های دریایی

از سـال ۲۰۰۳ میـلادی سـازمان بین‌المللـی کار(ILO) روز ۲۸ آوریل را به عنـوان **روز جهانی ایمنی و سـلامت در محیط کار** (World Day for Safety and Health at Work) نام‌گـذاری کـرد تـا توجه جهانیان را بیش از پیش به این موضوعات جلب کند و نسـبت به شناسـایی مخاطرات شـغلی، اجرای روش‌های صحیح کنترل ریسـک‌های موجود در محیط کار و ارتقاء سطح ایمنی و بهداشـت نیروی انسـانی با توجه به مسائل زیست محیطی اقدامات لازم صورت گیرد. اهمیت این موضوع به حدی است که در کشـورهای پیشـرفته صنعتی، ایمنی نوعی سرمایه‌گذاری تلقی می‌شـود؛ به طوری که معمولاً ۴ تا ۵ درصد تولید ناخالص ملی این کشـورها به مقوله ایمنی اختصاص دارد. به این ترتیب هزینه این کشـورها در حوادث، به مراتب پایین‌تر از کشـورهای در حال توسعه می‌باشد.

برای سـال ۲۰۱۰ میلادی شـعار روز جهانی ایمنی و بهداشت در محیط کار **"ظهور خطرات جدید و الگوهای جدید پیشگیری در دنیای در حال تغییر"** انتخاب گردید زیرا پیشرفت‌های چشمگیر در فناوری و گسترش روزافزون پدیده جهانی شدن، شیوه‌های کار و اشـتغال در دهه‌های اخیر را دچار تغییر و تحولات اساسـی کرده به طوری که محیط‌های کاری کوچک‌تر در عین حال پیچیده‌تر شده و استرس شغلی افزایش یافته است. نمونه بارز این مسئله کاهش چشمگیر نیروی انسانی دریانورد در رده افسران بر روی کشتی‌های تجاری به دلیل اتوماسیون سیستم‌های ناوبری، مخابراتی و پیشرانه می‌باشد که باعث افزایش استرس کاری و تمایل به خروج سریع‌تر از حرفه دریانوردی در بین این افسران شده است.

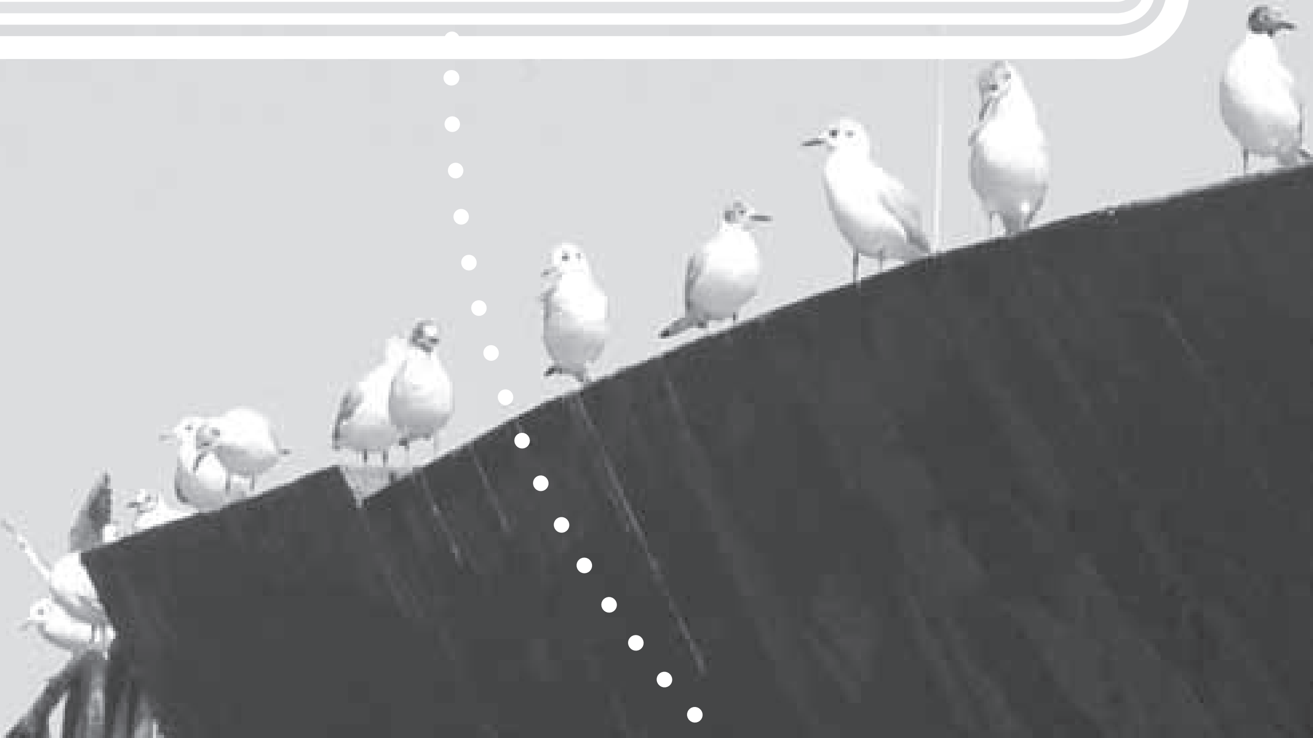
این در حالی است که با اجرای سیستم ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست (HSE) از طریق شناسایی و کنترل ریسک‌ها و پایش سیستم مدیریت ایمنی برقرار شـده، امکان روزآمد کردن مدیریت ریسـک با شـرایط جدید کاری بوجود می‌آید و الزامات محیط کار در جهت کاهش ریسک بنا می‌شود.

در واقع هدف HSE در صنایع دریایی از جمله صنایع ساخت و تعمیر کشتی و یا صنایع فراساحل، افزایش آگاهی نسبت به ریسک‌های موجـود در فعالیت‌هـا و ایجاد انگیزه برای تفکر کارگران و کارفرمایان در مورد یافتن راه‌های ایمن انجام این فعالیت‌ها می‌باشـد تا در نهایت ضمن حفظ ایمنی و سـلامت کارکنان، با پیشـگیری از حوادث از آلودگی محیط زیست که ممکن است بر اثر وقوع این حوادث بوجود آید اجتناب شود.

در سیسـتم حمل‌ونقل دریایی و کشـتیرانی تجاری، اسـتقرار سیسـتم بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM) جایگزین سیسـتم مدیریت HSE-MS شده است؛ هر چند شرکت‌های کشتیرانی فعال در پروژه‌های نفت و گاز ناچار به رعایت سیستم مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست مشتری خود نیز می‌باشند.

غیر از شناورها و سکوهای حفاری فراساحلی متحرک (MODU) تحت شمول آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی، سایر فعالیت‌های دریایی نظیر سـکوهای ثابت فراسـاحلی، عملیات بندری و صنایع سـاخت و تعمیر کشـتی و تجهیزات دریایی نیازمند استقرار سیستم مدیریت HSE هسـتند تا در حد امکان ضمن شناسـایی ریسـک‌ها، احتمال وقوع حوادث کاهش یابد و شرایط کاری پرسنل از نظر سلامت جسمی و روانی مورد تأیید قرار گیرد؛ که این خود منجر به کاهش قابل توجهی از حوادث با منشأ خطای انسانی خواهد شد.

در نتیجه بررسـی به عمل آمده در مدیریت HSE، نیروی انسـانی به عنوان مهم‌ترین عامل تأثیرگذار بر شـرایط ایمنی، بهداشـت و محیط زیسـت معرفی شـده اسـت، از این رو هر گونه تمهیدی که منجر به بهبود شـرایط کاری نیروی انسانی شود قطعاً باعث ارتقاء عملکرد سیستم مدیریت HSE می‌شود و در عین حال منجر به افزایش بهره‌وری نیروی کار خواهد شد. این همان مقوله‌ای است که در سیستم بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM) در کشتی‌های تجاری در مقام مقایسه با HSE مغفول مانده بود که با لازم‌الاجراء شدن کنوانسـیون کار دریایی (MLC 2006) تا اواخر سـال میلادی جاری در جهت بهبود شـرایط کاری و زندگی دریانوردان گام بزرگی برای رفع این نقیصه برداشته خواهد شد.



شماره ۷ / زمستان ۱۳۸۹

سیستم مدیریت کیفیت متکی بر ایمنی بهداشت و محیط زیست (HSE) در بخش دریایی و بندری

تمامی اهل فن آگاه هستند که سیستم مدیریت کیفیت در یک بنگاه اقتصادی می‌تواند از الگوهای مختلفی پیروی کند.

بسیاری از کارخانه‌ها و شرکت‌های تولیدی و خدماتی سیستم‌های متکی بر استانداردهای سری ISO ۹۰۰۰ را کافی دانسته و واقعاً هم از ارزش افزوده آن برخوردار می‌شوند.

اگر چه بخش اعظم این سیستم در کشور ما "صوری" است و فقط هنگام حضور ممیزان داخلی و خارجی به صورت نمایشنامه‌ای اجرا می‌شود و این امر در همایش سال ۱۳۸۵ که نگارنده با مشارکت سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران برگزار کرد نیز توسط دبیرکل سازمان جهانی استاندارد، الن‌برایدن (Alan Bryden) به صراحت به حدود ۸۰۰ نفر از کارشناسان کیفیت شرکت‌کننده در همایش اعلام شد، ولی بر حسب تعهد مدیران بنگاه‌های اقتصادی (Commitment) شاهد اجرای مطلوب آن در کشور هستیم.

اما در ارتباط با بنگاه‌های اقتصادی بخش دریایی و بندری جایی که ایمنی و حفظ محیط زیست دریا حرف اول را می‌زند و پیشینه متجاوز از ۳۰ سال دارد باید وضعیت ویژه‌ای حاکم باشد.

در بخش دریایی مقاوله‌نامه‌های مهمی همچون SOLAS و MARPOL وجود داشته و دارد که بسیار عمیق به طرح موضوع پرداخته است و اصولاً یک سیستم بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM Code) برای آن تعریف شده است.

در بخش بندری نیز ما مقررات ملی و ضوابط بین‌المللی مدونی داریم که متأسفانه تاکنون به آن بی‌توجه بوده‌ایم. باید سیستم مدیریت کیفیت حاکم در بخش بندری اصولاً از استانداردها و ضوابط ایمنی، بهداشت و محیط زیست حرفه‌ای برخوردار باشد. تحقیقات نشان می‌دهد سیستم مدیریت کیفیت یکپارچه فعلی در شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی چندان مؤثر و مفید نبوده و فقط هزینه‌های زیادی را برای مدیران این بنگاه‌های اقتصادی فراهم کرده است. در حالی که می‌شد از طریق ارگان حاکمیتی (یعنی سازمان بنادر و دریانوردی) الزام سیستم مدیریت کیفیت متکی بر HSE به این شرکت‌ها تکلیف شود.

در بخش امور بندری مقاطع تعریف‌شده‌ای در HSE وجود دارد که به شرح زیر است:

1- Health and Safety Foundations
2- Health and Safety Policy
3- Organizing for Health and Safety
4- Promoting a Positive Health and Safety Culture
5- Risk Assessment
6- Principles of Control
7- Monitoring, Review and Audit
8- Incident and Accident Investigation, Recording and Reporting

به نظر می‌رسد نقطه شروع در امور بندری بنادر تجاری و نفتی ایران آن باشد که سایتی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی درست شود و همگان مکلف شوند حوادث محتمل‌الوقوع (Near Miss) را گزارش کنند. این کار باعث می‌شود ۶۹ درصد از عوامل حوادث بندری جلوگیری شود.

ما احتیاج به نبض فعالی در این راستا در سازمان بنادر و دریانوردی داریم تا بتواند نظارت خوبی اعمال کند. این دستگاه نظارت باید مستقل از آن سازمان ولی تحت نظارت اداره شود.

کنترل کشورهای صاحب بندر و مهم‌ترین نواقص گزارش شده از کشتی‌ها در بازرسی‌های آنها

هدف؛ ارتقاء ایمنی دریانوردی و حفظ محیط‌زیست دریایی

مرکز تحقیقات و توسعه قواعد رده‌بندی آسیا
research@asiaclass.org

کشــور صاحب بندر (Port State) دارای وظایف و مسئولیت‌های گوناگونی می‌باشد که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- کنترل و بازرسی کشتی‌های خارجی در بنادر؛
- کنترل امنیتی کشتی‌های ورودی به بنادر؛
- بررسی و رسیدگی سوانح دریایی در بنادر؛
- ایجـاد سیســتم ایمنی ناوبری در مســیرهای ورودی به بنــادر، کانال‌های دسترســی، حوضچه‌ها و پای اسـکله‌ها از طریق تأمین وسـائل کمک‌ناوبری و چراغ‌هــای دریایی، هیدروگرافی و تهیه نقشــه‌های دریانــوردی (کانال‌های ورودی و اسکله‌ها) و راهنمایی کشتی‌ها؛
- علامت‌گذاری و خارج کردن شناورها و اشیاء مغروق (در کانال‌های دسترسی و حوضچه‌ها)؛
- اقدامات لازم برای جمع‌آوری اطلاعات جزر و مد؛
- ارسال اطلاعات دریانوردی؛
- لایروبی؛
- مخابرات دریایی؛
- ارائه تسهیلات دریافت زباله و جمع‌آوری ضایعات کشتی‌ها؛
- مقابله با آلودگی در محدوده بنادر.

آنچه تحت عنوان کنترل کشور صاحب بندر (Port State Control) مطرح می‌باشد عبارت است از بازرسی کشتی‌های خارجی در بنادر تحت حاکمیت یک کشــور به منظور تصدیق مطابقت شــرایط کشــتی و تجهیزات آن با مقررات بین‌المللی و راهبری آن توســط پرسنل آموزش دیده مورد تأیید. به بیان دیگر، کشتی‌های خارجی ورودی به بنادر یک کشور با هدف ارتقاء ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی و بررسی میزان انطباق آنها با کنوانسیون‌های بین‌المللــی دریایی، تحت بازرســی‌های فنی و ایمنی کشــور صاحب بندر قرار می‌گیرند. الزامات قانونی (Legal Basis) کنترل کشــورهای صاحب بندر در کنوانسـیون‌ها، آیین‌نامه‌ها و قطعنامه‌های زیر مورد اشــاره و تأکید قرار گرفته است:

- SOLAS
- LOAD LINE
- MARPOL
- STCW
- COLREG
- TONNAGE
- ISM
- ILO 147
- CLC
- AFS
- BCH CODE
- IGC CODE
- IBC CODE
- IMO Res A.787(19)

کشــتی‌های تحت بازرســی شامل تمام شــناورهای مشــمول کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی و منطقه‌ای و ملی می‌شــوند که جدول شــماره (۱) به انواع این کشتی‌ها و تعاریف بین‌المللی هر یک اشاره دارد.

این بازرسی‌ها در ابتدا به عنوان پشتیبان اجرای مقررات توسط کشور صاحب پرچم (Flag State Implementation) مطــرح شــد هر چند تجربه نشــان داد که اســتفاده از همکاری‌های منطقه‌ای می‌تواند به یک ابزار کنترلی بسیار کارآمد تبدیل شود. زیرا کشتی در حال تردد به بندر یک کشور معمولاً به سایر بنادر منطقه نیز وارد شده بنابراین بازرسی‌های هماهنگ بین کشورهای منطقه از کشتی‌های ورودی به بنادر آنها بسیار تأثیرگذار خواهد بود. این همکاری‌های منطقه‌ای باعث افزایش تعداد بازرســی و در عین حال جلوگیری از تأخیرهای ناشی از بازرسی‌های غیرضروری می‌شود.

مطابــق معاهدات بین‌المللی، مســئولیت رعایت مقررات توســط کشــتی‌ها بر عهده کشــورهای صاحب پرچم اســت هر چند که بازرســی‌های کشــورهای

جدول شماره (۱)

Passenger Ship	A ship which carries more than twelve passengers (as defined in SOLAS I/2(f))
Ro-Ro Passenger Ship	A passenger ship with Ro-Ro cargo spaces or special category spaces (as defined in SOLAS II-1/2.13)
Cargo Ship	Any ship which is not a passenger ship (as defined in SOLAS I/2(g))
Bulk Carrier	A ship which is constructed generally with a single deck, top-side tanks and bilge hopper side tanks in cargo spaces, and is intended primarily to carry dry cargo in bulk, and includes such types as ore carriers and combination carriers (as defined in SOLAS IX/1.6)
Oil Tanker	A ship constructed or adopted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces (as defined in SOLAS I/2 (h)& MARPOL Annex I/1.(4))
Chemical Tanker	A ship constructed or adopted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk (as defined in SOLAS I/2 (h), VII/ 8.2 &MARPOL Annex II/1.(1))
Gas Carrier	A cargo ship constructed or adopted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas or other product listed in chapter 19 of the IGC Code (as defined in SOLAS VII/11.2)
High Speed Craft	A craft capable of a maximum speed in meters per second m/s) equal to or exceeding $3.7 \nabla^{0.1667}$ (as defined in SOLAS X/1.2)
Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)	A mechanically propelled mobile offshore drilling unit (as defined in SOLAS XI-1/1)
Ships carrying INF Cargo	A ship carrying INF Cargo (INF Cargo as defined in SOALS VII/14.2) (Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High level Radioactive Waste Carrier)
Ships carrying IMDG Cargo	A ship carrying dangerous goods listed in the IMDG Code (IMDG Code as defined in SOALS VII/14.6)

صاحب بندر اصطلاحاً یک تور ایمنی (Safety Net) ایجاد می‌کند که کشتی‌های غیر استاندارد را صید کرده و از تردد آنها در آب‌های منطقه جلوگیری به عمل آورده و اصطلاحاً شایستگی آنها را برای ادامه دریانوردی با این عبارت "not in all respect fit to proceed to sea" مورد اشکال قرار می‌دهد . از این رو سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) کشورهای عضو این سازمان را به امضای تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای (Regional Memorandum of Understanding) در اجرای کنترل‌های بندری کشتی‌های خارجی تشویق می‌کند که تفاهم‌نامه‌های جدول شماره (۲) نمونه‌ای از این همکاری‌های منطقه‌ای در نظارت بر حسن انجام مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی می‌باشند.

این تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای بر مبنای نتایج بازرسی‌های انجام گرفته توسط اعضاء از کشتی‌های خارجی ورودی به بنادر و تعداد توقیف‌ها (Detentions) به علت عدم رعایت مقررات بین‌المللی، عملکرد کشورهای صاحب پرچم و مؤسسات رده‌بندی را مورد ارزیابی قرار داده و لیست سفید، سیاه و خاکستری را برای کشورها و ضریب عملکرد را برای مؤسسات رده‌بندی منتشر می‌کنند که در شماره پاییز ۸۹ فصلنامه به‌هنگام آخرین گزارش منتشر شده توسط تفاهم‌نامه پاریس(Paris MOU) مورد بررسی قرار گرفت.

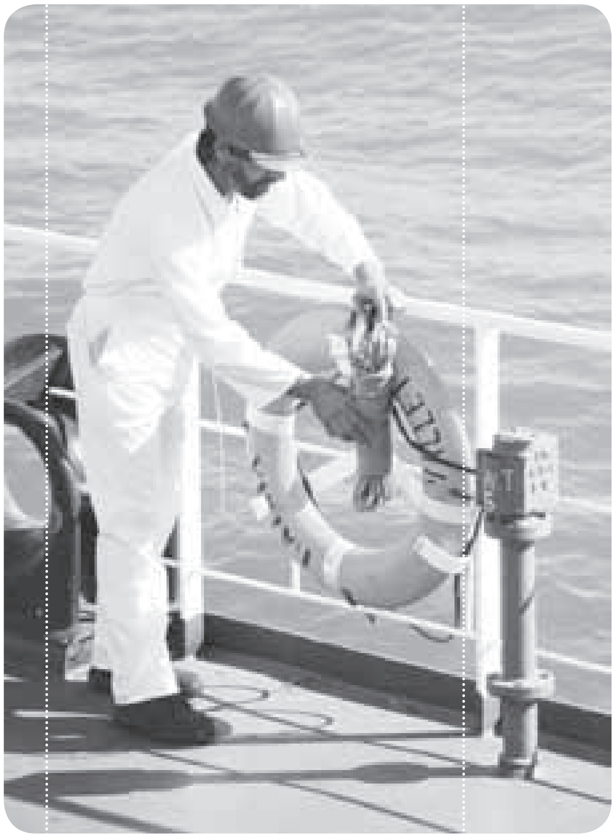
آنچه از گزارش‌های منتشر شده توسط تفاهم‌نامه‌های فوق‌الذکر از نواقص

مشـاهده شـده در کشـتی‌های خارجی ورودی اسـتنباط می‌شـود حاکی از نقصـان در نگهداری (Maintenance) در شـناورهای مذکـور به عنوان علـت اصلـی می‌باشـد. در خیلی مـوارد در صورتـی که کنترل کشـورهای صاحـب بنـدر نواقص فنـی نیـز در بازرسـی‌های خـود بیابند، مشـکلات مرتبـط بـا آیین‌نامـه بین‌المللـی مدیریـت ایمنـی را نیز گـزارش می‌کنند. زیرا کشـتی‌های دارای سیسـتم مدیریـت ایمنی بر اسـاس آیین‌نامه ISM بایـد دارای فرآیندهـای مناسـب نگهـداری کشـتی و تجهیزات آن باشـند.

امـا قبـل از انجام بازرسـی توسـط کنترل بندری، لازم اسـت نسـبت به در اختیار داشـتن مـدارک و گواهی‌نامه‌های معتبر و مرتبط بـا قوانین و مقررات بین‌المللـی، منطقـه‌ای و ملی بر روی کشـتی اطمینان حاصل کـرد چرا که بررسـی ایـن گواهی‌نامه‌ها و مدارک قبل از شـروع بازرسـی انجام می‌گیرد. لیسـت گواهی‌نامه‌هـای مورد نیاز که بایـد آخرین صدور آنها بـا تاریخ معتبر بر روی کشـتی بر حسـب نوع آن نگهداری گردند به شـرح فهرسـت مندرج در صفحات ۱۰ الی ۱۲ می‌باشد.

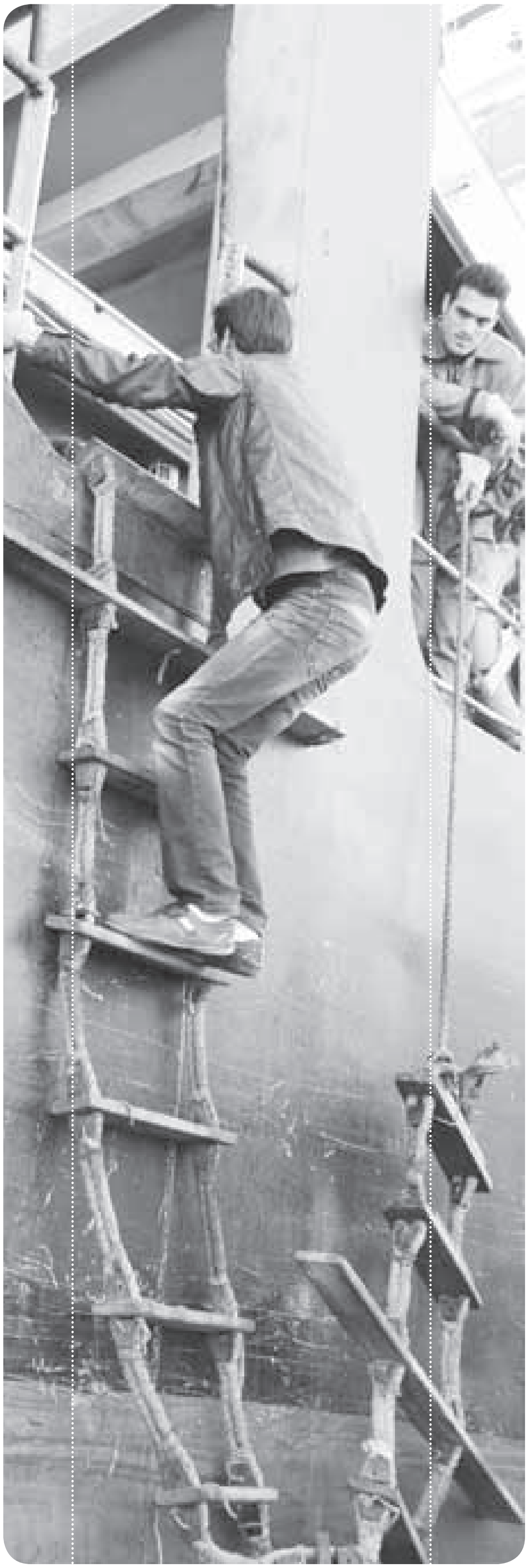
جدول شماره (۲)

Paris MOU (Europe & N. Atlantic region) http://www.parismou.org
Indian Ocean MOU (Indian Ocean region) http://www.iomou.org
Mediterranean MOU (Mediterranean Sea region) http://www.medmou.org
Tokyo MOU (Asia Pacific region) http://www.tokyo-mou.org
Caribbean MOU (Caribbean region) http://www.caribbeanmou.org
Riyadh MOU (Persian Gulf's South Coasts region) http://www.riyadhmou.org
Black Sea MOU (Black Sea region) http://www.bsmou.org
Abuja MOU (West & Central African region) http://www.abujamou.org
Acuerdo de Vina del Mar Agreement (Latin American region) http://www.acuerdolatino.int.ar



کشـتی‌های تحـت بازرسـی شـامل تمـام شناورهای مشـمول کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی و منطقه‌ای و ملی می‌شوند.

1- International Tonnage Certificate (1969);
2- Certificate of Registry or other document of nationality (UNCLOS);
3- Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society);
4- Reports of previous port State control inspections;
5- Passenger Ship Safety Certificate (S74-5/CI/R12 (v), S74P88/CI/R12 (a) (i), (vi));
6- Cargo Ship Safety Construction Certificate (S74/CI/R12 (ii), S74P88/CI/R12 (a) (ii), (vi));
7- Cargo Ship Safety Equipment Certificate (S74-5/CI/R12 (v), S74P88/CI/R۱۲ (a) (iii), (vi));
8- Cargo Ship Safety Radio Certificate (S74-5/CI/R12 (iv), S74P88/CI/R12(a) (iv), (vi));
9- Cargo Ship Safety Certificate (S74P88/CI/R12 (a)(v)(vi));
10- Special Purpose Ship Safety Certificate (S74/CI/R12,SPS Code, C1/Art.1.7.12, Res. A.791 (19));
11- For ro-ro passenger ships, information on the A/A-max ratio (S74- 15/CII-1/R8-1);
12- Damage control plans and booklets (S74-34/CII-1/Reg. 19, 20, 23);
13- Stability information (S74/CII-1/22 and CII-1/25-8; LLP88, reg. 10);
14- Manoeuvring Booklet and information (S74-1/CII-1/Reg.28.2);
15- Unattended Machinery spaces (UMS) evidence (S74-1/CII-I/R46.3);
16- Exemption Certificate and any list of cargoes (S74/CII-2/R10.7.1.4);
17- Fire control plan (S74-23/CII-2/Reg.15.2.4);
18- Fire safety operational booklet (S74-23/CII-2/Reg.16,3,1);
19- Dangerous goods special list or manifest, or detailed stowage plan (ILO134/A4.3(h), S74-23/CII-2/R19);
20- Document of Compliance Dangerous Goods (S74-1/CII-2/R54.3,S74- 24/CII-2/R19.4);
21- Ship's log book with respect to the records of drills, including security drills, and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliances and arrangements and fire fighting appliances and arrangements (S74-33/CIII/R37, R19.3,R19.4,R20);
22- Minimum Safe Manning Document (S74-23/CV/R14.2);
23- SAR coordination plan for passenger ships trading on fixed routes (S74- 15/CV/R15.c, R7.2);
24- LRIT Conformance Test Report
25- Copy of the Document of Compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR (voyage data recorder) (S74/CV/R18.8);
26- For passenger ships, list of operational limitations (S74- 24/CV/R30.2);
27- Cargo Securing Manual (S74-25/CVI/R5.6);
28- Bulk Carrier Booklet (S74-16/CVI/R7.3);
29- Loading/Unloading Plan for bulk carriers (S74-16/CVI/R7.3);
30- Document of authorization for the carriage of grain (S74-8/CVI/R9);
31- INF (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships) Certificate of Fitness
(S74-21/CVII/R16, INFC 1.3);
32- Copy of Document of Compliance issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (DoC) ISM Code (S74-11/CIX/R4.1);
33- Safety Management Certificate issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (SMC) (S74-11/CIX/R4.2, 4.3);
34- High Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High Speed Craft
(S74-12/CX/R3.2, HSCC 1.8.1, 2);
35- Continuous Synopsis Record
(S74-31/CXI-1/R5);
36- International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, whichever is appropriate (GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC*)/CI/N1.5.4);
37- International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate (BCC-10/CI/N1.6.3), (IBCC*/CI/N1.5.4), (BCH/I/1.6.1);
38- International Oil Pollution Prevention Certificate (M73/78/ANI/R7.1);
39- Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers (M73/78,ANI/R13G(3),
(S74-20/CXI/R2);
40- Oil Record Book, parts I and II
(M73/78/ANI/R17, R36);
41- Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances
(M73/78/ANII/Reg.17);



42- (Interim) Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS)
(M73/78/ANI/R20.6, R21.6.1);
43- For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage (M73/78/ANI/R31.2);
44- Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (M73/78/ANI/R37.1);
45- International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS) (M73/78/ANII/R9.1);
46- Cargo Record Book (M73/78/ANII/R15, M73/78/ANII- APP2);
47- Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers) (M73/78/ANII/R14.1 + P&A manual);
48- International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPPC) (M73/78/ANIV/R5.1);
49- Garbage Management Plan (M73/78/ANV/R9.2);
50- Garbage Record Book (M73/78/ANV/R9.3);
51- International Air Pollution Prevention Certificate (IAPPC) (M73/78/ANVI/R6.1);
52- Logbook for fuel oil change-over (M73/78/ANVI/R14.4.6);
53- Type approval certificate of incinerator (M73/78/ANVI/R16.6.1) + Appendix IV(1));
54- Bunker delivery notes (M73/78/ANVI/R18.5+ Appendix V);
55- Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPPC) (NoxTC2008/ 2.1.1.1);
56- Technical files (NoxTC2008/2.3.6);
57- Record book of engine parameters (NoxTC2008/6.2.2.7.1);
58- International Load Line Certificate (1966) (LLP’88 Art.16.1);
59- International Load Line Exemption Certificate (LLP’88 Art.16.2);
60- Certificates issued in accordance with STCW Convention (STCW95/Art. VI, RI/2, Sect. A-I/2);
61- Cargo Gear Record Book (ILO134/C32/Art. 9(4)/ ILO152(25));
62- Certificates loading and unloading equipment (ILO134/A4.3(e);ILO/C32/Art 9(4));
63- Medical certificates (ILO Convention No. 73);
64- Table of shipboard working arrangements (ILO Convention No. 180/Part II/Art 5.7 a & b and STCW95/A-VIII/1.5);
65- Records of hours of work or rest of seafarers (ILO Convention No. 180/PartII/Art 8.1);
66- Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate (MODU Code/I/Section 6);

67- Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage (CLC69P92/AVII.2);
68- Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for Bunker oil pollution damage (BUNKERS 2001/Art.7.2);
69- International Ship Security Certificate (ISSC) (ISPSC/PA/19.2.1);
70- Record of AFS (AFS/Annex 4/Reg 2(1));
71- International Anti-Fouling System Certificate (IAFS Certificate) (AFS/Annex 4/Reg 2(1));
72- Declaration on AFS (AFS/Annex 4/Reg 5(1)).

مطابق معاهدات بین‌المللی، مسئولیت رعایت مقررات توسط کشتی‌ها بر عهده کشورهای صاحب پرچم است.

پس از بازبینی و بررسی مدارک و گواهی‌نامه‌های فوق، بازرسی کشورهای صاحب پرچم از شناورهای خارجی می‌تواند مواردی با اولویت فهرست زیر را شامل شود که البته برحسب گزارش‌های قبلی PSC دامنه این بازرسی‌ها و موارد بررسی شده مورد به مورد برای کشتی‌های مختلف می‌تواند متفاوت باشد:

1- Nautical publication
2- Navigational equipment
3- Emergency starting and running tests
4- Lifesaving equipments
5- Emergency generator
6- Hull corrosion and damages
7- Main engine and aux. engines
8- Oily water separator (OWS)
9- Oil Discharge Monitor (ODM)
10- Fire safety control plan
11- Ventilation inlets/outlets
12- Emergency training and drills
13- Emergency lighting/batteries
14- Deck-and hatches corrosion and damages
15- Steering gear- incl. auxiliary and emergency
16- Cleanliness in engine room
17- Cleanliness in accommodation

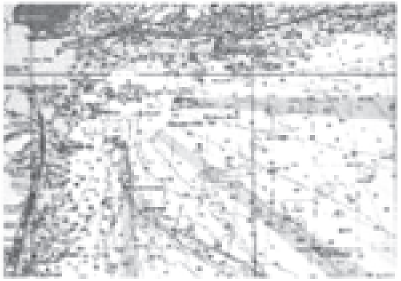
مؤسسات رده‌بندی گزارش‌های واصله از PSC در مورد شناورهای تحت رده‌بندی خود را مورد بازبینی قرار داده تا نواقص احتمالی کار بازرسان خود و یا ایرادات مربوط به فرایندهای بازرسی و یا حتی مقررات رده‌بندی خود را پایش و اقدام اصلاحی متناسب با آن را به اجراء در آورند. در نتیجه این بررسی‌ها مؤسسات رده‌بندی در دوره‌های زمانی سالانه، دوسالانه و یا بیشتر و کمتر لیستی از نواقصی که بیشترین میزان توقیفی را توسط بازرسان PSC داشته‌اند منتشر می‌کنند تا توجه مالکان کشتی را به این موضوع‌ها بیشتر جلب کنند و اقدامات پیشگیرانه را در دستور کار خود قرار دهند.

موارد زیر لیست منتشره توسط مؤسسه رده‌بندی GL آلمان در سال ۲۰۱۰ میلادی در نتیجه گزارش‌های PSC طی دوره دو ساله ۲۰۰۸ و۲۰۰۹ میلادی می‌باشد که تقریباً با لیست سایر مؤسسات رده‌بندی مطابقت داشته و صرفاً به عنوان نمونه‌ای از این لیست‌های منتشره آورده شده است. توجه مالکان و شرکت‌های کشتیرانی به نواقص مطرح در لیست ذیل معطوف می‌شود تا شاهد کاهش بیش از پیش شناورهای توقیف شده تحت پرچم کشورمان توسط بازرسان کشورهای صاحب بندر باشیم.

کشــتی‌های خارجــی ورودی بــه بنــادر یک کشــور با هــدف ارتقــاء ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیســت دریایی و بررسی میزان انطباق آنها با کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی، تحت بازرسی‌های فنی و ایمنی کشور صاحب بندر قرار می‌گیرند.

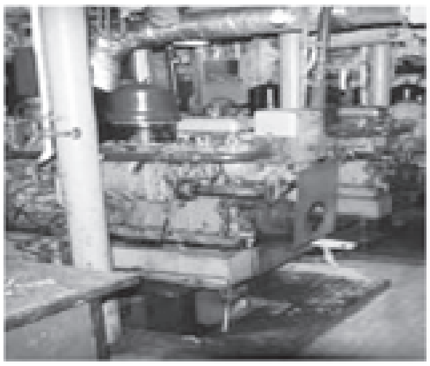
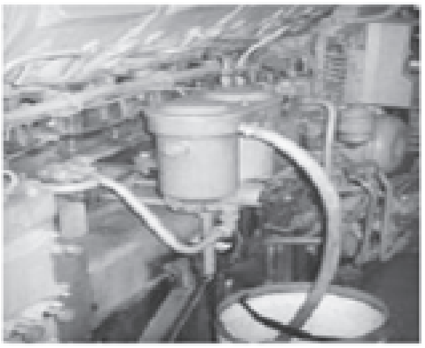
Safety of Navigation

1. Charts and nautical publications

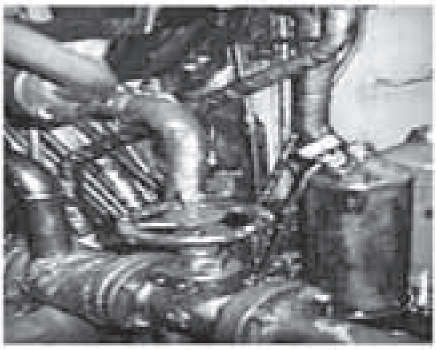
	The charts and publications to be used for the next intended voyage must be up-to-date.
	Nautical Publications including notices to mariners, pilot books, list of lights, tide tables, nautical almanac, IAMSAR documentation, etc. must be found on board and up-to-date for the next intended voyage.
	A system should be in place to ensure that all publications on board can be easily updated. Evidence of updating is to be provided to PSC. The notice to mariners should be consulted for any updates or new editions.

Main Engines and Auxiliaries

2. Engines, Generators, Auxiliaries

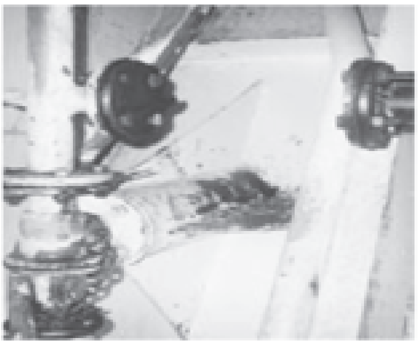
	All generators need to be in good working order and provide sufficient electric power, including 100% redundancy. The emergency power supply must be working properly and needs to start up- even automatically - if needed. Secondary starting systems have to function at any time.
	There should be no significant leaks from engines. Any such leaks are to be dealt with by the crew as soon as they occur. No illegal plastic or rubber piping must be found in the piping arrangements. If uncustomary arrangements have been installed due to ongoing maintenance or repair works, PSC should be informed.

3. Cleanliness of Engine Room

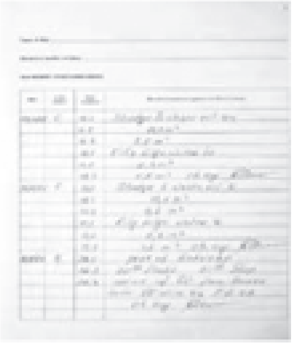
	Oil in the engine room represents a possible fire hazard and safety hazard for the crew if oil makes the floor plates or decks slippery. Engine rooms must be reasonably clean. Bilges should not contain excessive amounts of residue, but be emptied into holding tanks or ashore, as required. Soaked-through insulations should be renewed.
	Cleanliness is a subjective matter and the whole issue should be discussed with PSC in the light of the actual circumstances onboard.

MARPOL Annex I

4. Oily Water Separator

	The oily water separator needs to be in working order at a all times, even if not used in special areas where use is prohibited. The persons in charge need to be able to show how to operate the system and conduct a test. The relevant operating instructions need to be posted in the vicinity.
	All piping connected to the bilge system and OWS must be fitted according to requirements. Suspicious piping arrangements will be checked internally by PSC for oily residues. Piping arrangements must comply with approved drawings which have to be available.

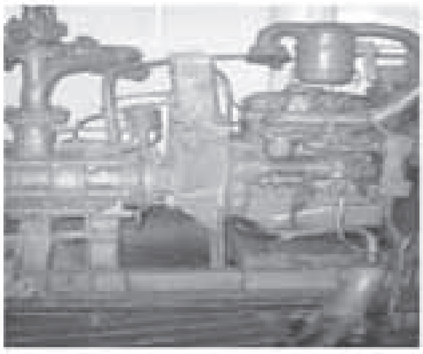
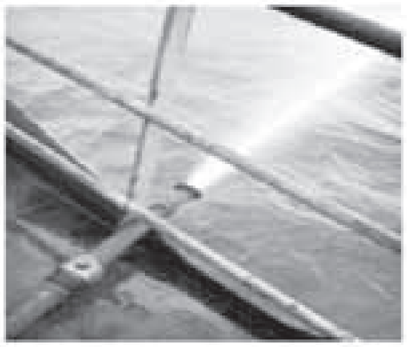
5. Oil Record Book

	The Oil Record Book must be kept on board in the current format.
	Entries are to be made in the forms as per latest requirements. Codes must be used correctly as required. The disposal of any oily residues must be properly documented.

Safety of Navigation
6. Magnetic Compass

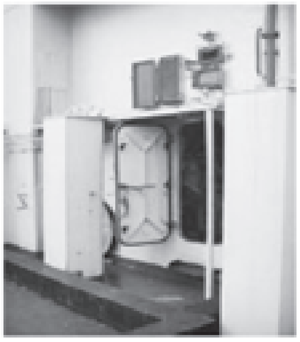
	The magnetic compass must be in good conditions. The compass must be easily readable from the conning position. A pelorus must be available for taking bearings. Documentation of ongoing compass deviation control must be available.
	A spare magnetic compass must be readily available if required. No air bubbles are allowed in the bowl.

Fire Safety Measures
7. Emergency Fire Pump

	The emergency fire pump is to be ready for use at all times. The responsible crew members must be able to start the pump.
	The pump should supply sufficient pressure to two hoses on deck.

Fire Safety Measures

8. Fire Dampers

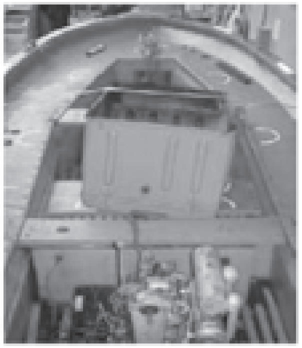
	The fire damagers must be working properly. Handles must be easy to move and the inscription has to show the name of the closable compartment and the position of the handle "open" and "closed".
	The dampers should be clearly marked. If closures work with a flap, it has to be properly hinged and move easily. Rubber packings need to be in good conditions and toggles greased and capable of tightly closing the flap.

9. Fire Doors

	Fire doors have to be in good working conditions. The closing device must be able to properly close the door. All doors must be arranged as per fire plan.
	No allowance for keeping doors permanently open using wires, etc.

Life Saving Appliances

10. Life Boats

	Lifeboats must be structurally sound with no defects or signs of wastage and attached parts such as the rudder, lifelines, skates etc. have to be in place.
	The lifeboat motor must be in good conditions and easy to start by the crew members. The gear, shaft and propeller have to be in good working conditions. The inventory must be complete and not outdated.

منابع:

1. www.imo.org
2. Annexes to Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, www.parismou.org
3. Port State Control: The Top Ten PSC findings, Edition 2010, Germanischer Lloyd AG.
4. www.dnv.com

آشنایی با تحلیل ریسک (Risk Analysis)
قسمت اول

اولین گام سیستم مدیریت ایمنی

مرکز تحقیقات و توسعه قواعد رده‌بندی آسیا
research@asiaclass.org

شناسایی خطرات و تحلیل ریسک این خطرات اولین گام برای برقراری یک سیستم مدیریت ایمنی پس از تعیین اهداف مورد نظر از طراحی سیستم مدیریت ایمنی فوق می‌باشد. یکی از مراحل مهم و کلیدی در این فرآیند، ارزیابی و تحلیل ریسک است تا ضمن رتبه‌بندی ریسک از نظر شدت و تبعات آن، امکان برقراری سیستمی کارآمد برای کنترل ریسک فراهم آید و با پایش مستمر آن به ایمنی هرچه بیشتر سیستم تحت مطالعه کمک شود. در مطلب حاضر تحلیل ریسک را معرفی می‌کنیم و در آینده به روش‌های متداول انجام این تحلیل خواهیم پرداخت.

ارزیابی ریسک (Risk Assessment) ابزاری برای نمایش سطح ایمنی (Safety Level) یک طرح پیشنهادی یا یک موضوع تحت مطالعه بر اساس استاندارد طراحی موجود می‌باشد. هر چند در مواردی که حتی استاندارد خاصی در باب موضوع مورد نظر وجود نداشته باشد مانند مواردی که طرح، مسبوق به سابقه نبوده و کاملاً نوآورانه و ابتکاری باشد، این ارزیابی ریسک باید اثبات کند که سطح ریسک طرح پیشنهادی در حد قابل قبولی پایین و یا اصطلاحاً در حد ALARP باشد.

روش و متد خاص و واحدی برای ارزیابی ریسک وجود ندارد و بر حسب مورد و در نتیجه مطالعه و شناخت اولیه از موضوع مورد نظر، مقرون به صرفه‌ترین روش انتخاب می‌شود. حدود و معیارهای پذیرش طرح، دامنه و وسعت کار، جزئیات طرح و بزرگی ریسک‌های مطرح، عدم قطعیت‌ها و پیچیدگی‌های مسئله پیش‌رو، همه باید در انتخاب روش تحلیل مورد استفاده در نظر گرفته شوند.

حداقل سه مرحله زیر در انجام یک فرآیند ارزیابی ریسک دنبال می‌شود:

- **ارزیابی کیفی (Qualitative):** هنگامی که تعدد وقوع (Frequency) و شدت وقایع (Severity) به طور کیفی و با عباراتی نظیر بالا (High)، متوسط (Medium) و پایین (Low) تخمین زده می‌شوند.

ارزیابی نیمه-کمی (Semi-Quantitative): زمانی که تعداد و شدت وقوع به طور تخمینی ولی بر اساس معیارهای عددی بیان شوند.

- **ارزیابی کمی (Quantitative):** زمانی که ارزیابی کاملاً عددی از شدت و تعدد وقوع حوادث انجام شود.

هر چه از تحلیل‌های کیفی به سمت کمی حرکت کنیم نیازمند اطلاعات و جزئیات بیشتری از مسئله تحت بررسی خواهیم بود. البته عمق تحلیل انجام شده به مرحله طرح مورد مطالعه نیز بستگی دارد به عبارتی در مراحل اولیه، امکان و ضرورت انجام تحلیل‌های کمی وجود ندارد.

یک ارزیابی ریسک کیفی جامع در مراحل اولیه طرح کافی می‌باشد. در صورتی که نوآوری طرح پیشنهادی از طرح‌های مرسوم زیاد نباشد و یا به عنوان صرفاً یک طرح پیشنهادی معادل (Alternative) مطرح شده باشد روش‌های ساده ارزیابی کیفی نظیر FMECA یا HAZOP یا What-if جوابگوی مسئله خواهند بود. هر چند که با پیشرفت طرح به مراحل بالاتر و پیچیده‌تر شدن آن و در نتیجه افزوده شدن به جنبه‌های مختلف آن، ارزیابی‌های ریسک دقیق‌تر و با عمق بیشتری مورد نیاز خواهد بود.

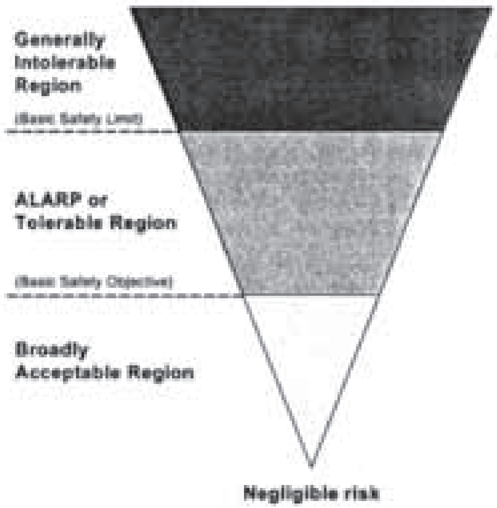
طبقه‌بندی ریسک‌ها (Risk Ranking): در روش‌های کیفی برای طبقه‌بندی ریسک به یک ماتریس ریسک نیاز می‌باشد؛ در حالی که در روش‌های کمی، نتایج ارزیابی به صورت عددی و به صراحت مشخص می‌شوند. هیچ ماتریس ریسک استانداردی وجود ندارد و بر اساس مورد تحت مطالعه تنظیم می‌شود. اما نکته مهم آن است که این ماتریس امکان ایجاد تمایز بین ریسک خطرات شناسایی شده را دارا باشد. از دیگر سو گستردگی و تنوع خطرات در این ماتریس، کار کردن با آن را دشوار می‌کند.

نمونه یک ماتریس ریسک در جدول شماره (۱) نمایش داده شده است:

جدول (۱) ماتریس ریسک

احتمال وقوع	شدت حادثه			
	ناچیز (ضریب=۱)	**کم** (ضریب=۲)	**بحرانی** (ضریب=۳)	**فاجعه‌بار** (ضریب=۴)
بالا (ضریب=۵)	نامطلوب	غیرقابل تحمل	غیرقابل تحمل	غیرقابل تحمل
محتمل (ضریب=۴)	قابل تحمل	نامطلوب	غیرقابل تحمل	غیرقابل تحمل
ممکن (ضریب=۳)	قابل تحمل	نامطلوب	نامطلوب	غیرقابل تحمل
کم (ضریب=۲)	قابل اغماض	قابل تحمل	نامطلوب	نامطلوب
غیرمحتمل (ضریب=۱)	قابل اغماض	قابل اغماض	قابل تحمل	قابل تحمل

اصل ALARP: بر اساس این اصل، ریسک ناشی از یک خطر بالقوه باید تا حد امکان کم باشد (As Low As Reasonably Practicable) . در ماتریس ریســک باید محدوده ALARP مشخص شود. در شکل زیر این اصل نمایش داده شده است:



روش و متد خاص و واحدی برای ارزیابی ریسک وجود ندارد و بر حسب مورد و در نتیجه مطالعه و شــناخت اولیه از موضوع مــورد نظر، مقرون بــه صرفه‌ترین روش انتخاب می‌شود.

رده‌بندی شدت حادثه (Severity Classification):

شدت حادثه معیاری از اهمیت آثار ناشی از وقوع حادثه مذکور در نتیجه وجود یک خطر می‌باشــد. شــدت آثار حوادث در حد زیادی به مطالعات HAZID و در نظر گرفتن عوامل گوناگونی بستگی دارد؛ عواملی نظیر:

- ماهیت سیســتم و اینکه وقوع حادثه چه تأثیری بر استفاده‌کنندگان و محیط پیرامون می‌گذارد؛
- عملکرد سیستم؛
- الزامات قراردادی؛
- مقررات ایمنی ملی و صنعتی.

جدول شماره (۲) نمونه‌ای توصیفی از شدت حادثه می‌باشد.

جدول (۲) رده‌بندی شدت حادثه

رده	شدت	تبعات حادثه بر روی انسان، اموال و محیط زیست
۴	فاجعه‌بار	خطری که بالقوه کارکرد اصلی سیستم را تهدید می‌کند و در اثر وقوع آن صدمه جدی به سیستم، محیط زیست و انسان وارد می‌شود.
۳	بحرانی	خطری که بالقوه کارکرد اصلی سیستم را تهدید می‌کند و در اثر وقوع آن صدمه قابل توجهی به سیستم و محیط زیست وارد می‌شود؛ ولی تهدید جدی برای انسان نیست.
۲	کم	خطری که بالقوه می‌تواند کیفیت عملکرد سیستم را کاهش دهد بدون آنکه صدمه قابل توجهی به سیستم وارد کند و یا خطری متوجه انسان نماید.
۱	ناچیز	خطری که بالقوه می‌تواند کیفیت عملکرد سیستم را کاهش دهد بدون وارد کردن صدمه‌ای به سیستم و بدون هیچ خطری برای انسان.

- **سازماندهی ارزیابی ریسک (Organization of Risk Assessment):** فارغ از روش مطالعه، دامنه و جزئیات موضوع تحت بررسی، ارزیابی ریسک نیازمند تخصص‌های چند رشته‌ای (Multi-disciplinary) می‌باشد. هنگامی که یک شرکت مبادرت به انجام ارزیابی ریسک می‌کند مرسوم است که یک تیم راهبری از ابتدا تا انتهای فرآیند را نظارت کند. اجرای فرآیند ارزیابی ریسک یا توسط کارشناسان و متخصصان درون سازمانی و یا به صورت برون‌سپاری توسط متخصصان خارج از سازمان متقاضی انجام می‌پذیرد. برای انجام هر ارزیابی ریسک مراحل زیر باید طی شوند:

(الف) فاز مقدماتی: شناسایی و مشخص کردن جنبه‌های عملی طرح، هدف از طرح (کاملاً ابتکاری یا طرح جایگزین)، معیارهای پذیرش و حدود کار؛

(ب) جمع‌آوری اطلاعات مورد نیاز: شامل مدارک فنی، نقشه‌جات، فرآیندهای تعمیر و نگهداری و عملیات، مشخصات مواد، تجربه پرسنل از طرح‌ها یا موقعیت‌های مشابه طرح پیشنهادی در برگیرنده درس‌های آموخته؛

(ج) راهبری فرآیند شناسایی خطرات (HAZID): تشکیل تیم تحلیل با تخصص‌های چندرشته‌ای و مشخص کردن سرگروه‌ها و رابطها و بخش پشتیبان، آماده‌سازی کاربرگ‌های مورد نیاز، هماهنگی تشکیل جلسات، ارزیابی نتایج جلسات با توجه به معیارهای پذیرش، در نظر گرفتن توصیه‌ها، مشخص کردن نیاز به ابزار یا روش‌های پیشرفته‌تر، مستندسازی مطالعات صورت گرفته و در صورت نیاز، انجام مطالعات با جزئیات بیشتر؛

(د) طبقه‌بندی ریسک‌ها و جمع‌آوری توصیه‌ها در جهت کاهش ریسک در زمان طراحی و یا در زمان عملیات.

در مجموع موفقیت فرآیند ارزیابی ریسک به عوامل زیر بستگی دارد:

- حمایت مدیریت؛
- بهره‌گیری از تخصص‌های متنوع مورد نیاز؛
- دسترسی به اطلاعات به روز و کافی در مورد طرح تحت مطالعه؛
- دسترسی به ابزار مورد نیاز برای انجام مراحل مختلف مطالعه؛
- تعریف سطح دقت مورد نیاز برای تحلیل در حال انجام.

ارزیابی ریسک ابزاری برای نمایش سطح ایمنی یک طرح پیشنهادی یا یک موضوع تحت مطالعه بر اساس استاندارد طراحی موجود می‌باشد.

بازرسی مربوط به الزامات کنوانسیون کار دریایی (MLC 2006)

مقررات ملی، معافیت‌ها و معیارها

مرکز تحقیقات و توسعه قواعد رده‌بندی آسیا
research@asiaclass.org

الف- مقدمه

۱- قوانین آمره در این راستا عبارتند از مقررات مرتبط ملی یا تفاهمات قراردادی صنفی یا دیگر مبانی اجرایی MLC.
به عبارت دیگر الزامات مندرج در MLC باید در قوانین آمره ملی منظور شوند.
توضیحات ذیل مربوط به MLC باید از نظر الزامات، راهنمایی کلی محسوب شود، یعنی ممکن است برای تمامی کشورها کاربرد نداشته باشد.
این توضیحات حاوی الزامات MLC بر مبنای بخش (الف) کد (Code) بوده و نیز چگونگی اجرای بخش (ب) کد (غیر اجباری) را برای کشورهای عضو ILO مشخص می‌کند. یعنی ممکن است در تفصیل دقیق مقررات MLC در سطح ملی شاهد تفاوت‌هایی در اجرا بین بخش اجباری کد یعنی بخش (الف) و بخش توصیه‌ای کد یعنی بخش (ب) باشیم. بنابراین یک کشور عضو ILO ممکن است در معادل‌یابی مندرجات بخش (الف) ماده ۶ MLC تصمیماتی بگیرد که متفاوت با کشور دیگر عضو ILO باشد. مضافاً بعضی از کشورها می‌توانند طبق MLC معافیت‌هایی را نیز قائل شوند.

این تفاوت‌ها باید در بخش یکم DMLC توسط FSC (کنترل کشور صاحب پرچم) درج شده و موقع بازرسی مدنظر قرار گیرد.

۲- بازرسان کشور صاحب پرچم ممکن است نتوانند مقررات ملی یا دیگر معیارهای دربرگیرنده الزامات MLC را شناسایی کنند. در این صورت برای توضیح فاصله ظاهری بین وضع موجود با وضع مندرج در MLC از مؤسسه رده‌بندی و یا سازمان بنادر و دریانوردی مرجع دریایی مرتبط به پرچم شناور سؤالاتی خواهند کرد.

بازرسان PSC (کنترل کشور صاحب بندر) باید مؤسسه رده‌بندی و سازمان بنادر و دریانوردی مرجع دریایی مرتبط به پرچم شناور را از سوءاستفاده ناشی از عدم هم‌پوشانی مقررات ملی و الزامات MLC آگاه و پیشنهاداتی برای بهبود روش ارائه کنند. (به توضیحات پاراگراف 8G بند B5.1.4 توجه شود)

۳- شناورهای مشمول MLC باید گواهی‌نامه انطباق ۱۴ موردی که شرح داده می‌شود را دارا بوده و بازرسی از این شناورها مؤید دو مورد زیر باشد:

- انطباق شناور با مقررات ملی به شرح مندرج در بخش یک سند DMLC؛
- انطباق وضع موجود شناور با آنچه که مالک شناور در شروع سفر و پس از آن طبق معیارهای بخش دو سند DMLC متعهد به اجرا بوده است.

۴- بازرس کشور صاحب پرچم برای صحه‌گذاری انطباق شناور با مقررات ملی و اجراء و به کارگیری معیارهای اظهار شده از سوی مالک شناور (برای شناورهای نوساز تا حدی که ممکن باشد) باید از طریق شواهد پشتیبانی‌کننده ذیل اقدام کند:

- بازرسی قسمت‌های مختلف شناور؛
- بررسی سایر مدارک نظیر گذرنامه، مدارک رسمی دیگر، گواهی پزشکی، سوابق آموزشی، فهرست کارکنان شناور، سوابق پرداخت حقوق ماهیانه خدمه، قرارداد استخدامی دریانورد، مستندات مربوط به گواهی حداقل خدمه ایمن شناور و برنامه کار روزانه؛
- مصاحبه با تعدادی از دریانوردان به طور خصوصی با در نظر گرفتن محرمانه بودن موارد مطروحه در مصاحبه، برنامه کار و استراحت دریانورد.

۵- شناورهای مشمول بازرسی ممکن است در شرایط مختلفی باشند، مثلاً شناورهای نوساز وسعت بازرسی کمتری نسبت به شناورهای موجود و دارای سابقه قبلی دارند یا زمانی که هنوز دریانوردان به کشتی ملحق نشده‌اند دیگر موردی برای مصاحبه با خدمه کشتی وجود ندارد. در این صورت بازرسی در حدی که منطقی و عملی است انجام می‌شود. درباره صدور گواهی‌نامه موقت می‌توان به پاراگراف هفتم استاندارد A5.1.3 رجوع کرد.

از سوی دیگر اگر مدارک کافی در ارتباط با صدور گواهی‌نامه MLC روی شناور وجود داشته باشد بازرسی می‌تواند به بخش دوم سند DMLC در مورد معیارهای مالک شناور شامل بازرسی فیزیکی از شناور، بازبینی مدارک و مصاحبه خصوصی با دریانوردان خلاصه شود. ممکن است بازرسان بخواهند در این ارتباط به مطالب تحت سرفصل بخش (ب) به عنوان الزامات اولیه مراجعه کنند.

۶- شناورهایی که تمایل به دریافت گواهی MLC داشته باشند یا دارای این گواهی‌نامه باشند باید در ارتباط با بخش دوم سند DMLC مورد بازبینی واقع شوند. در اولین گام باید اطمینان حاصل شود که از معیارهای مالک شناور برای استمرار وضعیت در ۱۴ زمینه مشمول گواهی‌نامه، پیروی شده است.

۷- بازرسی که قصد دارد تمامی الزامات MLC را کنترل کند باید از روش فرآیند نمونه‌گیری و با استفاده از تخصص و قضاوت حرفه‌ای خود عمق بازرسی هر الزام را مشخص کند.

۸- به علاوه به اهمیت اعمال استاندارد مشروحه در پاراگراف ۱۵ ماده A5.1.4 که طی آن شرط کرده است انجام بازرسی و اعمال معیارهای مدنظر نباید باعث توقیف یا تأخیر بدون علت منطقی شناور گردد نیز توجه شود.

ب- الزاماتی از MLC که باید مورد بازرسی واقع شود و در صورت نافذ بودن گواهی گردد

۱- مقررات ۱. ۱- حداقل سن

استاندارد A1.1 توضیحات B1.1.

"بازرسی شد و گواهی گردید."

"بخش دوم DMLC بازبینی شد."

الزامات اصلی

- افراد زیر ۱۶سال نباید برای کار روی شناور استخدام شوند یا مشغول شده یا به کار گرفته شوند (بند ۱ استاندارد A1.1).
- دریانوردان زیر ۱۸ سال نباید برای کارهایی که سلامت و ایمنی آنها را به مخاطره می‌اندازد در روی شناور استخدام شوند یا مشغول شده یا به کار گرفته شوند (بند ۴ استاندارد A1.1).
- باید به ایمنی و سلامت دریانوردان زیر ۱۸ سال طبق قوانین و مقررات ملی توجه زیادی شود (بند 2b استاندارد A4.3).
- کار در شب برای دریانوردان زیر ۱۸ سال سن ممنوع است مگر سازمان بنادر و دریانوردی (مرجع دریایی مرتبط به پرچم شناور طبق بند ۶ استاندارد A1.1 موارد استثنایی را مطرح کرده باشد یا طبق بند ۲ استاندارد A1.1 در برنامه‌های آموزشی منظور شده باشد.

شب طبق مقررات ملی و عرف حاکم تعریف می‌شود و شامل فاصله زمانی حداقل ۹ ساعت است که شروع آن دیرتر از نیمه شب و پایانش زودتر از ساعت ۵ صبح نباشد (بند 2 استاندارد A1.1).

الزامات اصلی چگونه کنترل می‌شود

- از طریق کنترل گذرنامه‌ها، فهرست کارکنان شناور و دیگر مدارک رسمی تاریخ تولد دریانوردان را کنترل کنید.
- برنامه کار روزانه شناور در رابطه با ساعات کار و نوع کار دریانوردان زیر ۱۸ سال را کنترل کنید.
- انواع کارهای روی شناور را که ممکن است ایمنی دریانوردان زیر سن ۱۸ سال را به مخاطره اندازد کنترل و شناسایی کنید.
- با کنترل گزارش‌های حوادث اخیر شناور و گزارش‌های کمیته ایمنی، دخیل بودن دریانوردان زیر سن ۱۸ سال را مشخص کنید.
- صحت اطلاعات جمع‌آوری شده را از طریق مصاحبه و محرمانه با تعدادی از دریانوردان کنترل کنید.

نمونه‌هایی از نواقص

- شخص زیر ۱۶ سال به عنوان دریانورد روی شناور باشد.
- استفاده از دریانوردان زیر ۱۸ سال سن برای کار در شب (غیر از برنامه آموزشی).
- استفاده از دریانوردان زیر ۱۸ سال سن برای کارهایی که ایمنی یا سلامت آنها را به مخاطره اندازد.

۲- مقررات 1.2- گواهی‌نامه پزشکی

استاندارد A1.2- توضیحات B1.2.

"بازرسی شد و گواهی گردید."

"بخش دوم DMLC بازبینی شد."

الزامات اصلی

- کار دریانوردان در شناور وقتی مجاز است که شایستگی کار آنها بر روی شناور از نظر پزشکی تأیید شده باشد.

  این گواهی‌نامه پزشکی برای دریانوردانی که شناور آنها سفر بین‌المللی می‌کند باید به زبان انگلیسی باشد (بند ۱۵ استاندارد A1.2).
- گواهی‌نامه‌های پزشکی باید بوسیله متخصصان ذی‌صلاح صادر شده و دارای اعتبار باشد.
- مدت اعتبار گواهی‌نامه‌های پزشکی باید در مقررات ملی مشخص شده و به ترتیب زیر باشد:

– حداکثر دو سال مگر برای دریانوردان زیر ۱۸ سال سن که سالانه است.

– حداکثر ۶ سال برای آزمایش تشخیص بینایی رنگ.
- گواهی‌نامه‌های صادره براساس الزامات حاکم در کنوانسیون STCW سال ۱۹۷۸ و اصلاحیه‌های بعدی آن باید به عنوان مطابقت با الزامات پذیرفته شود (بند ۳ استاندارد A1.2).

چگونگی کنترل الزامات اصلی

- فهرست کارکنان کنترل شود.
- گواهی‌نامه‌های پزشکی که شایستگی دریانورد برای انجام کارهایش را تأیید کرده باشد، کنترل شود.
- در صورت اقتضاء اعتبار گواهی‌نامه‌های بینایی مربوط به رنگ کنترل شود.
- از طریق بازبینی برنامه زمان‌بندی کار روزانه، مصاحبه، مذاکره خصوصی و محرمانه کنترل شود آیا برای دریانوردان محدودیت‌های پزشکی وجود داشته است؟ و برعکس در مندرجات گواهی‌نامه‌های پزشکی، کاری به دریانورد ارجاع نشده باشد.
- چنانچه سازمان بنادر و دریانوردی (مرجع دریایی مرتبط به پرچم شناور) در مواقع ضروری اجازه انجام کاری در روی شناور بدون گواهی‌نامه یا با گواهی‌نامه فاقد اعتبار داده باشد باید از معتبر بودن این مجوز اطمینان حاصل شود (چنین مجوزی حداکثر برای مدت سه ماه نافذ خواهد بود).
- اگر اعتبار گواهی‌نامه‌های پزشکی هنگام سفر دریایی شناور به اتمام برسد، باید حداکثر ظرف سه ماه گواهی‌نامه جایگزین تحصیل شده باشد.
- از زبان انگلیسی گواهی‌نامه‌های پزشکی دریانوردانی که شناور آنها معمولاً سفر بین‌المللی می روند اطمینان حاصل شود.
- از صدور گواهی‌نامه‌های پزشکی به وسیله سازمان ذی‌صلاح پزشکی اطمینان حاصل شود.

نمونه‌هایی از نواقص

- هنگامی که دریانوردانی روی شناور باشند ولی گواهی‌نامه پزشکی نداشته یا دارای گواهی تشخیص رنگ (در صورت لزوم) نباشند یا سازمان بنادر و دریانوردی (مرجع ملی مربوط به پرچم شناور) مجوزی صادر نکرده باشد.
- دریانوردانی که روی شناور کار می‌کنند به کاری وادار شده‌اند که بر خلاف محدودیت‌های مندرج در گواهی پزشکی فعالیت می‌کنند.
- گواهی‌نامه پزشکی دریانوردان شاغل در شناوری که معمولاً سفر بین‌المللی انجام می‌دهد به زبان انگلیسی نباشد.
- گواهی‌نامه پزشکی به وسیله سازمانی صادر شده باشد که در فهرست سازمان‌های پزشکی ذی‌صلاح نبوده باشد.

۳ –مقررات 1.3– آموزش و شایستگی‌ها

"بازرسی شد و گواهی گردید."

"بخش دوم DMLC بازبینی شد."

الزامات اصلی

- دریانوردان برای انجام وظایف خود آموزش دیده و دارای گواهی‌نامه مهارت یا شایستگی طبق الزامات مرجع ملی شناور باشند.
- دریانوردان باید دوره آموزش ایمنی شخصی برای کار روی شناور را با موفقیت طی کرده باشند.

توجه: گواهی آموزش طبق کنوانسیون STCW 78 و اصلاحات بعدی آن از نظر الزامات MLC قابل قبول است.

مروری بر سیستم مدیریت بهداشت و ایمنی در بنادر

تئوری کوه یخ سوانح

نیما ایزدی

کارشناس بخش صنعتی و ارزیابی انطباق، رده‌بندی آسیا

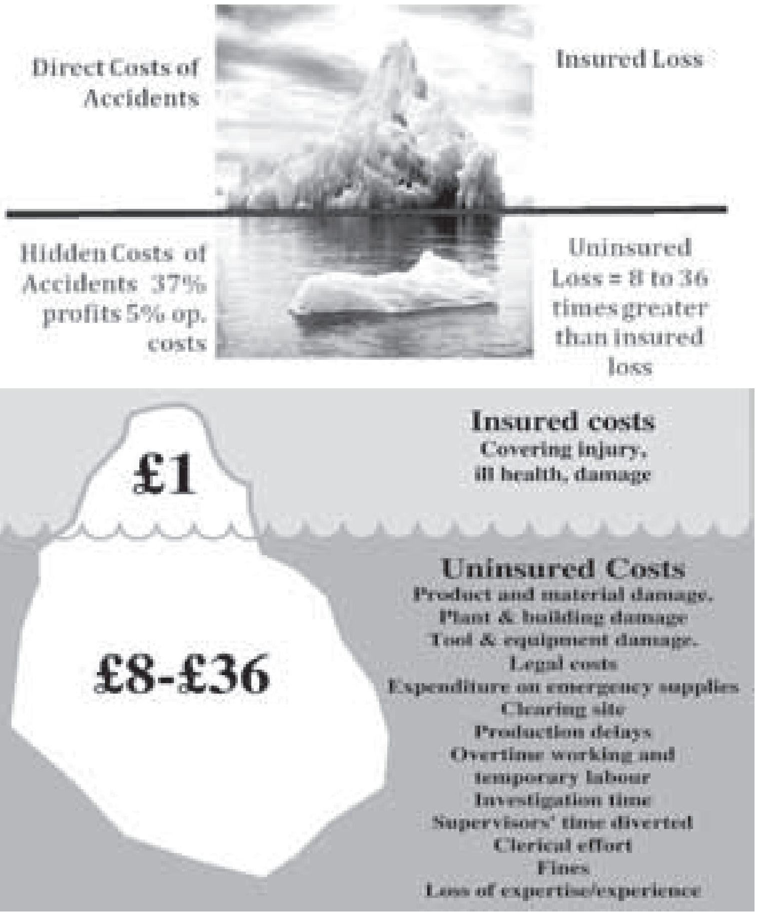
n.izadi@asiaclass.org

صنعــت بندرداری و مشــاغل جانبــی آن که از فعالیت‌های پرخطر محســوب می‌شــوند سالانه شاهد حوادث و خسارات جانی و مالی قابل ملاحظه‌ای است. بــا توجه به اینکه بندر طیف وســیعی از فعالیت‌ها و مشــاغل را در بر می‌گیرد و افــراد زیادی به نحوی پیچیده در محیطی پــر ازدحام با یکدیگر در تعامل و همکاری هستند؛ لذا اخلال و یا ناهماهنگی در هر یک از فعالیت‌ها بر سایرین تأثیر منفی می‌گذارد و موجب ســلب ایمنی و کاهش راندمان کار می‌شــود، لذا اســتقرار سیستمی که موجب افزایش ایمنی و بهداشــت در این محیط کار پر ازدحام شود امری ضروری است.

در حوادث منجر به جرح و مصدوم شــدن، افراد و اطرافیان آنان ممکن اســت در کوتاه‌مدت و یا بلندمدت و یا حتی به طور دائم از عواقب ناشــی از ســوانح رنج بکشند لذا وظیفه کلیه کارکنان یک مجموعه است تا تلاش خود را جهت پیشــگیری از سوانح به انجام رسانند. از این رو جلوگیری از آسیب‌های انسانی ناشــی از سوانح کار، یک انگیزه اصلی و از اصول انسانی و اخلاقیات می‌باشد، سپس پیشگیری از خسارت‌های اقتصادی مطرح می‌باشد.

حوادث و ســوانح همچنیــن می‌توانند منجر به پیگیری‌های قانونی، تشــکیل دادگاه، پرداخت جریمه و خســارت و مخدوش شــدن شــهرت یک تشکیلات اقتصادی گردند که منجر به کاهش درآمد می‌شود.

از عوامــل دیگری که به منظور پیشــگیری از حوادث مطرح می‌باشــد، عامل اقتصادی اســت. معمولاً حوادث و ســوانح خسارات آشــکار و پنهان بسیاری را برای شــرکت‌ها، کارفرمایان و پیمانــکاران فعال در بنادر به بار می‌آورند. بنا بر تئوری "کوه یخ ســوانح" هزینه‌های ناشــی از حوادث که بیمه آنها را پوشش نمی‌دهد دو تا ۳۶ برابر هزینه‌های تحت پوشش بیمه می‌باشد.



موارد ذیل بخشی از هزینه‌های پنهان قابل ذکر حوادث می‌باشند:
- هزینه‌های قانونی و جرایم؛
- بالا رفتن هزینه‌های مربوط به بیمه؛
- هزینه‌های دوره نقاهت پرسنل؛
- هزینه جایگزینی افراد جدید و آموزش آنان؛
- هزینه تعمیرات و جایگزینی تجهیزات آسیب‌دیده؛
- هزینه‌های مربوط به تحقیقات و بررسی علل حادثه و زمان صرف شده برای آن؛
- هزینه‌های مربوط به تأخیر در تولید و ارائه خدمات؛
- لطمه به حسن شهرت و اعتبار شرکت.

از مزایای بهره‌گیری از سیستم بهداشت و ایمنی می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:
- افزایش سطح انطباق با قوانین و استانداردها؛
- بهبود خدمات و تولیدات؛
- بهبود سطح رفاه و آسایش کارکنان؛
- ارتقاء حسن شهرت و اعتبار شرکت؛
- کاهش میزان سوانح و حوادث؛
- کاهش دوره درمان و بستری شدن افراد؛
- کاهش خسارات وارده به تجهیزات و زیر ساخت‌ها و مدت‌زمان خارج از سرویس بودن آنها؛
- کاهش دفعات جابه‌جایی و جایگزینی پرسنل؛
- کاهش حق بیمه؛
- کاهش دفعات و میزان جرایم و شکایات.

با توجه به موارد ذکر شده، استقرار سیستم مدیریت بهداشت و ایمنی با پارامترهای سیاست‌گذاری، سازماندهی و مدیریت، برنامه‌ریزی و اجراء پایش و اندازه‌گیری کارآیی سیستم و ممیزی و بازنگری نحوه اجرای آن، امری ضروری می‌باشد.

سیاست‌گذاری به منزله تعیین اهداف سازمان به منظور رسیدن به درجات بالایی از استاندارد بهداشت و ایمنی و نشان دادن تعهد مدیریت جهت دستیابی به اهداف و تعیین ساختارها، وظایف، ارتباطات، مسئولیت‌ها و جزئیات سازمان، جهت‌گیری‌ها و برنامه‌ریزی در این راستا می‌باشد. خط‌مشی ایمنی و بهداشت باید به صورت مکتوب، دارای تاریخ و به امضاء مدیریت ارشد باشد. اهداف آن باید قابل اندازه‌گیری و مقایسه باشد و در دوره‌های مشخص ارزیابی و بازنگری شود و میزان اثربخشی آن مورد بررسی قرار گیرد و در صورت لزوم نحوه سازماندهی و اجرای آن اصلاح شود. ضروری است در این خط‌مشی راه‌های ارتباط با مدیران و مسئولان ایمنی مشخص شده باشد.

در بحث سازماندهی سیستم، مسئولیت‌های افراد از جمله کارفرما، کارکنان، پیمانکاران، طراحان و سازندگان و تأمین‌کنندگان مطرح می‌شود.

از وظایف کارفرما می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:
- تأمین تجهیزات و امکانات ایمن برای کار؛
- آموزش کارکنان، اطلاع‌رسانی و تهیه دستورالعمل‌ها؛
- نظارت؛
- فراهم آوردن محیط کار، راه‌های دسترسی و فرار ایمن؛
- تأمین زیرساخت‌ها و تجهیزات لازم و ایمن؛
- تدوین خط‌مشی‌های سازمان در ارتباط با سیستم بهداشت و ایمنی؛
- دعوت به مشارکت و همکاری کارکنان و آگاه‌سازی آنان؛
- تأمین زیرساخت‌های بهداشتی و درمانی مناسب؛
- شناسایی و ارزیابی ریسک؛
- مدیریت مؤثر سیستم بهداشت و ایمنی؛
- تعیین خطرات بالقوه و جدی و تهیه دستورالعمل‌های لازم به منظور مقابله و مواجه با آنها.

ضمناً کارفرما در قبال سایر افراد نظیر مراجعه‌کنندگان و بازدیدکنندگان، عموم مردم، پیمانکاران و کارکنان سایر شرکت‌ها و ارگان‌ها مسئول می‌باشد و در هنگام ورود آنان به سایت عملیاتی خود، آنها را شناسایی و ثبت‌نام کرده و برای آنها کارت شناسایی صادر و در مورد خطرات احتمالی در سایت، قوانین و مقررات لازم‌الاجرا و اقداماتی که در موارد اضطراری باید انجام شود اطلاع‌رسانی کند. کارت‌های شناسایی می‌توانند حاوی اطلاعات افراد به منظور شناسایی آنها و دستورالعمل‌های مواقع اضطراری، اطلاعات ضروری و به رنگ‌های متفاوت به منظور تعیین مناطق قابل دسترسی برای آنها باشند. همچنین جهت حفظ ایمنی و سلامت بازدیدکنندگان و هدایت آنان و ممانعت از ورود افراد به مناطق ممنوع و پر خطر افرادی به عنوان راهنما آنان را همراهی کنند.

در مقابل وظایف کارفرما کارکنان نیز وظایفی جهت حفظ ایمنی و سلامت خود و دیگران بر عهده دارند. کارکنان در ابتدا نباید خود و دیگران را در معرض خطر قرار دهند و باید همکاری لازم را با کارفرمای خود در حفظ بهداشت و ایمنی به عمل آورند و از تجهیزات ایمنی و حفاظت شخصی که در اختیار آنان قرار داده شده است، استفاده و از دستورالعمل‌ها و آموزش‌های ارائه شده پیروی کنند. کارکنان همچنین باید کارفرما را از خطرات و مشکلات حادثه‌ساز آگاه سازند.

کارفرما باید افرادی را به عنوان متخصص ایمنی و بهداشت در اختیار داشته باشد تا اطلاعات را گردآوری و به سیستم مشاوره و راهنمایی لازم را ارائه کنند و از انجام صحیح امور و در اختیار بودن افراد و منابع و لوازم ضروری اطمینان حاصل کنند، بازرسی‌ها و ممیزی‌های لازم را انجام دهند و در مورد حوادث و سوانح تحقیق و نتایج حاصل را تحلیل کنند. افراد مذکور باید با ارگان‌های

حوادث و سوانح می‌توانند منجر به پیگیری‌های قانونی، تشکیل دادگاه، پرداخت جریمه و خسارت و مخدوش شدن شهرت یک تشکیلات اقتصادی گردد که منجر به کاهش درآمد می‌شود.

وظیفه کلیه کارکنان یک مجموعه است تا تلاش خود را جهت پیشگیری از سوانح به انجام رسانند.

برون‌ســازمانی نظیر مراجع قانونــی، تیم‌های امداد و نجــات، بیمه‌ها، پلیس، متخصصین بهداشــت، پیمانکاران، سازندگان و مشتریان در ارتباط باشند. این افراد باید دانش و اطلاعات کافی درباره فعالیت‌هایی که شرکت در آنها دخیل است و اقدامات جاری در زمینه ایمنی و بهداشت، قابلیت شناسایی مشکلات و ارائــه راهنمایی‌های لازم در خصوص کارهایی که باید صورت گیرد، طراحی و تکوین استراتژی‌های شرکت و ارزیابی کارآیی آنها را داشته باشند.
شــرکت باید برای انتخاب پیمانکاران خود در ابتدا پیشــنهاددهندگان شایسته را از لحاظ وضعیت بیمه، اجرای خط‌مشــی‌های ایمنی و بهداشــت، صلاحیت و تخصص افراد، آمار حوادث گذشــته، رضایت مشــتریان و کارفرمایان قبلی، اخطاریه‌های صادر شــده از ســوی مراجع قانونی و پیگردهای قضایی، توانایی شناســایی خطرات به همراه شرایط آن مورد ارزیابی و بررسی قرار دهد و پس از عقــد قرارداد نحوه عملکرد، مدیریت در ســایت عملیات و مطابقت با قوانین کارفرما و مشتری و دستیابی به اهداف سیستم بهداشت و ایمنی کنترل شود.
از عوامل تأثیرگذار بر کارآیی سیستم بهداشت و ایمنی، فرهنگ ایمنی حاکم بر فضای شرکت و رفتار کارکنان می‌باشد که نشأت گرفته از دیدگاه‌ها، ارزش‌های جمعی، عادات، شــیوه رفتــار، صلاحیت و آگاهی افراد می‌باشــد که از طریق کنترل، همکاری، ارتباطات و تخصص می‌توان بر روی فرهنگ ایمنی سازمان تأثیر گذاشت. وضعیت سطح فرهنگی یک سازمان را می‌توان با معیارهای قابل اندازه‌گیری نظیر تأثیر ارتباطات، رهبری و تعهد در ســطوح مختلف شرکت از جمله مدیریت ارشــد، برابری اولویت مســئله بهداشت و سلامت در کنار سایر مــوارد مهم اقتصادی همچون تولید و کیفیت، مشــارکت و راهنمایی‌هایی که از ســوی کارکنان و نمایندگان آنها در امر بهداشت و ایمنی صورت می‌گیرد و همچنین بررسی سوانح و تحقیق درباره علل آنها، سنجید.
از پارامترهای مهم دیگر در مدیریت سیستم بهداشت و ایمنی، ارزیابی ریسک می‌باشد؛ با این هدف که خطرات تهدیدکننده ایمنی کارکنان و سایرین، میزان ریســک و امکان رخداد و آسیب‌رسانی به کارکنان شناسایی شوند و در نهایت شــرکت را قادر به برنامه‌ریزی، معرفی و پیشــگیری از خطــرات و اطمینان از کنترل دائمی آنها ســازد. خطــرات ذیل از جمله خطرات عمده حادثه‌ســاز در محیط بندر می‌باشند:

- لغزش و افتادن بر روی ســطوح همسطح که یکی از عمده علل جراحات شدید می‌باشد.
- سقوط از ارتفاع از علل اصلی آسیب‌های منجر به مرگ می‌باشد.
- برخورد با اجســام که عمدتــاً منجر به جراحت‌های سطحی می‌شود.
- گیــر افتــادن در بیــن یــا زیر اجســام کــه منجر بــه مرگ و یا قطع عضــو و یا از کارافتادگی می‌شود.
- جابه‌جایــی اجســام به صورت دســتی که باعث آســیب رســیدن به ستون فقرات، مفاصل و بریدگی می‌شود.
- تمــاس با ماشــین‌آلات و ابزارآلات که ضروری اســت تمام قســمت‌های متحرک و قطعات خطرناک پوشــانده یــا محافظت شوند.
- جریــان بــرق کــه می‌توانــد باعــث برق‌گرفتگی، آتش‌سوزی یا سوختگی شود.
- در بحــث و حمل و نقــل خطر تصادف وســایط نقلیه با افــراد، تجهیزات و امکانات وجود دارد.
- تماس با مواد شــیمیایی کــه می‌تواند منجر به سوختگی، مسمومیت، مشکلات تنفسی و یا حساسیت پوستی شود.
- خطر غرق شــدن و یا گازگرفتگی و کمبود اکسیژن که هنگام کار در کنار آب و در فضاهای محصور احتمال وقوع آن وجود دارد.

پس از شناســایی ریسک ضروری است درجه آن بر اساس معیار شدت ریسک کــه بــر پایه میزان آســیبی که وارد می‌شــود نظیر مرگ، آســیب‌های جدی، آسیب‌های جزئی یا خسارت به تجهیزات و محصول و معیار احتمال بروز خطر با احتمالات ندرتاً، با احتمال کم، متوســط و زیاد و احتمال رخداد تقریباً حتمی که به آنها ضریب داده می‌شــود، تخمین زده شــود. بر اســاس تخمین شدت ریســک، خطرات به گروه‌های با ریسک بالا، متوسط و پایین طبقه‌بندی شده و در برابــر آنهــا اقدامات و تصمیمات لازم اتخاذ می‌شــود، که با توجه به نوع فعالیت شرکت و حساسیت‌های موجود این طبقه‌بندی می‌تواند در شرکت‌های مختلف متفاوت باشد.
از دیگر پارامترهای کلیدی در یک سیســتم موفق بهداشــت و ایمنی موضوع نظارت، ممیزی، ارزیابی و بازنگری عملکرد سیستم می‌باشد. نظارت بر سیستم می‌تواند به دو صورت انجام گیرد. پیشگیرانه که قبل از آغاز فعالیت‌ها شرایط و محل انجام پروژه و فعالیت و نحوه انجام آن بررسی تا از انطباق با استانداردها اطمینان حاصل شود و نظارت واکنشی که پس از وقوع حادثه به منظور یافتن علل حادثه و عبرت‌آموزی انجام می‌شود.
نظارت پیشــگیرانه می‌تواند شامل بازرســی‌های ایمنی و فنی، نمونه‌برداری و بازدیدهای دوره‌ای باشــد که در آن حوادث بالقوه شناســایی شــده و به همراه خلاصه مشاهدات، نتایج بازرسی، پیشنهادات و راه‌حل‌ها گزارش می‌شود.
در ممیزی‌ها نیز خط‌مشــی ایمنی و بهداشت به همراه دستورالعمل‌های ایمنی، ارزیابی ریســک، نتایج بازرسی و صورت‌جلســات کمیته ایمنی و گزارش‌های حوادث و نحوه مواجهه با آنها مورد بررســی قرار می‌گیرد تا در پایان نسبت به بازنگری سیستم و اصلاح و بهبود آن اقدام شود.

منبع:
مطالـب آموزشـی سـمینار آموزشـی مدیریـت ایمنـی، بهداشـت و محیط زیسـت در بنادر- برگزارکنندگان: سـازمان بنادر و دریانوردی و مؤسسه آموزشی تیام‌سان

ماتریکس درجه ریسک

شدت آسیب احتمالی \ احتمال رخداد حادثه	1	2	3	4	5
1	1	2	3	4	5
2	2	4	6	8	10
3	3	6	9	12	15
4	4	8	12	16	20
5	5	10	15	20	25

موضوع‌های تحت بررسی در مدیریت سیستم‌های ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) در صنایع فراساحل

تدوین راهبردهای بهره‌برداری

مرکز تحقیقات و توسعه قواعد رده‌بندی آسیا

research@asiaclass.org

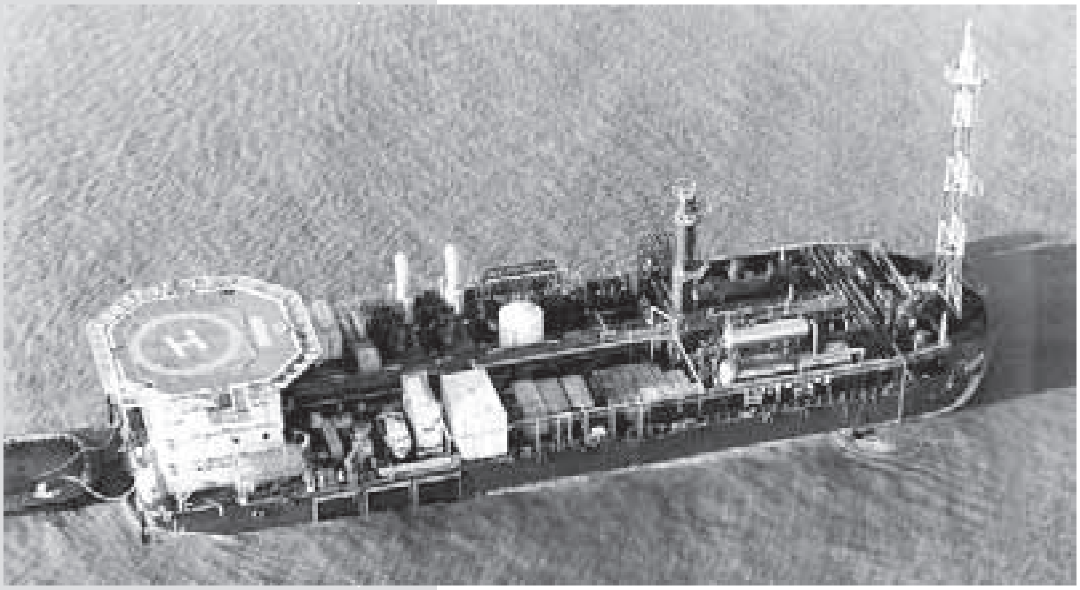
متناسب با توسعه و ارتقاء سطح فعالیت کلیه بخش‌های مرتبط با صنایع نفت و گاز فراساحل ،مسائل ایمنی، سلامت کارکنان و حفاظت از محیط زیست این گونه فعالیت‌ها نیز باید رشد و گسترش یابد. به عبارت دیگر تدوین راهبردهای پایدار در بهره‌برداری از منابع انرژی بدون در نظر گرفتن ملاحظات ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) امکان‌پذیر نیست.

مقوله HSE خصوصاً در مورد سکوهای ثابت فراساحلی که شامل الزامات قانونی نظیر ISM Code نمی‌شوند و لزوماً تحت رده‌بندی مؤسسات رده‌بندی نیز قرار ندارند و محتمل است نظارت کشور ساحلی (Coastal State) نیز کافی نباشد، اهمیت دوچندان پیدا می‌کند.

آنچه در پی می‌آید کلیات موضوع‌های تحت بررسی در قالب سیستم مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست صنایع نفت و گاز فراساحل می‌باشد که برای هر سکو با توجه به نوع و فعالیت آن می‌تواند متفاوت باشد:

• **محل زیست (Accommodation):** در نظر گرفتن استانداردهای مورد نیاز برای اماکن زیست؛
• **کهنگی (Ageing):** ملحوظ داشتن مسائل مربوط به سن بالای سکو و تجهیزات آن؛
• **خوردگی (Corrosion):** مسائل مربوط به حفاظت سکو و تجهیزات آن در مقابل خوردگی؛
• **غواصی (Diving):** موارد ایمنی مربوط به غواصان شاغل در جوار سکوی فراساحل؛
• **سیستم‌های الکتریکی و کنترل (Electrical and Control Systems):** جلوگیری از بروز شوک الکتریکی و برقراری سیستم‌های ایمنی و کنترل؛
• **تخلیه، فرار و نجات (Evacuation, Escape and Rescue, EER):** حصول اطمینان از برقراری یک سیستم پاسخ اضطراری کارآمد در مواقع بروز خطر برای سکو، پرسنل آن و سایر افراد مرتبط با عملیات سکو؛
• **آتش و انفجار (Fire and Explosion):** مسائل مرتبط با آتش‌سوزی و انفجار در حین عملیات سکو شامل پیشگیری، کنترل و مهار؛
• **عوامل انسانی (Human Factors):** شامل تمام عوامل انسانی، مسائل سازمانی و مدیریتی که بر عملکرد پرسنل تأثیرگذار می‌باشند؛
• **ارتباطات بین‌المللی (International Liaison):** نحوه تبادل و دریافت اطلاعات و کمک‌های فنی و پشتیبانی از سازمان‌ها و متخصصان بین‌المللی؛
• **هوا- دریا (Marine and Aviation):** شامل بررسی طرح محل نشست و برخاست بالگرد، جنبه‌های دریایی تخلیه، فرار و نجات خدمه، استانداردهای عملیاتی وسایل نجات، ارتباطات هوا- دریا، عملیات هوایی و مدیریت ریسک تصادفات از جمله برخورد بالگرد به سکو؛
• **یکپارچگی دریانوردی (Maritime Integrity):** در نظر گرفتن خطراتی از قبیل از دست دادن تعادل در اثر تصادم و یا آب‌گرفتگی خارج از کنترل و یا انحراف از موقعیت استقرار سکو به علت نقص در سیستم مهاربندی یا موقعیت‌دهنده دینامیکی (DP) آن؛
• **مواد (Materials):** انتخاب و نگهداری مواد مقاوم در مقابل شرایط محیطی و کاری سکو؛
مهندسی مکانیک (Mechanical Engineering): شامل تجهیزات بالابری و ماشین‌آلات دوار و سیستم‌های تحت فشار؛
سلامت شغلی (Occupational Health): سلامت جسمی و روانی کارکنان و تأمین آسایش رفاهی آنان؛
• **خطوط لوله (Pipelines):** شناسایی و کنترل خطرات عمده خطوط لوله؛
• **یکپارچگی فرآیند (Process Integrity) :** شامل شناسایی خطرات، حدود عملیات ایمن، اطلاعات، دستورالعمل‌ها و آموزش؛
• **سیستم‌های مدیریت ایمنی (Safety Management Systems):** ارزیابی اثربخشی سیستم‌های مدیریت ایمنی و شناسایی قسمت‌های نیازمند اصلاح؛
• **یکپارچگی سازه (Structural Integrity):** شامل بررسی طراحی و نگهداری سازه در مواجهه با امواج دریا، ضربات و زمین لرزه؛
• **تصدیق (Verification):** برنامه مکتوب بازرسی و آزمایش تجهیزات برای تصدیق کارکرد صحیح اجزای مهم و نیز تأیید نگهداری صحیح آنها؛
• **چاه‌ها (Wells):** حصول اطمینان از طراحی و ساخت ایمن چاه‌های نفت و گاز و عملیات حفاری و بهره‌برداری از آنها؛
• **ساعات کار (Working Times):** با در نظر گرفتن قوانین کار و شرایط خستگی و شیفت‌های کاری پرسنل.

متناسب با توسعه و ارتقاء سطح فعالیت کلیه بخش‌های مرتبط با صنایع نفت و گاز فراساحل، مسائل ایمنی، سلامت کارکنان و حفاظت از محیط زیست این گونه فعالیت‌ها نیز باید رشد و گسترش یابد.



آشنایی با مقاوله‌نامه کار دریایی

شرایط کار و زندگی دریانوردان

مقاوله‌نامه کار دریایی (MARITIME LABOUR CONVENTION, MLC 2006) مصوب بیست و نهم اردیبهشت ماه ۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی که در تاریخ بیست و ششم خردادماه ۱۳۸۹ به تأیید شورای نگهبان رسیده و در دوازدهم تیرماه ۱۳۸۹ توسط رئیس‌جمهور جهت اجراء به وزارتخانه‌های راه و ترابری و کار و امور اجتماعی ابلاغ شده است.

کلیات

۱- تدوین سند واحد و منسجم کار دریایی به نحوی که در برگیرنده جدیدترین استانداردهای مربوط و مقاوله‌نامه‌های گذشته باشد.

۲- هدف، ارتقاء شرایط شایسته کار دریایی می‌باشد.

۳- دریانوردان مشمول حقوق دیگری می‌شوند که تحت عنوان حقوق بنیادین و آزادی‌های قابل اعمال در مورد کلیه افراد وضع شده است.

۴- ماهیت جهانی صنعت کشتیرانی، مستلزم حمایت ویژه‌ای از دریانوردان است.

۵- باید طوری تدوین شود که بیشترین پذیرش ممکن در میان مالکان کشتی، دریانوردان و دولت‌ها فراهم شود.

۶- باید به راحتی قابلیت روزآمد شدن را داشته باشد.

تعهدات کلی

۱- اجرای مقررات مقاوله‌نامه برای اشتغال شایسته تمامی دریانوردان به طور کامل؛

۲- همکاری تمامی اعضاء سازمان جهانی کار برای تضمین اجراء و اعمال مؤثر آن.

تعاریف اصطلاحات به کار رفته

۱- مقام صلاحیت‌دار

به مفهوم سازمانی است که اختیار صدور و اجراء دستورات یا دستورالعمل‌های قانونی در خصوص این مقاوله‌نامه را دارا می‌باشد (در ایران وزارت راه و ترابری و وزارت کار و امور اجتماعی).

۲- اعلامیه موافقت کار دریایی و گواهی‌نامه کار دریایی

هر عضو ILO باید شناورهای حامل پرچم خود را ملزم کند تا یک گواهی‌نامه کار دریایی همراه داشته باشد؛ به نحوی که شرایط کار و زندگی دریانوردان بر روی شناور مورد بازرسی قرار گرفته و وفق اعلامیه کار دریایی، الزامات مقاوله‌نامه را محقق سازد.

اعلامیه موافقت کار دریایی، بر اساس الزامات مقام صلاحیت‌دار، متضمن رعایت مفاد مقاوله‌نامه توسط مالکان شناور می‌باشد.

۳- ظرفیت ناخالص

ظرفیت ناخالص محاسبه شده طبق کنوانسیون TM 69 می‌باشد.

٤- دریانورد

به معنای هر شخصی است که بر روی یک شناور (کشتی) مشمول مقررات این مقاوله‌نامه در هر سمتی، استخدام شده یا اشتغال دارد یا کار می‌کند.

در صورت تردید شمول یا عدم شمول این مقاوله‌نامه، مقام صلاحیت‌دار باید با سازمان‌های دریانوردان و مالکان کشتی مشورت کند.

۵- شناور (کشتی)

❖ به مفهوم هر شناوری است به غیر از شناوری که فقط در آب‌های داخلی و مشمول مقررات بندری فعالیت می‌کند.

❖ شناورهای ماهیگیری، شناورهای سنتی، نیروهای امداد دریایی و شناورهای جنگی مشمول این مقاوله‌نامه نیستند. در صورت تردید، مقام صلاحیت دار باید با سازمان دریانوردان و مالکان کشتی مشورت کند.

❖ اگر مقام صلاحیت‌دار اعمال برخی از جزئیات مقاوله‌نامه را عملی نداند باید با سازمان دریانوردان و مالکان کشتی مشورت کند.

❖ شناورهای زیر ظرفیت ناخالص ۲۰۰ که سفر بین‌المللی نمی‌کنند می‌توانند طبق نظر مقام صلاحیت‌دار مشمول مقاوله‌نامه نباشند.

❖ در هر صورت این تصمیمات باید به مدیرکل دفتر بین‌المللی کار گزارش شود.

اصول و حقوق بنیادین

هر عضو باید در اجرای این مقاوله‌نامه، حقوق بنیادین زیر را مد نظر قرار دهد:

الف) آزادی همکاری و شناسایی مؤثر حق مذاکرات جمعی؛

ب) حذف تمامی اشکال کار اجباری یا بیگاری؛

ج) لغو مؤثر کار کودک؛

د) حذف تبعیض در اشتغال و حرفه.

ماده ٤- حقوق اجتماعی دریانوردان

❖ کار در محیطی ایمن و مصون از خطر؛

❖ کار در محیطی که از استانداردهای ایمنی پیروی می‌کند؛

❖ دارا بودن شرایط زندگی و کار شایسته روی شناور؛

❖ برخورداری از حمایت‌های بهداشتی، درمانی، رفاهی و اجتماعی؛

❖ تحقق موارد فوق از طریق قوانین یا مقررات ملی و توافق‌های ناشی از مذاکرات جمعی.

ماده ۵- مسئولیت‌های عضو

❖ ایفای تعهدات از طریق تهیه قوانین و مقررات؛

❖ ایفای تعهدات از طریق ایجاد نظامی برای تضمین رعایت الزامات؛

❖ ایفای تعهدات از طریق دارا بودن گواهی‌نامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی در شناورهای مشمول و حامل پرچم؛

❖ ایفای تعهدات از طریق بازرسی شناورهای وارده به بنادر عضو؛

❖ ایفای تعهدات از طریق کنترل عملکرد و صلاحیت خدمات کاریابی دریانوردان؛

❖ ایفای تعهدات از طریق اعمال مجازات طبق حقوق بین‌المللی در موارد نقض الزامات مقاوله‌نامه؛

❖ ایفای تعهدات از نظر عدم تبعیض در رفتار با شناور حامل پرچم کشورهایی که مقاوله‌نامه را تصویب کرده‌اند و آنهایی که مقاوله‌نامه را تصویب نکرده‌اند.

ماده ۷- کاهش، معافیت - انعطاف

❖ فقط از طریق مشاوره با سازمان‌های دریانوردان و مالکان شناور قابل تحقق است.

❖ در صورت فقدان این دو سازمان، عضو می‌تواند با کارگروه ماده ۱۳ مشاوره کند.

❖ قدرت هر یک از دو گروه دریانوردان و مالکان شناور برابر با نصف کل تعداد دولت‌های حاضر در کارگروه ماده ۱۳ می‌باشد.

هر عضو ILO باید شناورهای حامل پرچم خود را ملزم کند تا یک گواهی‌نامه کار دریایی همراه داشته باشد.

اهداف تضمین شده

عنوان ۱- حداقل شرایط لازم برای کار در روی شناور	
	مقرره ۱-۱- هیچ فردی پایین‌تر از سن تعیین شده بر روی شناور کار نمی‌کند- **حداقل سن**
	مقرره ۱-۲- تمامی دریانوردان از لحاظ پزشکی توانایی انجام وظیفه در دریا را دارند- **گواهینامه پزشکی**
	مقرره ۱-۳- دریانوردان آموزش لازم را سپری کرده یا برای وظایف خود بر روی شناور، صلاحیت لازم را کسب کرده‌اند - **آموزش و کسب صلاحیت لازم**
	مقرره ۱-۴- دریانوردان به نظام کاریابی و استخدام کارآمد و منظم دسترسی دارند- **استخدام و کاریابی**

عنوان ۲- شرایط کار	
	مقرره ۲-۱- دریانوردان دارای قرارداد کار عادلانه می‌باشند- **قرارداد کار**
	مقرره ۲-۲- دریانوردان در ازاء خدماتی که انجام می‌دهند دستمزد دریافت می‌کنند- **دستمزد**
	مقرره ۲-۳- دریانوردان دارای ساعات کار یا ساعات استراحت منظم می‌باشند- **ساعات کار و استراحت**
	مقرره ۲-۴- دریانوردان دارای مرخصی کافی می‌باشند- **مرخصی استحقاقی**
	مقرره ۲-۵- دریانوردان توانایی بازگشت به وطن را دارند- **بازگشت به وطن**
	مقرره ۲-۶- دریانوردان هنگام فقدان یا غرق شدن شناور، غرامت دریافت می‌کنند- **پرداخت غرامت فقدان/ غرق شناور**
	مقرره ۲-۷- دریانوردان بر روی شناورهایی کار می‌کنند که نفرات کافی را برای عملکرد ایمن، کارآمد و امن شناور در اختیار دارند- **سطوح نیروی انسانی**
	مقرره ۲-۸- ارتقاء حرفه و توسعه مهارت و فرصت‌های شغلی برای دریانوردان فراهم است- **توسعه مهارت و فرصت‌های اشتغال**

عنوان ۳- محل اقامت، امکانات تفریحی و غذا

مقرره ۳-۱- دریانوردان دارای محل اقامت و امکانات تفریحی شایسته‌ای بر روی شناور می‌باشند- **محل اقامت و امکانات تفریحی**

عنوان ٤ - بهداشت، درمان، تأمین اجتماعی و رفاهی

مقرره ۴-۱- حمایت از بهداشت دریانوردان و دسترسی فوری آنها به مراقبت درمانی بر روی شناور و ساحل فراهم است - **مراقبت های درمانی**

مقرره ۴-۲- دریانوردان در قبال پیامدهای مالی ناشی از بیماری، آسیب‌دیدگی یا فوت مرتبط با استخدام آنها مورد حمایت قرار می‌گیرند- **مسئولیت‌های مالک**

مقرره ۴-۳- محیط کار دریانوردان بر روی شناور، ایمنی و بهداشت حرفه‌ای را تسری می‌دهد- **ایمنی و بهداشتی**

مقرره ۴-۴- دریانوردان شاغل بر روی شناور برای تأمین رفاه و سلامت خود به تأسیسات مستقر در ساحل دسترسی دارند- **تأسیسات رفاهی در ساحل**

مقرره ۴-۵- تدابیر لازم در خصوص دسترسی دریانوردان به پوشش تأمین اجتماعی اتخاذ شده است - **تأمین اجتماعی**

عنوان ٥ - موافقت و اجراء

مقرره ۵-۱- هر عضو، مسئولیت‌های خود به موجب این مقاوله‌نامه را در مورد شناورهایی که حامل پرچم آن باشند، اجراء می‌کند- **مسئولیت کشور صاحب پرچم (حاوی ٦ مقرره)**

مقرره ۵-۲- توانمند ساختن هر عضو در خصوص انجام مسئولیت‌های خود به موجب این مقاوله‌نامه در خصوص همکاری بین‌المللی در زمینه تحقق و اجراء استانداردهای این مقاوله‌نامه در شناورهای خارجی- **مسئولیت کشور صاحب بندر (حاوی ۲ مقرره)**

مقرره ۵-۳- هر عضو مسئولیت‌های خود را به موجب این مقاوله‌نامه در زمینه استخدام و کاریابی دریانوردان و نیز حمایت از دریانوردان خود به انجام می‌رساند- **مسئولیت عرضه کار**

قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی مواد نفتی

رعایت استانداردهای زیست‌محیطی

قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی مواد نفتی که مشتمل بر ۲۵ ماده و ۱۰ تبصره در جلسه علنی مورخ ۸۹/۵/۲۷ مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۸۹/۶/۱۷ به تأیید شورای نگهبان رسیده جهت اطلاع دست‌اندرکاران صنعت کشتیرانی و سایر فعالان در صنعت دریایی اعلام می‌شود.

مــاده ۱- واژه‌ها و اصطلاحات به کار رفته در این قانون به شــرح زیر تعریف می‌شود:
الــف- آلودگی یا آلوده کردن: تخلیه یا نشــت نفت یا مــواد نفتی یا آب توازن کشتی‌ها یا نفتکش‌ها در آب‌های موضوع این قانون.
ب- منابع آلوده‌کننده:
۱- کشتی‌ها و نفتکش‌ها اعم از سالم، صدمه‌دیده، غرق‌شده و یا در حال غرق و یا در حال ساخت، تعمیر، اوراق و قطعه‌قطعه شدن در مراکز ساخت و یا تعمیر در سواحل و یا در آب‌های موضوع این قانون؛
۲- کلیه تأسیسات ثابت و شناور اعم از سکوها، جزایر مصنوعی، مخازن نفتی، لوله‌های زیر آب در سواحل و یا در درون آب‌های موضوع این قانون؛
ج- مــواد نفتــی: هرگونه مایع نفتی یا مخلوطی که دارای نفت باشــد. از قبیل ســوخت نفتی، لجن نفتی، مواد زائد و فضولات نفتی، انواع فرآورده‌های نفتی و مشتقات آن.
د- کشــتی: هر نوع وســیله نقلیه دریارو، خواه دارای نیروی محرکه باشد یا به نوعی یدک شود.
ه- نفتکــش: هرگونه کشــتی که از ابتدا به منظور حمل یا ذخیره‌ســازی نفت طراحی و ساخته شده است و نفت در آن به صورت بدون بسته‌بندی حمل شود و یا پس از مدتی ساختار آن برای منظور فوق تغییر و تطبیق داده شود.
و- تأسیســات نفتی: تأسیســات و تجهیزات ثابت یا شــناوری که در اکتشاف، اســتخراج، تولید، بارگیــری و انتقال مواد نفتی مورد اســتفاده قرار می‌گیرد. از قبیل سکوها، مخازن نفتی، خطوط لوله و جزایر مصنوعی.
ز- دفتر ثبت نفت: دفتری که در آن وقایع مربوط به عملیات فضای موتورخانه و ماشــین‌آلات کشتی، نفتکش، سکو یا تأسیســات نفتی و مخازن یا عملیات تــوازن و بار نفتکش‌ها ثبت می‌شــود. این دفتر می‌تواند بخشــی از دفاتر ثبت روزانه یا دفتری مستقل از سایر دفاتر باشد.
ماده ۲- آب‌های موضوع این قانون عبارتند از:
مناطق دریایی موضوع قانون مناطق دریایی جمهوری اســلامی ایران در خلیج فــارس و دریای عمان مصــوب ۱۳۷۲/۱/۳۱ و آب‌های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه‌های قابل کشتیرانی.
تبصــره- مقررات این قانون در مــورد خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر تا زمانی لازم‌الاجراء است که نحوه جلوگیری از آلودگی آب‌های مذکور توسط معاهــدات چندجانبــه بین‌المللی یــا توافق‌های دوجانبه بیــن دولت جمهوری اسلامی ایران و سایر دول ساحلی این مناطق تعیین نشده و به تصویب مجلس شورای اسلامی نرسیده باشد.
ماده ۳- تأسیســات نفتی و همچنین نفتکش‌ها، کشتی‌ها و شناورهایی که در آب‌هــای موضوع این قانون تــردد یا توقف می‌کنند مکلفند (دفتر ثبت نفت) را نگهداری کنند.
تبصره ۱- دفتر ثبت باید تا مدت سه سال پس از ثبت آخرین واقعه در آن، در کشتی، نفتکش یا تأسیسات نفتی نگهداری شود.
تبصره ۲- دفتر ثبت نفت به یکی از زبان‌های فارســی یا انگلیســی یا فرانسه معتبر خواهد بود و باید در محلی نگهداری شــود که در هر زمان برای بازرسی توسط سازمان بنادر و دریانوردی به راحتی در دسترس باشد مگر اینکه کشتی یا نفتکش در حال یدک شدن باشد.
تبصره ۳- مندرجات و وقایعی که باید در دفتر ثبت نفت ذکر شــود، تشــریفات ثبت و همچنین مقررات مربوط به بازرسی دفتر مطابق آئین‌نامه‌ای خواهد بود که ظرف سه ماه پس از تصویب این قانون به پیشنهاد وزارت راه و ترابری به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.
ماده ۴- مسئولان کشتی، نفتکش، سکو و تأسیسات نفتی که تکالیف راجع به نگهداری و تنظیم دفتر ثبت نفت را انجام ندهند یا مطالب نادرســت و خلاف واقــع در آن ثبت کرده و یا آن را مخدوش کنند، به جزای نقدی از ۲۵ میلیون ریال تا ۱۰۰ میلیون ریال محکوم می‌شوند.

ماده ۵- سازمان بنادر و دریانوردی موظف است در بنادر، اسکله‌ها و پایانه‌های نفتی، امکانات و تأسیســات لازم را جهت دریافت آب‌توازن و فضولات نفتی از نفتکش‌ها، کشتی‌ها و شناورها ایجاد و اداره کند.
تعیین کارمزد اســتفاده از این امکانات و تأسیســات، مطابق آئین‌نامه‌ای خواهد بود که ظرف سه ماه پس از تصویب این قانون به پیشنهاد وزارت راه و ترابری به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.
تبصــره ۱- وزارتخانه‌های نفت، جهاد کشــاورزی و صنایــع و معادن موظفند تسهیلات مورد نیاز از جمله زمین لازم برای ایجاد چنین تأسیساتی را در اختیار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دهند.
تبصره ۲- نیروهای نظامی و انتظامی نیز موظفند امکانات و تأسیسات موضوع این ماده را در بنادر و تعمیرگاه‌های دریایی تحت مدیریت خود ایجاد کنند.
تبصره ۳- ســازمان حفاظت محیط زیســت موظف اســت بر اساس معاهدات بین‌المللــی و ضوابط و مقررات ملی، اســتانداردهای زیســت‌محیطی مورد نیاز برای امکانات و تأسیسات مذکور در این ماده را تهیه و ابلاغ کرده و با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی بر اجراء آن نظارت کند.
ماده ۶- کلیه کشتی‌ها و نفتکش‌ها و شناورها موظفند هنگام ورود به آب‌های موضوع این قانون در مقابل خســارات احتمالی ناشــی از آلودگی آب‌ها به مواد نفتی بیمه شــده باشــند. در غیر این صورت لازم است تعهدنامه‌ای مالی جهت جبران خسارات احتمالی به همراه داشته باشند.
تبصــره- آئین‌نامه اجرایی این ماده با پیشــنهاد مشــترک وزارتخانه‌های راه و ترابری، نفت و جهاد کشــاورزی و ســازمان حفاظت محیط زیست به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.
ماده ۷- سازمان بنادر و دریانوردی موظف است به منظور پیشگیری از آلودگی، نســبت به بازرسی نفتکش‌ها، کشتی‌ها، شناورها و تأسیسات نفتی مشمول این قانــون اقدام کند و در صــورت وجود عیب یا نقص تا رفــع آن از فعالیت آنها ممانعت به عمل آورد.
ماده ۸- سازمان بنادر و دریانوردی موظف است از ورود نفتکش‌های تک‌جداره به آب‌های موضوع این قانون جلوگیری کند.
مــاده ۹- آلوده‌کردن آب‌های موضوع این قانون به مواد نفتی ممنوع اســت و مرتکــب یا مرتکبان در صورت آلوده‌کردن عمدی به حبس از شــش ماه تا دو سال یا جزای نقدی از ۲۰ میلیون ریال تا پنج میلیارد ریال و یا هر دو مجازات و در صــورت آلوده‌کردن غیرعمدی به جزای نقدی از ۱۰ میلیون ریال تا یک میلیارد ریال محکوم می‌شوند.
ماده ۱۰- مسئولان نفتکش، کشتی، شناور و تأسیسات نفتی مکلفند در صورت بروز آلودگی به هر دلیل، مراتب را در اســرع وقت به مقامات نزدیک‌ترین بندر ایران و مقامات محلی ســازمان‌های حفاظت محیط زیســت و شــیلات ایران اطــلاع دهند. متخلفان از این امر حســب مورد علاوه بر مجازات‌های اداری و سایر مجازات‌های مقرر در این قانون به جزای نقدی از ۲۰ میلیون ریال تا پنج میلیارد ریال محکوم می‌شوند.
ماده ۱۱- سازمان بنادر و دریانوردی موظف است پس از اطلاع از وقوع آلودگی بلافاصله اقدامات زیر را انجام داده و پس از آن در مرجع قضایی صالح نسبت به طرح دعوی علیه آلوده‌کنندگان اقدام کند:
۱- اطلاع‌رســانی بــه نیروهای نظامی جهت انجام اقدامــات لازم مطابق این قانون؛
۲- جلوگیری از گسترش آلودگی و رفع آثار آن؛
۳- تنظیــم صورت‌مجلس بــرآورد میزان آلودگی و جمــع‌آوری ادله و قرائن و شواهد مربوط به علل وقوع و آثار آلودگی؛
۴- اطلاع‌رســانی به ســازمان‌های حفاظت محیط زیست و شــیلات ایران و واحدهای تابعه آنها حســب مورد و در صورت نیاز ســایر مراجع مربوط در مورد موقعیت، گســتره و مسیر جابه‌جایی آلودگی و مشــخصات فنی اقدامات انجام شده؛

۵- همکاری با سـازمان‌های حفاظت محیط‌زیست و شیلات ایران و واحدهای تابعه آنها حسـب مورد در خصوص مطالعه، بررسی و جمع‌آوری ادله، شواهد و قرائن، مدارک و مستندات به منظور ارزیابی میزان آلودگی و خسارت‌های وارد شده به محیط زیست و ذخایر آبزی و تنظیم صورت‌مجلس آن؛

ماده ۱۲- مأموران سـازمان‌های بنادر و دریانوردی، حفاظت محیط زیسـت و شـیلات ایران که آموزش‌های مخصوص ضابطان دادگسـتری را با موفقیت گذرانده باشـند طبق ضابط دادگسـتری محسـوب شـده و صلاحیت کشف جرایم موضوع این قانون و تعقیب متهمان را دارند.

مـاده ۱۳- نیروهای نظامی و انتظامـی موظفند پس از اطلاع از وقوع آلودگی اقدامات زیر را انجام دهند:

۱- اطلاع‌رسـانی به مقامات نزدیک‌ترین بندر و مقامات محلی سـازمان‌های حفاظت محیط زیست و شیلات ایران؛

۲- متوقف کردن نفتکش، کشتی یا شناور و یا جلوگیری از عملیات تأسیسات نفتی؛

۳- جلب و بازداشت متهمان ایجاد آلودگی.

مـاده ۱۴- چنانچه مسـئولان وقوع آلودگی که دسـتورهای سـازمان بنادر و دریانوردی را که به منظور جلوگیری از گسـترش آلودگی به آنها ابلاغ می‌شود اجـراء نکنند، به جزای نقـدی از ۲۵ میلیون ریال تـا ۵۰ میلیون ریال محکوم می‌شوند.

ماده ۱۵- مأموران دولتی که وظایف خود را در جهت جلوگیری از بروز آلودگی یا گسـترش آن و برخورد با متخلفان انجام ندهند، علاوه بر مجازات اداری، به جزای نقدی از دو میلیون ریال تا ۲۰ میلیون ریال محکوم می‌شوند.

ماده ۱۶- مرتکبان آلودگی عمدی با حصول شرایط زیر مجازات نمی‌شوند:

الف) ایجاد آلودگی برای رفع خطر از کشـتی، نفتکش یا تأسیسـات نفتی و یا نجات جان اشخاص ضروری باشد.

ب) خطر به صورت عمدی ایجاد نشده باشد.

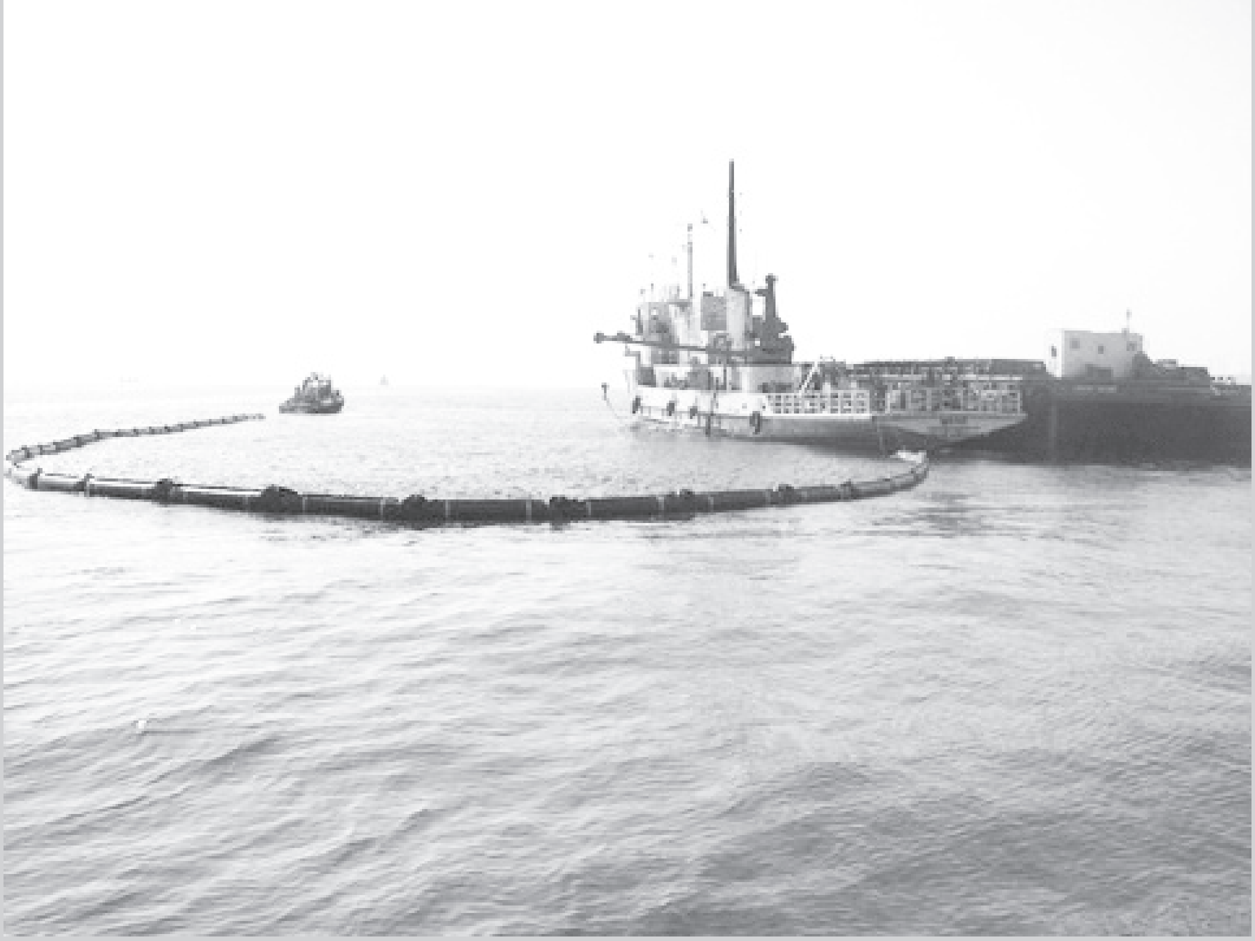
ج) میزان آلودگی با خطری که نفتکش، کشتی، شناور، تأسیسات نفتی یا جان اشخاص را تهدید می‌کرده است متناسب باشد.

د) پس از وقوع آلودگی، فوراً اقدامات لازم را به منظور جلوگیری از گسترش و رفع آثار آن انجام داده باشند.

تبصره ۱- چنانچه تخلیه یا نشـت نفت از تأسیسـات نفتـی در نتیجه حوادث غیرمترقبه باشـد، مسئولان ذی‌ربط مشـروط بر آنکه قبل از آلودگی اقدامات احتیاطـی کافی و پس از آلودگی اقدامات فوری لازم را به منظور جلوگیری از گسترش و رفع آثار آن انجام داده باشند، مجازات نمی‌شوند.

تبصره ۲- تشـخیص موارد فوق‌الذکر و همچنین بررسی احراز تناسب اقدامات با خطرات، مؤثر بودن اقدامات انجام شـده با میزان خطر و میزان خسـارات و صدمات احتمالی جانی که منجر به این اقدامات شده، بر عهده هیئت کارشناسی سـه‌نفره‌ای خواهد بود که با پیشنهاد رئیس سازمان بنادر و دریانوردی و حکم وزیر راه و ترابری تعیین و منصوب می‌شوند.

ماده ۱۷- مالکان، بهره‌برداران و مسئولان ایجاد آلودگی موضوع این قانون، برای



جبران کلیه خسارات ناشی از آلودگی و کلیه هزینه‌های محدودکردن آثار آلودگی و رفع آن و پایش زیست‌محیطی از جمله هزینه مواد و تجهیزات به کار گرفته شده و کارمزد خدمات ارائه شده توسط عوامل انسانی، مسئولیت تضامنی دارند.

ماده ۱۸- رسیدگی به دعاوی مربوط به جبران خسارات وارده به بنادر، تأسیسات و تجهیزات بندری و ساحلی و خسارات وارده به منابع و محیط زیست دریایی، حیات آبزیان و سایر خسارات ناشی از آلودگی موضوع این قانون با درخواست مدعی‌العموم یا حسب مورد یکی از سازمان‌های بنادر و دریانوردی، حفاظت محیط زیست و شیلات ایران و رسیدگی به دعاوی مربوط به جبران خسارات وارد شده به سایر اشخاص با ارائه دادخواست توسط اشخاص خسارت‌دیده انجام می‌شود.

ماده ۱۹- در صورت تقاضای اشخاص حقیقی و حقوقی ذی‌نفع و بدون پرداخت خسارت‌های احتمالی، مرجع قضایی می‌تواند درمورد جرائم موضوع این قانون با توجه به قرائن و امارات، قرار تأمین خواسته صادر کند.

ماده ۲۰- سازمان‌های بنادر و دریانوردی، حفاظت محیط زیست و شیلات ایران از حیث مطالبه ضرر و زیان ناشی از خسارت به بنادر، تأسیسات، محیط زیست دریایی و منابع آبزی در مورد جرائم موضوع این قانون بر حسب مورد و در محدوده وظایف و اختیارات خود، نماینده دولت جمهوری اسلامی ایران در دعاوی بین‌المللی محسوب می‌شوند.

ماده ۲۱- مبالغ مربوط به خسارات دریافت شده تحت عنوان "جبران خسارات وارده به بنادر، تأسیسات، محیط زیست دریایی و حیات آبزیان" به حسابی متمرکز در خزانه‌داری کل واریز و صد درصد آن بر اساس بودجه سالیانه، مازاد بر ردیف‌های دستگاه‌های ذی‌ربط و طبق موافقت‌نامه‌های مربوط، منحصراً برای بهبود، ارتقاء کیفیت، بهسازی، احیاء و بازسازی محیط زیست دریایی، سواحل و منابع آبزی و به نسبت خسارات وارده، به سازمان‌های بنادر و دریانوردی، حفاظت محیط زیست و شیلات ایران و نیروهای مسلح تخصیص یافته و هزینه می‌شود.

ماده ۲۲- جریمه‌های نقدی موضوع این قانون هر سه سال یک بار با لحاظ نرخ تورم اعلامی از سوی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران توسط هیئت وزیران تعیین می‌شود.

ماده ۲۳- قوه قضائیه موظف است در هر یک از استان‌های ساحلی محاکمی تخصصی را جهت رسیدگی به دعاوی دریایی اختصاص دهد.

ماده ۲۴- بررسی شرایط اقلیمی و زیست‌بومی دریایی و همچنین پیشگیری از آلودگی آب‌ها به جز موارد مصرح در این قانون، همچنان بر عهده سازمان حفاظت محیط زیست است، اختیارات و وظایف سازمان حفاظت محیط زیست بر اساس قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست مصوب ۱۳۵۳/۳/۲۸ و اصلاحات بعدی آن، به قوت خود باقی است.

ماده ۲۵- آئین‌نامه‌های مورد نیاز برای اجراء این قانون (به جز موارد تعیین شده) ظرف ۶ ماه توسط وزارت راه و ترابری حسب مورد با مشارکت سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان شیلات ایران، وزارت‌خانه‌های نفت، نیرو و دادگستری تهیه شده و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

بازار کسب‌وکار در ایران

جایگاه ما در جدول رقابت‌پذیری جهانی

مرکز تحقیقات و توسعه قواعد رده‌بندی آسیا
research@asiaclass.org

در تعریف چشم‌انداز ۲۰ ساله نظام، چنین آمده است که می‌خواهیم در منطقه اول باشیم و تا سال ۱۴۰۴ به این هدف برسیم.
به این معنا که قبول کرده‌ایم با دیگران مقایسه شده و از طریق داوری مقبول بین‌المللی کسب رتبه اول ما صحه‌گذاری شود.
یکی از مجاری داوری، شناسایی جایگاه ایران در جدول رقابت‌پذیری جهانی است که نخستین بار در سال ۱۹۷۹ در سطح بین‌المللی انجام شد و در سال ۲۰۱۰ ایران هم مشمول آن شد.
۱- براساس جدول رقابت‌پذیری جهانی ایران در منطقه آسیا از نظر اندازه بازار بعد از ترکیه قرار دارد و نمره ۵/۰۹ گرفته است. رتبه ایران از نظر اندازه بازار در سطح جهانی ۲۰ می‌باشد.
۲- از نظر ثبات اقتصاد کلان، نمره ایران ۴/۹۶ است و با رتبه ۴۵ بعد از کشورهایی مثل کویت، عمان، قطر، بحرین، امارات، آذربایجان، عربستان و قزاقستان قرار می‌گیرد.
۳- از نظر پیشرفته بودن بنگاه‌های اقتصادی، نمره ایران ۳/۵۶ است و با رتبه ۹۱ بعد از کشورهایی همچون عربستان، قطر، امارات، عمان، ترکیه، لبنان، بحرین، کویت، مصر، اردن، آذربایجان و پاکستان قرار می‌گیرد.
۴- از نظر کارآیی بازار کار، نمره ایران ۳/۸۵ است و با رتبه ۹۸ بعد از کشورهایی همچون امارات، بحرین، عربستان، قطر، عمان، لبنان، اردن، کویت، ترکیه،

گرجستان، مصر، پاکستان و آذربایجان قرار می‌گیرد.
۵- از نظر پیشرفته بودن بازار مالی، نمره ایران ۳/۲۹ است و با رتبه ۱۲۰ بعد از قطر، بحرین، عربستان، عمان، امارات، لبنان، اردن، ترکیه، کویت، آذربایجان، پاکستان، مصر، گرجستان، ارمنستان، قرقیزستان و قزاقستان قرار می‌گیرد.
۶- از نظر کارآیی بازار نیروی کار متأسفانه نمره ایران ۳/۳۷ است و با رتبه ۱۳۵ بعد از کشورهایی همچون قطر، قزاقستان، آذربایجان، امارات، بحرین، گرجستان، عمان، ارمنستان، کویت، قرقیزستان، عربستان، تاجیکستان، لبنان، اردن، ترکیه، پاکستان، سوریه و مصر قرار می‌گیرد.
۷- قابل توجه است که در این جدول براساس تولید ناخالص داخلی سرانه، کشورها از نظر توسعه‌یافتگی به پنج دسته تقسیم شده‌اند:
دسته اول- تولیدمحور با سرانه کمتر از ۲۰۰۰ دلار؛
دسته دوم- گذار از دسته اول به دسته دوم با سرانه بین ۲۰۰۰ دلار تا ۳۰۰۰ دلار؛
دسته سوم- کارآیی‌محور با سرانه بین ۳۰۰۰ دلار تا ۹۰۰۰ دلار؛
دسته چهارم- گذار از دسته سوم به دسته چهارم با سرانه بین ۹۰۰۰ دلار تا ۱۷۰۰۰ دلار؛
دسته پنجم- نوآوری‌محور با سرانه بالای ۱۷۰۰۰ دلار؛
ایران طبق این جدول در دسته دوم قرار داشته و بعد از کشورهایی همچون الجزایر، آنگولا، ارمنستان، آذربایجان، بوتسوانا، برونی، مصر، گرجستان، گواتمالا، گویان و اندونزی واقع می‌شود.
۸- در این بررسی کارشناسی، امتیاز و رتبه ایران در زیرارکان رقابت‌پذیری جهان در سال ۲۰۱۰ به شرح زیر بوده است:

نهادها	امتیاز	رتبه	معیار	
حقوق مالکیت	۴/۳	۷۰	۱= خیلی ضعیف	۷= خیلی قوی
حمایت مالکیت فکری	۲/۶	۱۱۴	۱= خیلی ضعیف	۷= خیلی قوی
انحراف وجوه عمومی	۳/۴	۶۲	۱= بسیار رایج	۷= هرگز
پرداخت‌های نامنظم و رشوه	۴	۶۹	۱= بسیار رایج	۷= هرگز
استقلال قوه قضاییه	۳/۸	۶۵	۱= کاملاً تحت نفوذ	۷= کاملاً مستقل
پارتی‌بازی در تصمیمات مقامات دولتی	۳/۵	۴۸	۱= همیشه	۷= هرگز
هدردادن هزینه‌های دولتی	۳	۸۵	۱= بسیار زیاد	۷= بسیار اندک
بار مالی مقررات دولتی	۲/۹	۹۹	۱= بسیار زیاد	۷= بسیار اندک
کارآیی چارچوب قانونی در حل و فصل اختلافات	۳/۴	۷۹	۱= کاملاً ناکارا	۷= کاملاً کارا
رفتار اخلاقی بنگاه‌ها	۳/۷	۸۴	۱= بدترین	۷= بهترین
نقاط قوت استانداردهای حسابرسی	۴	۱۰۷	۱= خیلی ضعیف	۷= خیلی قوی
حمایت از سرمایه‌گذار	۳	۱۲۷	۱= هرگز	۱۰= همیشه

زیرساخت‌ها	امتیاز	رتبه	معیار	
کیفیت زیرساخت بندری	۳/۹	۸۴	۱= بسیار ضعیف	۷= بسیار عالی

محیط اقتصاد کلان	امتیاز	رتبه	معیار
تورم	۱۰/۳	۱۲۱	نرخ تورم سالانه

کارآیی بازار کالا	امتیاز	رتبه	معیار	
دامنه تسلط بر بازار	۳/۹	۵۴	۱= انحصاری	۷= رقابتی
کارآمدی سیاست ضدانحصار	۴/۲	۵۹	۱= بسیار کم	۷= بسیار زیاد
تأثیر قوانین کسب و کار بر سرمایه‌گذاری خارجی	۳/۵	۱۲۹	۱= قویاً مانع است	۷= قویاً مشوق است

۹- مطابق ارزیابی به عمل آمده در جدول رقابت‌پذیری جهانی ۱۰ کشور برتر جهان در سال ۲۰۱۰ عبارت بوده‌اند از:
سوئیس، سوئد، سنگاپور، آمریکا، آلمان، ژاپن، فنلاند، هلند ، دانمارک و کانادا.
۱۰- در منطقه آسیا قطر رتبه ۱۷ جهان، عربستان رتبه ۲۱، امارات رتبه ۲۵ و ترکیه رتبه ۶۱ جهان را داراست و ایران متأسفانه رتبه ۶۹ را کسب کرده است.
جمهوری اسلامی ایران باید بر تقویت الزامات اساسی و نیز عوامل ارتقاءدهنده کارآیی تمرکز نماید. نقاط قوت ایران عبارتند از:
- محیط اقتصاد کلان نسبتاً با ثبات (۴۵)
- نرخ پس‌انداز ملی بالا (۲۶)
- بدهی عمومی پایین (۱۷)
- اندازه نسبتاً بزرگ بازار داخلی (۲۰)
نقاط ضعف عمده ایران عبارتند از:
- تعرفه‌های بسیار بالا (۱۳۵)
- عدم اعطای مالکیت به سرمایه‌گذاران خارجی (۱۳۵)
- عدم اتکاء به مدیریت حرفه‌ای (۱۲۱)
- فقدان رابطه بین پرداخت و بهره‌وری (۱۱۱)
- فرار مغزها (۱۰۹)
- دسترسی محدود به منابع بانکی (۱۲۹)
- ظرفیت جذب فناوری خیلی پایین (۱۱۶)
به این ترتیب نتیجه می‌گیریم:
اولا: اگر قرار باشد به اهداف مندرج در چشم‌انداز نظام نزدیک شویم و به رتبه مقام اول در آسیا برسیم، مشق‌های نکرده بسیار زیادی داریم.
ثانیا: اگر به فکر بازار کسب و کار نباشیم، خصوصی‌سازی و اجرای اصل ۴۴ مسئله‌ای را حل نمی‌کند.

در تعریف چشم‌انداز ۲۰ ساله نظام، چنین آمده است که می‌خواهیم در منطقه اول باشیم و تا سال ۱٤۰٤ به این هدف برسیم.

اگر به فکر بازار کسب و کار نباشیم، خصوصی‌سازی و اجرای اصل ٤٤ مسئله‌ای را حل نمی‌کند.

تحلیل مرکز پژوهش‌های مجلس
از چالش‌های رقابت‌پذیری اقتصاد ایران

ضعف نهادهای رسمی

مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی ضمن بررسی ابعاد رقابت‌پذیری اقتصاد ایران، **"ضعف نهادهای رسمی"** و **"منعطف نبودن محیط کسب‌وکار"** را از **"چالش‌های توان رقابت اقتصاد ایران"** برشمرد. دفتر مطالعات اقتصادی این مرکز نکات مدنظر خود درباره رقابت‌پذیری اقتصاد ایران را این گونه برمی‌شمرد:

۱- در عرصه رقابت اقتصادی جهانی، بسیاری از کشورها می‌توانند هم زمان منافع خود را بهبود بخشند. در اقتصاد امروز، ملت‌ها خود مزیت‌های آینده اقتصاد خویش را می‌سازند. در این رقابت، بازیگران خط مقدم بنگاه‌های تولیدی و صادراتی کشور هستند؛ بنابراین لازم است در کنار تمهیدات اقتصاد کلان و بسترهای حقوقی بهره‌وری، موانع سطح خرد و متغیرهای مؤثر بر انگیزه اهالی کسب‌وکار و پویایی ساختار و استراتژی شرکت‌های ایرانی مد نظر سیاست‌گذاران قرار گیرد.

۲- داشتن یک راهبرد توسعه صنعتی و اولویت‌بندی تجاری برای حمایت‌های هدفمند و مشروط (که به کارآیی منجر شود و نه رانت‌جویی شرکت‌های داخلی) جزء مسائل مشترک تمام تجربیات موفق در این حوزه است. البته راهبرد فوق باید با دقت، مشورت و اجماع انتخاب شود، به نحوی که در طول زمان از ثبات و همچنین تضمین عملی برخوردار شود.

۳- محوریت تولیدکنندگان و صادرکنندگان در سیاست‌های رقابتی گرچه باید مبتنی بر بخش‌های غیردولتی باشد، اما به معنای انکار نقش بسیار مؤثر یک دولت توسعه‌گرا در خصوص بسترسازی‌های نهادی (رسمی و غیررسمی)، تعیین اهداف راهبردی، کاستن از هزینه‌های مبادلاتی، هدایت‌گری و تکمیل بازار نیست. این نگرش راه میانه‌ای برای اندازه دولت برمی‌گزیند که مبتنی است بر ایفای درست نقش‌های دولت (فارغ از اینکه این نقش‌ها در هر کشور مستلزم چه سطح درآمد یا هزینه‌ای است)، مهم جایگاه‌های مداخله و نحوه بهینه مداخله دولت است.

۴- در میان سیاست‌های دولت باید رقابت فناورانه در محور سیاست‌ها قرار گیرد نه رقابت قیمتی. به بیان دیگر افزایش سهم تجاری اگر صرفاً متکی بر نهاده‌های ارزان یا نرخ ارز باشد، دوام بلندمدت و درون‌زا نخواهد داشت. بر اساس شاخص‌های رایج رقابت‌پذیری، تمهید بسترهای پایه‌ای بهره‌وری و سپس پیراستن موانع کارآیی بازار محصولات، بازار کار و بازار مالی و در نهایت حرکت به سمت پیوند بخش‌های دانش و پژوهش با فعالیت‌ها و نیازمندی‌های اقتصادی و جذب فناوری و دانش از محیط بین‌الملل (حتی در مورد صنایعی که ظاهراً از نوع فناوری بالا نیستند)، مراحل اصلی سیاست فناورانه را تشکیل می‌دهند.

۵- اقتضائات اقتصادهای نفتی و در حال توسعه (مانند ایران) منجر به شکل‌گیری موانع ویژه‌ای برای توان رقابت بنگاه‌های غیردولتی می‌شود که لازم است در راهبرد ملی خود به مسئله وابستگی به صادرات نفت خام، نقش دولت، ضعف پایه‌های شفافیت و پاسخگویی، ضعف نهادهای حقوق مالکیت، بوروکراسی کُندکننده کسب‌وکار و آلوده به فساد مالی توجه ویژه شود. فقدان نهادی که متولی هماهنگ‌سازی و پاسخگویی در خصوص توان رقابت اقتصاد ایران باشد، نیز از موانعی است که لازم است در دستور کار قرار گیرد.

۶- شاخص سال ۲۰۱۰ مجمع جهانی اقتصاد نشان می‌دهد با لحاظ رتبه ۶۹ اقتصاد ایران در میان ۱۳۹ کشور، بیشترین کاستی ما در ناکارآیی‌های بازار محصولات، بازار کار و بازارهای مالی است. البته ضعف نهادهای رسمی کشور (به ویژه درباره حمایت‌های واقعی از عاملان اقتصادی و شفافیت سیاست‌ها) و همچنین منعطف نبودن محیط کسب‌وکار نیز از جمله مواردی هستند که در زمره چالش‌های توان رقابت اقتصاد ایران قرار دارند.

شماره ۷ / زمستان ۱۳۸۹

قوانین بین‌المللی و حقوق دریاها (۵)

حق عبور بی‌ضرر

غلامعلی بهشتی برومند
کارشناس دریانوردی

اهمیت و کاربرد دریای سرزمینی

تاکنون جنبه‌های فیزیکی دریای سرزمینی مورد بحث بوده است. حال باید ببینیم چرا دریاهای سرزمینی از چنین اهمیتی برخوردار هستند و نکته حائز اهمیت در کجاست؟ مقررات مربوط به دریای سرزمینی درباره تمامی کشتی‌هایی که در سراسر دریاهای هفت‌گانه جهان در حرکت هستند حاکم و قابل اعمال است. دریای سرزمینی یعنی آن قسمت از دریای مجاور ساحل یک کشور، که به مصداق مقررات بین‌المللی تحت حاکمیت آن کشور شناخته شده است، می‌باشد. هرگاه واژه "حاکمیت" یا "صلاحیت" در رابطه با یک سرزمین درون‌قاره‌ای (محصور در خشکی) به کار برده شود، به مفهوم اعمال کنترل بر آن بدون تبعیت از کشورهای دیگر یا دخالت حقوقی آنهاست. اما وقتی در رابطه با دریای سرزمینی استفاده می‌شود، حاکمیت اعمال شده توسط کشور ساحلی مشمول محدودیت‌های خاصی می‌شود که در مقررات بین‌المللی به وضوح بیان شده‌اند. به علاوه کشور ساحلی در رابطه با دریای سرزمینی از حقوق معینی برخوردار است که به سادگی با حقوق قابل اعمال بر مناطق خشکی متفاوت و قابل تمیز است و به عبارتی سایر دول نیز در دریای سرزمینی یک کشور ساحلی

از برخی حقوق مانند حق عبور بی‌ضرر، عبور ترانزیتی (از تنگه‌های با عرض کافی و مشمول شرایط دریای سرزمینی) و... برخوردارند.

عبور پیوسته و سریع

کشتی‌های متعلق به تمام ممالک از حق عبور بی‌ضرر (Innocent Passage) از دریای سرزمینی یکدیگر برخوردارند. هواپیماها در فضای بالای دریاهای سرزمینی چنین حقی را ندارند. عبور می‌تواند برای مقاصد رد شدن بدون ورود به آب‌های داخلی، ورود به آب‌های داخلی یا عزیمت به دریای آزاد از طریق آب‌های داخلی باشد. عبور باید "پیوسته و سریع" انجام گیرد و مادام که مخل صلح، نظم عمومی و امنیت کشور ساحلی نباشد بی‌ضرر تلقی می‌شود. عبور بی‌ضرر نه تنها شامل عبور عادی از دریای سرزمینی، بلکه شامل توقف و لنگراندازی می‌شود؛ مشروط بر اینکه این اقدامات از نظر ناوبری عادی و ضروری تشخیص داده شود یا حوادث غیرمترقبه و ناشی از قوه قهریه آن را حتمی و غیرقابل اجتناب کند یا به عبارتی شامل شرایط "فورس‌ماژور" باشد. چه عواملی سبب می‌شوند که عبور، مخل و مغایر صلح، نظم عمومی و امنیت کشور ساحلی تلقی شود؟ پاسخ عموماً شامل هر نوع تهدید یا استعمال نیروی قهریه علیه کشور ساحلی می‌باشد. به عبارت دقیق‌تر به کارگیری سلاح، اقدام به فعالیت‌های اطلاعاتی و جاسوسی، پرتاب یا بازیابی هر نوع موشک یا هواپیمای نظامی، آلوده‌کردن عمدی محیط زیست در حد زیاد و جدی، ماهیگیری و انجام تحقیقات اکتشافی از جمله فعالیت‌هایی هستند که شرایط عبور بی‌ضرر را نقض می‌کنند. زیردریایی‌ها از هر نوع موظف هستند از سطح آب و با نشان دادن پرچم ملی عبور کنند.

کشور ساحلی حق دارد هر گونه اقدام لازم را جهت جلوگیری از عبور کشتی‌هایی که شرایط عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی آن را رعایت نکنند، به‌عمل آورد. شرایط عبور شناورهای نظامی و جنگی کاملاً متفاوت و مستلزم بحث مشروح دیگری است که از حوصله این مقاله خارج است.

کشور ساحلی در رابطه با عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی خود حق برقراری هرگونه قانون و مقرراتی را بر طبق مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و سایر مقررات بین‌المللی دارد. این مقررات می‌تواند شامل تمام یا بخشی از موارد و موضوعات مشروحه زیر باشد:

– ایمنی کشتیرانی و مقررات ترافیک دریایی؛
– حفاظت تجهیزات و تسهیلات کمک‌ناوبری و سایر تسهیلات و تأسیسات دریایی؛
– حفاظت کابل‌ها و خطوط لوله؛
– حفاظت منابع جاندار دریایی؛
– پیشگیری تخلف از قوانین و مقررات کشور ساحلی در رابطه با صید ماهی؛
– حفظ محیط زیست دریایی کشور ساحلی و پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی؛
– تحقیقات علمی دریایی و فعالیت‌های آبنگاری؛
– پیشگیری تخلف از قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی کشور ساحلی.

در کنوانسیون مذکور همچنین مقرر شده است که کشور ساحلی باید این‌گونه قوانین و مقررات را به نحو شایسته اعلام و به اطلاع همگان برساند. هنگامی که یک کشتی از طریق دریای سرزمینی به سمت آب‌های داخلی در حال عبور است کشور ساحلی علاوه بر حقوق تعیین شده از این حق نیز برخوردار است که در صورت نقض هر یک از مقررات مربوط به آب‌های داخلی خود هر گونه اقدام لازم را جهت جلوگیری از حرکت کشتی مزبور به عمل آورد. دلیل ورود مأمورین گمرک و قرنطینه به کشتی‌ها قبل از ورود به آب‌های داخلی از همین حق نشأت می‌گیرد. کشور ساحلی می‌تواند در صورتی که در رابطه با امنیت ملی خود ضروری تشخیص دهد، حق عبور بی‌ضرر در مناطق خاصی از دریای سرزمینی را به حالت تعلیق درآورد. در چنین مواردی باید به نحو لازم و کافی موضوع را به اطلاع سایر کشورها برساند.

کشور ساحلی حق دارد هر گونه اقدام لازم را جهت جلوگیری از عبور کشتی‌هایی که شرایط عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی آن را رعایت نکنند، به‌عمل آورد.

کشتی‌های متعلق به تمام ممالک از حق عبور بی‌ضرر (Innocent Passage) از دریای سرزمینی یکدیگر برخوردارند.

کشورهای ساحلی می‌توانند از کشتی‌ها بخواهند برای عبور بی‌ضرر از مسیرها و خطوط دریایی مشخص و طرح‌های تفکیک مسیر تردد استفاده کنند. در برقراری و تعیین چنین مسیرهایی لازم است سهولت وصول به مقصد و توصیه‌نامه‌های سازمان‌های مجاز بین‌المللی از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) مد نظر قرار گیرند. مقررات مذکور بیشتر درباره نفتکش‌ها، کشتی‌های با نیروی محرکه هسته‌ای، کشتی‌های باری حامل مواد هسته‌ای یا مواد بالقوه خطرناک و زیان‌آور وضع و اعمال می‌شوند.
دولت‌های ساحلی به موازات حقوق مذکور وظایف خاصی را نیز بر عهده دارند؛ از جمله موظفند از تمایز و تبعیض میان کشتی‌ها از هر ملیت و یا تحمیل هرگونه شرایطی که مانع یا ناقض حق عبور بی‌ضرر باشد، خودداری کنند. در صورت بروز هر گونه خطر ناوبری دولت ساحلی باید به نحو مناسب و مقتضی موضوع را به اطلاع همه کشورها برساند. به علاوه تنها هزینه‌هایی که می‌تواند وضع و دریافت کند همان هزینه‌های همگانی و یکسانی است که برای خدمات ویژه به کشتی‌ها وضع و دریافت می‌شود.

برافراشتن پرچم

دولت ساحلی ممکن است مقرراتی مبنی بر برافراشتن و نشان‌دادن پرچم ملی یا ادای احترامات ویژه وضع کند و کشتی‌های در حال عبور از دریای سرزمینی یک دولت ساحلی موظف به رعایت مقررات ذی‌ربط می‌باشند. البته تمام کشورها خواستار و مصر در اجرای مقررات فوق نیستند اما نشان دادن پرچم ملی در آب‌های موصوف ایمن‌ترین شیوه عبور است.

تنگه‌ها، آبراه‌ها و عبور ترانزیتی

در سال‌های ۴-۱۹۸۳ دولت وقت عراق از بیم احتمال صدور نفت از مسیر همیشگی خلیج‌فارس و به منظور اجتناب از تنگه هرمز امکان ساخت سه خط لوله جدید را مورد بررسی و در برنامه خود قرار داد که عبارت بودند از بسط و ادامه یک خط لوله از خاک ترکیه و دریای مدیترانه، یک خط لوله جهت ارسال ترانزیتی نفت عربستان به دریای سرخ و یک خط لوله از طریق خاک اردن به خلیج عقبه (به نقل از نشریه ژئوپولیتیک انرژی، اکتبر ۱۹۸۴)
در سال ۱۹۶۷ خلیج عقبه و مدخل آن یعنی تنگه تیران به صورت یکی از مراکز کانونی کشمکش‌های بین مصر و اسرائیل درآمد. دولت مصر به منظور قطع تردد دریایی به بندر اسرائیلی ایلات (Elath) در شمالی‌ترین نقطه خلیج اعلام کرد که کشتی‌های عازم بندر مذکور در تنگه تیران متوقف خواهند شد. با آنکه این اقدام تنها عامل جنگ هفت روزه که به زودی شروع شد نبود اما در کشیدن ماشه و اشتعال جنگ نقشی اساسی ایفاء کرد. سرانجام در ۲۶ مارس ۱۹۷۹ در پیمان صلحی که به امضاء رسید طرفین ذی‌ربط تنگه تیران و خلیج عقبه را آبراه بین‌المللی و باز به روی کلیه ملل جهت آزادی بلامانع و غیرقابل تعلیق کشتیرانی و پرواز در فضای فوق آن منظور و حق یکدیگر را در کشتیرانی و پرواز در فضای بالای تنگه تیران و خلیج عقبه برای عزیمت به هر کشور دیگر پذیرا شدند.
مثال‌های فوق نشان می‌دهند که چگونه تنگه‌ها نقاط کانونی و پراهمیتِ کشتیرانی بوده و خصوصیات و نظام حاکم بر آنها از دریاهای سرزمینی کاملاً متفاوت است. تنگه‌ها در تعاریف جدید آب‌هایی هستند که برای کشتیرانی بین‌المللی بین یک منطقه از دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی و منطقه دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی مورد استفاده قرار می‌گیرند.
تعریف فوق یادآور این است که نوعی ارتباط و تأثیر متقابل بین عرض دریای سرزمینی و تنگه‌های آبی وجود دارد و این همان نکته‌ای است که انگیزه هیئت‌های نمایندگی در کنفرانس سوم حقوق دریاها را تشکیل داد تا پیشنهاد کنند که نیاز به تنظیم و تصویب یک نظام حاکم بر تنگه‌ها مشهود است که نه بر اساس عبور بی‌ضرر بلکه بر اساس نوعی آزادی عبور باشد. این مسئله نیز مد نظر بود که با تصویب ۱۲ میل عرض دریای سرزمینی، تنگه‌های بسیاری که کمتر از ۲۴ میل عرض داشته و با محدوده ۱۲ میل جزء دریاهای آزاد محسوب می‌شدند، اکنون دریای سرزمینی به شمار می‌روند. اگر منحصر به فرد بودن وضعیت تنگه‌ها و آبراه‌ها به رسمیت شناخته نمی‌شد، آزادی کشتیرانی در آب‌ها محدود و در شمول حائز بودن یا نبودن شرایط عبور بی‌ضرر قرار می‌گرفت.
آب‌های یک تنگه با عرض ۲۴ میل یا کمتر جزء دریای سرزمینی محسوب می‌شوند. چنانچه خشکی‌های هر دو سوی تنگه متعلق به یک کشور باشد مسلماً آب‌های تنگه موصوف متعلق به آن کشور است. اما اگر خشکی‌های طرفین تنگه متعلق به دو کشور مجزا باشد، هر یک از آنها حاکمیت بر آب‌های محدوده سمت خود را دارا خواهند بود. چنانچه عرض تنگه کمتر از ۲۴ میل باشد، خط مرزی از وسط تنگه یا وسط کانال ویژه کشتیرانی تعیین و ترسیم می‌شود. در مورد تنگه‌های عریض‌تر از ۲۴ میل آب‌های بین دو محدوده ۱۲ میلی از طرفین جزء مناطق انحصاری اقتصادی کشورهای ساحلی ذی‌ربط در نظر گرفته می‌شوند.
از آبراه‌ها و تنگه‌های عمده‌ای که غالباً مشمول بحث فوق می‌شوند تنگه‌های جبل‌الطارق، مالاکا، ماژلان و دوور را می‌توان نام برد. برخی تنگه‌ها نیز بر طبق معاهدات و پیمان‌های ویژه کنترل می‌شوند. برای مثال کنترل تنگه بسفور بر طبق کنوانسیون ۱۹۳۶ مونترو (Montreux) انجام می‌گیرد که مفصل‌ترین نمونه کنوانسیون‌های بین‌المللی خاص در این مورد و درباره بغازهای ترکیه در بسفور و داردانل است. کلیه کشتی‌ها و هواپیماها ضمن برخورداری از حق عبور ترانزیتی وظایف و تعهدات ویژه‌ای بر عهده دارند که در ادامه این بحث تحت عنوان حقوق و وظایف ویژه عبور از تنگه‌ها تشریح خواهد شد.

دولت ساحلی ممکن است مقرراتی مبنی بر برافراشتن و نشان‌دادن پرچم ملی یا ادای احترام ویژه وضع کند.

آشنایی با بیمه دریایی (۶)

خدمات نجـــات

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

یدک‌کشی و کمک

معرفی- براساس یک قاعده بین‌المللی در دریاها، شناور نزدیک به کشتی یا قایق مضطر باید در صورت عملی بودن، به کشتی یا قایق و همچنین کارکنان آن کمک کند. این امر می‌تواند منجر به تأخیر در سفر کشتی، انحراف از سفر دریایی برنامه‌ریزی شده و یدک‌کشی چنین کشتی یا قایقی به محل امن در صورت ناتوانی کشتی یا قایق از حرکت شود. از طرفی بیمه‌گران بر اهمیت این قاعده آگاه بوده و مایل نیستند تا شرایط بیمه‌نامه به گونه‌ای تنظیم شود که برای بیمه‌گزار در زمانی که ناخدای کشتی در حال انجام چنین عمل انسانی است، ایجاد اشکال شود. بنابراین، شرط (۱-۱) کلوز ۲۸۰ انجام تمامی چنین اقداماتی را بدون ایجاد خلل در پوشش بیمه‌نامه مجاز می‌شمارد.

یدک‌کشی کشتی بیمه شده – زمانی که کشتی بیمه شده دچار مشکل می‌شود، یدک‌کشی آن توسط شناور دیگر به پوشش بیمه‌نامه آسیبی وارد نمی‌کند؛ اما شرط (۱-۱)، تعهد (Warranty) صریحی را به بیمه‌نامه اضافه کرده که به این وسیله یدک‌کشی کشتی را تا رسیدن به اولین بندر یا مکان امن محدود می‌کند. به بیان دیگر، چنانچه کشتی بیمه شده توافق یدک‌کش را مبنی بر یدک‌کشی کشتی به محل امن یا بندری ورای اولین بندر یا محل امن (به طور مثال بندر تخلیه کشتی) بدست آورد، نقض تعهد کرده است. در تئوری نقض تعهد، طبق شرایط بیمه‌نامه، تمامی مسئولیت بیمه‌گران را از زمان نقض تعهد از بین می‌برد، یعنی بیمه‌گران به هیچ عنوان مسئول عواقب ناشی از این امر نخواهند بود. اما در عمل، شرط (۳) کلوز ۲۸۰ شرایط نقض تعهد را بی‌اثر می‌کند مشروط بر اینکه بیمه‌گزار به محض اطلاع از چنین شرایطی مراتب را به بیمه‌گر اعلام کرده و بنابر تشخیص بیمه‌گر چنانچه لازم باشد با پرداخت حق بیمه اضافی موافقت کند.

یدک‌کشی لازم برای حرکت کشتی در مناطق آبی خاص تعیین شده مانند حرکت در کانال‌ها و... و همچنین یدک‌کشی معمولی در نواحی بندری در خصوص بارگیری یا تخلیه کالای کشتی، شامل شرایط نقض تعهد نمی‌شود.

یدک‌کشی توسط کشتی بیمه شده – کشتی بیمه شده تنها برای یدک‌کشی سایر کشتی‌ها یا قایق‌های مضطر، همان طور که در بالا اشاره شد، مجاز می‌باشد. شرایط یدک‌کشی در کلوز (۱-۱) به طور مؤثر، بیمه‌گزار، مالکان، مدیران یا اجاره‌کنندگان را از انجام توافق به صورت قراردادی بدون تأیید بیمه‌گران و جهت یدک‌کشی کشتی یا قایق دیگر منع می‌کند. برای مثال، پوشش بیمه‌نامه در صورتی‌که کشتی بیمه شده اقدام به یدک‌کشی کشتی یا قایقی از یک بندر به بندر دیگر و بدون کسب موافقت بیمه‌گران کند، بی‌اثر خواهد شد. در این خصوص به کلوز ۳ "نقض تعهد" توجه کنید.

نقض تعهد

به غیر از یدک‌کشی شناورها و یا قایق‌های مضطر (همان طور که در بالا اشاره شد)؛ اگر بیمه‌گزار، مالکان، مدیران و اجاره‌کنندگان نسبت به نقض تعهد موجود در کلوز (۱-۱) از طریق انجام توافق قراردادی جهت انجام خدمات نجات بدون کسب موافقت قبلی بیمه‌گران اقدام کند، بیمه‌گر متعهد نخواهد بود. به طور مثال، انجام عملیات نجات برای بیرون‌کشیدن یک کشتی به گل

نشسته، توسط کشــتی بیمه شده، به واسطه قرارداد نجات از قبل تنظیم شده، نقض تعهد به حساب خواهد آمد.

مسئولیت‌های راهنما و متصدیان یدک‌کش

بر اســاس عــرف و روال رایج مالکان و یا مدیران کشــتی، برای هماهنگی با رویه محلی، ملزم به انعقاد قرارداد با شــرکت‌های راهنمای کشــتی، متصدیان یدک‌کش‌ها و یا کشتی‌های یدک‌کش برای انجام عملیات مرسوم یدک‌کشی (برای مثال در نواحی بندری، کانال‌ها و...) می‌باشند که به این ترتیب مسئولیت قانونی ناشــی از اشــتباهات صورت پذیرفته توسط راهنما، یدک‌کش یا کشتی یدک‌کش بر عهده کشتی قرار خواهد گرفت. همچنین این قراردادها مسئولیت راهنما در قبال کشــتی را نیز محدود می‌کنند. این رویه برای سال‌های زیادی توســط بیمه‌گران آمریکایی از طریق الحاق کلوزی در فرم بیمه بدنه آمریکایی (American Hull Form) اعمال می‌شــد که به واســطه آن با امضای چنین توافقاتی لطمه‌ای به پوشش بیمه‌ای وارد نمی‌شود. در حال حاضر مجموعه شــرایط ITC کلوز مشــابهی را تحت بند (۲-۱) به ثبت رسانیده است که به خودی خود گویا بوده و نیاز به توضیحات ویژه‌ای ندارد، تنها مطلب دیگری که لازم اســت بدان اشاره شود آن است که، تا آنجا که به مجموعه شرایط ITC مرتبط می‌شــود، مسئولیت کشــتی بیمه شده در قبال اشخاص ثالث، به غیر از مورد مســئولیت تصادم، مشمول پوشــش بیمه‌ای بیمه‌گران بدنه نخواهد شد.

جابه‌جایی اموال یا نیروی انسانی توسط بالگرد

اســتفاده مالــکان و یا مدیــران از بالگردها به منظور حمــل کارکنان، لوازم و تجهیزات از کشــتی‌ها زمانی که در دریا بوده و یا در حال لنگرانداختن باشــند، رویه معمولی اســت. با لحاظ این رویه، بیمه‌گران طی کلوز (۳-۱) شــرایط را طوری تدارک دیده‌اند که اقدام به چنین رویه‌ای مجموعه شــرایط بیمه‌نامه را تحت تأثیر قرار ندهد.

با ارجاع به کلوز (۵-۲-۶)، می‌توان دید که بیمه‌نامه در کنار ســایر خســارات، خسارت و یا صدماتی که مستقیماً توسط بالگردها به کشتی‌های بیمه شده وارد شود را پوشش می‌دهند. هر چند که بیمه‌گران رویه استفاده از بالگردها را لحاظ می‌کننــد؛ اما در عین حال از طریق کلــوز (۵-۲-۶) حق دفاع در مواردی که خســارت یا صدمه وارده توسط بالگرد ناشی از عدم رعایت احتیاط‌های لازم و یا عمد بیمه شده، مالکان، مدیران یا ناظران یا مدیران ساحلی آنها حاصل شده باشد، را محفوظ خواهند داشت.

بارگیری و یا تخلیه کالا در دریا

همان طور که طراحی کشــتی‌ها به منظور ساخت شناورهای بزرگ و بزرگ‌تر پیشــرفت داشته، مسائل حاصله از عدم عمق کافی در بنادر تخلیه نیز افزایش یافته اســت. برای مثال، تانکر نفتی خیلی بزرگی ممکن اســت نسبت به حمل بار به بندری که عمق آب آن نمی‌تواند جوابگوی کشــتی کامل بارگیری شده باشــد، اقدام کند. برای حل این مسئله رویه‌ای ایجاد شده تا تانکرهای بزرگ در آب‌هــای عمیق دور از بندر توقف کرده یا لنگر انداخته و محموله خود را در تانکرهای کوچکی که در کنار شــناور مادر قادر به حرکت می‌باشد تخلیه کرده و تانکرهــای کوچک‌تر فوق نســبت به جابه‌جایی کالا بــه بندر اقدام کنند. در جایی که به هر دلیلی دو کشــتی در کنار یکدیگر قرار می گیرند Ranging (به هم پیوســتگی) نامیده می‌شــوند که این امر در کلوز ۲۸۰ اغلب به عنوان شرط Ranging (به هم پیوستگی) ارائه می‌شود.

کلــوز Ranging (۴-۱) - بــا توجه به این اقدام قطعاً ریســک تصادم بین دو شــناور افزایش می‌یابد و به این ترتیب شــانس خسارت ناشی از تصادم به کشتی بیمه شده و همچنین خسارت مسئولیت صدمه وارده توسط کشتی بیمه شده به کشتی دیگر بالا می‌رود. به همین منظور بیمه‌گران کلوز (۴-۱) را در بیمه‌نامه و به منظور حفظ منافعشان از هر دو نظر قرار دادند.

بیمه‌گران بدنه نیز تلاشــی جهت صرف‌نظر کــردن از رویه فوق ارائه نکردند، مشــروط بــر اینکه بیمه‌گزار از قبل اعلامیه‌ای به بیمه‌گــر خود به منظور بیان انجام عملیات بارگیری و یا تخلیه بار از این طریق ارائه داده و با الحاق شرایط مزبــور و پرداخت حق بیمه اضافی، در صورت درخواســت بیمه‌گران، موافقت کند. در این صورت است که از نظر بیمه‌گران پوشش بیمه‌ای به واسطه انجام عملیات Ranging تحت تأثیر قرار نمی‌گیرد.

در جایی که هیچ اعلامیه‌ای از قبل به بیمه‌گران ارائه نشود، کلوز (۴-۱) دعاوی خسارت یا زیان وارد به کشتی بیمه شده برخاسته از عملیات Ranging (این عملیات شامل رسیدن به کشتی بزرگ‌تر، استقرار در کنار آن و ترک آن می‌باشد) و دعاوی مســئولیت ناشی از تصادم برخاسته از این عملیات را استثناء می‌کند. باید توجه شــود که کلوز Ranging در خصوص کشــتی بیمه شده‌ای که در عملیات بارگیری و تخلیه مورد اســتفاده قرار می‌گیرد اعمال می‌شــود؛ چه این شناور بزرگ (مادر) بوده و یا یکی از شناورهای کوچک باشد. ضمناً هر چند که مثال بالا مربوط به شــرایطی اســت که در آنجا عملیات متوجه تخلیه از شناور بزرگ‌تر می‌باشــد، اما این کلوز همچنین شــامل شرایطی است که بارگیری از شناور کوچک‌تر به شناور بزرگ‌تر و به روش فوق صورت گیرد.

عــلاوه بــر این، باید توجه کرد که اســتثناهای موجود در کلــوز (۴-۱) جهت بارگیــری و یــا تخلیه معمولــی اعمال نمی‌شــوند، در جایی که بــرای مثال شــناورهای بیمه شده در لنگرگاه، لنگر انداخته‌اند و کالاها مابین بندر و کشتی توســط قایق‌های بارانداز در حال جابه‌جایی می‌باشــند؛ یا در جایی که کشتی در مصب رودخانه برای تخلیه کالاها از کشــتی، یــا بارگیری از قایق‌ها کناره گرفته است.

سفر به منظور اوراق نمودن کشتی

اگر به بیمه‌گران بدنه شناور، پیشنهاد پوشش کشتی برای یک سفر و به منظور اوراق کردن آن ارائه شــود، از میان همه موارد ریســک که باید مورد نظر قرار گیرد بیشــتر نظرها به مسئله ارزش کشتی بیمه شده معطوف می‌شود. بعید به نظر می‌رســد که یک بیمه‌گر محتاط پیشــنهادی را بدون حصول اطمینان از

زمانــی که کشــتی بیمه شــده دچار مشــکل می‌شود، یدک‌کشی آن توســط شناور دیگر به پوشش بیمه‌نامه آسیبی وارد نمی‌کند.

اینکه ارزش بیمه شـده برای خسارت کلی و جزئی بیش از ارزش اوراق کشتی نباشـد، بپذیرد. مجموعه شـرایط ITC هیچگونه محدودیتـی را در رابطه با علت هر سفر دریایی که با کشتی در طول دوره بیمه‌نامه انجام می‌گیرد، ایجاد نمی‌کند. بنابراین به نفع بیمه‌گزار است که بیمه‌نامه زمانی خود را حفظ کرده و در انتها، سـفر به منظور اوراق کردن کشتی را نیز انجام دهد، که در این روش ارزش بیمه شـده بیش از ارزش بازاری اوراق کشتی باقی خواهد ماند، تا اینکه بیمه‌نامه زمانی خود را فسخ کرده و بیمه‌نامه سفری جداگانه‌ای را برای پوشش سفر به منظور اوراق کردن را تهیه کند.
به هر حال باید در نظر داشت، وقتی که در ادامه بیمه‌نامه زمانی، سفر به منظور اوراق کردن کشـتی صورت می‌گیرد، در جایی که شـناور قبل از آنکه سفر به منظور اوراق کردن کشتی شروع شود، به انبار اوراق فروخته می‌شود، بیمه‌نامه زمانی به طور اتوماتیک به علت تغییر مالکیت فسخ شده (کلوز ۲-۵) و کشتی در طول سـفر به منظور اوراق شـدن تحت پوشش بیمه نمی‌باشد. با این حال، بیمه‌گزار می‌تواند با اعلام تغییر مالکیت تا زمانی که کشتی به انبار اوراق برسد یا شـاید حتی تنظیم قرارداد حمل ورقه‌های فلزی به انبار، از بروز مشکل عدم وجود پوشش بیمه‌ای جلوگیری کند.
در غیاب کلوز (۵-۱) بیمه‌نامه مشروط به بخش (۳)۲۷ شرایط MIA ۱۹۰۶ می‌باشـد که طبق آن ارزش مصرح بیمه شـده در بیمه‌نامه همان ارزش بیمه شـده قطعی می‌باشد و بیمه‌گران باید دعاوی خسـارت را در زمان خسارت بر اساس ارزش بیمه شده و نه ارزش کشتی در بازار پرداخت کنند.
کلوز سـفر به منظور اوراق نمودن کشـتی (۵-۱) - بیمه‌گران نسـبت به رویه فـوق و حقوق مربوط به ارزش بیمه شـده آگاه بـوده بنابراین به منظور حفظ منافع‌شان نسبت به ثبت کلوز (۵-۱) در مجموعه شرایط ITC اقدام کرده‌اند. صرف‌نظر از طبیعت سفرهای دریایی (به منظور حمل بار و یا توازن) اگر قصد از سـفر دریایی متلاشی سـاختن و یا فروش آن به این منظور باشد، این کلوز به مرحله اجراء در می‌آید. مگر در زمانی که بیمه شـده از قبل به بیمه‌گران در رابطه با قصد سـفر خود اعلامیه لازم را صادر کرده و تأیید بیمه‌گران خود (در مورد قبول تغییرات در بیمه‌نامه در ارتباط با ارزش مورد بیمه، شرایط، حق بیمه و...) را دریافت کرده باشد، در سایر موارد بیمه‌نامه در زمان وقوع خسارت کلی تنها ارزش اوراق کشـتی که همان ارزش بازار کشتی به عنوان اوراق می‌باشد را پرداخـت خواهد کـرد. ارزش اوراق به میزان غرامت‌های ادعایی در رابطه با زیان‌های خاص یا هزینه نجات زیان همگانی و یا تصفیه خسارات تعمیر نشده در این ارتباط خواهد بود. هزینه‌های ادعایی جلوگیری از توسعه خسارت نیز به همین ترتیب محدود می‌شود.
مهم اسـت توجه کنیم که ارزش کاهش یافته (در زمان سـفر اوراق) در جایی که هزینه‌های زیان همگانی یا نجات آن مورد ارزیابی قرار می‌گیرد، به عنوان کمتر از واقع ارزیابی شدن کشتی در نظر گرفته نمی‌شود. همچنین در خسارات مسـئولیت ناشـی از تصادم متأثر از کلوز (۵-۱) و تعدیلات مربوط به کلوز ۸ "کلوز مسـئولیت تصادم"، مبنای محاسبه ارزش بیمه شده، ارزش تصریح شده در بیمه‌نامه می‌باشد.

در انتها با توجه به اشـاره به بندهای (۱-۱) الی (۵-۱) کلوز ۲۸۰، این بندها عیناً به شرح ذیل ارائه می‌شوند:

۱-۱) مورد بیمه، با توجه به شرایط مقرر در این بیمه‌نامه، در تمام اوقات تحت پوشـش بیمه می‌باشد و مجاز است با راهنما یا بدون راهنما حرکت کند یا به سفر دریایی برود، سفر آزمایشی انجام دهد، به دوبه یا کشتی‌هایی که در خطر قرار دارند کمک کند و آنها را یدک بکشـد. ولی کشتی مگر در موارد مجاز در عرف کشتیرانی یا در صورت نیاز به کمک تا اولین بندر یا محل امن نباید یدک کشیده شـود. در صورتی که یدک‌کشـی و خدمات نجات بر اساس قراردادی انجام پذیرد که بیمه‌گزار یا مالک یا مدیر یا مسـتأجر کشتی قبلاً تنظیم کرده اسـت، یدک کشیدن بلامانع می‌باشد. یدک‌کشی معمولی در رابطه با بارگیری و تخلیه کالا جزء موارد مستثنی شده موضوع این بند نمی‌باشد.

۱-۲) این بیمه‌نامه نباید به دلیل قراردادی که بیمه‌گزار و یا نمایندگان ایشـان به دلیل قوانین و یا عرف محلی داوطلبانه و یا به اجبار، ملزم به ثبت قرارداد با راهنمایان و یا جهت یدک‌کشی عادی می‌گردند و به تبع آن مسئولیت راهنمایان و یا یدک‌کش‌ها و یا مالکان آنها محدود شده و یا استثناء می‌شود، متضرر گشته و یا مسئولیتی بر آن مترتب شود.
۱-۳) عمل استفاده از بالگردها برای جابه‌جایی پرسنل، تدارکات و تجهیزات بر روی کشتی مسئولیتی متوجه بیمه‌گزار نخواهد کرد.
۱-۴) در صورتی که کشـتی برای بارگیری یا تخلیه کالای کشـتی دیگر (به اسـتثناء شـناور لنگرگاه یا شناور سـاحلی) به کار گرفته شـود، خسارتی بابت صدمات وارد به کشـتی یا مسئولیت در مقابل کشـتی دیگر (چنانچه ناشی از عمل بارگیری یا تخلیه کالا باشـد) و همچنین خسارات ناشی از نزدیک شدن کشـتی به کشـتی دیگر، پهلو گرفتن یا جدا شدن از آن قابل پرداخت نخواهد بود مگر این که اشتغال کشتی به چنین عملیاتی قبلاً به اطلاع بیمه‌گر رسیده و شرایط جدید بیمه و حق بیمه اضافه مورد توافق قرار گرفته باشد.
۱-۵) هرگاه کشـتی (با کالا یا بدون کالا) به عنوان (الف) کشتی اوراقی و یا (ب) با نیت این که تحت این عنوان فروخته شـود سـفر کند، هر خسارتی که متعاقب این سفر به کشتی وارد شود بر مبنای ارزش روز کشتی در زمان وقوع خسارت محاسبه و پرداخت خواهد شد؛ مگر اینکه مراتب قبلاً به اطلاع بیمه‌گر رسیده و در مورد شرایط جدید بیمه و مبلغ بیمه شده و حق بیمه مربوطه توافق شـده باشد. مفاد این حکم شامل خسـارت‌های مربوط به بندهای (۸) و (۱۰) نمی‌شود.
در بخش بعد به موضوع "تعهدات" پرداخته خواهد شد.

مروری بر متن قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ ایران و شوروی

رعایت اصل انصاف

پس از عهدنامه‌های ظالمانه و یک‌طرفه گلستان و ترکمانچای بین ایران و تزارهای روسیه (در ربع اول قرن نوزدهم)، قرارداد ۱۹۲۱ که ناظر بر حقوق مورد توافق ایران و روسیه در پهنه آبی خزر و دیگر مسائل و موضوع‌های مورد علاقه طرفین بود، نخستین قرارداد رسمی بین ایران و دولت روسیه بود که از موضعی تقریباً برابر منعقد شده است.
حاکمان دولت کارگری جدید روسیه که تازه به قدرت رسیده بودند و هنوز آتش آرمان‌های انقلابی آنها خاموش نشده بود، تلاش کردند در این قرارداد اصل انصاف را رعایت کرده و از موضع یک کشور همسایه و برابر و در عین حال انقلابی و طرفدار ملت‌های مستضعف، با ایران وارد تعامل شوند و از این رو در نخستین فصل از فصول بیست‌وشش‌گانه قرارداد ۱۹۲۱ که در تاریخ ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ (۷ اسفند ۱۲۹۹ هجری) بین نمایندگان دولت‌های ایران و شوروی روسیه منعقد شد آمده است:
«دولت شوروی روسیه مطابق بیانیه‌های خود راجع به مبانی سیاست روسیه نسبت به ملت ایران

مندرجـه در مراسـلات ۱۴ یانـوار (ژانویـه) ۱۹۱۸ و ۲۶ ایـون (ژوئن) ۱۹۱۹ یـک مرتبـه دیگـر رسـماً اعـلان می‌کنـد کـه از سیاسـت جابرانـه کـه دولت‌های مسـتعمراتی روسـیه کـه بـه اراده کارگران و دهاقیـن ایـن مملکت سـرنگون شـدند نسـبت بـه ایـران تعقیب می‌کردند قطعاً صرف‌نظر می‌کند.

نظـر به آنچه گفته شـد و با اشـتیاق به این که ملت ایران مسـتقل و سـعادتمند شـده و بتواننـد آزادانـه در دارایی خود تصرفـات لازمه را بنمایند دولت شـوروی روسـیه تمام معاهدات و مقـاولات و قراردادها را کـه دولت تزاری روسـیه با ایـران منعقد کرده و حقـوق ملت ایران را تضییـع می‌کرد ملغی و از درجه اعتبار سـاقط شـده اعلان می‌کند.»

همچنین در فصل یازدهم این قرارداد دولت شوروی روسیه به صراحت تعهد می‌دهد:

«نظر به اینکه مطابق اصول بیان شـده در فصل هشـتم این عهدنامه منعقده در دهم فورال (فوریه) ۱۸۲۸ مابین ایران و روسیه در ترکمانچای نیز که فصل هشـتم آن حق داشتن بحریه را در بحر خزر از ایران سلب کرده بود از درجه اعتبار سـاقط اسـت لهذا طرفین معظمتین متعاهدتین رضایـت می‌دهند که از زمـان امضاء این معاهده هر دو بالسـویه حق کشتیرانی آزاد در زیر بیرق‌های خود در بحر خزر داشته باشند.»

در فصل دوازدهم قرارداد ۱۹۲۱ نیز آمده است:

«دولت شـوروی روسیه پس از آنکه رسـماً از استفاده از فواید اقتصادی کـه مبتنی بر تفوق نظامی بوده صرف‌نظر کرد اعلان می‌کند که علاوه بر آنچه در فصول ۹ و ۱۰ ذکر شـد سـایر امتیازات نیز که دولت سابق تزاری عنقا برای خود و اتباع خود از دولت ایران گرفته بود از درجه اعتبار ساقط می‌باشند.»

بـا توجه به اینکه در آن زمـان هنوز موضوع اکتشـافات نفتی و گازی در دریاچـه خزر به صورت جدی مطـرح نبود و انتفاع از این بزرگ‌ترین دریاچه بسته جهان بیشتر در حد صید و شیلات بود، در فصل چهاردهم قرارداد ۱۹۲۱ آمده است:

« بـا تصدیق اهمیت شـیلات سـواحل بحر خـزر برای اعاشـه (امرار معاش) روسـیه، دولـت ایران پـس از انقضـاء اعتبار قانونـی تقبلات (تعهدات) فعلی خود نسـبت به شـیلات مزبوره حاضر است که با اداره ارزاق جمهوریت اتحادی اشتراکی شوروی روسیه قراردادی در باب صید ماهی با شرایط خاصی که تا آن زمان معین خواهد شد منعقد نماید.»

قرارداد ۱۹۲۱ بین ایران و روسیه یکی از بهترین و منصفانه‌ترین قراردادهای دو جانبه تاریخ دیپلماسی ایران است که متأسفانه با توجه به شرایط داخلی ایران، دولتمردان آن زمان کشـورمان (اواخر دوران قاجار) نتوانستند به موقع تعهدات روسیه کمونیستی جدید در این قرارداد را از حالت نسیه به نقد تبدیل کنند و تا « تنور داغ بود نان خود را بچسبانند». اما در قرارداد سـال ۱۹۴۰ که در ۲۵ مارس (پنـج فروردین ۱۳۱۹) بیـن نمایندگان تام‌الاختیار دولت‌های ایران و روسـیه در تهران به امضاء رسـید، لحن قـرارداد کمی متفاوت از قرارداد ۱۹۲۱ بود و در این قرارداد که در زمان زمامداری استالین بر شوروی منعقد شد، روس‌ها از موضع بالاتر برخورد کردنـد که اگر متن دو قرارداد در کنار یکدیگـر قرار گیرد، تفاوت لحن کاملاً محسوس است.

با این حال در این قرارداد نیز که بندهایی از آن به چگونگی امور بازرگانی و حقـوق گمرکـی بین دو کشـور و بندهای دیگـر آن ناظر بر حقوق کشتیرانی دو طرف در دریای خزر بود، تلاش شده بود تا به حقوق ایران و شـوروی با دیدی متساوی‌تر از دوران روابط ایران با تزارها نگاه شود. در مـاده دوازدهـم از این قـرارداد ۱۶ ماده‌ای درباره حقوق کشـتیرانی طرفین در آب‌های خزر آمده است:

« ۱- با کشـتی‌هایی که زیر پرچم یکی از طرفین متعاهدتین در دریای خزر سـیر می‌کنند در بندرهای طرف متعاهـد دیگر چه در حین ورود و چـه در مـدت توقف و چه در موقع خروج از هر حیث مثل کشـتی‌های کشوری رفتار می‌شود.

۲- کشتی‌های مزبوره عوارض بندری دیگری نخواهد پرداخت جز آنچه قانوناً برای کشـتی‌های کشوری وضع شده آن هم به همان شرایط و با همان معافیت‌ها.

۳- کابوتاژ به کشـتی‌های کشـوری طرفین متعاهدتین اختصاص دارد؛ معهذا موافقت حاصل شـده اسـت که هر یک از طرفین متعاهدتین به کشـتی‌هایی که زیر پرچم طرف دیگر سیر می‌کنند حق کابوتاژ را برای حمل و نقل مسافر و بار در دریای خزر بدهد.

۴- صرف‌نظـر از مقررات فوق هر یک از طرفین متعاهدتین، ماهیگیری را در آب‌هـای سـاحلی خود تا حد ۱۰ میل دریایی به کشـتی‌های خود اختصـاص داده و ایـن حق را بـرای خود محفوظ مـی‌دارد که واردات ماهی‌های صید شـده از طرف کارکنان کشـتی‌هایی را که زیر پرچم او سیر می‌کنند از تخفیفات و مزایای خاصی بهره‌مند سازد.

۵- کشـتی‌هایی کـه در دریاهای غیر از دریای خـزر زیر پرچم یکی از طرفین متعاهدتین سـیر می‌کنند در آب‌های کشوری و بندرهای طرف متعاهد دیگر از حیث شـرایط کشـتیرانی و هر گونـه عوارض از همان حقوق و مزایایی که در این مورد به کشتی‌های دولت کاملةالوداد اعطاء می‌شود بهرمند می‌شوند.

۶- کشتی‌های یدک‌کش که کشتی دیگری را به طور یدک می‌کشند از پرداخت عوارض بندری (از هر تن ظرفیت کشتی) معاف می‌باشند.»

در ماده سـیزدهم حق کشـتیرانی در دریای خزر به طور برابر صرفاً در انحصار دو کشور ایران و روسیه می‌ماند. در این ماده آمده است:

« طرفیـن متعاهدتین بر طبق اصولی کـه در عهدنامه مورخ ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ بین ایران و جمهوری متحد سوسیالیسـتی شوروی روسیه اعلام شـده اسـت موافقت دارند کـه در تمام دریـای خزر کشـتی‌هایی جز کشـتی‌های متعلق به ایران یا به اتحاد جماهیر شـوروی سوسیالیستی یـا متعلق به اتباع و بنگاه‌های بازرگانی و حمل و نقل کشـوری یکی از طرفیـن متعاهدتین که زیر پرچم ایران یا پرچم اتحاد جماهیر شـوروی سوسیالیستی سیر می‌کنند نمی‌توانند وجود داشته باشند.»

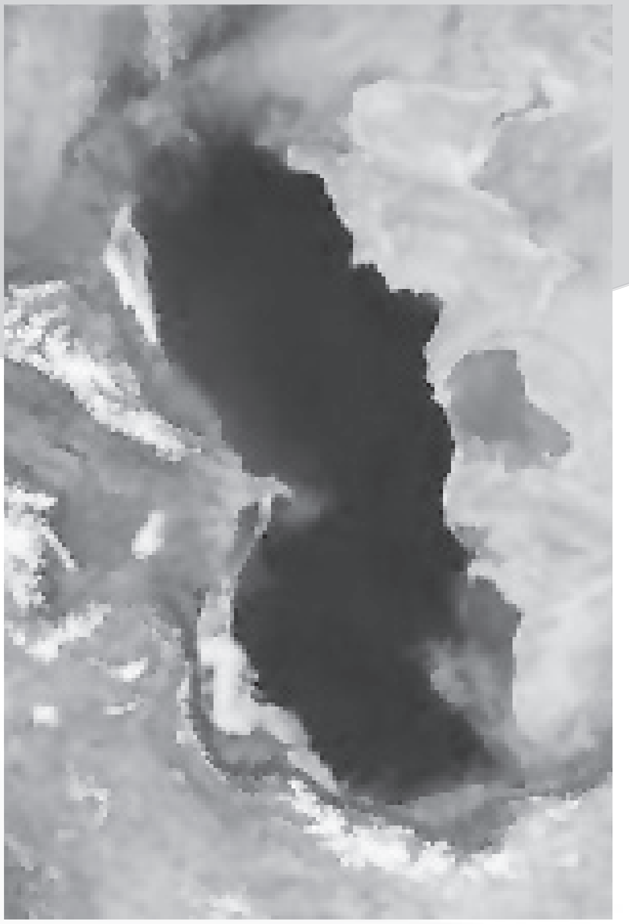
منبع: عصر ایران

پـس از عهدنامه‌های ظالمانـه و یک‌طرفه گلستان و ترکمانچای بین ایران و تزارهای روسـیه قـرارداد ۱۹۲۱ که ناظـر بر حقوق مـورد توافق ایـران و روسـیه در پهنه آبی خـزر و دیگر مسـائل و موضوع‌هـای مورد علاقه طرفین بود، نخستین قرارداد رسمی بین ایران و دولت روسیه بود که از موضعی تقریبا برابر منعقد شده است.

آیا قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ حامی منافع ایران هستند؟

علامت سؤال در مقابل رژیم حقوقی خزر

در ارتباط با مذاکرات مربوط به رژیم حقوقی دریای خزر، مقامات ارشد ایران به روس‌ها و همسایگانش یادآوری می‌کنند که ۹۳ سال پیش تروتسکی با ارسال نامه‌ای به ملت ایران قول‌هایی داد و بعدها لنین و استالین قراردادها نوشتند و حالا ایران حاضر نیست حتی سر سوزنی از آنچه برادران کمونیست روزی قولش را دادند و امضایش کردند، عقب‌گرد کند.



حرف از تعیین بستر و زیر بستر و محدوده پنج کشور در آب‌های دریای خزر است. رژیم حقوقی دریای خزر، مشمول کنوانسیون حقوق بین‌المللی دریاها (۱۹۸۲) نمی‌شود و باید با توافق مشترک دولت‌های ساحلی تعیین شود. کشورهای حاشیه دریای خزر از زمان فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و پیدایش کشورهای تازه در حاشیه این دریا، درگیر مذاکرات در مورد شیوه تقسیم منابع آن از جمله ذخایر نفت و گاز بوده که به نتیجه نرسیده‌اند.

ایران اصرار دارد دو قرارداد در سال‌های ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ با شوروی سابق دارد و حاضر نیست از منافعی که در آن سال‌ها به دست آورده، کوتاه بیاید. چهار کشور دیگر تصور می‌کنند ایران می‌خواهد جبران عهدنامه ترکمانچای و گلستان را بکند و حداقل افکار عمومی مردم ایران را قانع کند؛ به ویژه آنکه برخی اخبارهای ضدونقیضی که سه سال پیش در مورد عقب‌نشینی ایران از سهمش در دریای خزر و تن دادن به سهم ۱۱ درصدی به وجود آمد، حساسیت‌های بسیاری را در این مورد برانگیخته است.

به هر روی با تأکید ایران به دو قرارداد ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ برای بسیاری این سؤال ایجاد می‌شود که مگر دولت کمونیستی چه امتیازهای ویژه‌ای داد که ایران اصرار بر استمرارش دارد؟ برخی تلقی‌شان این است که ایران تلویحاً این دو قرارداد را به میان آورده تا بگوید ۵۰ درصد شوروی ۵۰ درصد ایران باید همچنان پابرجا باشد، اما تهران هنوز به دلایلی نامعلوم از اینکه چنین نظری را به صراحت اعلام کند، تردید دارد. برای همین مشخص نیست که منظور مسئولان ارشد کشور از تأکید بر اجرای مفاد دو قرارداد مذکور چیست.

به جز این پیش‌بینی که شواهد آن را چندان تأیید نمی‌کنند، کشورهای ساحلی خزر توافق کرده‌اند تقسیم دریا تنها مربوط به کف آن باشد و سطح آب به صورت مشاع مورد استفاده قرار گیرد، ضمن اینکه بر سطح و زمین کف آب هم مالکیت سرزمینی برای کشوری وجود نخواهد داشت و تقسیم در واقع تنها مربوط به منابع کف بستر است. با توجه به سکوت قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ میلادی میان ایران و روسیه درباره منابع دریا، به این ترتیب کلیات نحوه استفاده از منابع از خلال مذاکرات کشورها تعیین خواهد شد.

به عبارتی مناقشه اصلی بین پنج کشور در حال حاضر تعیین مسائل مهمی چون تقسیم بستر، زیر بستر و تعیین حدود ساحلی کشورهاست. در قرارداد ۱۹۲۱ این موضوع مشخص نمی‌شود و در این دوره از روابط با شوروی تنها یک موافقت‌نامه شانزده‌گانه نهایی می‌شود که براساس بند چهار آن "حدود حکومت شوروی با ایران به موجب رضایت و میل اهالی که در خطوط سرحدات نشیمن دارند، معین خواهد شد." حتی دو سال بعد این طور وعده داده می‌شود که اجازه داده شود کنسول‌ها این سر حدات را مشخص کنند. در مورد ذخایر زیرزمینی هم چون چنین مسئله‌ای در آن دوره موضوعیت نداشته اصلاً صحبت و توافقی بر اساس آن صورت نگرفته است.

بر همین اساس این سؤال مطرح می‌شود که منظور مقامات ایران در مورد اصرار بر قراردادهای گذشته چیست؟ در شرایطی که این قراردادها در مورد مسائل مورد مناقشه امروز سکوت کرده‌اند و کار اصلی‌شان لغو قراردادهای قبلی و غیرمنصفانه حکومت تزاری در مورد ایران است. آیا چهار کشور همسایه بر ادعاهای دولت تزار روسیه اصرار دارند که مقامات ایرانی در مقابل قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ تأکید می‌کنند؟ یا همان طور که رسانه‌های این کشورها مدعی هستند سخنان مقامات ایرانی برای مصرف افکار عمومی داخلی هستند و کاربردی در چانه‌زنی‌های خارجی ندارند؟

ابتدا بر اساس توافق‌نامه‌ای که روسیه با جمهوری‌های تازه استقلال‌یافته پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی داشت، این جمهوری‌ها متعهد به اجرای توافق‌نامه‌های دوران ایران و شوروی درباره دریای خزر بودند؛ اما توافق دیگری که میان پنج کشور ساحلی دریای خزر صورت گرفت، حضور و موافقت هر پنج کشور ساحلی درباره هرگونه توافقی درباره رژیم حقوقی دریای

خزر ملاک قرار گرفت. بر این اساس، انجام هرگونه توافقی بدون حضور همه کشورهای ساحلی دریای خزر معتبر نخواهد بود.
اما پس از آنکه روسیه، قزاقستان و جمهوری آذربایجان با تشویق روسیه توافق‌های دو و سه جانبه‌ای درباره سواحل خود در دریای خزر امضاء کردند، عملاً توافق کشورهای ساحلی درباره ضرورت حضور همه کشورها در این دریا شکسته شد. تا جایی که سال گذشته ایران از سومین گردهمایی کشورهای ساحلی در قزاقستان حذف شد. البته این نشست به طور غیررسمی برگزار شده بود و بعداً نیز در پی اعتراض ایران به برپایی چنین نشستی بدون حضور ایران، چهار کشور دیگر تأکید کردند قطعاً در هر گونه تصمیم‌گیری درباره رژیم حقوقی دریای خزر، ایران هم حضور خواهد داشت. با وجود چنین اتفاقاتی، نکته مهم آن است که هیچ کشوری حق ندارد سهم‌خواهی بیشتری نسبت به دیگر کشورهای همسایه داشته باشد.
بنابراین پنج کشور ساحلی با تشکیل کارگروه‌هایی که تاکنون جلسات منظمی در پایتخت کشورهایشان برگزار کرده‌اند، تلاش داشته‌اند ارتباطات خود را برای رسیدن به توافقی درباره استفاده از بستر دریا و منابع زیرین آن ادامه دهند. چانه‌زنی بر سر سهم از دریای خزر ۱۴ سال است که جدی شده و از پاییز سال ۱۳۷۵که اولین دور مذاکرات کارشناسان در سطح معاونان وزرای خارجه کشورهای حوزه خزر در قزاقستان برگزار شد تا آخرین دور این مذاکرات، ۲۶ نشست کارگروه کشورهای حاشیه دریای خزر با هدف تدوین کنوانسیون رژیم حقوقی این دریاچه برگزار شده است تا شاید کنوانسیونی که از سال ۸۶ تاکنون تکمیل نشده به امضای نهایی کشورهای حاشیه دریای خزر برسد. ایران حداقل در فضای رسانه‌ای اصرار دارد که نمی‌خواهد از امتیازهایی که در دو قرارداد با شوروی به دست آورده، عقب‌نشینی کند.

نگاهی به سابقه قرارداد ایران و شوروی

در اسفند ۱۲۹۵ انقلاب بلشویکی در روسیه و پس از آن، برافتادن قاجاریه و برآمدن رضاخان در ایران، هر یک به نوبه خود سبب دگرگونی‌های اساسی در روابط میان دو کشور شد. روسیه تزاری در مارس ۱۹۱۷ سقوط کرد و در ۱۲ فروردین ۱۲۹۶، ۸۸ تن از نمایندگان سه دوره اول تا سوم مجلس شورای ملی ایران در تلگرافی به مجلس دومای روسیه پس از ابراز خشنودی از پیروزی ملت بزرگ روس، انقلاب روسیه را به فروغ درخشانی مانند کردند که سرانجام جهان را فروزان خواهد کرد و واپسین تاریکی‌ها را خواهد زدود.
پس از آن نیز با سقوط حکومت موقت، نظام بلشویکی روسیه به رهبری لنین، در نخستین گام، در آذر ۱۲۹۶ در پیامی به همه مسلمانان رنجبر ساکن در روسیه و کشورهای مشرق زمین، معاهده ۱۹۰۷ را ملغی و اظهار کرد: ما رسماً اعلام می‌کنیم، عهدنامه‌ها و توافق‌های پیشین روسیه و انگلستان که بر اساس آن ایران را در میان خود تقسیم کرده بودند، باطل و بی‌اعتبار است.
اندکی پس از اعلام این پیام، در ۲۶ دی ۱۲۹۶، لئون تروتسکی که کمیسر ملی امور خارجه دولت شوروی بود به اسدخان، شارژ دافر (کاردار) ایران در پطروگراد (لنینگراد) نامه‌ای داد و خبر داد علاوه بر لغو معاهده ۱۹۰۷، همه قراردادهای میان ایران و روسیه تزاری که آزادی و استقلال ایران را به نحوی محدود می‌کرد، بی‌اعتبار است.
اسدخان نیز در پاسخ به یادداشت تروتسکی گفت: «دولت ایران حاضر است با دولت جمهوری روسیه معاهدات و قراردادهای جدید منعقد کند.» در بین این نامه‌نگاری‌ها بین تروتسکی و پس از وی گئورگی چیچرین با اسدخان در نهایت مواد شانزده‌گانه‌ای مورد توافق قرار گرفت که نکته مهم آن به جز مورد فسخ و ابطال "جمیع قرض‌هایی که ایران به حکوت امپراتوری تزاری داشت" نحوه تعیین سرحد به این منوال است: "حدود حکومت شوروی با ایران به موجب رضایت و میل اهالی که در خطوط سرحدات نشیمن دارند، معین خواهد شد." می‌گویند: "جمیع امتیازاتی که پیش از این چه به حکومت روسیه و چه به اشخاص سایره، از تبعه روس از طرف دولت ایران داده شده بود، فسخ شده، از درجه اعتبار ساقط است." همچنین بر اساس بند ۱۱ قول داده می‌شود "حکومت روسیه حاضر است که به اتفاق حکومت ایران مسئله حق تملک روس‌ها بر اراضی ایران و طریقه اجاره کردن و پرداختن مالیات و... را معاینه کند و این مسئله را با حفظ منافع اهالی ایران و روس حل و تسویه نماید."
در ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ (۷ اسفند ۱۲۹۹)، پیمان مودت ایران و شوروی امضاء شد. البته بیشتر مفاد این پیمان تکرار اظهارات پیشین در لغو همه پیمان‌های گذشته منافی حقوق ملت ایران بود و حرفی از تعیین بستر و... نبود. تنها در فصل یازدهم آمده "نظر به این که مطابق اصول بیان شده در فصل اول این عهدنامه ـ عهدنامه منعقده در ۱۰ فوریه ۱۸۲۸ مابین ایران و روسیه در ترکمانچای – نیز که فصل ۸ آن حق داشتن بحریه را در بحر خزر از ایران سلب کرده بود از درجه اعتبار ساقط است لهذا طرفین معظمتین متعاهدتین رضایت می‌دهند که از زمان‌امضای این معاهده هر دو بالسویه حق کشتیرانی آزاد را زیر بیرق‌های خود در بحر خزر داشته باشند..."
از سویی در سال ۱۳۰۱، شوروی از طریق کاردار خود در ایران، در نامه‌ای به وزیر امور خارجه ایران درخواست کرد "به ملاحظه لزوم تسویه دوستانه مسائل و قضایای سرحدی نیز" تقاضای اجازه "افتتاح کنسولگری‌های روسیه در آستارا و دره‌گز" را داد.

اعتبار قراردادی سه ساله بعد از ۷۰ سال

قرارداد ۱۹۴۰ هم که ایران بر آن اصرار دارد تنها یک قرارداد گمرکی بوده است که ۱۶ ماده آن در مورد امور گمرکی و تبادل کالا بین دو کشور است. نکته جالب‌تر اینکه در ماده ۱۶ قرارداد آمده است این قرارداد برای مدت سه سال منعقد شده و از روز مبادله نسخ مصوبه دارای اعتبار خواهد بود. فقط در ماده سیزدهم آمده طرفین متعاهدتین بر طبق اصولی که در عهدنامه مورخ ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ بین ایران و جمهوری متحد سوسیالیستی شوروی روسیه اعلام شده است موافقت دارند که در تمام دریای خزر کشتی‌هایی جز کشتی‌های متعلق به ایران یا به اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی یا متعلق به اتباع و بنگاه‌های بازرگانی و حمل و نقل کشوری یکی از طرفین متعاهدتین که زیر پرچم ایران یا پرچم اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی سیر می‌کنند نمی‌توانند وجود داشته باشند که جزء بدیهیات آن دوران محسوب می‌شود.
به هر روی، آنچه پس از بررسی این دو قانون و موافقت‌نامه می‌توان از دستگاه سیاست خارجی پرسید این است که دیپلماسی ایران در چه وضعیتی قرار دارد که برای دفاع از حقوق ملت ایران در معادله‌ای با چهار طرف نیازمند دست به دامن شدن بر قراردادهایی با عمر ۹۰ و ۷۰ ساله است که در بطن خود هم نمی‌توانند امتیاز ویژه‌ای را برای ایران به ارمغان آورند و شاید آنچه بیشتر از قراردادهای کهنه به درد دیپلمات‌های ایرانی می‌خورد، نقشه راه‌های جدید است.
اما این دریا چه امتیازاتی دارد که کشورها به دنبال سهم بیشتری از آن هستند؟

منابع انرژی خزر

وجود ذخایر قابل توجه نفت و گاز در زیر بستر خزر که بنا بر خوشبینانه‌ترین پیش‌بینی‌ها در آینده نزدیک می‌توان روزانه ۶ میلیون بشکه نفت برابر با هشت درصد از نیاز جهانی از دریای خزر نفت تولید کرد؛ اما آنهایی که محتاط‌ترند این رقم را سه میلیون بشکه پیش‌بینی می‌کنند. منابع گاز نیز می‌تواند برای آینده درازمدت حیاتی باشد. گفته می‌شود دریای خزر منابع گاز به بزرگی منابع موجود در عربستان سعودی دارد.

منابع آبزی

منابع آبزی مانند ماهیان، مرغان، پرندگان مهاجر و غذاهای دریایی که مردمان ساحل از آن درآمد کسب می‌کنند یکی از راه‌های فعالیت اقتصادی و کسب غذای اقوام حاشیه خزر بوده است. دریای خزر با دارا بودن ۸۵۰ نوع جاندار آبزی و بیش از ۵۰۰ نوع گیاه، یک منبع بسیار غنی غذایی است، به همین علت نه تنها به عنوان یکی از منابع غنی شیلات بلکه فراتر از آن، مهم‌ترین مرکز تولید خاویار جهان است. به طوری که منابع دریای خزر را حدود ۱۰ میلیارد دلار تخمین می‌زنند.

اکرم محمدی (جام جم)

آشنایی با بیمه باربری (۲)

بیمه باربری و اینکوترمز ۲۰۱۰

ساره ایزدپناهی

کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی- گرایش بیمه

Sareh.izadpanahi@gmail.com

بیمه باربری و معاملات بازرگانی

یکی از دغدغه‌هایی که همواره اذهان صاحبان کالا را به خود مشـغول می‌کند شـیوه رویارویی با ریسک‌های حمل و تحویل کالاسـت. به همین علت آنان همواره به دنبال راهی برای مقابله با این ریسک‌ها و فراهم کردن تأمین مالی لازم برای پوشش پیامدهای منفی آنها بوده‌اند. همان طور که در نوشتار پیشین اشاره شـد؛ وام دریایی، زیان همگانی و بیمه‌های تعاونی نخستین روش‌هایی بودنـد که تجار اولیه برای مدیریت و تأمین مالی ریسـک‌های حمل و نقل به کار گرفتند. این روش‌ها با گذشت زمان و پیدایش مؤسسات بیمه تکامل یافته و امـروزه بیمه باربری به عنوان یکـی از ابزارهای حمایتی بازرگانان در تأمین مالی معاملات بازرگانی و خسـارت‌های ناشی از نقل و انتقال کالاها محسوب می‌شود.

چه موقع بیمه‌نامه باربری باید خریداری شود؟

بیمه باربری آسان‌ترین و ارزان‌ترین راهی است که صادرکنندگان و واردکنندگان کالاها می‌توانند از طریق آن نسبت به تأمین مالی خسارت‌های ناشی از حمل و تحویل کالاها اقدام کنند. اما آنچه که در اینجا مورد پرسش قرار می‌گیرد این است که خرید بیمه باربری در چه زمانی و توسط کدام یک از طرفین معامله باید صورت پذیرد؟ به عبارت دیگر خرید بیمه باربری در تعهد خریدار است یا فروشنده؟ بیمه باربری باید از بابت حمل اصلی انجام گیرد یا حمل داخلی؟ چه تقابلی بین مسـئولیت‌های حمل‌کننده و خرید بیمه باربری وجود دارد؟ در نوشتار حاضر به بخش اول پرسش‌ها یعنی تعهد خرید بیمه پرداخته می‌شود و تقابل بیمه باربری و مسـئولیت‌های حمل‌کننده در نوشتارهای آتی مورد بحث قرار خواهد گرفت.

شـاید در ابتدای امر پاسخ به این سـؤال که خرید بیمه در تعهد کیست، ساده به نظر آید؛ پاسخ به این سـؤال به دو شـکل می‌تواند باشد: ۱- صاحب کالا برای کاهش ریسک خود باید اقدام به خرید بیمه‌نامه کند. ۲- هر یک از افراد درگیر در یک معامله به تبع مسئولیت‌ها و منافعی که دارند اقدام به خرید بیمه می‌کنند. اما آنچه که در این جا مهم اسـت شناسـایی نقطه انتقال مسـئولیت و ریسـک بین طرفین قرارداد می‌باشـد. برای پاسـخ به این سـؤال یک زبان مشترک به نام مجموعه شرایط اتاق بازرگانی بین‌المللی (اینکوترمز) وجود دارد. این مجموعه شـرایط از پیچیدگی‌های شـروط معاملات در تجارت بین‌الملل کاسته و آن را ساده می‌کند. در ادامه این نوشتار به بررسی جایگاه بیمه باربری بر اساس قوانین اینکوترمز ۲۰۱۰ می‌پردازیم.

خرید بیمه‌نامه باربری و انتقال ریسک طبق شرایط اینکوترمز ۲۰۱۰

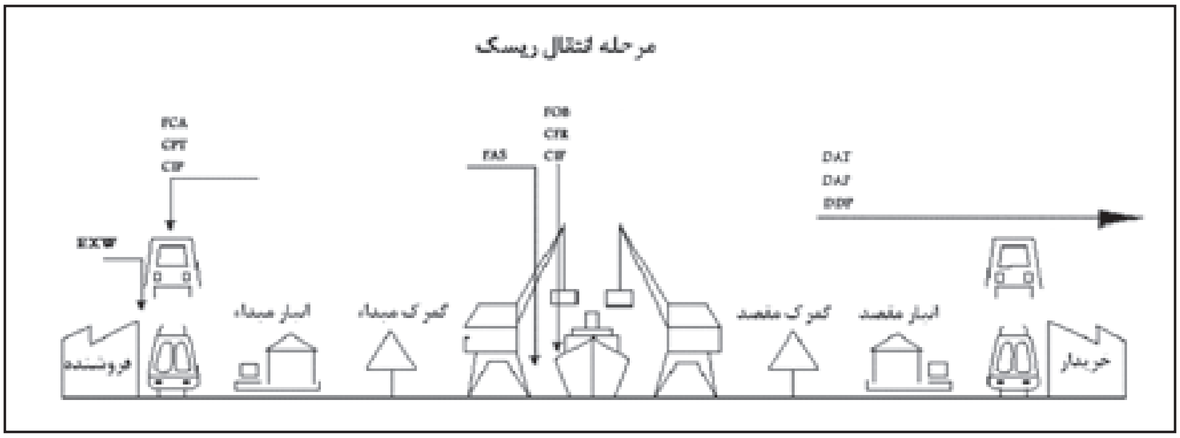
همان طور که پیش از این اشاره شد، جهت شناسایی این مهم که "خرید بیمه باربری بر عهده کدام یک از طرفین معامله قرار دارد؟" در ابتدا باید مشـخص شـود پذیرنده ریسک و خسـارت‌های احتمالی کدام یک از آنها هستند. جهت تسهیل در پاسـخگویی به این سؤال می‌توان از تفسیر ارائه شده در شکل زیر بهره گرفت. در شـکل (۱) مرحله انتقال ریسـک از فروشنده به خریدار در هر یک از شروط اینکوترمز نشان داده شده است.

همان طور که در شکل (۱) نشان داده شده است، در گروه E فروشنده حداقل مسئولیت را برعهده دارد و ریسکی از بابت خسارت‌های احتمالی وارده به کالا متوجه او نیسـت. در گروه‌های C و F، فروشـنده مسـئولیت حمل و تحویل کالا را تا محل مشـخص، کنار کشـتی و یا روی عرشه کشتی بر عهده دارد و مسئولیت حمل اصلی کالا بر عهده خریدار می‌باشد. از آنجا که حمل اصلی به عنوان مهم‌ترین عامل ریسـک در حمل و نقل کالا محسوب می‌شود بنابراین مسـئولیت تهیه بیمه‌نامه در این دو گروه، به استثنای دو شرط CIP و CIF که خرید بیمه‌نامه صراحتاً در تعهد فروشـنده قرار داده شـده اسـت، بر عهده

بیمه باربری آسـان‌ترین و ارزان‌ترین راهی است که صادرکنندگان و واردکنندگان کالاها می‌توانند از طریق آن نسـبت به تأمین مالی خسارت‌های ناشـی از حمل و تحویل کالاها اقدام کنند.

هـر یک از افراد درگیـر در یک معامله به تبع مسـئولیت‌ها و منافعـی کـه دارند اقـدام به خرید بیمـه می‌کنند. اما آنچه کـه در این جا مهم است شناسایی نقطه انتقال مسئولیت و ریسک بین طرفین قرارداد می‌باشد.

شکل (۱) مرحله انتقال ریسک



جدول شماره (۱)

عنوان شرط	مرحله انتقال ریسک	مسئولیت بیمه‌نامه
گروه E (نقطه عزیمت)		
تحویل کالا در نقطه تحویل (EXWORKS)	از نقطه تحویل در محل فروشنده	*
گروه F (قسمت اعظم کرایه حمل پرداخت نمی‌شود. پرداخت کرایه حمل اصلی به عهده خریدار است.)		
تحویل کالا در کنار کشتی (FAS: Free Along Side Ship)	از نقطه تحویل در کنار کشتی	*
تحویل کالا در محل مقرر به حمل‌کننده (FCA: Free Carrier)	از نقطه تحویل به حمل‌کننده در محل مقرر	*
تحویل کالا روی عرشه کشتی (FOB: Free On Board)	از لحظه عبور کالا از نرده کشتی	*
گروه C (قسمت اعظم کرایه پرداخت می‌شود)		
قیمت کالا و کرایه تا بندر مقصد (CFR: Cost and Freight)	از لحظه عبور کالا از نرده کشتی	*
قیمت کالا، کرایه و بیمه تا بندر مقصد (CIF: Cost Insurance and Freight)	از لحظه عبور کالا از نرده کشتی	برعهده فروشنده
پرداخت کرایه حمل کالا تا مقصد (CPT: Carriage Paid To)	از نقطه تحویل به حمل‌کننده در محل مقرر	*
پرداخت کرایه حمل و بیمه کالا تا مقصد (CIP: Carriage and Insurance Paid to)	از نقطه تحویل به حمل‌کننده در محل مقرر	برعهده فروشنده
گروه D (نقطه ورود کالا)		
تحویل کالا در پایانه (DAT: Delivered At Terminal)	پس از تخلیه در اسکله یا پایانه مقصد	*
تحویل کالا در محل مقرری در مقصد (DAP: Delivered At Place)	پس از تخلیه در محل مقرر در مقصد	*
تحویل کالا در محل مقرر در مقصد با ترخیص و یا پرداخت عوارض گمرکی (DDP: Delivered Duty Paid)	پس از تخلیه در محل مقرر در مقصد	*

خریدار می‌باشد. به عبارت دیگر این خریدار است که به عنوان ذی‌نفع کالا باید هر نوع زیان مالی احتمالی را چاره‌اندیشی کند و تحت پوشش بیمه باربری قرار دهد. در مقابل در شروط گروه D، فروشنده مسئولیت تحویل کالا را در بندر مقصد یا پایانه و یا محل مقرر بر عهده دارد و مسئولیت حمل اصلی و پوشش خطرات و زیان‌های مالی ناشی از آن بر عهده وی است. جهت روشن شدن مطلب نگاهی به جدول شماره (۱) می‌اندازیم.

همان طور که از جدول شماره (۱) و مروری بر مجموعه شرایط اینکوترمز ۲۰۱۰ استنتاج می‌شود، در هیچ یک از شروط تجارت بین‌الملل، به استثنای دو شرط CIP و CIF، اجباری در اخذ پوشش بیمه‌ای بر عهده هیچ یک از طرفین قرارداد برای خرید بیمه‌نامه وجود ندارد و این صاحب ریسک است که بر اساس ریسکی که در معرض آن قرار دارد باید اقدام به خرید بیمه‌نامه کند.

- EXWORKS : پیش از آغاز بارگیری، خریدار باید اقدام به خرید بیمه‌نامه کند.

هر چند ممکن است در این شرط براساس توافق طرفین قرارداد عملیات بارگیری بر عهده فروشنده باشد، اما کلیه مسئولیت‌های ناشی از بارگیری و خسارت‌های احتمالی بر عهده خریدار است.

- FAS: فروشنده مسئولیت حمل کالا تا کنار کشتی در بندر مبدأ را بر عهده دارد.

بیمه کالا باید پیش از آغاز بارگیری بر روی عرشه کشتی صورت گیرد. تاریخ رسید کالا به اسکله و یا بارنامه به عنوان رسید تحویل کالا می‌تواند مبنای عمل قرار گیرد.

- FCA: خریدار از لحظه‌ای که کالا به حمل‌کننده اصلی تحویل داده می‌شود در معرض ریسک است و باید پوشش بیمه‌ای داشته باشد.
- FOB: از لحظه‌ای که کالا از نرده کشتی عبور می‌کند، خریدار مسئولیت آن را عهده‌دار است. بنابراین تاریخ بارنامه On Board بهترین مبین آن است.
- CFR: انتقال مسئولیت در آن همانند FOB است.

▪ CIF: انتقال مسـئولیت در آن همانند CFRو FOB است؛ اما مسئولیت تهیه پوشـش بیمه‌ای بر عهده فروشـنده قرار داده شده اسـت. به این ترتیب چنانچه توافق خاصی بین خریدار و فروشـنده در خصوص نوع پوشش بیمه‌ای وجود نداشـته باشد، فروشـنده می‌تواند حداقل پوشش بیمه‌ای را اخذ کند. این امر می‌تواند منافع خریدار و یا سایر ذی‌نفعان را تحت تأثیر قرار دهد. همچنین ممکن اسـت پوشـش بیمه‌ای اخذ شده توسط فروشـنده، صرفاً تا بندر مقصد باشد، به این ترتیب فاصله بین بندر تا مقصد نهایی بدون پوشش است.

▪ CPT: انتقال مسئولیت در آن همانند FCA است.

▪ CIP: انتقال مسئولیت در آن همانند FCA و CPT است.

▪ شرایط خرید پوشش بیمه باربری همانند CIF است.

▪ گـروه (D) DAT، DAP،DDP: فروشـنده مسـئول حمـل اصلی و خسارت‌های ناشی از آن است، بنابراین به عنوان صاحب منافع تا زمان تحویل در بندر مقصد یا محل تعیین شده اقدام به اخذ پوشش بیمه می‌کند.

به این ترتیب در شـروط FAS، CFR، CPT، FOB، FCA و EXW منطقی اسـت صاحـب کالا اژز لحظه‌ای که مالکیت قانونی کالا را به دسـت می‌آورد و پیش از آغاز حمل اصلی جهت پوشـش ریسک و سهولت در تأمین مالی وجه اعتبار خرید خود اقدام به خرید بیمه‌نامه کند؛ البته در این شروط (به اسـتثنای EXW)، ممکن است فروشـنده جهت پوشش ریسک خود تا زمان تحویل در محل تعیین شـده یا بندر مبدأ اقدام به خرید پوشـش بیمه باربری داخلی کند. در مقابل در شـروط گروه D (DDP،DAP، DAT)، خریدار هیچ نیازی به خرید بیمه تا پایان حمل اصلی ندارد و ممکن است جهت پوشش ریسـک خود از بندر یا محل تعیین شـده تا مقصد نهایی اقدام به اخذ پوشش باربری داخلی کند.

یکی از دغدغه‌هایی که همواره اذهان صاحبان کالا را به خود مشغول می‌کند شیوه رویارویی با ریسک‌های حمل و تحویل کالاست.

بیمـه باربـری بـه عنـوان یکـی از ابزارهای حمایتـی بازرگانان در تأمیـن مالی معاملات بازرگانی و خسارت‌های ناشی از نقل و انتقال کالاها محسوب می‌شود.

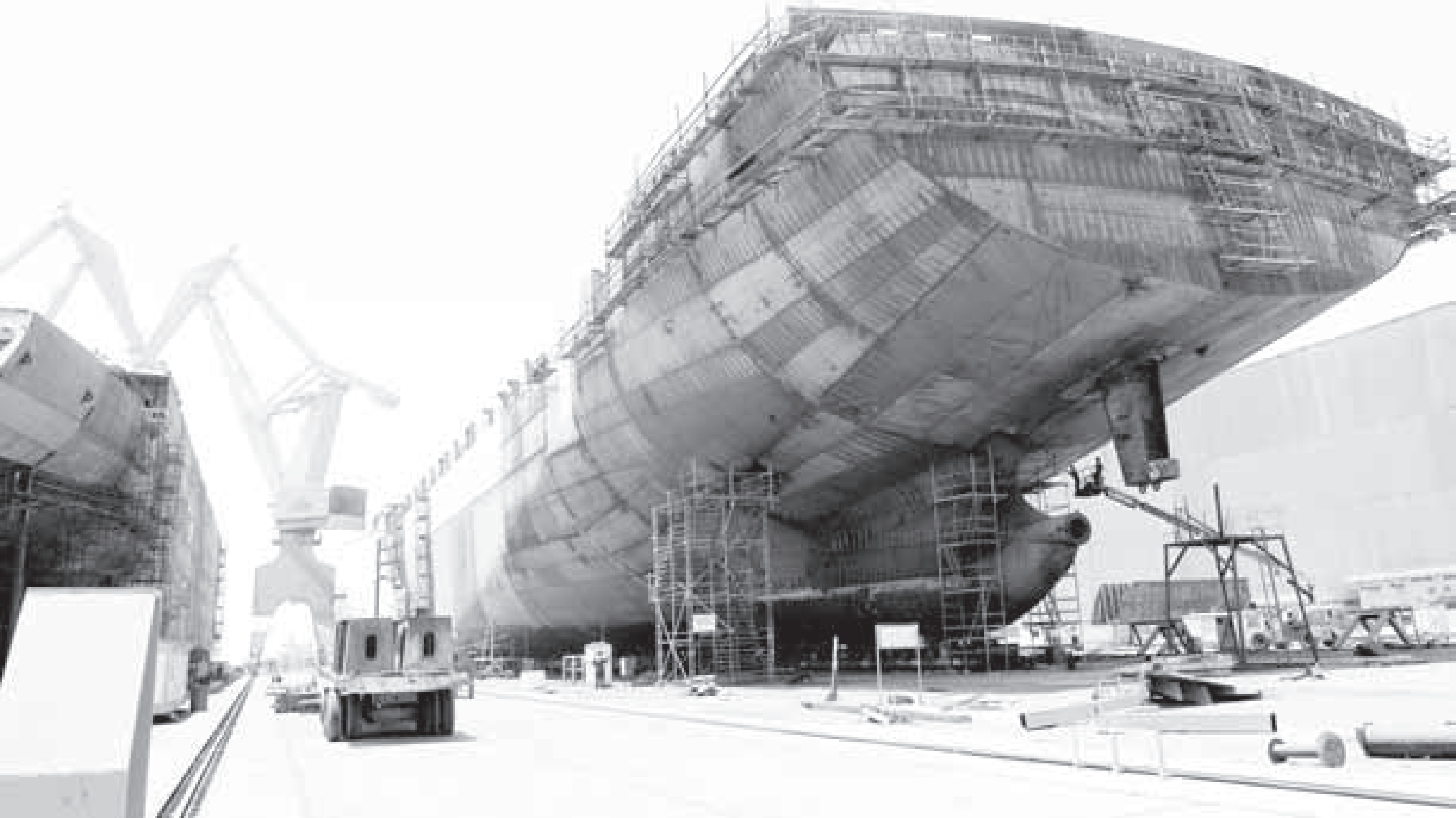
تسهیلات وجوه اداره شده چگونه توزیع و هزینه شد؟

۷ علت ورشکستگی کشتی‌سازی‌ها

در این نوشـته با تمرکز بر نواقص مطرح در سـاخت کشتی‌های کوچک باری کـه از طریق وام‌های زود بازده یا کمیته وجوه اداره شده در سازمان بنادر و دریانوردی حمایت شده‌اند، ابتدا مروری بر ماهیت این صنعت شـده اسـت؛ نحوه حمایـت از این صنعت سـنگین در کشـورهای مختلف آورده شـده و هفـت دلیل اصلی بیان شـده است که چرا در بخش ساخت کشتی‌های کوچک نیز همچون پروژه ساخت کشـتی‌های اقیانوس‌پیما موفق نبوده‌ایم. ترتیب عناوین مطرح شده، دلیل تقدم موضوع نیست.

کاظم مهین‌روستا

کارشناس کشتی‌سازی



حمایت قطره‌ای از صنعت اقیانوسی

کشتی‌سازی صنعتی سنگین است و مانند خودروسازی خط تولید ندارد و نمی‌تواند تولید انبوه شود. کشتی‌ها "تک" ساخته و صرفاً با سفارش مشتری مخصوص طراحی و تولید می‌شوند. در اتحادیه کشتی‌سازان اروپا از ۱۵ سال پیش طرحی موسوم به Leadership ۲۰۱۵ دنبال می‌شود. در این طرح هدف آن است که به مدد فناوری‌های پیشرفته تنها در ساخت کشتی‌های تیپ و استاندارد، سیستم تولید کشتی سری‌سازی و مکانیزه شود تا رقیب مناسبی برای کشتی‌سازان جنوب شرق آسیا باشد که نیروی کار ارزان‌تری دارند. ژاپن نیز از ۲۰ سال گذشته برنامه سری‌سازی کشتی‌ها را در دستور کار خود دارد که سیاست تولید سبک موسوم به Lean Production در صدر اهداف سازندگان است. با این وجود اذعان کارشناسان و مدیران کشتی‌سازی آن است که این صنعت همچنان دست‌ساز باقی خواهد ماند. نتیجه آنکه هنوز هم این صنعت عظیم همچون یک کاردستی، محصول و ساخته دست انسان است و لذا اتوماسیون‌پذیر نیست.

مشتریان را شرکت‌های بزرگ کشتیرانی و مالکان توانگر تشکیل می‌دهند که قیمت، کیفیت ساخت و زمان تولید در انتخاب آنها معیارهای کلیدی است. این صنعت در تمام نقاط دنیا از طرف دولت با مشوق‌ها و یارانه‌های فراوان حمایت می‌شود. (چرایی این امر و نکته‌های ظریف اقتصادی، اجتماعی و روانی آن در ادامه آمده است). مثال‌هایی در زیر عنوان شده است:

- آمریکا: آمریکا در سال ۲۰۰۲ حدود ۲۵۰ میلیون دلار یارانه به یکی از بخش‌های حمل‌ونقل دریایی خود اختصاص داده است.
- آلمان: در سال ۲۰۰۱ بیش از ۴۵۰ میلیون یورو از طرف دولت آلمان به بخش صنعت دریایی یارانه اختصاص یافته است.
- کره جنوبی: اعطای فاینانس به مبلغ ۸۵ درصد قیمت کشتی و تأمین یارانه‌های صادراتی به شکل وام‌های بلندمدت با نرخ بهره پایین از سوی بانک صادرات و واردات کره جنوبی (KEXIM). در دهه ۹۰ میلادی بیش از ۳۰ درصد قیمت تمام‌شده ساخت کشتی به کشتی‌سازان یارانه اعطاء شده است. همچنین تضمین پیش‌پرداخت برای سفارش‌هایی که از کشورهای خارجی فعال می‌شود در تعهد بانک صادرات این کشور است.
- چین: دولت چین هم‌اکنون برای جلب خریداران کشتی ۹۷ درصد وام پرداخت می‌کند که سود آن زیر سه درصد است. چین انگیزه‌های لازم برای خریداران داخلی و خارجی را بوجود آورده است. دید مدیران ارشد این کشور آن است که باید ابتدا بازار را قبضه کرد و سپس فناوری و کیفیت را توسعه داد. جان مطلب آنست که همین استراتژی طبق تئوری "خط غرب یا West Line" و با نگاه به عملکرد کارخانه‌ها در ژاپن و کره جنوبی شکل گرفته بود. مارتین استاپ فورد در کتاب اقتصاد دریایی "Maritime Economic" قویاً به این نکته می‌پردازد که چگونه پس از جنگ جهانی دوم ژاپنی‌ها به مهندسی معکوس در ساخت کشتی‌ها می‌پردازند و تحقیق و توسعه پس از سه دهه تداوم ساخت کشتی‌های کوچک و بزرگ رخ می‌دهد – توجه شود به دو کلمه زیبای "تداوم ساخت". به دلیل نیازی که در این صنعت احساس می‌شود که لاجرم مصادف با توسعه سیستم تولید بهینه تویوتا (TPS) است، به تدریج طرح‌های ساخت کشتی بهینه و بومی می‌شود و تربیت و آموزش نیروی حرفه‌ای در دستور کار قرار می‌گیرد– باز هم توجه شود به واژه‌های "احساس نیاز" و به تبع آن آموزشی که باید در خدمت ساخت و تولید صورت گیرد.
- ایران: لایحه حمایت از صنایع دریایی بیش از هشت سال در کش‌وقوس مجلس و سایر نهادها بود و هنوز هم اجرایی نشده است.

اساساً بررسی‌های تاریخی نشان می‌دهد که در کشوری مثل ژاپن و سپس کره جنوبی و بالاخره چین و بنگلادش و... صنایع دریایی پیشگام توسعه صنعتی این کشورها بوده است کما اینکه در اغلب کشورهای توسعه‌یافته همین گونه است. سال‌ها قبل از توجه به صنعت خودروسازی، صنایع سنگین و به خصوص کشتی‌سازی، مادر توسعه سایر صنایع بوده است. اسناد و سیر تکاملی ساخت‌وساز، چه در مورد ژاپن و یا کشورهای اروپایی موجود و قابل ارائه است. دلیل این امر ذیلاً آورده می‌شود.

اما یک پرسش اساسی در بررسی توسعه هر صنعت این است که مزایای رقابتی آن چیست؟ مزیت رقابتی ایران در مقایسه با کشورهای دیگر چیست؟ ما چه حمایتی از کشتی‌سازان کردیم و نتیجه آن چه شده است؟ پتانسیل‌های کشور در کشتی‌سازی و صنایع دریایی و بازار آن کجاست؟ در حالی که پاسخگوی نیازهای سایر صنایع و مسائل اشتغال‌زایی و ثبات اجتماعی و امنیت روانی و در مجموع شکوفایی اقتصادی، اجتماعی و صنعتی، صنایعی نظیر صنایع دریایی خواهد بود !

کم آگاهی

- پراکنش سرمایه در اعطای وام به کارگاه‌ها و کارخانه‌های کشتی‌سازی صورت گرفته است؛ در حالی که فهم نیازهای این صنعت سنگین صورت نگرفته است تا جایی‌که تنها در خرمشهر تعداد ۲۵ شرکت خصوصی زمین‌های کشاورزی را برای ساخت کشتی تغییر کاربری داده و به مسائل زیست‌محیطی دامن زده‌اند و سازمان محیط زیست همچنان خاموش!– و با دیوارچینی

حوادث و سوانح می‌تواند منجر به پیگیری‌های قانونی، تشکیل دادگاه، پرداخت جریمه و خسارت و مخدوش شدن شهرت یک تشکیلات اقتصادی گردد که منجر به کاهش درآمد می‌شود.

و محوطه‌ســازی و کارهای مثــلاً عمرانی، به ورطه تعطیلی و ورشکســتگی افتاده‌اند. زمین‌هایی که با آب فراوان رودخانه‌ها زمانی محل کشت‌وکار بود به صورت بایر و غیرقابل کشت رها شده‌اند.

• علت پشــتیبانی و حمایت دولت‌ها از صنعت کشتی‌ســازی در کشــورهای مختلف متفاوت است. به عنوان مثال در حالی که کره جنوبی تا مدتی و سپس چیــن تا هم‌اکنون به دلیل مبارزه با فقر و فســاد و اشــتغال‌زایی فراوان، این صنعت را محور قرار داده‌اند، بد نیســت در مطالعه‌ای مشخص شود که میزان هزینه مبارزه با جرایم و ناهنجاری‌ها در ایران چقدر اســت و مقایســه‌ای شود با این هزینه در کشور چین و این نکته بسیار پنهان و ظریف فهمیده و درک شــود که چینی‌ها در واقع هزینه مبارزه با فسادهای اجتماعی را در پروژه‌های صنعتی خود تزریق می‌کنند و لذا مشهور می‌شوند به اینکه قیمت تولید کشتی فقط قیمت خرید مواد و مصالح است. (در صورت نیاز، اسناد قابل ارائه است)- در باقی و عمده کشــورهای دیگر عامل اصلی حمایت، نقش وافری است که این صنعت در توســعه زنجیره‌ای از صنایع جانبی خــود دارد و بنابراین موتور برقی اســت که ســایر صنایع کوچک را فعال می‌کند. یعنــی ناخودآگاه وقتی از صنعت عظیمی چون کشتی‌ســازی حمایت می‌شــود از طیف گسترده‌ای از صنایع حمایت شده است. در مطالعه‌ای مشخص شده است که بیش از ۱۵۰۰ صنعت مجزا به طور مستقیم با فعال شدن این صنعت فعال می‌شوند.

• صنعت کشتی‌ســازی به مراتب حســاس‌تر و مشکل‌تر از سکوسازی است. صنعت ســنگین کشتی‌ســازی را فدای حمایت‌های بی‌جــا از صنایع کوچک کرده‌ایــم. فعالیت‌های مهمی که به عنوان فعالیت مادر می‌توانســتند تأثیرات مهمی بر اقتصاد و شکوفایی کشور داشته باشند را فدای حمایت از صنایع کوچک و ایده‌های کوچک‌تر کردیم که هرچند این ایده‌های کوچک به ثمر رسیدند اما به دلیل ناکارآمدی صنایع مادر هیچگاه به دوران بلوغ و شکوفایی خود نرسیدند.

• از دریا دور افتاده‌ایم و از یک کشور ابرقدرت دریایی به یک کشور خشکی تبدیل شــده‌ایم. فرهنگ دریایی ما به سمت خشکی شدن پیش رفت تا جایی که سازمان‌ها و شرکت‌های کشتیرانی و بندری را در ارتفاعات البرز بنا کردیم و زهی خیال باطل که از خشــکی بتــوان دریا را مدیریت کرد. جامعه ما هنوز وحشــت، هراس و هــول دارد از بودن در دریا. از دریــا و جنوب، فقط گرما و شــرجی بودنش را شناخته است و متعاقباً تصویر خشکی در افکار مسئولان ما نقش بسته است به طوری که گاه تنها فیلم‌هایی در این رابطه دیده‌اند یا بعضاً تنــی به آب زده‌اند. معدودی هم که مدتی در ایــن صحنه حضور می‌یابند به دلیل انتصاب‌های نابجا و گذرا تنها حواشی و ظواهر کار را می‌بینند.

• مســئولان، دریا را باور ندارند. فرهنگ دریایــی وجود ندارد، صنایع دریایی بــرای اینها جزیره‌ای ناشــناخته اســت که کمترین ریســک و هیجانی برای پیمودنش ندارند. نمی‌توان از اینها انتظار داشــت وقتی می‌گوییم برای ساخت کشتی نیاز به حمایت داریم، نیاز به قانون و مقررات خاص داریم، به رفع موانع گمرگــی احتیاج داریم، یارانه و مشــوق می‌خواهیم، ایــن موضوعات را درک کنند. ۹۵ درصد تجارت جهانی از طریق دریاست. تمام موجودیت و هویت ما به صادرات نفت و کالاهایمان وابســته اســت. وقتی صحبت از اقتصاد به هم وابســته بخش‌های مختلف می‌کنیم دیگر نمی‌توان ایــن صنعت را با صنایع کوچک مقایســه کرد. باید یکبار هم که شده صنعت کشتی‌سازی را به دست کسانی سپرد که می‌دانند که نمی‌دانند.

فقدان مدیران با انگیزه

عرصه را برای ظهور مدیران کاربلد و آشــنا، با انگیزه و اهل ریسک در صنعت دریایی فراهم نکرده‌ایم. وقتی نبود آگاهی از نیازمندی‌های چنین صنعتی سبب رکود و ایســت فعالیت‌های ساخت و تولید می‌شود بناچار سازنده یا کارخانه در شرایطی غیرقابل پیش‌بینی و در یک اقتصاد بسته و به شدت تورم‌زا باید بیش از ۱۰۰ درصد انرژی خود را صرف نگهداشت وضعیت موجود کند.

یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌ها در دنیای ساخت‌وساز، توقف تولید است. تا آنجا که امکان دارد سعی مدیران اجرایی آنست که یک پروژه آغاز شده، متوقف نشود. از موجودی‌ها شــامل ســرمایه‌های فکری و مادی خود و از نداشــته‌ها شامل قروض و وام‌ها هزینه می‌کند به این امید که کار به اصطلاح نخوابد.

وقتی که بنابر دلایل مختلف کار تولید متوقف شــد ضربه‌ها و خسارات آتی به

دولت چین هم‌اکنون برای جلب خریداران کشتی ۹۷ درصد وام پرداخت می‌کند که سود آن زیر ۳ درصد است.

مراتب دشوارتر و هزینه‌سازتر از حتی وقتی است که مسئولان اجرایی در پی تداوم تولید در آخرین دقایق هستند. از نو آغاز کردن پروژه با افکار احتیاطی فراوانی همراه می‌شود که پیش از این مطرح نبود. فرار نیروی ماهر و آن باور منفی که در ذهنش شکل گرفته است هزینه‌ساز است. در برخی موارد پیمانکار یا نیروهای سابق حاضر به برگشت به کار نیستند و نفرات اجرایی جدید با هزینه بیشتری که مدام هم به دلیل کارشکنی‌ها بر این هزینه افزوده می‌شود کار را عهده‌دار می‌شوند. نگهداری وضع موجود هزینه‌ساز است و اغلب به دلیل سستی در این امر، بسا که دوره تضمین یک قطعه یا ماشین‌آلات سپری می‌شود. یا آنکه محصولی چون کشتی مدت‌ها در فضای باز و زیر غبار و خاک و باران فرسوده می‌شود. کلیه قراردادهای نظارت و طراحی مجدداً باید احیا شود و در مجموع تیم جدید با قدرت مالی و نیروی ذهنی و روانی آماده‌تری باید شروع به کار کند.

چرا کارخانه‌ای که زمانی هیبت و شکوهش غرورآفرین بود و محرک و امیدآفرین، ماه‌ها و حتی سال‌ها از حرکت می‌ایستد و غبار ماتم بر سر و رویش می‌بارد؟

بی‌ثباتی بازار یک پاسخ است. بی‌ثباتی نیز در شرایط کنونی ماحصل سیاست‌های تولیدی نامناسب است. چرایی این امر نیز همان گونه که گفته شد ناشی از عدم وجود دید کلان در بین سیاست‌گذاران تولید در صنایع دریایی به علت شناخت ناکافی از این صنعت و عدم پایش عملکرد مدیران در این صنعت می‌باشد.

معضلات گمرکی برای تأمین قطعات

می‌خواهیم بگوییم مقررات‌زدایی رکن است و البته این مشکل صرفاً برای این صنعت نیست. در شروع ساخت کشتی حتماً باید از تجهیزات خارجی و مرغوب‌تر استفاده شود تا به تدریج درصد ساخت کشتی از محصولات تولید داخلی بیشتر شود. تعرفه‌های بازدارنده و عملیات دراز گمرکی برای ورود تجهیزات مانع اساسی است.

جزیره‌ای عمل کردن نهادها و سازمان‌های دریایی

هیچ کدام به کار هم کاری نداریم. جزءنگری در قلمروهای محدود سازمان‌ها و نهادهاست. تفکر سیستمی وجود ندارد. یا در جا می‌زنیم یا چرخ می‌زنیم.

مسایل مالی و فقدان نظارت بر تخصیص سرمایه، عملیات بانکی درازمدت و عدم تعامل مناسب بانک‌ها با صنایع کشتی‌سازی

- روند اعطای وام‌ها و پرداخت تسهیلات به متقاضیان اشتباه است و بیشتر نصیب نااهلان و ناآشنایان این صنعت نظیر دلال‌ها یا غیردریایی‌ها شده است.
- پولی که باید صرف ساخت و تکمیل کشتی شود به یکباره تبدیل به خرید خودرو یا منزل مسکونی به‌اصطلاح مالک می‌شود. (البته آن زمان که پرداخت می‌شد حالا که دیر زمانی است متوقف است). در حال حاضر هیچ کارشناس متخصصی در بانک‌ها در زمینه صنایع دریایی وجود ندارد تا با بازدید از سایت‌ها، امکانات و روش‌های کار بتواند بانک‌ها را با موضوعات دریایی آشنا کند. وام فروشی تا دو سال پیش که پرداخت‌هایی وجود داشت شغل پردرآمدی بود.
- مجموع موارد فوق را در نظر بگیریم و با شرایط فاینانس سفارش‌دهندگان کشتی در شرق و غرب دنیا مقایسه کنیم. تا ۹۵ درصد ارزش کشتی به صورت وام بلندمدت پنج ساله یا بیشتر با بهره کمتر از ۵ درصد به مالکان اعطا می‌شود. این مهم مالکان کشتی را بسیار راغب می‌کند تا از تسهیلات بانکی کشورهای دیگر استفاده کنند. نبود پشتوانه مالی به ویژه در شرکت‌های نوظهور کشتی‌سازی در بخش خصوصی قدرت بازاریابی را معدوم می‌سازد.

ضعف در سیستم‌های نظارتی مؤسسات رده‌بندی داخلی و سازمان بنادر و دریانوردی

- **طراحی‌های اسفبار**

هیچ معیاری در اختیار به اصطلاح کارشناسان متولی تأمین تسهیلات و در نهایت سازمان بنادر و دریانوردی برای بررسی صرفه اقتصادی کشتی‌های ساخته شده وجود ندارد. از این منظر به گزینه ساخت و تولید کم‌توجهی شده است و صرفه اقتصادی کشتی‌های نوساز زیر سؤال رفته است. مسئله نه چندان پیچیده قبلی – ساخت کشتی‌های ۱۰۰۰ تنی– هنوز بر جای مانده است و زمان ساخت، وارد هفتمین سال خود شده است. عدد و رقم می‌دهیم که مسافران دریایی زیاد شده است و مقایسه می‌کنیم این نفر صندلی کشورمان را با کشوری که سرشار از آبراهه‌های کشتیرانی و بسترهای مناسب حمل و نقل دریایی و توریست دریایی است.

اینکه کجا می‌خواهیم برویم هنوز مشخص نیست. هدف معلوم نیست. هنوز مقصد مشخص نشده است که دوباره سرگردان پی مقصد جدیدی می‌گردیم و از طرف دیگر سازندگانی که باید با هر نوع تصمیم متولیان به گونه‌ای خود را تطبیق دهند و دریغ از فرصت‌هایی که از دست رفت. نگارنده دلیل اصلی این امر را ناشی از پول نفت می‌داند. یعنی زمانی که برای تولید کالایی زحمتی نمی‌کشیم، لاجرم تباهش می‌کنیم یا درست مصرفش نمی‌کنیم. در حالی که اگر یک میلیونیم زمان و عملیاتی را که طبیعت برای تولید این طلای ارزشمند صرف کرده است، صرف می‌کردیم این گونه هدرش نمی‌دادیم و هزینه تراشی‌های بی‌مورد نمی‌کردیم. قدرش را می‌دانستیم.

قبل از بحث در مورد چرایی این امر و اینکه پریدن از یک شاخه به شاخه دیگر در حالی که ثبات بازاری وجود ندارد چه فاجعه‌ای دارد، به این مهم بپردازیم که نتیجه پرداخت تسهیلات چه شد؟ از کجا سر درآورد و چه محصولی را به

بازار عرضه کرد.
بنا بر دلایل مختلف توان رقابت سـازندگان داخلی با سـازندگان خارجی وجود نـدارد کمـا اینکه بازار داخل آنقدر نیازمند بوده و هسـت که تقاضاها را تأمین کند. وقتی وام‌های زودبازده برای سـاخت به کشتی‌سازان داخلی تعلق گرفت، صرف نظر از وضعیت و شرایط سازندگان که در محیطی ابتدایی و تنها با خرید قطعه زمین کشاورزی تبدیل به شرکت کشتی‌سازی شدند، بررسی بر روی نوع شـناور طراحی شـده صورت نگرفته است. در دنیایی که هر روز به مدد تلاش و تحقیق بیشـتر مهندسان، مالکان و طراحان و کارخانه‌های مختلف سهیم در ساخت کشـتی، طراحی کشـتی‌ها ماه‌به‌ماه اقتصادی‌تر و با راندمان و کیفیت مناسب‌تر و سـازگارتر با محیط‌زیست عرضه می‌شود، نبود آگاهی به اصطلاح "مالکان" شـناورهای کوچک از فنون ساخت و بالاتر از آن، کارشناسان متولی و بالاخره وضع اسـفبار "زمین‌های کشتی‌سازی"- و نه کارگاه کشتی‌سازی - سـبب بیرون آمدن معدود کشتی‌هایی شد که در مقایسه با نوع مشابه خارجی سرعت شناور ساخت داخل تا بیش از ۵۰ درصد کاهش و قدرت موتور تا بیش از ۶ برابر افزایش و ظرفیت حمل به نصف کاهش یافت. کیفیت سـاخت زیر میانگین است و زمان تحویل تا ۱۰ برابر طولانی‌تر شده است. خواننده گرامی متوجه خواهد شـد که این گونه شـناورها تا چه اندازه سهم باربری اندک و در نتیجه عایدی کمتری خواهند داشت و اینکه استهلاک شناور به دلیل افزایش تعـداد موتورها و متعلقات و پارامترهای وابسـته نظیر سـرویس و نگهداری و مصرف سـوخت و... تا چه حد افزایش خواهد یافت به گونه‌ای که در مجموع

جدول (۱) - مقایسه تعداد کشتی ساخت داخل و کشور چین

نوع کشتی	قدرت موتور(HP)	سرعت (گره)	ظرفیت حمل (تن)	محل ساخت
حمل کالای عمومی	۲×۸۲۹	۱۰	۵۰۰	ایران- آبادان
حمل کالای عمومی	۲۵۰	۱۵	۱۰۰۰	چین
حمل کالای عمومی	۲×۸۲۹	۱۰	۱۰۰۰	ایران- خرمشهر
حمل کالای عمومی	۱۴۶۹	۱۵	۲۸۰۰	چین

لایحـه حمایـت از صنایـع دریایـی بیش از ۸ سال در کش‌وقوس مجلس و سایر نهادها بود و هنوز هم اجرایی نشده است.

صرفه اقتصادی برای مالک نخواهد داشـت. جدول (۱) مقایسـه‌ای اجمالی از تعدادی کشتی ساخت داخل و کشور چین است.

- **سهل‌انگاری در اعطای مجوز به سازندگان**

با مسـئله کارگاه‌ها و کارخانه‌های کشتی‌سـازی ضعیف برخورد شـده اسـت. تسـهیل در امر اعطای تسـهیلات، اعتبارات و مجوز سـاخت به این کارگاه‌ها بدون ارزیابی سـطح دانش، توانمندی و تجربه متقاضی تسهیلات، سبب وفور این کارگاه‌ها شد و ساخت‌وساز به قدری لوث شد که افراد غیرمتخصص نیز به این امر مبادرت کردند و اعتباراتی دریافت کردند.
از طرف دیگر گویا مؤسسات رده‌بندی داخلی، فرقی بین کارخانه‌ای که کشتی را با کیفیت مناسب تولید می‌کند با آنکه ناقص کار می‌کند قائل نمی‌شدند!
کشتی‌سـازی عبـارتسـت از طراحـی یکبـاره و تـولیـد پیوسـته (One Step Design, Non Stop Production). یعنـی پـس از تکمیل و تأیید طراحی، زنجیره‌ای از ماشـین‌آلات و قطعات مصرفی و خدماتی باید آماده باشند تا شروع به کار کرد. یک دلیل این امر آن است که کشتی‌سازی ذاتاً صنعت کم‌سودی است.
جایی برای دوباره‌کاری و پرت هزینه نباید وجود داشته باشد. از میان ۳۵ صنعت، این صنعت به لحاظ سـودآوری دارای رتبه ۳۲ اسـت. پس باید برای پرهیز از دوباره‌کاری‌ها در فرآیند تولید، این کشـتی در مدت زمان مناسبی ساخته شود. برای این منظور به صد دلیل، فهرسـت مـواد و تجهیزات مصرفی باید قبل از شروع ساخت بدنه آماده باشد و خرید، انجام شده باشد. این مهم به دلیل انجام موازی‌کاری‌ها و تشکیل جبهه‌های مختلف کاری در ساخت و مونتاژ است. یعنی هم‌زمان با سـاخت و مونتاژ، نصب و تکمیـل تجهیزات نیز بر روی بلوک‌ها و قسـمت‌های مختلف کشـتی انجام گیرد. از جنگ جهانـی اول تاکنون چنین امری در سـایت‌ها و کارخانه‌های کشتی‌سازی رواج داشته است و چیز جدیدی نیست. اما اینجا چه می‌گذرد؟
هنـوز یک درصد به "اصطلاح" طراحی صرفاً بدنه انجام نشـده اسـت که بر

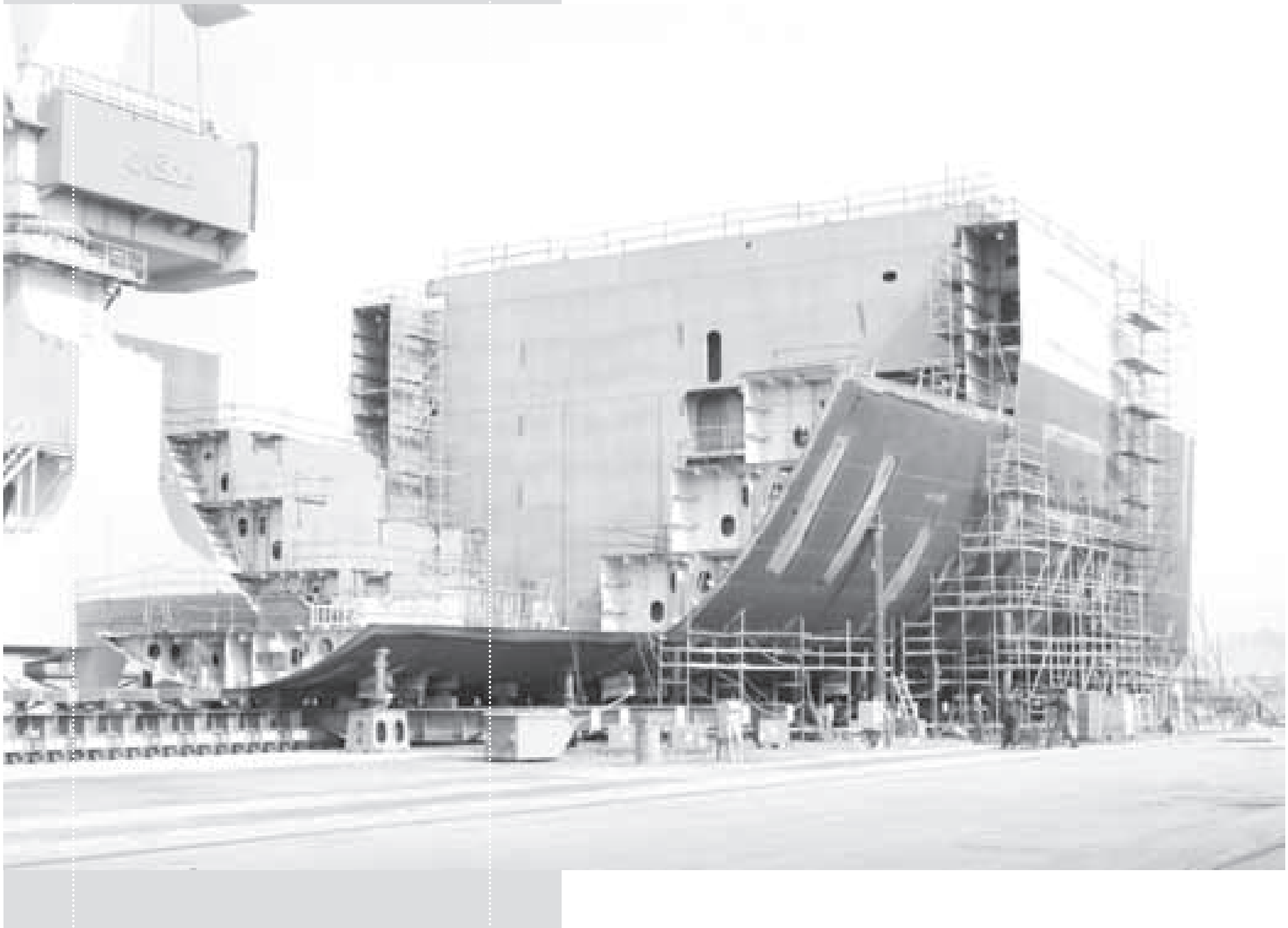
مبنای همان یک درصد و بدون نیاز به تأیید نقشه از مؤسسه رده‌بندی، کار ساخت آغاز می‌شود. اینکه این ساخت سرانجام چه داستانی پیدا می‌کند و راندمان کشتی چه می‌شود و چه مشکلاتی بوجود می‌آید به کنار. هنوز هیچ خرید قطعه‌ای از تجهیزات مختلف کشتی حتی یک پیچ و مهره صورت نگرفته است. سازنده به تدریج ساخت بدنه را ادامه می‌دهد تا به نقطه خرید و نصب تجهیزات بر روی کشتی برسد. این نقطه بنا بر قول اکثر کارشناسان، نقطه توقف پروژه و انجام دوباره‌کاری‌هاست.

آن قطعه‌ای که نیاز است بعضاً در بازار داخل گیر نمی‌آید یا اگر هم بیاید مستعمل است یا حتی اگر نو هم باشد فروشنده می‌خواهد سودی را که کسب نکرده یکساله بر روی کالا بکشد. گروهی تن در می‌دهند و گروهی به تأمین‌کنندگان خارج از کشور روی می‌آورند. بعد بحث خرید و اینکه آیا قطعه مناسب موجود است یا خیر پیش می‌آید. بعد اینکه باید از بندری اجناس وارد شوند که خروج از بندر کلاف سر در گمی است که علاوه بر وقت، زمان و انرژی و انگیزه فراوانی ضایع می‌کند و ادامه ماجرا. بیش از ۹۵ درصد کشتی‌های تولیدی در ایران اگر به مرحله آب‌اندازی برسند تازه باید تعمیر و سرویس اساسی (Overhaul) شوند!

معروف است که در ژاپن و کره جنوبی، زنجیره‌ای از صنایع جانبی تولیدکننده در اطراف کارخانه‌های کشتی‌سازی وجود دارند که علاوه بر حذف ضایعات فوق، هزینه حمل و نقل و سربار را کاهش داده‌اند و این همان مفهوم تولید ناب یا Lean Production است.

اینها بر قیمت تمام‌شده محصول چنان اثر می‌گذارد که هنوز هم پس از دهه‌ها نتوانسته‌ایم قیمت تمام‌شده معقولی از محصولاتمان داشته باشیم چه رسد به رقابتی.

در خرمشهر تعداد ۲۵ شرکت خصوصی زمین‌های کشاورزی را برای ساخت کشتی تغییر کاربری داده و به مسایل زیست‌محیطی دامن زده‌اند.



نگاهی به صنعت فراساحل ایران

لزوم شناخت فعالیت‌های دریایی

رضا محمد علی‌بیگی
کارشناس صنایع دریایی
Reza.marine@yahoo.de

کشورهای حوزه خلیج‌فارس (ایران، کویت، عربستان، بحرین، قطر، عمان، یمن، عراق و امارات متحده عربی) با در اختیار داشتن ۶۷ درصد از ذخایر نفت جهان (سهم ایران ۱۱/۲ درصد و در رتبه سوم جهان) و در اختیار داشتن ۴۱ درصد از ذخایر گازی جهان (سهم ایران ۱۵/۷ درصد و در رتبه دوم جهان) و همچنین داشتن سهم ۲۹ درصد از کل صادرات نفت جهان (سهم ایران ۵/۴ درصد و در رتبه ششم جهان) و سهم ۹/۳ درصد از کل صادرات گاز جهان (سهم ایران ۵ درصد و رتبه ۱۴ جهان)، به عنوان بازار هدف با اولویت سودآوری بالا جهت شرکت‌های بین‌المللی فعال در پروژه‌های صنایع بالادستی و پائین‌دستی نفت و گاز تبدیل گشته است. در خصوص بازار ایران باید وجود ذخایر نفت و گاز را در بخش دریایی در دو حوزه خلیج‌فارس و دریای خزر مد نظر قرار داد. در دریای خزر بیش از ۷۰ سال ذخایر نفتی وجود دارد که منابع اثبات شده آن بیش از ۳۲ میلیارد بشکه نفت است و پیش‌بینی می‌شود با احتساب منابع بالقوه کشف نشده در دریای خزر، این میزان به بیش از ۱۳۲ میلیارد بشکه افزایش یابد که معادل ۵ درصد از کل ذخایر نفتی جهان می‌باشد.

در حوزه صنعت کشتیرانی، ایران با در اختیار داشتن بزرگ‌ترین ناوگان تجاری دریایی جهان، داشتن مدرن‌ترین و بزرگ‌ترین کشتی‌های نفتکش با میانگین سنی ۵ سال، دومین ناوگان بزرگ نفتکش در سازمان OPEC و چهارمین شرکت بزرگ کشتیرانی نفتکش دنیا با ظرفیت حمل ۱۱ میلیون تن و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن کشتی‌های مدرن و نوساز کانتینربر، فله‌بر و کالای عمومی جهان با میانگین سنی ۱۴ سال و ظرفیت کل حمل بار ۴/۲ میلیون تن، به عنوان بازار هدف با اولویت سودآوری بالا جهت شرکت‌های بین‌المللی فعال در بخش دریایی تبدیل گشته است.

حال با این مقدمه و با شناخت و آگاهی از اهدف و سیاست‌های دولت و مجلس در بخش نفت و گاز کشور در طول برنامه‌های پنج ساله توسعه اقتصادی کشور، شناخت دیدگاه صاحب‌نظران و کارشناسان زبده و نیز آگاهی از روند کند اجرای پروژه‌های حال حاضر پارس جنوبی، می‌توان به بررسی و تحلیل دقیق‌تری از وضع موجود این صنعت در کشور پرداخت و به شناخت و آگاهی بهتری در خصوص نیازمندی‌ها و سپس برنامه‌ریزی جهت رفع این نیازها از طریق پشتیبانی عملیات خشکی و دریایی در حوزه اکتشاف و تولید پرداخت. نگارنده که خود دانش‌آموخته مهندسی دریا می‌باشد بر این اعتقاد است که مدیران و کارشناسان فعال در بخش دولتی و خصوصی ابتدا باید به درک و شناخت درستی از فعالیت‌های دریایی مخصوصاً در حوزه‌های بالادستی و میان‌دستی نفت و گاز برسند و سپس به تعریف دقیق و علمی این فعالیت‌ها بپردازند تا در هنگام تدوین و تصویب قوانین مربوط به امور دریایی کشور دچار سردرگمی و اشتباه نگردند؛ زیرا همان‌طور که شاهدیم به دلیل عدم تعریف درست و علمی از فعالیت‌های دریایی، در تدوین قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، کار کارشناسی خوبی انجام نگرفته است و پیش‌بینی می‌شود که این قانون در مراحل اجرا با چالش‌های اساسی روبرو شود.

توجه به موقعیت ممتاز کشور در نقشه توزیع انرژی (تجدیدپذیر و تجدیدناپذیر) جهان، شناخت توانایی‌ها و سیاست‌های رقبا در حوزه اکتشاف و تولید مخصوصاً رقبایی که در تعدادی از میادین نفت و گاز با ما مشترک هستند، شناخت و آگاهی از نقش و تأثیرگذاری کشورهای صادرکننده انرژی در حوزه‌های اقتصاد و سیاست جهان، آگاهی از وجود منابع عظیم نفت و گاز در زیر بستر دریاها و نیز آگاهی از حجم بالای مبادلات پولی جهان در حوزه نفت و گاز از موارد اساسی و بنیادی است که باعث می‌شود تا توجه به صنعت فراساحل در جایگاه نخست اهداف و برنامه‌های دولتمردان، نمایندگان و مدیران صنعتی کشور قرار گیرد و به تبع آن سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌ها در حوزه‌های مختلف، به سمت و سویی خواهد رفت که صنعت فراساحل برای آنها ترسیم کرده است. به این معنا که شرکت‌های خدماتی و صنعتگران کشور (صنایع سبک و سنگین) به ترتیب خدمات فنی، مهندسی و پشتیبانی عملیاتی، مواد، تجهیزات و ماشین‌آلاتی را عرضه و تولید کنند که بتوان از آنها در صنعت فراساحل

استفاده کرد. به عنوان مثال، صنعتگران کشور (صنایع سبک و سنگین) در مقوله ساخت شناورها و سکوهای عملیاتی و پشتیبانی و نیز تجهیزات مورد استفاده در آنها به منظور انجام فعالیت‌های اکتشاف و تولید نفت و گاز لازم است که با تقسیم‌بندی این وظایف و انواع کاربری تجهیزات آنها آشنا گردند که نگارنده تقسیم‌بندی زیر را جهت آشنایی خوانندگان ارائه می‌کند.

تقسیم‌بندی شناورهای پشتیبانی فراساحل بر اساس نوع کاربری

۱- اقیانوس‌شناسی، لرزه‌نگاری، جمع‌آوری اطلاعات، بررسی و ارزیابی اطلاعات در خصوص اکتشاف میادین نفت و گاز (ROVs & AUVs & ROV vessels) و عکس و فیلم‌برداری از بستر دریا؛

۲- حفاری چاه‌های اکتشافی؛

۳- عملیات تزریق گاز و یا آب به چاه‌های موجود؛

۴- عملیات جابه‌جایی لنگرها و مهارسازی سازه؛

۵- عملیات نصب رایزرهای مربوط به حفاری و تولید؛

۶- یدک‌کشی و پهلودهی؛

۷- ذخیره‌سازی (انبارش)؛

۸- آتشخوار (اطفاء حریق)؛

۹- جابه‌جایی پرسنل؛

۱۰- بلندکردن، جابه‌جایی و نصب سازه‌ها، تکیه‌گاه‌ها، تجهیزات سرچاهی، شیرهای کنترل و تجهیزات الکتریکی و کنترلی در بستر دریا؛

۱۱- بلند کردن، جابه‌جایی و نصب سکوها و پایه‌های آن بر بستر دریا؛

۱۲- محل اسکان پرسنل در حال عملیات؛

۱۳- کابل‌گذاری در بستر دریا؛

۱۴- لوله‌گذاری در بستر دریا.

تقسیم‌بندی سکوهای دریایی بر اساس نوع کاربری

۱- سازه‌های حفاری اکتشافی؛

۲- سازه‌های استخراج و تولید (سکوهای تولیدی)؛

۳- سازه‌های انبارش و ذخیره‌سازی.

مدیران و کارشناسان فعال در بخش دولتی و خصوصی ابتدا باید به درک و شناخت درستی از فعالیت‌های دریایی مخصوصاً در حوزه‌های بالادستی و میان‌دستی نفت و گاز برسند و سپس به تعریف دقیق و علمی این فعالیت‌ها بپردازند.

آشنایی با خدمات شرکت‌های فعال بین‌المللی در بخش فراساحل

عملیات دریایی

رضا محمد علی‌بیگی
کارشناس صنایع دریایی
Reza.marine@yahoo.de

بازرسی

بازرسـی‌های مربوط به تغییر کاربری، بازرسی‌های قبل از خرید و اجاره شناور، بازرسـی از سیسـتم و تجهیزات فرورونده در زیر آب، بازرسی جهت اطمینان از سـلامت و کارآیی مطلوب شـناورهای ذیل، بنا به درخواست مالک، کلوپ P&I، اجاره‌کننده و شرکت مدیریت و راهبری شناور:

- سکوهای نفت و گاز؛
- شناورهای پشتیبانی و چندمنظوره فراساحل؛
- شناورهای حمل‌کننده نفت و گاز؛
- شناورهای باری و مسافربری؛

مهندس مشاور

نام فعالیت: مهندس مشاور – تهیه و تأیید دستورالعمل یدک‌کشی شناور؛
نام فعالیت: مهندس مشاور – تهیه و تأیید دستورالعمل‌های مربوط به صنعت فراساحل؛
نـام فعالیـت: مهندس مشـاور – ممیزی‌هـای مربوط به صنعت فراسـاحل (IMCA)؛
نام فعالیت: مهندس مشاور – بازرسی‌های پیش از ورود به بیمه P&I؛
نـام فعالیـت: مهندس مشـاور – بررسـی و ارزیابی حـوادث و اتفاقات جهت شرکت‌های بیمه و مشتریان؛
نام فعالیت: مهندس مشاور – تحقیق و آموزش در خصوص ایمنی و بهداشت محیط؛
نام فعالیت: مهندس مشاور – در بخش صنایع کشتیرانی و فراساحل .

عملیات دریایی

نام فعالیت: عملیات دریایی– جابه‌جایی سکوهای شناور؛
نـام فعالیت: عملیات دریایی – قراردادن شـناورهای تولید، انبارش و بارگیری (FPSO) و دیگر سکوهای شناور در نقاط مورد نظر و از پیش تعیین‌شده؛
نام فعالیت: عملیات دریایی – کمک‌ناوبری (راهنمابر) شـناورها جهت ورود به پایانه‌های صادراتی و مدیریت پایانه؛
نام فعالیت: عملیات دریایی – عملیات انتقال نفت و گاز بین شناورها؛
نام فعالیت: عملیات دریایی – پیش‌بینی و تدارک پرسنل کلیدی و متخصصان ویژه مورد نیاز جهت مهار، لنگراندازی، بازرسی‌های زیرآبی و انجام امور مربوط به دی. پی (DP)؛
نام فعالیت: عملیات دریایی– تهیه و تدوین قراردادهای دریایی؛
نـام فعالیـت: عملیات دریایی– انجام امور مهندسـی، تهیه دسـتورالعمل‌های

دریایی و اجرای فعالیت‌های ذیل جهت هر نوع باری:
- بلند کردن تجهیز، سکو و ...؛
- انتقال سکو، لوله و ...؛
- نصب تجهیزات، سکو و لوله و ...؛
- جابه‌جایی و مهار شناورهای FPSO و FSO .

نام فعالیت: عملیات دریایی - همکاری جهت انجام امور طراحی و مهندسی، تهیه و تدارکات، مدیریت و اجرای عملیات دریایی.

تحقیق و ارزیابی

نام فعالیت: تحقیق و ارزیابی حوادث دریایی جهت شرکت‌های بیمه، کلوپ‌های P&I ، حقوقدانان، وکلا و مالکان شناور؛

- این گونه شرکت‌ها با در اختیار داشتن فرماندهان و مهندسان و متخصصان با تجربه می‌توانند به ریشه‌یابی حادثه، شناخت نوع و گستردگی حوادثی از قبیل به گل‌نشستن، تصادم، غرق‌شدن و دیگر حوادث دریایی پی ببرند.
- کارشناسان و صاحب‌نظران این شرکت‌ها می‌توانند تحقیق و ارزیابی دقیقی از خسارت‌های وارده به سازه‌های دریایی ثابت و شناور، بدنه و ماشین‌آلات، پرسنل و تجهیزات ناوبری، عملیات شناور در حوزه موتورخانه و عرشه، آلودگی‌های ناشی از سوخت، اختلافات در خصوص کشتی‌سازان و تعمیرکاران کشتی و قابلیت دریانوردی به مشتریان خود ارائه کنند.
- حضور کارشناسان این شرکت‌ها در محاکم قضایی به جهت ارائه شهادت و گواهی در حوزه عملیات دریایی فراساحل و کشتیرانی به ویژه سکوها و شناورهایی از نوع FPSO و MODU، رایزرها و مهاربندی‌ها.

ضمانت و تعهد عملیات دریایی

انجام فعالیت‌های زیر جهت عملیات پیچیده در ساخت، حمل و نصب جاکت‌ها، بلوک‌های سیمانی، سازه‌های شناور تولیدی، لوله‌گذاری و کابل‌گذاری در بستر دریا و نیز نصب تجهیزات زیرآبی انجام می‌پذیرد.

نام فعالیت: ضمانت و تعهد عملیات دریایی- بررسی، ارزیابی و تأیید مدارک طراحی و مهندسی؛

نام فعالیت: ضمانت و تعهد عملیات دریایی- بازرسی وضعیت شناورها و تجهیزات آنها؛

نام فعالیت: ضمانت و تعهد عملیات دریایی - نظارت و تأیید عملیات در محل عملیات؛

نام فعالیت: ضمانت و تعهد عملیات دریایی- صدور گواهی‌نامه ضمانت.

تثبیت موقعیت شناور

نام فعالیت: تثبیت موقعیت شناور به کمک ماهواره و سیستم رانش شناور- نوع خطا و تجزیه و تحلیل تأثیرات خطاها؛

نام فعالیت: تثبیت موقعیت شناور به کمک ماهواره و سیستم رانش شناور- نوع خطا، تجزیه و تحلیل تأثیرات خطاها و تجزیه و تحلیل‌های بحرانی؛

- مشتریان این نوع از خدمات شامل شرکت‌های نفتی، مالکان شناورها، کشتی‌سازان و سازندگان تجهیزات ویژه و خاص می‌باشند.
- تمامی شناورهای پشتیبانی فراساحل از خدمات این گونه شرکت‌ها در حوزه تثبیت موقعیت شناور استفاده می‌کنند.
- خدمات بر طبق استانداردهای ملی، بین‌المللی، مؤسسات رده‌بندی، IMCA و استانداردهای سازندگان تجهیزات ارائه می‌شود.
- خدمات این شرکت‌ها موارد ذیل را پوشش می‌دهد:
  - ✓ آزمایش و تأیید سالانه تثبیت موقعیت شناور؛
  - ✓ مدارک عمومی بازرسی دریایی؛
  - ✓ استاندارد مدارک عمومی بازرسی دریایی؛
  - ✓ حوادث تثبیت موقعیت و عیب دستگاه؛
  - ✓ تحقیقات؛
  - ✓ ارزیابی‌های طراحی سیستم فرورونده در زیر آب؛
  - ✓ مطالعه امکان‌سنجی و شایسته‌سنجی اجاره؛
  - ✓ تجزیه و تحلیل فاصله‌های زمانی و وقفه‌ها؛
  - ✓ ارزیابی، آموزش و تحقق سیستم مدیریت ایمنی؛
  - ✓ مطالعه و ارزیابی خطر، شامل ایمنی، HAZID, HAZOP and FMECA؛
  - ✓ تهیه دستورالعمل، کتابچه راهنما و آموزش عملیات تثبیت موقعیت شناور؛
  - ✓ مطالعات در خصوص ظرفیت و اندازه تراستر و قابلیت تثبیت موقعیت شناور.
- فرایند ارزیابی نوع خطا و تأثیرات آن و همچنین تحلیل بحرانی به منظور تعیین ایمنی، قابلیت اطمینان و عملکرد مناسب بسیاری از سیستم‌ها از قبیل:
  - ✓ تثبیت موقعیت شناور و سیستم‌های دریایی مربوط به آن؛
  - ✓ سیستم‌های بالاست سکوهای نیمه شناور؛
  - ✓ سیستم‌های فرورونده در زیرآب؛
  - ✓ سیستم‌های لوله‌گذاری (به روش J و روش S)؛
  - ✓ جرثقیل‌ها و A فریم‌های مورد استفاده در آب‌های عمیق؛
  - ✓ سیستم‌های بارگیری شاتل تانکرها؛
  - ✓ تجهیزات مربوط به حفاری.

مدیریت یکپارچه

نام فعالیت: مدیریت سلامت سازه – ارزیابی مهاربندها، رایزرها و تجهیزات فرایندی؛

نام فعالیت: مدیریت یکپارچه بر مبنای خطرها.

نظارت و مدیریت بر ساخت سازه در یاردها مدیریت پروژه

نظارت بر ساخت، خرید، کنترل کیفی و تضمین کیفی

- از خدمات مدیریت پروژه این گونه شرکت‌ها می‌توان در تمامی مراحل پروژه، از نقطه آغاز تا نقطه تحویل استفاده کرد. شرکت تحت عنوان نماینده مشتری در بخش‌های: توسعه، مدیریت مهندسی و طراحی، مناقصه، ارزیابی، مدیریت اجرایی، ناظر ساخت، راه‌اندازی تجهیزات، مدیریت سکوها، بهینه کردن سکوها و مدیریت سکو در مواقع غرق شدن و ترک سکو فعالیت می‌کند.
- داشتن روابط مستحکم تجاری این گونه شرکت‌ها با سازندگان مواد و تجهیزات کمکی است به مشتریان جهت کاهش ریسک در مواقع خرید.
- کارشناسان این گونه شرکت‌ها بهترین‌های صنعت فراساحل در بخش‌های نصب، ساخت و طراحی می‌باشند.

مدل تعالی سازمانی در بخش دریایی (قسمت دوم)

کالبد شکافی ساختار یک شرکت صنعتی

علی امیرشعبانی

دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی دریا، دانشگاه صنعتی شریف

ali_amir_shabani@yahoo.com

در شماره قبلی، مفهوم بهبود سازمان و چرخه آن تشریح و روند کلی این بهبود، برای افزایش ضریب اطمینان مدل تعالی سازمانی در آن بحث شد. در این شماره، می‌خواهیم مدل سازمانی یک شرکت بزرگ و موفق دریایی را مورد بحث قرار دهیم.

شرکت DSME وابسته به صنایع سنگین دوو، در سال ۱۹۷۳ در جزیره Geoje واقع در جنوب شرقی کره جنوبی در زمینه صنایع کشتی‌سازی و فراساحل شروع به کار کرده است و در حال حاضر در زمینه ساخت شناورهای مختلف تجاری، تفریحی، سکوهای فراساحل، تجهیزات حفاری، واحدهای شناور استخراج و تولید نفت، زیردریایی‌ها و ناوشکن‌ها با استخدام بیش از ۳۱ هزار نفر نیروی کار با تجربه 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.

بررسی ساختار این شرکت

شرکت DSME متشکل از هیئت مدیره‌ای است که اعضای آن را 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 نظر دارد. پس از آن بخش مدیریت وجود دارد که هر چند سال با توجه به نظر هیئت مدیره عوض می‌شود.

بخش‌های دیگر این شرکت که تحت نظر مستقیم مدیریت واحد می‌باشند به قرار زیر شرح داده می‌شوند:

۱- Corporate Unit

این واحد متشکل است از چند نفر که باید در واحدهای صنفی حضور یابند و در دو زمینه Investment Banking و Investment Services مشغول به فعالیت‌اند.

۲- Corporate Ethics Office

در این بخش امور مربوط به قوانین شرکتی و فردی برای جلوگیری از هرج‌ومرج اداری به مورد اجرا گذاشته می‌شود که به عبارتی بخش حفاظت یا حراست این شرکت محسوب می‌شود. مسلماً هر سازمانی به صورت بزرگ یا کوچک این بخش را داراست. این بخش باید متشکل از افرادی با تبحر خاص در زمینه حراستی باشند که بتوانند از اطلاعات شرکت حفاظت کرده و فرهنگ‌سازی‌های لازم را به کارمندان انجام دهند. این بخش متشکل از دو قسمت تیم مربوط به اجرای قوانین و تیم حفاظت اطلاعات می‌باشد.

۳- Corporate Financial Office

این بخش از دو قسمت تیم مالی و تیم حسابداری تشکیل شده است. همه جزئیات مالی وحسابداری شرکت از قبیل هزینه و درآمدهای مربوط به آن بخش به صورت مرکزی مدیریت می‌شود. مفهوم مدیریت مرکزی مالی و

حسـابداری به این علت اسـت که این شـرکت بزرگ با داشـتن قسمت‌های مختلف طراحی و سـاخت انواع شناورها و سـکوها، برای سرعت بخشیدن به انجام محاسـبات ممکن اسـت قسـمت‌های مالی و حسـابداری را در صورت لزوم در هر بخشـی یا قسـمت دیگر قرار دهد که CFO کار مدیریت مالی و حسابداری همه قسمت‌ها در این شرکت را به صورت مرکزی به عهده دارد.
بـه عنوان مثال کارخانه تولید یک شـناور تجاری مانند LNGC خود حجم وسـیعی از مدیریت مالی را می‌طلبد که بدون ایجاد قسمت مالی و حسابداری در آن کارخانه مدیریت مالی آن با توجه به حجم سنگین وظایف CFO برای سـایر بخش‌ها و قسمت‌ها، به سختی انجام می‌گیرد و احتمال ایجاد خطاهای مالی زیاد می‌شـود. در نتیجه هر بخش یا قسـمت باید یک زیرمجموعه مالی داشته باشـد. به عنوان مثال، کارخانه ساخت زیردریایی و کارخانه ساخت یک شـناور تجاری به دلیل حجم سنگین محاسـبات مالی در هر کدام، باید دارای زیرمجموعه‌های مالی و حسابداری مجزا باشند.

۴- Corporate Business Office

این بخش از تیم‌های با وظایف مختلفی تشکیل شده است و مجموعه وظایف زیر در آن قرار می‌گیرد. اعم کارهای مختلف این بخش به صورت زیر است:

۱-۴ Citizenship Center:
در این قسـمت، امور مختلف مربوط به مهاجرت پرسنل خارجی یا ناظری که از طرف مالک برای نظارت بر سـاخت شـناور گسیل می‌شود، انجام می‌گیرد؛ که در اموری از قبیل تهیه ویزا، اسـکان دائم و موقت، مدرسه فرزندان پرسنل خارجی یا ناظر فرستاده شده مالک و ... و همچنین کلوپ‌های تفریحی مشغول به فعالیت‌اند.

۲-۴ Contact:
این قسـمت نیز خود دارای زیرمجموعه‌های متفاوتی اسـت که به شرح ذیل می‌تواند باشد:

- Marketing Contact: در این قسـمت کـه دارای زیرمجموعه‌های Ship Business Division و Offshore Business Division می‌باشـد، وظایفی از قبیل ارائه اطلاعات به مشـتری درباره تولیدات و طریقه معاملات و به عنوان نماینده بازاریاب شـرکت محسـوب می‌شوند. توجه شود که هر زیرمجموعه این قسـمت ممکن است دارای چندین تیم باشد. به عنوان نمونه، می‌توان آن را به صورت جدول (۱) نشان داد.
- Subsidiary Company: شرکت‌ها یا شرکت‌های کمکی هستند که وابسـته به شـرکت DSME بوده و کارهایی از قبیل طراحی، سـاخت و ... را بـه نمایندگی از شـرکت DSME در نقاط دیگر جهـان را می‌توانند انجام دهند. برای مثال شرکت DMHI واقع در کشور رومانی در قاره اروپا، دارای ظرفیت ساخت ۱۲۰ هزار DWT و ظرفیت تعمیرات ۲۰۰هزار DWT بوده و همچنین انواع سازه‌هایOnshore و Offshoreرا داراست.
- Affiliates: شـرکای مهـم شـرکت DSME هسـتند کـه باعـث شـده‌اند این شـرکت بتوانـد در بازارهـای متفاوتـی در جهـان، در کار خود موفق باشـد. این شـرکاء مؤسسـات مالـی در حمایت مالی یا شـرکت‌های قطعه‌سـازی می‌باشـند که به تأمین قطعات مورد نیـاز می‌پردازند. برای مثال شرکتDoosan Engine به ساخت موتورهای دیزلی و تعمیر و نگهداری موتور برای شرکت DSME می‌پردازد.
- Branch Office: اداراتی می‌باشـند که در سـایر نقاط جهان به عنوان نمایندگی شـرکت در آنجا حضـور دارند. از مهم‌ترین نمایندگی‌های شـرکت DSME، London Office، Tokyo Office و ... می‌باشند.

۳-۴ Contract Management: در این قسمت تیم‌هایی حضور دارند که خدماتی متنوعی را به مؤسسات رده‌بندی و مالکان کشتی فراهم می‌کنند و مذاکرات تجاری و قانونی را از طرف شرکت DSME انجام می‌دهند.

۴-۴ After Sales Service: خدمـات پـس از فـروش، قبـل و بعـد از اتمـام گارانتـی توسـط تیـم ضمانـت شـرکت انجـام می‌شود. تیم ضمانت کانال ارتباط بین شرکت و مالک است.

۵- Integrated Design Operation

در این بخش، چشـم‌انداز شـرکت در آینده مشخص شـده و تمام برنامه‌های

جدول ۱: Marketing Contact در شرکت DSME

Ship Business Division	Ship Marketing 1	-Greece/Mid. East Team -Cruiseship Proj. Team
	Ship Marketing 2	Asia/America Team
	Ship Marketing 3	Europe Team
	Special Ship Management	Special Ship Marketing Team
Offshore Business Division	Offshore Marketing	-Offshore Marketing Team 1 -Offshore Marketing Team 2

کاری، تولید محصولات و تکنولوژی استفاده‌شـونده آن در سال‌های بعد تعیین می‌شود.

۶- Corporate Office

این بخش، قسـمت اداری شـرکت DSME بوده و تیم مدیریتی شـرکت و پذیرش منابع انسانی و همچنین تیم‌های تدارکات و خرید تجهیزات و احتمالاً روابط بین‌الملل، در این بخش قرار می‌گیرند. همه بخش‌ها به طور مسـتقیم یا غیرمستقیم باید با این بخش در ارتباط باشند.

۷- General Management of Shipyard

این بخش مهم و به عنوان آخرین فرایند نیل به اهداف شرکت، از قسمت‌های مختلفی چون
Corporate Technical Office,
Corporate Production Office,
HSE Operation Team,
Quality Management Team,
R&D Institute,
Industrial application
تشکیل شده است.

هر شـرکت پـس از بازاریابـی در زمینه سـاخت سـازه‌های دریایی همچون Offshore و کشـتی‌ها بیشـترین تمرکز خود را باید در قسـمت طراحی و سـاخت محصولات خود بگـذارد تا بتواند آینده خود را تضمین کند. شـرکت DSME نیز به این دید کلی توجه داشـته و چارت سازمانی خود را بر اساس آن طرح‌ریزی کرده است.

حال می‌توان هر قسمت و زیرمجموعه‌های آن را در این بخش توضیح داد.

۷-۱ Corporate Technical Office: در این قسمت تیم‌های طراحی در همه زمینه‌های کاری شرکت قرار دارند و دارای زیرمجموعه‌های مختلفی می‌باشد.

- Ship & Ocean R&D Institute: ایـن زیرمجموعـه بـه عنـوان مؤسسـه‌ای بـرای تحقیقـات و توسـعه عمـل کـرده و در زمینه‌هـای مختلفـی چون تحقیقات و توسـعه در تکنولوژی کشتی‌سـازی و مهندسـی دریایی، توسعه و تحلیل‌های پیشـرفته اجزای یک سازه، تحقیقات میدانی نویزها و ارتعاشـات شـناورها، مهندسی دریایی و تأسیسات، تحقیق در فناوری سیسـتم‌های Outfitting، توسـعه و پیشرفت اطلاعات و فناوری نرم‌افزاری و همچنین تحلیل و انجام محاسـبات در زمینه عملکرد شـناورها، مطالعات گسترده انجام می‌دهند.

- Integrated Design Operation Team: بـه طراحـی یـک محصول هنگامی طراحی کامل یا Integrated Design اطلاق می‌شـود که همه جزئیات و بررسـی‌های لازم از قبیل شـرایط آب و هوایی که در آن کار می‌کند، نوع بهره‌برداری، نوع و مقدار بارگذاری روی آن، نوع سیستم‌های اسـتفاده شده در آن انجام شده، که در نتیجه آن، محصولی با بهترین کیفیت، کاراً و بدون داشتن اثر مضر زیست‌محیطی عرضه شود. این نتیجه به سه مورد زیر در Integrated Design Team وابستگی شدید دارد:

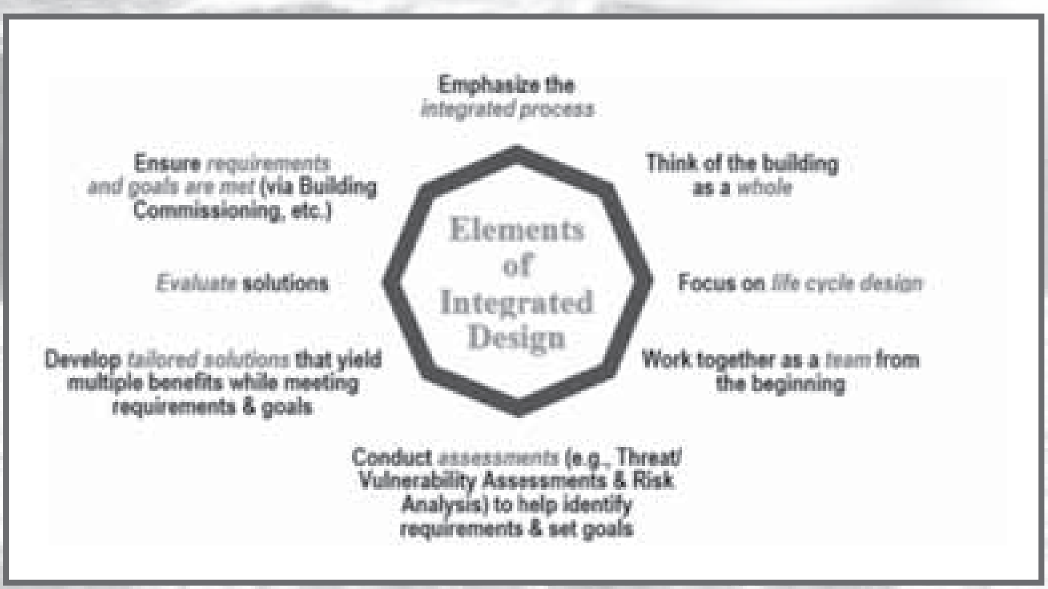
۱- ارتباط پیوسته و راحت اعضای تیم؛
۲- توجه زیاد به جزئیات در طراحی و کارهای تیمی؛
۳- همکاری فعال بین همه اعضای تیم در همه فازهای پروژه.

تبعیت از فرآیند نشان داده شده در شکل (۱) بهترین نتیجه را برای یک پروژه در بر دارد.

شـرکت DSME نیـز محصولات متنوع خود را به صـورت اقتصادی و کاراً تولید می‌کند و این در حالی صورت می‌گیرد که مهندسـان طراح آن توسـط شـبکه داخلی سیسـتم طراحی کامپیوتری به هم مرتبط بوده و به وسـیله آن نیازهـای مشـتریان و کارگـران را به هم انعـکاس می‌دهند. بـه موجب این فاکتورهای اساسی، طراحی‌های این شرکت طبق نیاز مشتری به صورت سریع انعطاف‌پذیری تغییرات لازم را بدست می‌آورد.

تـا به اینجا، مفهوم بهبود سـازمانی و بخش‌هایی از مدل سـازمانی شـرکت DSME بررسی شد و در شماره بعدی به ادامه بررسی این مدل با بخش‌هایی همچون HSE (بهداشت، ایمنی و محیطزیست)، مدیریت کیفیت این شرکت و دیگـر بخش‌های آن خواهیم پرداخت. در ادامـه آن نیز به نتیجه نهایی این مطالعه با موضوع روند بهبود مدل سازمانی در بخش دریایی خواهیم پرداخت.

شکل ۱: اجزای یک طراحی جامع



بیایید دوباره از اول، درست شروع کنیم

لنجی از جنس فایبرگلاس

مظاهر صباغی رستمی
بازرس رده‌بندی آسیا و کارشناس کشتی‌سازی
m.rostami@asiaclass.org

سال‌ها پیش نیاکان ما توکل می‌کردند و دل به دریا می‌زدند. پنجه در پنجه امواج، سینه دریا را می‌شکافتند و روزی خود را از دریا می‌ستاندند و امیدشان این بود که فرزندانشان روزی بر این امواج خروشان طغیان می‌کنند و آن را مهار و رام خود می‌سازند.

آری امروز سال‌هاست که از آن روزگاران می‌گذرد. اما همچنان آرزوی نیاکانمان را داریم. همچنان لنج می‌سازیم و طلب روزی از دریا می‌کنیم.

آری درست خواندید. در قرن بیست و یکم هستیم و همچنان لنج می‌سازیم.

شاید بگویید: "مگر چه اشکالی دارد؟"

خودمان را با علم روز تلفیق می‌کنیم. استانداردسازی می‌کنیم. نقاط ضعفمان را شناسایی می‌کنیم و لنج امروزی می‌سازیم. لنجی متفاوت، لنجی خاص از جنسی دیگر، که نگران نشت آب از درزهای تخته‌هایش نباشیم. لنجی امروزی می‌سازیم.

کار را به چه کسانی واگذار کرده‌ایم؟

تا دیروز لااقل خیالمان راحت بود که میخ و تخته، دست دریادیده‌هایی است که سال‌ها دست به گریبان دریاهای خروشان بوده‌اند و هر ضربه چکشی که می‌زدند می‌دانستند که باید محکم‌تر بزنند و محکم‌تر بسازند تا مغلوب قهر دریا نشوند. اما امروز چه؟ کار را به چه کسانی واگذار کرده‌ایم؟ نقاشانی که تنها عکس خروشان دریا را در تابلوهایی کوچک دیده‌اند و حال قلم‌مویی در دست گرفته‌اند و رزین به الیاف می‌زنند.

آری واقعیت کمی ترسناک است. تا دیروز که سوار بر ساخته دست نجاران ماهر می‌شدیم دلمان می‌لرزید، حال که باید سوار بر تابلوی نقاشی قلم‌مو بدستان حاضر شویم چه باید بکنیم؟

شاید این سؤال در ذهن تداعی شود" پس آن حرف‌ها که گفتیم چه می‌شود؟ استاندارد کجاست؟ مگر کسی نظارت ندارد؟"چرا، همه هستند ولی دیوار کج را نظارت کردن دشوار است. قبل از آنکه زیرساخت‌های این صنعت ساخته شود، قبل از آنکه فرهنگ این هنر رونمایی شود، لنج‌ها ساخته شدند و همچنان ساخته می‌شوند. تا به کی باید ناظر این همهمه باشیم.

شاید درست همان است که می‌بینیم. شاید این چشمان ماست که باید اصلاح شود. چرا باید صنعتی که بدون دانش فنی و نیروی تخصصی این چنین میدرخشد اصلاح شود؟! چرا باید برای صنعتی که می‌تواند خود را با محیط غیرایزوله و بدون امکانات سازگار کند اشکال تراشید؟! چرا باید جلوی روش تولیدی را گرفت که حتی به نقاشان خود هم رحم نمی‌کند؟! مگر چه اشکالی دارد به جای آنکه در دمای ۲۰ درجه نقاشی کنیم در زیر آفتاب ۴۰ درجه قلم بزنیم؟! شاید آنچه که می‌سازیم قدر عرق‌های ما را بداند. شاید سختی کار سخت‌ترش کند.

به این امید که فرزندانمان روزی این دیوار کج را خراب کنند و خانه‌ای نو بر دیواری نو بسازند. شاید آن روز نزدیک باشد. شاید آن روز همین فرداست. همین امروز است.

بیائید دوباره از اول، درست شروع کنیم.

شماره ۷/ زمستان ۱۳۸۹

عملیات مروارید، مهم‌ترین جنگ دریایی در پهنه خلیج‌فارس

سیادت دریایی ایران

مقدمه

عملیات دریایی غرورآفرین مروارید در هفتم آذر سال ۱۳۵۹ توسط دریادلان جان بر کف نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در شمال خلیج‌فارس و علیه نیروی دریایی دشمن انجام گرفت و در این عملیات ضربات سنگین و جبران‌ناپذیری بر پیکر دشمن وارد شد. این عملیات را می‌توان مهم‌ترین جنگ دریایی در پهنه خلیج‌فارس به شمار آورد.

براساس طرحی از پیش تهیه شده منطقه شمال خلیج‌فارس به طور روزانه و مستمر در دو نوبت صبح و بعدازظهر توسط بالگردهای نداجا مورد گشت و بررسی قرار می‌گرفت. ناوچه‌های موشک‌انداز نداجا نیز مأموریت داشتند تا با حضور در این منطقه علاوه بر مراقبت از سکوی نفتی ایران در صورت حضور یگان‌های دریایی دشمن نسبت به انهدام آنها اقدام کنند. در دو ماه نخست جنگ حملات دشمن با پیروزی ناوچه‌های موشک‌انداز نداجا و انهدام یا فرار واحدهای دشمن خاتمه یافت. در نتیجه این نبردها یگان‌های دریایی دشمن از رویارویی با ناوچه موشک‌انداز جمهوری اسلامی ایران پرهیز کرده و به مخفی‌گاه‌های خود خزیده بودند. در آبان‌ماه سال ۱۳۵۹ با اجرای دو عملیات اشکان و شهیدصفری علیه سکوهای البکر و الامیه که پایانه‌های بزرگ نفتی دشمن برای صدور نفت آن کشور بود تأسیسات سکوهای مذکور منهدم شدند. به این ترتیب دشمن از امکان صدور نفت از طریق این سکوها محروم و از نظر اقتصادی در تنگنا قرار گرفت.

منطقه عملیات

عملیـات مروارید به مـدت ۱۰ روز (از تاریخ ۱۳۵۹/۹/۱) در منطقه‌ای به طول تقریبـی ۴۰۰ کیلومتـر و به عرض ۵۰ کیلومتر (به مسـاحت ۲۰ هزار کیلومتر مربع) از شـمالی‌ترین نقطه خلیج‌فارس تا محدوده عملیاتی نیروی رزمی ۴۲۱ در منطقه دوم دریایی بوشهر را در بر می‌گرفت.

وضعیت دشمن

در مدت سه هفته پس از انجام عملیات موفقیت‌آمیز شهید صفری که بر روی پایانه‌های نفتی البکر و الامیه انجام گرفت دشمن تلاش مضاعفی را در جهت به کارگیری و بهره‌برداری مجدد از سـکوهای یاد شـده به عمل آورده بود و تعدادی از نظامیان عراق جهت حفاظت از سـکوها و اقدامات شنودی بر روی آنها مسـتقر شـده بودند؛ به طوری که تحرکات نیروهای دریایی عراق رو به افزایش نهاده بود اما به دلیل وارد شـدن خسارت سنگین به تأسیسات سکوها نیروهای عراقی نیاز به پشتیبانی بیشتری داشتند که به دلیل ناامنی منطقه این کار با دشواری انجام می‌شد و روحیه دشمن نیز بسیار متزلزل شده بود.

وضعیت خودی

بارزترین مشخصه نیروهای خودی روحیه ایثارگری و شهادت‌طلبی بود که به واسطه انجام موفقیت‌آمیز دو عملیات گسترده توسط نیروهای خود تقویت هم شده بود. نیروی رزمی ۴۲۱ مستقر در بوشهر هماهنگی لازم جهت انجام یک عملیات برون‌منطقه‌ای مشـترک با نهاجا را به عمل آورده بود و تمرینات لازم هم که در این رابطه پیش‌بینی شده بود توسط F4E به اجرا درآمد و در عمل موجب موفقیت در به کارگیـری کنترل و هدایت ۱۳ فروند هواپیمای جنگنده واحدهای شناور نداجا و در نتیجه اجرای یک عملیات منسجم شد.

بـه کارگیری هم‌زمان نیروهـای تکاور واحدهای شـناور و یگان‌های پروازی نهاجا و نداجا به صورت گسـترده ناشـی از آمادگی قابل توجه نیروها و مناسب بودن طرح‌ریزی‌ها در زمان اجرای عملیات بود.

اهداف عملیات

نابـودی بخش قابل توجهی از نیروی دریایی عراق، محبوس کردن باقی‌مانده نیروی دریایی دشمن در بندر ام‌القصر، اعمال سیادت دریایی جمهوری اسلامی ایـران در تمام خلیج‌فارس، جلوگیری از صدور نفت عراق به منظور اختلال در نظام اقتصادی دشـمن قطع ارتباط دریایی دشمن و انسداد خطوط مواصلاتی بین‌المللی آن کشـور، محروم بودن کشـور عراق در بهره‌برداری از سکوهای مذکور به عنوان یک نقطه آفندی علیه واحدهای سـطحی و هوایی جمهوری اسـلامی ایران و ایجاد پسـت دیده‌بانی در سـکوی البکر برای نیروی خودی جهت اعمال کنترل بر ترددهای احتمالی و آتی دشمن.

علل انتخاب منطقه عملیات

وارد کردن ضربه اساسی و قطع کامل خطوط مواصلاتی دریایی و به ویژه قطع صدور نفت کشور عراق و نظر به تمرکز قوای نیروی دریایی دشمن در منطقه شـمال غرب خلیج‌فارس که در برگیرنده حساس‌ترین و حیاتی‌ترین تأسیسات کشـور عراق در دریا یعنی پایانه‌های نفتی البکر و الامیه می‌شـد علت اصلی انتخاب این منطقه جهت انجام عملیات مروارید بود.

آغاز عملیات

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به منظور خارج ساختن یگان‌های دشـمن از پناهگاه و انهدام آنها عملیات مرواریـد را طراحی کرد. در این طرح عملیاتـی، برنامه‌ریزی شـده بود که یک تیم عملیات ویژه توسـط بالگردهای نداجا بر روی سـکوی البکر پیاده شـده و آن را تسـخیر کنند. پیش‌بینی شده بود که حمله دلاورمردان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسـلامی ایران به این سکوها برای بار سوم پس از عملیات اشکان و شهید صفری و آن هم در کمتر از یـک ماه برای حکام رژیم بعثی قابـل تحمل نخواهد بود. لذا برای مقابله با آن دسـت به اقدامات عجولانه خواهند زد و یگان‌های دریایی و هوایی خود را به صحنه خواهند فرستاد.

تیم عملیات ویژه شـامل فرمانده تیم، افسـر اطلاعات، افسر مخابرات و چهار نفر تکاوران زبده دریایی در شـامگاه مورخه ۶ آذرماه ۱۳۵۹ توسـط بالگرد بر روی سکوی البکر پیاده شده و بلافاصله با نیروهای مستقر بر روی سکو درگیر شـدند. یک نفر از نیروهای دشمن مسـتقر بر روی سکو به همراه ۹ نفر دیگر از آنان به اسـارت نفرات تیم عملیات ویژه درآمدند. بقیه نفرات دشمن با جنگ و گریز به قسـمت شمالی سکو گریخته و از آنجا توسط یک فروند شناور فرار کرده و به سکوی الامیه رفتند.

نبرد قهرمانانه ناوچه پیکان

پس از تسخیر سکو توسط تیم عملیات ویژه دو فروند ناوچه موشک‌انداز دشمن که در حال خروج از خورعبدا... بودند بر صفحه رادار ظاهر شدند. ناوچه پیکان از سـکو جدا و برای انهدام آنها به طرف شـناورهای دشمن حرکت کرد. اولین ناوچه دشـمن را با شلیک یک فروند موشک سـطح به سطح منهدم و سپس به سـوی ناوچه دوم تغییر جهت داد. ناوچه عراقی که شـاهد انهدام ناوچه اول بود بلافاصله بازگشـته و با سـرعت زیاد از منطقه خارج و به داخل خورعبدا... گریخـت. ناوچـه قهرمان پیکان به طـور مکرر با یگان‌های دشـمن درگیر و تعدادی یگان شـناور و هواپیمای جنگنده نیروهـای خصم را منهدم کرد زیرا همان‌گونه که قبلاً پیش‌بینی شـده بود دشـمن یگان‌هـای خود را یکی پس از دیگـری برای مقابله بـا ناوچه پیکان بیرون می‌فرسـتاد. اما هماهنگی بین نیروهای دریایی و هوایی ارتش جمهوری اسـلامی ایران موجب شد که تعداد زیادی از هواپیماهای جنگنده و یگان‌های شناور دشمن در این عملیات منهدم کردنـد. نیروی هوایـی در عملیات مروارید همدوش نیـروی دریایی حضوری چشـمگیر و مؤثر داشـت و چندین شـناور دشـمن را به قعر آب‌های نیلگون خلیج‌فارس فرستاد.

ناوچه پیکان علاوه بر درگیری مستقیم نیروهای دشمن با هدایت هواپیماهای

عملیـات دریایی غرورآفریـن مروارید در هفتم آذر سـال ۱۳۵۹ توسـط دریادلان جـان بـر کـف نیـروی دریایـی ارتـش جمهـوری اسـلامی ایـران در شـمال خلیج‌فارس و علیه نیروی دریایی دشمن انجام گرفت.

تیزپــرواز نیــروی هوایی ارتــش جمهوری اســلامی ایــران بر روی واحدهای دشــمن موجب انهدام تعداد دیگری از آنها شــد. در ظهــر روز هفتم آذر، خاتمه عملیات توســط فرماندهی عملیات اعلام شد.

هدف قرار گرفتن پیکان

پیامد گشت هوایی انجام شده بر فراز منطقه نبرد، آن منطقه خالی از یگان‌های دشــمن اعلام و ناوچه قهرمان پیکان عازم بازگشت به پایگاه خود شد. پس از طی چند میل یک فروند ناوچه موشــک‌انداز دشمن که در زیر سکوی الامیه مخفی شــده بود از مخفیگاه خود خارج و سه فروند موشک پیاپی به طرف ناوچه پیکان شــلیک می‌کند. به دلیل مانور سریع ناوچه پیکان موشک اول به آن اصابت نکرد و در نزدیکی ناوچه در آب منفجر شد؛ ولی بلافاصله موشــک دوم به پاشنه ناوچه اصابــت و نیروی محرکــه آن را از بین برد. متعاقباً موشک ســوم نیز به ناوچه اصابت و موجب غرق شدن ناوچه و شهید شدن تعداد زیادی از کارکنان ایثارگر و حماسه‌آفرین آن شــد. پس از مدت کوتاهی ناوچه دشمن که ناوچه پیکان را هدف قرار داده بود نیز توسط یک فروند هواپیمای نهاجا هدف قرار گرفت و منهدم شدند. فرماندهی ناوچه پیکان را در این عملیات شــهید محمد ابراهیم همتی بر عهده داشت که همراه با پیکان در دل آب‌های گرم خلیج‌فارس آرام گرفت.

نتایج عملیات

نتیجــه این عملیات انهدام بخش اعظم توان دریایی رژیم بعثی و از بین رفتن تعداد زیادی از هواپیماهای دشــمن بود و موجب شد سیادت دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج‌فارس به طور کامل کسب و تا پایان جنگ استمرار یابد. دشــمن بعثی که متوجه شــد دیگر امکان مقابله با دلاورمردان نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران را از طریق یگان‌های سطحی خود ندارد تغییر تاکتیک داده و برای تهدید خطوط مواصلات دریایی جمهوری اسلامی ایران به استفاده از یگان‌های هوایی و موشــک‌های هوا به سطح و ساحل به دریا روی آورد که ایثارگران نداجا در طول مدت دفاع مقدس دشــمن را در اســتفاده از این روش نیز ناکام گذاردند.

نیروی دریایی ارتش جمهوری اســلامی ایران به منظور خارج ســاختن یگان‌های دشــمن از پناهگاه و انهدام آنها عملیات مروارید را طراحی کرد.

ضربات و تلفات وارده به دشمن

در طــول عملیات غرورآفرین مروارید تعداد زیادی از نیروهای دریایی و هوایی کشــور عراق به کلی منهدم شــدند. خســارات و تلفات وارده به دشمن عبارت بودند از: ناوچه موشک‌انداز اوزا پنج فروند، مین‌جمع‌کن یک فروند، نیروبر یک فروند، ناوچه تندرو سه فروند، یگان صدمه‌دیده سه فروند و شناورهای متفرقه دو فروند می‌باشد.

تعدادی از نفرات و کارکنان دشمن مستقر در سکوها و شناورهای منهدم شده نیز به اســارت نیروهای خودی در آمد که به ســرعت از منطقه عملیات تخلیه شدند.

روایتــی از عملیــات مرواریــد از زبــان امیــر دریــادار دوم ناصر سرنوشت

ما بــه طور داوطلبانه یک تیــم ویژه هفت نفره که اکثراً هــم‌دوره و هم‌درجه بودیم تشکیل دادیم. با استفاده از گشت‌هایی که با هلیکوپتر انجام دادیم، تمام

اطلاعات مورد نظر را جمع‌آوری کردیم. طرح عملیاتی را نوشتیم و به تصویب رساندیم. در این عملیات شهید ناوسروان محمود کوشا نیز حضور داشت. ما بر روی سکوهای البکر و الامیه رفتیم تا آنها را منهدم کنیم.
خوشبختانه این کار را انجام دادیم و از هفت نفری که رفتیم دو نفر دیگر با ما برنگشتند و شهید شدند. در این عملیات غرورآفرین ما از تیزپروازان و دلیرمردان نیروی هوایی نیز کمک گرفتیم. نفوذ ما در این عملیات، در ساعت ۱۴ روز پنجم آذر بود. ما نقطه کور نفوذ را پیدا کرده بودیم و مسیری که هلیکوپترهای عراقی می‌آمدند و گشت می‌زدند را شناسایی کردیم با هلیکوپتری که یکی از خلبانان آن ناوسروان حشمت معتمدی و یکی دیگر امیرحسین آشتیانی بود با همه تجهیزات به سکوها رفتیم.
پس از ورود به سکو توانستیم با پرتاب یک گلوله آر.پی.جی توسط تکاوری به نام رحمن الفتی که همراه ما بود، مقر فرماندهی را که آنتن‌های مخابراتی را هم شامل می‌شد، مورد اصابت قرار دهیم و ارتباط سکو را قطع کنیم. بعد از ورود به اتاق فرماندهی تمام فرکانس‌های مخابراتی را از روی دستگاه‌ها یادداشت کردم و در نهایت بعد از در اختیار گرفتن کنترل سکو، آمادگی جهت پهلو گرفتن ناوچه پیکان که به عنوان پشتیبان ما بود، به مرکز فرماندهی اعلام کردیم.
ناوچه پیکان در مسیر حرکت به سمت سکو با یک ناوچه عراقی درگیر می‌شود. بعد از انهدام ناوچه عراقی به ناوچه پیکان جهت پهلو گرفتن در قسمت جنوبی سکوی البکر موقعیت داده شد. در این زمان من که یک پرچم ایران به همراه داشتم از دکل مخابراتی بالا رفتم و پرچم ایران را در بالای سکو به اهتزاز در آوردم. در این زمان سکوی الامیه را که در فاصله حدود سه کیلومتری سکوی البکر قرار داشت دیدم و متوجه شدم که در کنار آن یک ناوچه دشمن پهلو گرفته است. هم زمان هواپیمای نیروی هوایی به سکو نزدیک شده بود. به سرعت از سکو پایین آمدم و با ناوچه پیکان و با افسر نیروی هوایی که رابط عملیات در داخل ناوچه پیکان بود تماس گرفتم و مخفی شدن ناوچه دشمن در سکوی بالایی را اطلاع دادم که پس از آن با درگیری که انجام شد این ناوچه منهدم شد.
روز بعد ناوچه دیگری آمد تا پشت این ناوچه منهدم شده پهلو بگیرد. این ناوچه‌ای بود که روز بعد ما را مورد اصابت قرار داد. در صبح روز دوم با روشن شدن هوا، ناوسروان محمود کوشا در برج دیدبانی سکو بود که فریاد زد دود، موشک! به سمت خور عبدا... که نگاه کردیم موشک را دیدیم. این چهارمین موشک STYX بود که آن روز به سمت ما شلیک شده بود. بعد از آنکه من برای پناه گرفتن به بخش پایین سکو پریدم، اصابت موشک به زیر برج دیده‌بانی را دیدم! به سمت دیده‌بان دویدم خوشبختانه سلامت بود. این شخص داوطلبانه وارد تیم ویژه ما شده بود در لحظات آخر عملیات ما بعد از آنکه ناوچه پیکان مورد اصابت قرار گرفت، در اثر ورود یک ترکش به جمجمه سر دچار خونریزی مغزی شده بود. در آن لحظه روی دستان من بدون حرکت و شناور بود، با تلاش زیاد با اولین هلیکوپتر به بوشهر منتقل شد، اما متأسفانه در مسیر به شهادت رسید.
پس از اصابت موشک به سکو درگیری‌ها آغاز شد. در بالای سکو هواپیماهای خودی و عراقی بودند. حوالی ظهر به ما اطلاع دادند که مرحله آخر عملیات را که شامل تخریب، انهدام و تخلیه است اجرا کنید. بعد از جمع‌آوری مدارکی که به لحاظ اطلاعاتی دارای اهمیت بود از سکو وارد ناوچه پیکان شدیم. علت این فرمان اطلاع یافتن از تصمیم عراق به باز پس‌گیری این سکو و ارسال دو ناو نیروبر عراقی به همراه دو اژدرافکن به سمت ما بود. دو ناو نیروبر توسط هواپیماهای ما در مسیر آمدن به تأسیسات منهدم شدند. بعد از فاصله گرفتن از دو سکوی منهدم شده در فاصله حدود هشت میلی دو موشک به سمت ناوچه پیکان شلیک شد. مانور به موقع ناوسروان حفیظی باعث شد اولین موشک STYX در فاصله سه متری وارد آب شد. دومین موشک مسیر خود را با ناوچه اصلاح کرد و در کنار پاشنه در آب منفجر شد و تقریباً می‌توان گفت یک سوم ناوچه از بین رفت. ما سعی کردیم با استفاده از تیربار ام. ژ.۳ موشک‌های بعدی را هدف قرار بدهیم و در لحظه آخر به آب بپریم. در این حین دو موشک بعدی شلیک شد که با انفجار موشک سوم و چهارم من در حال پریدن به داخل آب بودم که یک تکه از روکش توپ سینه به سمت راست صورت من پرت شد و من بی‌هوش به داخل آب پرت شدم.
در اثر خنکی آب به هوش آمدم و احساس کردم کور شده‌ام. عمق آب در آن منطقه در حدود ۱۲ متر بود. به دلیل تجهیزات سنگینی که داشتم به زیر آب رفته بودم، با استفاده از آموزش‌های غواصی که در دوره زیردریایی دیده بودم پاهای خودم را باز کردم تا بدنم جهت بگیرد و با تمام تلاش خودم را به بالا رساندم. متوجه شدم چشم سمت چپ من بینایی خودش را حفظ کرده و از نوری که دیدم متوجه شدم زیر ناوچه هستم. به روی آب رسیدم و برخی از افرادی که توانسته بودند خود را نجات دهند، پیدا کردم. چون من جلیقه نجات نداشتم با استفاده از چاقویی که از سعید کیوان‌شکوهی گرفتم بندهای پوتین‌ام را که خیلی سنگین شده بود بریدم.
وقتی شنا می‌کردم متوجه شدم مجرای هر دو گوش من باز شده و از آنها آب به درون معده‌ام وارد می‌شود. با جهت‌یابی که انجام دادم سعی کردم به سمت چراغ دریایی و در نهایت به سمت سکوی نوروز حرکت کنم و بقیه نیروها را فرماندهی کردم. با ذکر یا علی (ع) و مدد از وی و سالار شهیدان حسین بن‌علی (ع) باقی‌مانده نفرات را که بیش از ۱۳ نفر بودند، تشویق به شنا و حرکت به طرف اولین بویه کردم.
در نزدیکی چراغ دریایی هلیکوپترها آمدند. در حین بالا فرستادن مجروحان و نفرات، میگ عراقی وارد صحنه شد، از شدت حملات هوایی هر دو نفری که به یک هلیکوپتر اعزام می‌شوند، هلیکوپترها به دلیل تهدید راکت و موشک‌های میگ‌های عراقی مجبور به ترک منطقه می‌شدند. آخرین هلیکوپتر به دلیل تشدید حملات و غروب آفتاب منطقه را ترک کرد و همه نیروها به جز من و یک اسیر عراقی که یک افسر دریایی تحصیل‌کرده انگلیس بود ماندیم. در خلال شب تصمیم گرفتم همراه اسیر عراقی شناکنان به پشت ادامه مسیر بدهم، به دلیل وجود خطر حمله کوسه و سرمای شدید برای بیدار نگه داشتن خودم مجبور بودم به طور مداوم شنا کنم. در مسیر با اسیر عراقی هم صحبت می‌کردم و در نهایت در غروب روز بعد به لطف خدا توسط هلیکوپتر گشتی نجات پیدا کردیم.
هیچگاه نواخت تیر شهید ناوسروان حسین حفیظی را فراموش نمی‌کنم. نواخت تیر این افسر سه گلوله بود. یک گلوله بالای هدف، یک گلوله تصحیح هدف و یک گلوله روی هدف. دشمن همیشه می‌دانست، زمانی که سه گلوله در حال آمدن است، باید شناور خود را ترک کند. در جایی این واحد موشک‌انداز، واحد دشمن را در کانال خورموسی ردگیری و تعقیب می‌کرد، بعد از آنکه نفرات دشمن به آب می‌پریدند، واحد را منهدم می‌کرد و جالب اینکه بعد از انهدام واحد، نفرات دشمن را جمع و از غرق شدن آنها جلوگیری می‌کرد. این شجاعت و ایثارگری در وجود تمام اعضای این ناوچه به حدی رسیده بود که زبانزد عام و خاص شده بود. وقتی که این ناوچه در عملیاتش موفق ظاهر شد، دو ماه بیشتر از جنگ نگذشته بود. پس از غرق ناوچه پیکان، بقیه ناوچه‌ها بلااستثناء تبدیل شدند به P22 و رقم آخر خود را رنگ‌آمیزی کردند. در عکس‌های زمان جنگ اگر دقت شود این مسئله مشخص است. دشمن هر جا وارد می‌شد، یک ناوچه موشک‌انداز پیکان را در آنجا آماده می‌دید، و پیکان بود که جاوید شد.

گردآوری و تنظیم: وبلاگ هوانورد

منابع:

jomhourieslami.com
maarefjang.ir

قانون مورفی در مهندسی ایمنی

هر اشتباهی ممکن است...

علی‌رغم تمام سعی و تلاشی که انسان‌ها برای جلوگیری از وقایع ناخواسته ناشی از خطاها و عدم آگاهی‌ها انجام می‌دهند، وقوع حوادث اجتناب‌ناپذیر است.

قانون مورفی بر این باور است که "هر اشتباهی، ممکن است به وجود آید" این قانون به یک مهندس نیروی هوایی آمریکا به نام سروان اد مورفی (Ed Murphy) و همکارش منسوب شده است که در سال ۱۹۴۹ آزمایش‌های سوانح هوایی را بررسی می‌کردند. آنها به دنبال یافتن عقربه‌ای فرسوده که به اشتباه چندین سیم را به هم مرتبط می‌کرد، بودند که در این جریان، سروان مورفی اعلام داشت «اگر هیچ راهی برای اشتباه و خطای یک تکنسین نباشد، با این همه امکان ایجاد خطا وجود دارد».

سروان مورفی و همکارش موفق به ارائه گزارش بسیار جالبی در خصوص ایمنی شدند. در خلال چندین سال که آنها در تلاشی مشترک تحقیقاتی را بر روی سوانح هوایی انجام می‌دادند، به نتایجی رسیدند که آن را "قانون مورفی" نامیدند.

تغییرات و پیامدهای آن توسط افرادی که این قانون را در محیط‌های متفاوت دیگری تجربه کرده بودند به این قانون اضافه شد. در این ارتباط چند اصل قابل اجرا را برای مهندسی ایمنی ذکر می‌کنیم.

در اجرای برنامه‌های پیشگیری "قانون مورفی" اهدافی وجود دارد که معمولاً در مهندسی ایمنی دنبال می‌شود. هدف تمام مهندسانی که در تولید محصولات، تجهیزات، فرایندها و محیط کار دخالت دارند کاهش خطرات است. با برنامه‌ریزی، طراحی و تحلیل فرآیندها می‌توان عواملی که باعث وقوع حوادث می‌شوند را کاهش داد یا از میان برداشت.

- اتومبیل سواری و کامیونی که در یک جاده کفی عریض به سمت همدیگر در حال نزدیک شدن هستند، در یک پل کم‌عرض به همدیگر می‌رسند.
- اکثر پروژه‌ها به دست سومی (ناظر) نیاز دارند.
- بازنگری، دانشی دقیق است.
- تنها خداست که می‌تواند انتخابی تصادفی داشته باشد.
- وقتی همه تلاش‌ها همراه با خطاست، دستورالعمل‌ها را بخوانید.
- هر سیستمی که به قابلیت اعتماد به نفس انسان وابسته است، غیرقابل اعتماد است.
- اگر سیستمی در یک آزمایش کامل و دقیق عمل کرد، تمام سیستم‌های بعدی نقص فنی دارند.
- در تمام محاسبات ممکن است هر اشتباهی رفته‌رفته شکل بگیرد و همه اشتباهات در مسیر بیشترین خسارات پیش می‌روند.
- یک مدار ناایمن سایر قسمت‌ها را از کار می‌اندازد.
- نقص فنی هرگز معلوم نمی‌شود مگر آنکه بازرسی نهایی آن محصول صورت پذیرد.

منبع: کتاب ایمنی و بهداشت برای مهندسین

چالش‌های مدیریتی را بیشتر بشناسیم

مدیریت مقتدرانه

مدیریت نیازمند نمایش اقتدار است. اگر سعی کنید از شیوه رهبری فرد دیگری تقلید کنید، شکست خواهید خورد. کارکنان از فردی که خود در رفتارهای مدیریتی که از خود نشان می‌دهد تأثیر زیادی نمی‌گذارد، اطاعت نمی‌کنند. آدم‌ها میل ندارند احساس کنند که مدیرشان می‌خواهد فریبشان دهد و تقلید کردن از فردی دیگر یک فریب بزرگ به نظر می‌رسد.

کارکنان و مدیران هر دو اقتدار را نتیجه امانت، صداقت و درستی می‌دانند. این صفتی است که مدیران عالی را از دیگران متمایز می‌کند. ولی بسیاری از رهبران به اشتباه فکر می‌کنند که اقتدار صفتی غیراکتسابی است. به این معنا که افراد با این صفت به دنیا می‌آیند و نمی‌توان آن را در فردی که فاقد آن است پرورش داد. در واقع اقتدار صفتی است که دیگران باید به شما نسبت دهند. هیچ مدیری نمی‌تواند در آینه نگاه کند و بگوید «من مقتدر هستم!». اقتدار با چیزی که دیگران در شما می‌بینند تعریف می‌شود. چیزی که تا حد زیادی هم به وسیله خود شما قابل کنترل است.

در واقع مدیرانی که برای مقتدر بودن تمرین نمی‌کنند، زمانی که به نقش‌های بالاتر ارتقاء می‌یابند، با مشکل برخورد می‌کنند. اقتدار منعکس‌کننده برخی زمینه‌های درونی یک مدیر است، بنابراین نمی‌تواند نقش بازی کردن صرف باشد. ولی مدیران عالی در عین حال می‌دانند که کدام زمینه‌های فردی‌شان را در چه زمانی باید به چه کسانی نشان دهند. آنها همانند مارمولک‌هایی هستند که خودشان را بر اساس موقعیت و افرادی که در کنار آنها قرار می‌گیرند تنظیم می‌کنند. مدیران مقتدر همیشه بر جایی که می‌خواهند به آن برسند تمرکز می‌کنند، ولی در عین حال فراموش نمی‌کنند که از کجا آمده‌اند. آنها متمایز بودن خود را حفظ می‌کنند و در عین حال می‌دانند که چگونه با فرهنگ‌های مختلفی که در آن قرار می‌گیرند خود را وفق دهند.

مدیریت شهود

پایه‌گذاری اقتدار چالشی دوطرفه است. اول اینکه باید اطمینان حاصل کنید که حرف‌هایتان با کارهایتان تطابق دارد، در غیر این صورت کارکنانتان هرگز شما را به عنوان یک فرد مقتدر نمی‌بینند. همه اهمیت هماهنگی را برای به وجود آوردن اقتدار می‌دانند، ولی مدیران عالی علاوه بر حرف زدن در مورد آن به آن عمل هم می‌کنند. اغراق نیست اگر بگوییم مدیران عالی

با باورهایشان زندگی می‌کنند.
ولی تنها عمل کردن به حرفی که می‌زنید، کافی نیست. در عین حال باید سعی کنید با افراد ارتباط برقرار کنید تا بتوانید کارکنان را مجبور به دنبال کردن کارهایتان کنید. بنابراین دومین چالش مدیران مقتدر یافتن زمینه‌های مشترک با افرادی است که مایلید به عنوان کارمند استخدام‌شان کنید. این به آن معناست که باید در مواجهه با آدم‌های متفاوت چهره‌ای متفاوت هم از خودتان به نمایش بگذارید. نیازی که بسیاری از افراد نمی‌توانند آن را در کنار اقتدار قرار دهند و فکر می‌کنند با آن تناقض دارد. این نقش بازی کردن ضرورتاً قلابی و فریب‌دهنده نیست. همان طور که گفتیم افراد به راحتی نقش بازی کردن را تشخیص می‌دهند. اگر مدیری نقشی را بازی کند که در واقع خودش نیست، کارکنانش دیر یا زود به این موضوع پی می‌برند و احساس می‌کنند فریب خورده‌اند و زمانی که کارکنان مدیری به این تفکر در مورد او برسند، در این صورت به حالت اولیه برگرداندن همه چیز برای یک مدیر کاری بسیار دشوار خواهد بود.
بازی کردن نقش‌های مختلف معمولاً نیازمند فکر و کار فراوان است. یکی از تأثیرگذارترین مدیران تجاری دنیا می‌گوید: «من زمانی که می‌خواهم با گروهی از افراد روبه‌رو شوم، اول سعی می‌کنم بفهمم آدم‌هایی که خواهم دید چه فکری می‌کنند، حرف‌هایی که می‌خواهم بزنم را آماده می‌کنم و سعی می‌کنم مشخص کنم که در مواجهه با این افراد چه کسی خواهم بود. من تصمیم می‌گیرم افرادی که قرار است آنها را ببینم، چه جنبه‌هایی از شخصیت من را باید ببینند.» حال سؤال این است که چگونه می‌توان بخش‌هایی از شخصیت خود را بدون اینکه قلابی و فریب‌آمیز به نظر رسد به نمایش گذاشت.

خودتان و دیگران را بشناسید

مسلماً این کار نیازمند مهارت و تمرین فراوان است. در طول زمان و با کسب تجارب گوناگون، مدیران به نقش‌های مختلفی دست می‌یابند که آنها را قادر می‌کند که در موقعیت‌های مختلف و در زمان مواجهه با آدم‌های متفاوت نقش‌های مختلفی را بازی کنند. در واقع اگر مدیری موفق به یاد گرفتن این نقش‌ها نشود، در این صورت مجبور به استخدام تنها آن دسته از افرادی خواهد بود که با آنها جنبه‌های مشترک دارد، استفاده از این شخصیت‌های متفاوت نیازمند این است که فرد به خوبی خود را بشناسد و در عین حال بخواهد این دانش را با دیگران هم به اشتراک بگذارد، ولی این موضوع به این معنا نیست که این افراد زمان زیادی را به تعمق می‌گذرانند، در واقع بسیاری از بزرگ‌ترین مدیران حتی آگاه نیستند که خود را در معرض شناخت دیگران می‌گذارند و جنبه‌هایی از خود را که می‌دانند در معرض دید دیگران می‌گذارند و همین موضوع است که باعث می‌شود تقلید کردن از این مدیران کار بسیار دشواری باشد.
ولی سؤال اینجاست که مدیران مقتدر چگونه این توانایی را به دست می‌آورند؟ ساده بودن هدف‌های آنها در بسیاری موارد به آنها کمک می‌کند. یک مدیر عالی به ندرت سعی می‌کند در عین حال به بیش از سه یا چهار هدف عالی برسد. او به این هدف‌ها باور دارد و همه آنها هم به نوعی به یکی از شخصیت‌های او وابسته هستند. شیوه حرف زدن او با کارکنانش در مورد این اهداف بسیار با هیجان است که باعث می‌شود افراد حتی بخش‌های بیشتری از شخصیتش را ببینند.
تحقیقات در عین حال نشان می‌دهند که مدیران همیشه سعی می‌کنند به کارکنانی که به آنها بازخورد صادقانه می‌دهند، نزدیک‌تر شوند. در واقع کارکنان مدتی که از مدیر بودن مدیرانشان می‌گذرد، به تدریج حرف‌هایی که مدیر می‌خواهد آنها را بشنود را به خوبی شناسایی می‌کنند و پس از مدتی تنها آن حرف‌ها را به او می‌زنند و به این ترتیب برخی واقعیات هرگز به گوش مدیر نمی‌رسد. **بنابراین همیشه افرادی لازم هستند که این واقعیت‌ها را به مدیران بگویند.**

از خودتان استفاده کنید

زمانی که مدیری به سمت مدیریت می‌رسد، ممکن است با زمانی که شروع به کار کرده بود، بسیار متفاوت باشد، ولی فارغ از نقش‌هایی که یک مدیر در کارهای مختلف از آنها استفاده می‌کند، اقتدار یک مدیر همیشه وابسته به کیستی اوست. بنابراین هیچ مدیری نمی‌تواند یک مدیر مقتدر باشد مگر اینکه رابطه‌اش را با گذشته خود و رابطه کارکنانش را با گذشته آنان به خوبی نگه دارد.
مدیران مقتدر از گذشته‌شان استفاده می‌کنند تا بتوانند با کارکنانشان به اشتراک برسند. البته همیشه باید به گذشته کارکنان هم توجه کرد. اگر مدیریت بدون توجه به این واقعیت که به فرض کارکنانش از فقر مطلق به اینجا رسیده‌اند، دائم در مورد ثروت خانوادگی‌اش صحبت کند، مسلماً تأثیری که در کارکنان بر جای می‌گذارد اقتدار نیست.
البته باید توجه کرد که شیوه‌ای که افراد خودشان را تعریف می‌کنند، بسیار وابسته به فرهنگ، جنسیت، نژاد، مقام و جایی است که فرد از آنجا آمده است. مدیران مقتدر با واقعیت خودشان کنار آمده‌اند و می‌دانند چگونه از آن استفاده کنند تا با کارکنانشان به تفاهم برسند. مدیران مقتدر زمانی که با کارکنانی مواجه می‌شوند که با آنها بسیار متفاوت هستند، احساس خطر نمی‌کنند، بلکه از آنها استقبال می‌کنند.

تنها به‌اندازه‌ای که لازم است منطبق شوید

زمانی که مدیری تصمیم می‌گیرد که چه جنبه‌های شخصیتی‌اش را می‌خواهد به دیگران نشان دهد و هر جنبه را به چه افرادی نشان دهد، او در عین حال باید تصمیم بگیرد که تا چه اندازه‌ای می‌خواهد با هنجارهای جامعه و سازمان منطبق شود. دشواری کار از آنجا می‌آید که یک مدیر باید تشخیص دهد که تا چه اندازه به معیارها احترام بگذارد. اگر این مقدار زیاد باشد، در این صورت مدیر اقتدار و خاص بودنش را از دست می‌دهد و اگر بسیار کم هم باشد، مدیر بیش از پیش از دیگران جدا می‌شود.
مدیران مقتدر می‌دانند که چگونه میان متمایز بودن خودشان با فرهنگی که در آن عمل می‌کنند تعادل ایجاد کنند. آنها به محض اینکه به جایی می‌رسند، سعی نمی‌کنند همه چیز را تغییر دهند، چرا که می‌دانند یک مدیر مقتدر قبل از هر کاری باید در میان رهروانش مقبولیت به دست بیاورد. در سازمان‌های پیچیده مدیران می‌توانند از میان معیارها و عناصر فرهنگی سازمان آنهایی که خودشان را با آنها می‌شناسانند و آنهایی که قبولشان ندارند، تعدادی را انتخاب کنند.
افراد اکثراً فکر می‌کنند که اقتدار متضاد حقه است. چیزی که صریح و ساده است و پیچیده نیست، ولی این تفکر در مورد اقتدار نه تنها ساده‌انگارانه است، اشتباه هم هست. مدیرانی که گمان می‌کنند اقتدارشان از ابراز کردن کنترل نشده خودشان به صورت تمام و کمال به دست می‌آید، هرگز مدیرانی مقتدر نخواهند شد. مدیران برتر می‌دانند که اعتبار آنها برای اقتدار نیازمند تمرین و ممارست بسیار برای به دست آوردن است.
آنها می‌دانند که تنها با فریب دادن دیگران نمی‌توانند یک مدیر مقتدر باشند. همه مدیران مقتدر افراد پیچیده‌ای هستند. بسیاری از آمریکایی‌ها، رونالد ریگان را به عنوان رئیس‌جمهوری مقتدر می‌شناسند، ولی جالب اینجاست که در عین حال این فرد اولین هنرپیشه حرفه‌ای هم بوده است که به مقام ریاست‌جمهوری آمریکا رسیده است.

منبع: Harvard Business Review
ترجمه: سریما نازاریان (دنیای اقتصاد)

آنچه اصل ۹۰/۱۰ به انسان‌ها می‌آموزد

اصولی که زندگی را تغییر می‌دهد

استفان کاوی (Stephen Covey)

دکتر استفان کاوی، مؤسس کانون رهبریِ کاوی – سازمانی بین‌المللی که متشکل از بیش از ۷۰۰ عضو است – تقریباً برای همه مدیران جهان شخصیتی آشناست. او نویسنده هشت کتاب پر فروش از جمله "هفت عادت مردمان مؤثر" است. دکتر کاوی مشاور دائمی بیش از ۵۰۰ سازمان رسمی از جمله سازمان‌های صنایع و اتاق‌های بازرگانی و دانشگاه‌ها و تأسیسات دولتی و هزاران شرکت تجاری و مؤسسات آموزشی در سطح جهان – از جمله مسئول آموزش رهبری به مدیران شرکت‌های آی.بی.ام و مشاور قریب به اتفاق همه مدیران فروشگاه‌ها و هتل‌های زنجیره‌ای بزرگ و شرکت‌های نفتی است.
کتاب هفت عادت مردمان مؤثر او شهرت جهانی دارد و تاکنون به ۴۰ زبان زنده دنیا ترجمه و در بیش از ۱۵ میلیون نسخه در ۷۰ کشور به فروش رفته است. این کتاب بیش از ۱۰ سال در فهرست پرفروش‌ترین کتاب‌های جهان قرار داشت. مجله فوربس در سال ۲۰۰۲ کتاب هفت عادت را یکی از ۱۰ کتاب مؤثر مدیریتی در قرن بیستم معرفی کرده است. در سال ۱۹۹۶ مجله تایم او را به عنوان یکی از ۲۵ آمریکایی تأثیرگذار عنوان کرده است.
روش آموزش او "رهبری مبتنی بر اصول" و هدفش این است که به افراد و سازمان‌ها این توانایی را ببخشد که خودشان به خود بیاموزند. از این رو همواره به این گفته لائوتسه اشاره می‌کند که" اگر به انسانی یک ماهی بدهید خوراک یک روز او را داده‌اید، اگر به او ماهیگیری بیاموزید خوراک همه عمرش را داده‌اید."
دکتر کاوی تحصیل کرده رشته مدیریت بازرگانی از دانشگاه هاروارد است و در دانشگاه یانگ رهبری و مدیریت تدریس می‌کند.

اصل ۹۰/۱۰ استفان کاوی

این اصل می‌تواند زندگی شما را تغییر دهد، یا حداقل عکس‌العمل شما را نسبت به موقعیت‌ها تغییر دهد. این چه قانونی است؟

- ۱۰ درصد زندگی چیزی است که بر شما اتفاق می‌افتد.
- ۹۰ درصد زندگی آن چیزی است که شما تصمیم می‌گیرید چطور عکس‌العمل نشان دهید.

آیا ما واقعاً کنترل ۱۰ درصد آنچه بر ما واقع می‌شود را نداریم؟
ما نمی‌توانیم جلوی خرابی ماشین را بگیریم یا هواپیما تأخیر دارد و تمام برنامه‌هایمان به هم می‌ریزد و... یا وقتی یک راننده وسط ترافیک جلوی ما می‌پیچد. ما بر این ۱۰ درصد است که هیچ کنترلی نداریم،۹۰ درصد بقیه متفاوت است – شما هستید که آن ۹۰ درصد را مشخص می‌کنید.
چگونه؟ با عکس‌العمل خودتان، یا نوع برخودتان با مسائل – شما کنترلی بر چراغ قرمز ندارید، گرچه عکس‌العمل خود را می‌توانید در کنترل خود داشته باشید.
اجازه ندهید کنترل زندگیتان در دست دیگران باشد.
شما هستید که نوع برخوردتان را کنترل می‌کنید.

حالا یک مثال را با هم مرور کنیم

شما مشغول صرف صبحانه با افراد خانواده هستید و ناگهان دست دخترتان به لیوان چای خورده و تمامی آن بر روی پیراهن شما می‌ریزد. شما اینجا هیچ کنترلی بر آنچه رخ داده ندارید. اتفاقی که بعداً می‌افتد بستگی کامل به نوع برخورد شما با مسئله (عکس‌العمل شما) دارد. شما با عصبانیت شروع به پرخاش به دخترتان می‌کنید و او هم ناراحت و گریان میز صبحانه را ترک می‌کند. حتی شما ناراحتی خودتان را به سر همسرتان خالی می‌کنید و او را مقصر می‌بینید که چرا لیوان چای را لب میز گذاشته بوده است! با سرعت به

اصل ۹۰/۱۰ می‌تواند زندگی شما را تغییر دهد، یا حداقل عکس‌العمل شما را نسبت به موقعیت‌ها تغییر دهد.

اتــاق خواب رفته و پیراهــن را عوض کرده و برمی‌گردیــد؛ ولی...اکنون دختر شــما که با آن شــرایط میز صبحانه را ترک کرده بود، برای ســرویس مدرسه نتوانسته آماده شود و همسرتان هم که عجله دارد و شما هستید که با دلخوری و عصبانیت باید دخترتان را به مدرســه ببرید، در راه از ســرعت مجاز به علت عجله تجاوز کرده و جریمه هم می‌شوید.

حالا با یک ربع ساعت تأخیر به مدرسه دخترتان رسیده ولی او که هنوز دلخور اســت بدون خداحافظی در را باز کرده و راهش را کشــیده و با شانه‌های افتاده به طرف مدرســه می‌رود. حالا با ۲۰ دقیقه تأخیر به ســر کارتان می‌رسید. تازه متوجه می‌شوید که در این گیرودار کیف کارتان را هم در منزل جا گذاشته‌اید. روز شــما خیلی بد شروع شــد و به طوری که پیش رفته بدتر هم شده و حالا شــما منتظرید تــا زودتر بتوانید به خانه برگردید. وقتــی بر می‌گردید، با فاصله نامطلوب بین خود و همســر و دخترتان که از صبح تا به حال از دســت شــما ناراحت بوده‌اند، روبرو می‌شوید.

چرا شما یک روز بد داشتید؟

(الف) لیوان چای باعث شده؟

(ب) دخترتان باعث شده؟

(ج) مأمور راهنمایی رانندگی که شما را جریمه کرده باعث شده؟

(د) یا خودتان باعث آن بودید؟

شما بر اتفاق ریختن لیوان چای هیچ کنترلی نداشتید.

آنچه در آن پنج ثانیه گذشت، چگونگی عکس‌العمل شما با واقعه ریختن چای بود که روز شــما را خراب کرد. چیزی که می‌شــد اتفاق بیافتد و می‌شــود این گونه باشد چنین است:

دختر شــما آماده گریه است. شــما آرام می‌گویید: اشکالی ندارد عزیزم، دفعات بعدی بیشــتر دقت کن... در حالی که یک حوله برداشته و چای ریخته را پاک می‌کنید، به اطاق خواب رفته و لباس خود را عوض کرده و به موقع برمی‌گردید و می‌بینیــد که دخترتان در حالی که به طرف ســرویس می‌رود به شــما نگاه تحســین‌آمیز و محبت‌بار می‌کند، دست تکان می‌دهد و خداحافظی می‌کند. به موقع به سر کار رسیده و با روحیه خوب به همکاران صبح بخیر می‌گویید.

تفاوت را می‌بینید؟

دو سناریو که هر دو شروع یکسان ولی پایان بسیار متفاوت دارند.

چرا؟

چون عکس‌العمل شما متفاوت بوده است.

شــما در واقع بر ۱۰ درصــد وقایع زندگی کنترل ندارید ولــی ۹۰ درصد با نوع برخورد خودتان با مسائل رقم می‌خورد.

حالا به چند مورد اصل ۹۰/۱۰ اشاره کنیم:

اگر کســی راجع به شما کلام منفی بر زبان آورد، مثل اسفنج که آب را به خود می‌گیرد نباشید، بگذارید مثل قطره باران بر روی شیشه ماشین به پایین برود. شما هستید که نمی‌گذارید کلام منفی شما را تحت تأثیر قرار دهد.

به درســتی برخورد کنید تا روزتان خراب نشــود و بدانید که یک عکس‌العمل غلط می‌تواند باعث شــود تا یک دوست را از دست بدهید، از کار اخراج شوید، یا تمام وجودتان را اســترس پر کند و هزار و یک درد جســمی و روحی پیدا کنید.

حالا با خود بیاندیشــید دفعه آینده که یک راننده در ترافیک جلوی شما پیچید شما چطور برخورد می‌کنید؟

آیا کنترل اعصابتان را از دست می‌دهید؟

آیا با آن راننده کورس می‌دهید؟

فشار خونتان بالا می‌رود؟

چه فرقی میکند، چه اهمیتی دارد که شما ۱۰ ثانیه دیر برسید؟

اصل ۹۰/۱۰ را بیاد بسپارید و نگران نباشید:

به شــما گفته می‌شــود که از کار بر کنار شــدید...چرا خواب و خوراکتان را از دست بدهید؟

چرا اعصابتان را خرد کنید؟

همه چیز درســت می‌شــود... فقط اگر تمام انرژی را در جهت جستجوی شغل دیگر به کار ببرید.

هواپیما تأخیر دارد، شــما دیر می‌رســید... چرا ناراحتی را بر سر مهماندار خالی می‌کنید؟ او هیچ مسئولیتی در ارتباط با آنچه شده ندارد... بی‌تقصیر است. وقت را به مطالعه بگذرانید، با همســفرتان صحبت کنید، چرا خلق و خوی خود را به هم زنید؟ عصبانیت همه چیز را خراب‌تر می‌کند.

حــالا می‌بینید وقتی که اصل ۹۰/۱۰ را به کار برید چطور از نتایج آن متعجب می‌شوید.

شــما با به کار بردن این اصل هیچ ضرری نمی‌کنید. ولی فقط تمرین کنید و تمرین کنید که تمرین کنید....

اصل ۹۰/۱۰ خارق‌العاده است، تعداد معدودی از این قانون (اصل) مطلع هستند و آن را بکار می‌برند.

نتیجه؟

شما خود نتیجه را خواهید دید و زندگی را نوع دیگر تجربه می‌کنید. میلیون‌ها نفر از اســترس ناخواســته و ناحق رنج می‌برند و جز دردســر و ســردرد چیزی ندارند. خوب اســت همگی اصل ۹۰/۱۰ را درک کرده و بکار بریم که می‌تواند زندگی‌ها را تغییردهد. لذت آن را ببرید. فقط نیاز به اراده دارد تا به خود فرصت تجربه را بدهیم.

در واقع هر کاری که ما می‌کنیم، هر چه ما می‌دهیم، هر چه می‌گوییم و حتی هــر چه فکر می‌کنیم مثل بومرنگ به خود ما بر می‌گردد. اگر خواهان دریافت هســتیم، بیاموزیم که اول لازم است دهنده باشیم. شاید دستمان خالی بماند، ولی قلب ما سرشار از محبت و عشق خواهد بود.

منبع: www.stephencovey.com

ترجمه: موسسه فرهنگی هنری هفت باور

۹۰ درصــد زندگی آن چیزی اســت که شــما تصمیــم می‌گیرید چطور عکس‌العمل نشــان دهید.

اجــازه ندهیــد کنتــرل زندگیتــان در دســت دیگران باشد.

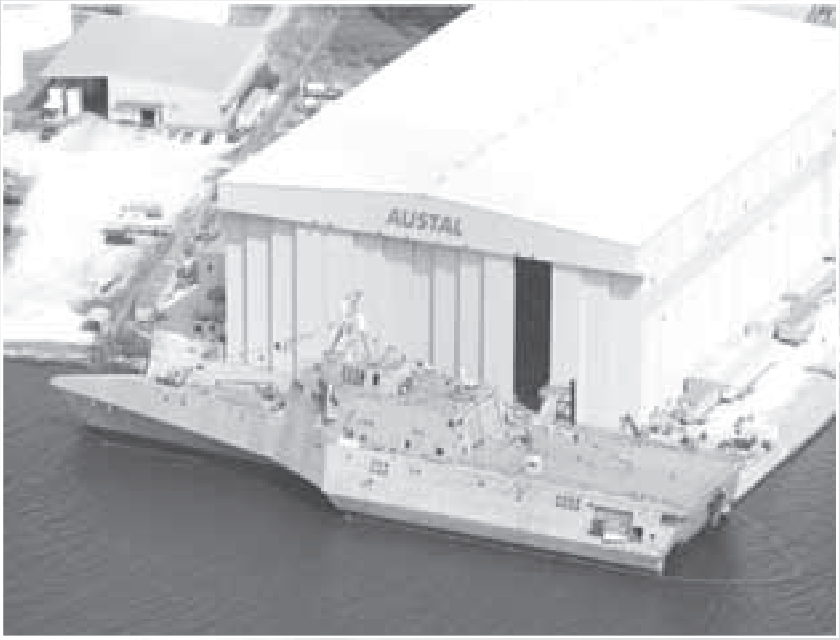
کشتی غیرقابل ردیابی توسط رادارها

The Radar Safe Invisible Ship

این کشتی در پایان سال ۲۰۰۹ میلادی به خدمت نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا درآمد

مشخصات فنی کشتی

Powerplant:	2 gas turbines, GE LM2500, 2 x 29,500 hp
	2 diesel MTU Friedrichshafen GmbH 20V 8000 M90, 2 x 12,203 hp
Screws:	4 water jet: 2 Wartsila LJ160E, two Wartsila LJ150E
Speed:	45 knots (at sea up to 3 points)
Cruising Range:	3500 miles (18 knots), 1000 miles (50 knots).
Endurance:	14 days. Crew - 50 people.
Armament:	Anti-aircraft - 1 SAM RIM-116 (1921 SAM)
Artillery:	1 * 1 57 mm,
Antisubmarine:	Honeywell Mk 50 Torpedo,
Aircraft:	2 SH-60 helicopters R / S Seahawks and UAV MQ-8 Fire Scout

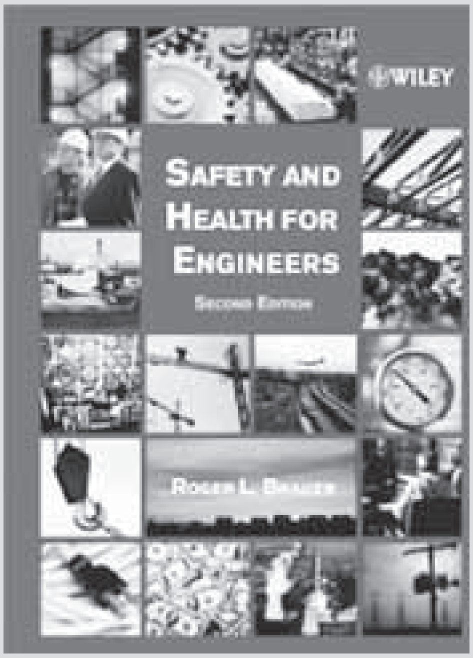

AUSTAL

معرفی کتاب

ایمنی و بهداشت برای مهندسان

Safety and Health for Engineers, 2nd Edition
By: Roger L. Brauer

Published by: Wiley, 2005



این کتاب شامل موضوعات متنوعی در خصوص ایمنی و بهداشت برای مهندسان است. موضوعاتی که در این کتاب آمده‌اند عبارتند از:

- اصطلاحات و مفاهیم اساسی (ایمنی، خسارات و صدمات حوادث، استراتژی پیشگیری و...)
- قوانین، مقررات و استانداردها
- اصول کلی کنترل خطر (خطر و کنترل خطر، منابع خطر، خطرات محیطی، مدل‌های کنترل خطر و...)
- مکانیک و سازه (حالات و عوامل نقص ساختاری، زمین لرزه و...)
- راه رفتن و کارکردن بر روی سطوح (سکندری خوردن و لغزیدن، سقوط و...)
- ایمنی برق (اصول برق، خطرات برق، الکتریسیته ساکن، رعد و برق و...)
- ابزار و ماشین‌آلات (حفاظ‌گذاری، کنترل خطرات ابزار دستی و...)
- حمل و نقل (تصادفات حمل و نقل، کنترل خطرات، بازسازی تصادف، حمل و نقل مواد خطرناک و...)
- پیشگیری و محافظت در مقابل آتش‌سوزی (سیستم های اعلام خطر و شناسایی حریق، اطفاء حریق و...)
- وسایل حفاظت فردی (حفاظت سر، حفاظت از چشم و صورت، حفاظت از سیستم شنوایی و...)
- رفتار انسانی و عملکرد ایمنی (رفتار انسان، استرس‌های شغلی، فرایند مدیریتی، ایمنی مبتنی بر رفتار و...)
- مدیریت ایمنی و بهداشت (عناصر مدیریت، ایمنی در سازمان، ایمنی و هزینه و...)
- مدیریت و ارزیابی ریسک (ریسک، مدیریت ریسک، ارزیابی ریسک و...)
- آنالیز ایمنی و اطلاعات مدیریتی (بازرسی، ممیزی، بررسی حادثه، عملکرد ایمنی، ارائه نتایج تجزیه و تحلیل و...)
- ...

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 تناژ(ITC 69) و نحوه محاسبه ظرفیت خالص و ناخالص (NT & GT)
٤	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)
٦	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 غیرکنوانسیونی
۹	ACS –TC-009	آشنایی با شناورهای تندرو (High Speed Crafts) و آیین‌نامه بین‌المللی شناورهای تندرو (HSC Code)
۱۰	ACS –TC-010	آشنایی با معیارهای سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد پایداری شناورها (IMO Code on Intact Stability for All Types of Ships)
۱۱	ACS –TC-011	آشنایی با اصول و نحوه محاسبه تعادل شناورهای دریایی در حالت صدمه‌دیده (Damage Stability)
	موضوع:	رده‌بندی و بازرسی شناورها و سکوهای 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)
١٤	ACS –TC-014	نحوه بازرسی ماشین‌آلات کشتی‌ها (Machinery Survey)
۱۵	ACS –TC-015	نحوه بازرسی تجهیزات ایمنی و اطفاء حریق (Safety Survey)
١٦	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 سکوهای دریایی
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 فایبرگلاس
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
۲٤	ACS –TC-024	آشنایی با اینکوترمز ۲۰۱۰ (INCOTERMS 2010)
۲۵	ACS –TC-025	آشنایی با مقررات روتردام (Rotterdam Rules)
	موضوع:	کشتی‌سازی و صنایع دریایی
۲٦	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 کارخانه‌های 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 فراساحل و انواع سکوهای دریایی

قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

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

مؤسسه رده‌بندی آسیا در تعامل سازنده با اساتید و متخصصان خبره و دانشجویان علوم و فنون دریایی و استفاده عملی از دانش و تجارب 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 "به‌هنگام"

فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی به‌هنگام

سازمان درخواست‌کننده: ....

نام و نام خانوادگی:.............................. **شغل:** ....

نوع درخواست:

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

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

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

نشانی: ....

کد پستی: .... **تلفن:** .... **صندوق پستی:** ....

خواهشمند است هزینه‌های مربوطه را به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه "به‌هنگام"

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

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

نشانی دفتر فصلنامه: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱
تلفن: ۸۴۳۹۶-۰۲۱ فاکس: ۸۸۰۲۵۵۵۸-۰۲۱ کدپستی: ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
پست الکترونیک: update@asiaclass.org
پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org

اخبــار و رویدادهــا

اهدای لوح فرمان داریوش به نجف دریابندری

در جشـــن بزرگ خانواده دریانوردان، لوح فرمان داریوش برای احداث کانال ســوئز به صورت نمادین به نجف دریابندری اهدا شــد تا نشانه قدردانی از مردی باشد که نماد ترجمه آثار ادبی درخشان در زبان فارسی است.
مراســم تقدیر از یک عمر فعالیت ادبی نجف دریابندری و اهدای لوح فرمان داریوش در خصوص احداث کانال ســوئز؛ ۱۴ آذر ماه در جشــن بزرگ خانواده دریانوردان به مناسبت روز خانواده در سالن همایش‌های برج میلاد و با حضور هنرمندان سینما و تأتر و جمعی از اهالی ادب و هنر برگزار شد.
رئیــس انجمــن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران در این مراســم گفت: مــا در روز خانواده گردهم آمده‌ایم تا از گوهری درخشــان از خانواده دریانورد قدردانی کنیم.
محمد وافری با اشاره به اینکه «پدر نجف دریابندری، از دریانوردان ایرانی بود»، افزود: زمانی که یک کشتی انگلیسی در سواحل خلیج فارس به گل نشسته بود و انگلیسی‌ها از بیرون آوردن آن ناتوان ماندند؛ خلف دریابندری با شناور ساده خود و فنون ملوانی سنتی آن را از گل درآورد.
وی با بیان اینکه «ناخدا خلف دریابندری از اولین راهنمایان کشــتی ایران محســوب می‌شــود»، گفت: اکنون به نقطه‌ای رســیده‌ایم که ۲۰۰ هزار شناسنامه دریانوردی و ۱۲ هزار نیروی کار دریانورد در کشتی‌های اقیانوس‌پیما داریم.
بهزاد فراهانی، بازیگر به نام ســینما، تئاتر و تلویزیون، نیز در ســخنانی با اشــاره به جایگاه رفیع نجف دریابندری در ادبیات نوین ایران گفت: بخش بزرگی از ادبیات امروز ما، مدیون بندر است و بزرگان زیادی از بنادر جنوبی برخاسته‌اند که بزرگ‌ترین آنها، استاد نجف دریابندری است.
با این حال، علی‌رغم حضور دریابندری بر روی سن و انتظار حضار برای سخن گفتن وی؛ ظاهرا به دلایل ناراحتی جسمانی، وی از سخن گفتن خودداری کرد.
این جشــن از ســوی انجمن صنفی دریانوردان ایران با همکاری انجمن مستندســازان ایران و ماهنامه سینما تئاتر برپا شده بود و در آن، گروه موسیقی کوبان نیز، برنامه‌هایی را در قالب کردی، لری و آذربایجانی اجرا کرد.
انجمن صفنی دریانوردان ایران در این جشــن همچنین، تفاهم‌نامه برگزاری اولین جشــنواره عکس و فیلم مستند در سال ۹۰ را با انجمن مستندسازان ایران و تفاهم‌نامه آموزشی و ارائه خدمات کنوانسیون کار دریایی را با مؤسسه رده‌بندی آسیا امضاء کرد.

منبع: تین نیوز

نهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی برگزار شد

نهمین همایش بین‌المللی ســواحل، بنادر و ســازه‌های دریایی (ICOPMAS 2010) با محوریت "تأثیر تغییرات آب و هوایی و گرمایش زمین بر سواحل بنادر و سازه‌های دریایی" از تاریخ ۸ تا ۱۰ آذرماه در هتل المپیک تهران برگزار شد.
"محمدرضا ا... یار" رئیس کمیته اجرایی همایش تأثیر تغییرات آب و هوایی و گرمایش زمین در ســواحل، بنادر و ســازه‌های دریایی را محور اصلی همایش خواند و گفت: در این همایش ســه روزه موضوع‌هایی نظیر هیدرودینامیک و مهندســی دریا، مدیریت سواحل و بنادر، سازه‌های دریایی، آبراهه‌ها وکانال‌های

کشتیرانی و ایمنی و محیط زیست دریایی مورد بحث و بررسی قرار گرفت.
ا... یار تأکید بر تقویت همکاری‌های فنی و تخصصی میان تمامی کشورها به خصوص کشورهای ساحلی را از اهداف همایش ICOPMAS 2010 خواند و ایجاد اتاق فکر جهت ارتقاء دانش مهندسی سواحل و بنادر، عرصه‌ای بین‌المللی جهت نمایان ساختن توانمندی‌های محققان و متخصصان داخلی به منظور همکاری‌های آتی، ایجاد زمینه و بستر لازم جهت بهینه‌سازی طرح‌های زیربنایی را از اهداف این همایش ذکر کرد.
وی همچنین اتخاذ راهکارها و رویکردهای جدید جهت ارتقای سیستم‌های نوین مدیریتی و استفاده بهینه از فناوری‌های روز، فراهم کردن بستری برای انتقال تجربیات و معرفی توانمندی‌های متخصصان و دانش پژوهان داخل در عرصه بین‌الملل را از دیگر اهداف برگزاری این همایش ذکر کرد.
وی گفت: پرفسور رابرت دین از کشور آمریکا و پرفسور گودا از کشور ژاپن که از پیشکسوتان این حوزه در دنیا هستند از سخنران اصلی این همایش بودند.
وی تأکید کرد: در نهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، دبیر کل انجمن PIANC (قدیمی‌ترین انجمن مهندسی دریا در دنیا)، معاون دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، رئیس دانشگاه جهانی دریانوردی (WMU) و مسئولین برخی ارگان‌های دریایی کشورهای حاشیه دریای خزر و خلیج فارس شرکت داشتند.
رئیس کمیته اجرایی همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، سازمان بین‌المللی هواشناسی، اتحادیه بنادر و لنگرگاه‌ها (IPAH)، سازمان جهانی هیدروگرافی (IHO)، انجمن بین‌المللی چراغ‌های دریایی (IALA)، انجمن مهندسی دریایی (PIANC)، دانشگاه جهانی دریانوردی (WMU) و کمیته هواشناسی و مراقبت‌های زیست‌محیطی دریای خزر (CASPCOM) را از حامیان معنوی نهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی ذکر کرد.
وی افزود: از مجموع ۴۴۴ مقاله رسیده به دبیرخانه همایش،۱۷۰ مقاله برگزیده شد که پس از دریافت اصل مقاله حدود ۹۰ مقاله در این همایش به طور شفاهی و ۴۰ مقاله نیز در قالب پوستر ارائه شدند.
وی گفت: این همایش از سال ۱۳۶۹ تاکنون هر دو سال یکبار برگزار می‌شود که امسال شاهد برگزاری نهمین دوره در بیستمین سال بودیم.
منبع: تین نیوز

سازمان بهداشت جهانی اعلام کرد:
مرگ زودرس ۱۰ هزار و ۶۰۰ ایرانی بر اثر آلودگی هوا تا سال آینده

رئیس مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت گفت: بر اساس اعلام سازمان بهداشت جهانی تا سال ۲۰۱۲ در ایران ۱۰ هزار و ۶۰۰ نفر بر اثر آلودگی هوا دچار مرگ زودرس می‌شوند که یک سوم این تعداد مربوط به شهر تهران و مابقی مربوط به استان‌های درگیر گردوغبار است.
به گزارش ایسنا دکتر ندافی در جلسه هم‌اندیشی کاهش معضلات آلودگی هوای شهری افزود: بر اساس مدل ریاضی در سال ۸۶، ۲۶۵۸ نفر بر اثر ذرات معلق، ۱۵ نفر بر اثر میزان مونوکسیدکربن و ۷۲ نفر بر اساس میزان اُزن موجود در هوا جان خود را از دست دادند.
وی در ادامه از قرار گرفتن اطلاعات روزانه میزان آلودگی هوای تهران از اول بهمن ماه سال جاری روی سایت وزارت بهداشت خبر داد و گفت: تمام گزارش‌ها براساس استانداردهای موجود درباره آلودگی هوا تنظیم می‌شود.
ندافی در بخش دیگری از صحبت‌های خود اظهار کرد: به ازای مصرف هر واحد سوخت در کشور، آلاینده‌های مختلفی در هوا پخش می‌شود و هر منبع سوختی دارای سهمی در آلودگی هواست و سهم منابع متحرک در میزان آلودگی هوا ۸۹ است.
رئیس مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت با اشاره به فعالیت ۳۷ ایستگاه سنجش آلودگی هوا در تهران اظهار کرد: مهم‌ترین مشکلی که در حال حاضر باعث تشدید آلودگی هوا در تهران می‌شود مربوط به جمعیت، مصرف سرانه و میزان سوخت مصرفی است.
وی افزود: استانداردهای ملی آلاینده‌های آلودگی هوا که برای سال ۸۸ الی ۹۰ اعلام شده است به مواردی مانند میزان ذرات معلق، مونوکسیدکربن، دی‌اکسیدگوگرد، اُزن و دیگر آلاینده‌ها مربوط می‌شود و دست پیدا کردن به این موارد در هر روز دست نیافتنی است.
رئیس مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت درباره ذرات معلق هوا اظهارکرد: ذرات معلق موجود در هوا خطرناک‌ترین آلاینده‌ای است که باعث مرگ و میر افراد شهرنشین می‌شود.
ندافی با بیان اینکه میزان آلودگی هوا ارتباطی به تغییر فصل ندارد، گفت: یکی از مواردی که در طول آلودگی هوا مشاهده می‌شود، وجود ارتباط بین ارجاع به اورژانس کشور و میزان آلودگی هواست. چرا که نتایج مطالعات نشان می‌دهد که مشکلات تنفسی و قلبی با افزایش آلودگی هوا رابطه مستقیمی دارد.
وی در پایان تصریح کرد: برای کاهش میزان آلودگی هوا باید برنامه جامع آلودگی هوای تهران هر چه سریع‌تر بازنگری و با جدیت اجرایی شود

برگزاری دومین سمینار آموزشی اینکوترمز ۲۰۱۰

دومین سمینار آموزشی اینکوترمز ۲۰۱۰ ویژه بازرگانان و کارشناسان تجارت خارجی توسط کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) و با حضور محمدصالح ذوقی مدرس بین‌المللی این رشته و مدیر ارشد خدمات مشورتی کمیته ایرانی ICC و ملک‌رضا ملک‌پور عضو کمیسیون حمل ونقل و پشتیبانی کمیته ایرانی ICC و دبیر کمیته تعیین برنامه پنج‌ساله دریایی، روز یکشنبه ۲۳ آبان‌ماه سال جاری در سالن اجتماعات طبقه دهم اتاق ایران برگزار شد.

محمدصالح ذوقی در مقدمه سخنان خود گفت: «مقررات اینکوترمز به بررسی و روشن شدن سه اصل مهم می‌پردازد که عبارتند از هزینه‌ها (Costs)، وظایف قراردادی (Contractual Obligations) و نقطه انتقال مسئولیت (Transfer of Risk).»

ایشان با اشاره به کاربرد اینکوترمز، خاطرنشان کرد: «اینکوترمز مجموعه‌ای از مقررات بین‌المللی برای تفسیر اصطلاحات رایج مورد استفاده در تجارت بین‌المللی است تا از چندگانگی تفسیر این اصطلاحات در کشورهای مختلف جلوگیری شود و از جمله کاربردهای مهم آن، تعیین حقوق و وظایف قراردادی خریدار و فروشنده و نحوه تقسیم هزینه‌ها و تعیین نقطه انتقال مسئولیت از فروشنده به خریدار است.» وی همچنین تأکید کرد: «اینکوترمز فقط به وظایف و مسئولیت‌های طرفین قرارداد فروش اشاره می‌کند و ارتباطی به مسائل حقوقی و بانکی ندارد.»

مدیر ارشد خدمات مشورتی کمیته ایرانی در ادامه سخنان خود به بیان سابقه اینکوترمز در تجارت بین‌المللی پرداخت و عنوان کرد: «اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) پس از جنگ جهانی اول با سه هدف اصلی، که هنوز هم جزو اهداف اصلی این اتاق به شمار می‌روند، تشکیل شد. این اهداف عبارتند از : ۱) ایجاد مقررات و ضوابط یکسان برای تجارت بین‌المللی، ۲) آموزش و گسترش مقررات بین‌المللی و ۳) تلاش در جهت افزایش و توسعه بین‌المللی و در نتیجه ایجاد درآمد، شغل و رفاه بیشتر.»

وی ادامه داد: «با این هدف، اولین پروژه‌ای که در ICC در ارتباط با مسائل تجارت و ضوابط بین‌المللی شکل گرفت تحقیقی بود که در سال ۱۹۲۷ شروع شد و ۹ سال به طول انجامید تا در نهایت نتیجه این طرح پژوهشی منجر به تدوین اولین مجموعه مقررات اینکوترمز (International Commercial Terms) گردید و پس از حدود ۱۷ سال، اولین بازنگری در سال ۱۹۵۳ انجام شد.»

محمدصالح ذوقی در ادامه سخنان خود به تفصیل، سابقه و نکات مطرح در مقررات اینکوترمز را با بیان تحلیلی بر مبنای اینکوترمز ۲۰۱۰ برای شرکت‌کنندگان تشریح کرد:

- کاربرد اینکوترمز؛
- سابقه اینکوترمز در بازرگانی بین‌المللی؛
- کمک اینکوترمز به طرفین قرارداد؛
- اینکوترمز چه کارهایی را نمی‌تواند انجام دهد؛
- هزینه‌های مستتر در اجرای یک قرارداد؛
- وظایف و تعهدات فروشنده و خریدار بر اساس اینکوترمز؛
- بازبینی کالا و تفاوت آن با بازرسی از دیدگاه اینکوترمز؛
- بسته‌بندی از دیدگاه اینکوترمز، انتخاب اصطلاح مناسب و ارتباط آن با اعتبار اسنادی (Incoterms and LC)؛
- خلاصه‌ای از مبانی یازده‌گانه اینکوترمز ۲۰۱۰ و مقایسه آن با گروه‌های چهارگانه (C-D-E-F) اینکوترمز ۲۰۰۰، رئوس برخی از مهم‌ترین مباحث مطرح در این سمینار را به خود اختصاص داد.

در بخش دوم این سمینار، ملک‌رضا ملک‌پور با توضیح یک مطالعه موردی (Case Study) به تشریح نکات مطرح در کاربرد مقررات اینکوترمز و تفسیر اصطلاحات آن در اجرای این مقررات، پرداخت. در پایان جلسه پرسش و پاسخ برگزار شد.

برگزاری دوره آموزشی تخصصی مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست بندری

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، این دوره توسط سازمان بنادر و دریانوردی با همکاری آکادمی فنی علوم دریایی ایتالیا و تحت نظارت و تأیید استانداردهای ICOH ایتالیا و NEBOSH انگلستان در تاریخ‌های ۱۳ الی ۱۷ آذر ۸۹ و با حضور Andrew Hayes به عنوان مدرس دوره در محل سالن اجتماعات سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد.

در این دوره مطالب آموزشی در هشت بخش مشروحه ذیل ارائه شد:

۱- مبانی ایمنی و بهداشت؛

۲- سیاست‌گذاری؛

۳- سازماندهی ایمنی و بهداشت؛

۴- ارتقاء فرهنگ ایمنی و بهداشت؛

۵- ارزیابی خطر؛

۶- اصول کنترل؛

۷- نظارت، بازبینی و ممیزی؛

۸- بررسی سوانح و حوادث، ثبت و گزارش.

لازم به ذکر است که دو تن از کارشناسان مؤسسه رده‌بندی آسیا به دعوت سازمان بنادر و دریانوردی این دوره را با موفقیت طی کردند.

18th ACS Executive Committee Meeting

During the 18th meeting of the Association of Asian Classification Societies (ACS) held in Chengdu, China, Mr. Oh Chairman of Korean Register of Shipping, was elected the association's Chairman and took office on 1 January 2011.

In a brief acceptance speech to the ACS Executive Committee, Mr. Oh confirmed his vision to further develop the new regional organization into a force that could effectively navigate today's international maritime society. He also wanted to strengthen cooperation among Asian classification societies.

Whilst previously an informal organization, some of members including NK, KR, and CCS have played the important role in formalizing the ACS and establishing it as one of Asia's major regional maritime organizations. The current Chairman is Li Kejun Chairman of the China Classification Society and its members include KR, NK, CCS, IRS, BKI and VR.

Voluntary certification of crewing agencies by Russian Maritime Register of Shipping

The Maritime Labour Convention 2006 (Convention 2006), adopted at the 94th International Labour Organization (ILO) Conference, consolidates more than 70 existing ILO maritime labour instruments.

The Convention 2006 will come into force 12 months after it has been ratified by at least 30 ILO member-states with a total share of merchant fleet gross tonnage 33 per cent. Each member-state will be responsible for ensuring implementation of its obligations under the Convention 2006 on ships flying its flag.

As preparing to the Convention 2006 entry into force Russian Maritime Register of Shipping (RS) recommends shipowners to fulfill the Convention 2006 requirements in advance and offers its assistance to the representatives of the maritime industry.

The Convention 2006 requirements apply to crewing agencies as well. After the Convention 2006 enters into force shipowners will have to prove that they cooperate only with crewing agencies complying with the Convention 2006 requirements.

For this purpose RS continues voluntary survey performance for compliance with the Convention 2006 requirements, offering the competitors a new service – voluntary certification of crewing agencies.

The RS experts will assist crewing agencies both to assess the readiness level and to eliminate shortcomings.

RS performs voluntary certification for compliance with the following requirements:

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW 78/95);

ILO Convention (No. 179) Concerning the Recruitment and Placement of Seafarers;

ILO Recommendation (No. 186) on the Recruitment and Placement of Seafarers.

Safety planning and management is impossible without due regard for the human factor. Crew training and ensuring proper labour and rest conditions are the key tasks for minimization of the negative influence of the human factor.

Certification of crewing agencies is aimed at:

- legal assistance for seafarers with focus on protection against risk of staying at a foreign port without support
- enhancement of social security level for seafarers;
- enhancement of qualification level of the crewing agencies' staff.

on their implementation, especially as regards the conditions of developing countries. It is expected that the guidelines will be approved at the next session of the Maritime Safety Committee (MSC 89) in the spring of 2011. The voluntary safety rules are described in:

- Part B of the Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels.
- Voluntary Guidelines for the Design, Construction and Equipment of Small Fishing Vessels.
- The Safety Recommendations for Decked Fishing Vessels of less than 12 Metres in Length and Undecked Fishing Vessels.

The revision of the TM69 Convention

The SLF Sub-Committee assessed the possibility of revising the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, TM 1969, with a view to acquiring improvements of and a common interpretation of the use of various measurement parameters in connection with, among other things, port fees and the design of the accommodation areas. The Sub-Committee found that there might be a pressing need for a revision, but also recognised that the consequences of the amendments to the ships had to be examined in more detail. There are a number of outstanding issues as regards the choice of the legal instrument for an amendment of the Convention. This issue will be presented to the Maritime Safety Committee.

Watertight doors

The meeting was to discuss whether to examine the problem concerning watertight doors that are left open during voyages in the light of the new leak stability regulations, SOLAS 2009. The debate was to be aimed at whether it would be possible to find a method by which to include the use of watertight doors directly in the stability calculations. For reasons of time, the Sub-Committee had, however, to be content with an introductory discussion and postpone the item to the next session. In cooperation with the "sister" of the SLF Sub-Committee, the DE Sub-Committee (design and equipment), new guidelines have been drawn up concerning the determining of equipment-related and operational conditions for permitting watertight doors on board passenger ships to be left open or passed through during voyages. The new guidelines that apply to both existing and new ships are primarily aimed at the maritime Administrations. They describe what elements to be documented prior to the issuance of such a permit and are based on a thorough assessment of what risks are connected with individual watertight doors being left open during voyages.
The guidelines have been approved by the MSC and been issued as an MSC Circular, MSC.1/Circ.1380.

Leak stability

The Sub-Committee had established a working group the purpose of which was to examine leak stability issues. After the introduction of the new probabilistic leak stability chapter in 2009, there has been a need for an interpretation of a number of areas in order to ensure homogenous use. At this session, the following were among the issues discussed in this connection:

- The definition of a double bottom applicable to all types of ships.
- The definition and use of cross-filling.
- Equivalent provisions from other IMO Codes.
- What information must be available in order to return the ship safely to port after a damage.

The Stockholm Agreement – "Water on deck"

Since a number of EU countries had expressed concern whether the new SOLAS regulations on leak stability took sufficient account of water on deck on ro-ro passenger ships (the so-called Stockholm Agreement), the SLF Sub-Committee had tried to assess this in more detail. The issue had high priority, but for reasons of time, it was, however, not possible to discuss it thoroughly, for which reason a correspondence group was established with the purpose of discussing whether the new regulations accounted for "water on deck" to a sufficient extent.

Ship stability on the IMO agenda

The United Nations' International Maritime Organization has just held a meeting in the Sub-Committee on Stability, Load Lines and Fishing Vessel Safety.

The 53rd session of the IMO Sub-Committee on Stability, Load Lines and Fishing Vessel Safety (SLF) was held from 10 to 14 January 2011 at the IMO headquarters in London. Among the main subjects on the agenda were the following:

Next generation of the Code on Intact Stability

In connection with the recent revision of the Code on Intact Stability, there was an explicit desire for the Code in general to apply a more risk-based approach. For reasons of time, this had not been sufficiently incorporated, for which reason the task was now on the work programme under the working title "Next generation of the Code on Intact Stability". The Code should, among other things, contain criteria for the calculation of dynamic stability. The Sub-Committee agreed that the Code should consist of three levels at which to have the intact stability approved – starting with a simple approval, containing a built-in high safety factor. In case of more complex designs, it would be possible to choose approval by means of direct dynamic stability calculations. Today, the Code on Intact Stability consists of two parts – a mandatory part (Part A) and a non-binding part (Part B). It has not been decided yet in which of the two parts (A or B) the "next generation of the Code on Intact Stability" is to be integrated.

The safety of small fishing vessels

On the basis of a previous revision by the Sub-Committee of the voluntary safety rules for small fishing vessels, the Sub-Committee finalised draft guidelines for the Administrations

Shell – Nils story

Shell's behavior-based safety system, is based around three Golden Rules: Complying, Intervening and Respecting. Shell re-designed a series of mobilization workshops for their seismic and marine vessel crews in order to reinforce these rules in the context of 'personal responsibility.'

In diverse groups, in terms of rank and role, the crews discussed their experiences and their attitudes towards intervening in response to a drama 'Nils Story.'

Nils story is based on a real incident, concerning two highly trained and experienced electricians – Anders and Nils. There is faulty equipment on Nils' vessel which requires urgent repair. Anders offers to help out because he has had a similar problem on his own vessel. They set to work. There is an explosion which leaves Anders dead and Nils needing hospital treatment.

In the investigation that follows, Nils admits that they failed to comply with basic safety procedures. The relationship between the two men is highlighted as a critical factor. Their close friendship led to a relaxed and informal approach in which basic safety procedures were ignored. Nils trusted Anders and felt obliged to him for his offer of help. This encouraged him to overlook his own responsibilities, leading to a passive attitude, despite his own authority and experience.

In sharing their own views and experiences, the crews who watched the drama identified the cultural and relationship factors that influence their readiness to intervene e.g.:

- Not wanting to offend senior people or create conflict with peers;
- Assuming that senior people know what they're doing;
- Feeling pressure from peers to keep quiet;
- Feeling pressure from leaders to get the job done quickly.

Factors like these cannot be dealt with unless people are given the opportunity to identify them and acknowledge their impact. Stories and action learning techniques have proven to be an accessible and powerful way of doing this.

Petroleum Geo-Services - Improving the quality of interventions

PGS also identified fear of conflict as a barrier to intervening. They have a system of 'Safe Cards' which enables staff to report unsafe acts and situations. Their objective was to improve the quality of interventions by providing staff with the opportunity to practice and develop skills. Again this was achieved by introducing a story led training program - The 'Safe Card' content was used to create a drama, presented by actors, portraying a series of typical unsafe acts and situations.

The culture and values of office-based staff within PGS was highlighted by the characters' behavior in the drama. This was then examined by staff, who worked with the actors to question and discuss what they had witnessed from both angles: the person making the intervention and the person whose behaviour is being questioned.

This process gave individuals within PGS the opportunity to explore and try out how they might intervene, in a safe learning environment. The fact that they did this alongside colleagues helped to support a culture shift within the team, in which the importance of intervention was understood, and its practice encouraged and accepted.

Summary

There is no doubt that cultural and relationship factors influence people's readiness to intervene. By acknowledging and addressing these factors, and by giving people the opportunity to practice behaving differently, organizations can develop intervention as one safety mechanism that will make a difference.

As we have discussed, a number of major organizations within the sector recognize the importance of intervention. Many have invested in new 'action' based training techniques where drama could be used to address culture and relationship issues that act as barriers to intervention. This can prove helpful in shifting attitudes and developing confidence among staff and managers to take personal responsibility for safety.

A dramatic approach to offshore health and safety intervention

Oil and gas companies are turning to drama to develop a positive culture of health and safety for its workforce when working both on and offshore.

Written by: Glen Robertson

Offshore Technology Magazine, January 2011

By understanding the factors that influence human behavior, we can create a safer work environment. The HSE identifies such factors as: environmental, organizational, job related and also human and individual characteristics.

Missing from this list are cultural and relationship factors – in the oil and gas sector the impact of culture and relationships is best illustrated by their effect on Health & Safety intervention.

Most people in the oil and gas industry work alongside others. Therefore, any unsafe act will be witnessed by a colleague who could then intervene. If anyone who witnesses an unsafe act makes the choice to intervene, then this acts as a powerful safety mechanism.

However, people can be reluctant to intervene because they fear the response they might get from colleagues, direct reports or those senior to them. They may also not know how to intervene, lacking the necessary skills or confidence.

Many organizations within the O&G sector identify intervening as a key part of their behavior-based safety system. Some also recognize that people need to be actively encouraged and supported to intervene through initiatives that:

a) Raise awareness among staff of the cultural and relationship factors that influence people's readiness to intervene;

b) Support staff to develop their confidence and skills in intervening.

How can this encouragement be given? Shell and Petroleum Geo-Services are two global organizations that recognize the value of intervention as a safety process. They have invested time and resources into developing drama based training programs that provide a 'hands on' approach to meeting these objectives. Here we will discuss what these training programs look like, and how they work.

→ Sub-contracting and service suppliers
→ Control of monitoring and measuring devices

Part One- Performance Measurement, Analysis and Improvement

- Statistical techniques
- Complaints and appeals
- Satisfaction of interested parties
- Internal audit
- Monitoring and measurement processes
- Monitoring and measurement of conformity
- Control of non-conformities
- Improvement
• Corrective action
• Preventive action
- Cooperation
• Exchange of experience

Part One- Quality Management System Certification

- Need for effective internal quality system
- Ensuring efficient system for qualification of surveyors and continuous improvement implemented

Part Two- Authorization from the flag State to RO (1)

- Authority
Under the provisions of:
• Regulation 1/6 of SOLAS 1974
• Article 13 of LL 66
• Regulation 4 of Annex I and Regulation 10 of Annex II of MARPOL 73/78
• Article 6 of Tonnage 69
Flag State may authorize organization to act on its behalf
- Resources
- Legal basis of the functions under authorization
- Instruments
- Specification of authorization
• Ship types and sizes
• Conventions

Part Two- Authorization from the flag State to RO (2)

• Approval of drawing
• Approval of materials and equipment
• Surveys
• Issuance of certificates
• Corrective actions
• Withdrawal of certificates
• Reporting requirements
- Instructions
- Records
- Communication of information

Flag State Monitoring of ROs

→ Principles of auditing
• Enabling auditors working independently from one another to reach similar conclusions in similar circumstances
• Independence, the basis for the impartiality of the audit and objectivity of the audit conclusions
• Evidence-based approach

Part Two- Establishing an oversight programme

• Supervision of duties delegated to an RO
• Verification and monitoring

Part Two- Managing an oversight programme

• Management of an effective program
• Audits, inspections and audit observations
• Efficiency within the specified periods
• Oversight programme objectives and extent
• Oversight programme responsibilities, resources and procedures
• Oversight programme monitoring and reviewing

Part Three- Training & Qualification

• Trainee entry requirements
• Modules
• Theoretical training for survey and plan approval staff
• Practical training for survey and plan approval staff
• Examinations and tests
• Qualification
• Activity monitoring
• Training of support staff

a non-discriminatory manner

→ **Impartiality**

- The personnel of ROs shall be free from any commercial, financial and other pressures
- Persons and external organizations can not influence the result of services

→ **Integrity**

- The RO shall be governed by the principles of ethical behavior
- Confidentiality of related information

→ **Competence**

- Use of competent and exclusive surveyors and auditors, solely employed by RO duly qualified, trained and authorized
- The management of an RO shall have competence, capability and capacity to organize, manage, and control performance of survey and certification functions
  - Competent supervisors
  - Appropriate procedures/ instructions
  - Up to date documentation on interpretation of IMO instruments
  - Technical and administrative support to field staff
  - Provide experience feedback

→ **Transparency**

- RO shall provide for the publication and systematic maintenance of rules and regulations for design, construction, certification of ships and their engineering systems

→ **Confidentiality**

- RO shall ensure confidentiality of information obtained

→ **Liability Insurance**

- RO shall have adequate liability insurance

→ **Responsibility**

- RO shall define and document the responsibilities, authorities and interrelations

Part One- Management and Organization

- RO shall provide evidence of its commitment to the development and implementation of QMS quality policy
- RO shall ensure that quality policy is understood, implemented and maintained at all levels
- RO shall provide documents for:
  - Quality manual
  - Control of documents
  - Control of records
  - Planning (KPI, process…)
  - Organization
  - Communication
  - Management review

Part One- Resources

- Personnel
- Infrastructure
- Work environment

Part One- Certification processes (1)

- Design and development
  - Input
  - Output
  - Control of changes

Part One- Certification processes (2)

→ **Communication**

- Ro shall provide to the flag state
  - Requirements as specified by flag state
  - Requirements not specifies but are necessary
  - Statutory and regulatory requirements
  - Any additional requirements

Part One- Certification processes (3)

- Ro shall report following to the flag State
  - Procedures of general authorization
  - Procedures of special authorization
  - Classification of ships
  - Ships not fit to proceed to sea
  - Ships or persons on board or presenting unreasonable threat or harm to the environment
- Ro shall determine effective arrangement for communication with the flag State

Part One- Certification processes (4)

→ Control of production and service provisions

Ro shall ensure working under controlled conditions

- Availability of information on status of vessels
- Availability of rules and regulations
- Availability of suitable equipments
- Availability of monitoring and measuring equipment
- Implementation of monitoring and measurement
- Availability of controls

→ Property

Certification
Part Two - Authorization from the Flag State to RO
Part Two - Establishing an Oversight Programme
Part Two - Managing an Oversight Programme
Part Three - Training & Qualification

History

Development of a code for implementation of mandatory IMO instruments and the mandatory auditing

- Incorporated into the roadmap by FSI 18/ WP3
- Identifying areas not adequately covered
- Taking into account the outcome of MEPC 61 and MSC 88

Goals

- To ensure consistency and uniformity with regard to the recognition and authorization of ROs
- Stressing a flexible approach
- Avoiding overburdening of all parties involved in the audit of ROs
- Providing guidance for monitoring of RO by Administration

Intent

- To provide harmonized and consistent global implementation of requirements for:
  - Assessment
  - Authorization
  - Monitoring
- To clarify responsibilities of FS vis-vis RO
- To provide transparent and independent mechanisms for efficient and effective assessment and monitoring of ROs
- To clarify ROs scope of authorization
- To outline organizational requirements that apply to ROs conducting surveys and certification performed under IMO instruments

References (1)

- Existing IMO references to ROs
- ISO 9001 standard
- ISO 9000 standard
- ISO 17020 standard
- ISO 19011 standard
- Resolution A.739(18)
- PR 6 & PR 7 of IACS procedural requirements addressing activity monitoring of survey and plan review personnel, training and qualification of surveyors and plan reviewers

References (2)

- IMO mandatory instruments, such as SOLAS, MARPOL, LL, TM
- Resolution A.789(19)
- Resolution A.997(25)

Development of a Code - Part One

- General Requirements for ROs
- Management and Organization
- Resources
- Certification processes
- Performance Measurement, Analysis and Improvement
- Quality Management System Certification

Development of a Code - Part Two

- Authorization from the flag State to RO
- Establishment of an oversight programme
- Managing oversight programme

Development of a Code- Part Three

- Requirements for training and qualification of RO technical staff
- Specification of the survey and certification functions of ROs for actions on behalf of the Administration
- Specifications pertaining to various certificates

Part One- General Requirements for ROs

Any assignment of authority to RO shall include following requirements:

→ **Independence**

- RO and its staff shall not be the:
- Designer
- Manufacturer
- Supplier
- Installer
- Purchaser
- Owner
- User
- Maintainer

of the item subject to the service

- RO and its staff shall not engage in any activities with conflict of interests
- There shall not be undue financial conditions
- The procedure of RO shall be administered in

DEVELOPMENT OF A CODE FOR RECOGNIZED ORGANIZATIONS

The following is an extract from the IMO document FSI 19/14 on the subject of development of a code for recognized organization. The intension of the Code is to provide an international standard and consolidated instrument containing criteria against which recognized organizations (ROs) are assessed, authorized and monitored by flag States.

The Code consists of two parts. Part I of the Code contains mandatory provisions for the flag State and RO as already contained in relevant IMO instruments and applicable ISO Standards. Part II contains non-mandatory guidelines for the oversight and monitoring of ROs.

TABLE OF CONTENTS

History
Goals
Intent of the RO Code
References
Development of a Code - Part One
Development of a Code - Part Two
Development of a Code - Part Three
Part One - General requirements for ROs
Part One - Management and Organization
Part One - Resources
Part One - Certification Processes
Part One - Performance Measurement, Analyses and Improvement
Part One - Quality Management System

In The Name of God

Development of a Code for Recognized Organizations 2

A dramatic approach to offshore health and safety intervention 6

Ship Stability on the IMO Agenda 8

Voluntary Certification of Crewing Agencies by Russian Maritime Register of Shipping 10

18th Association of Asian Classification Societies (ACS) Executive Committee Meeting 11

UPdate

Marine Quarterly Magazine
Volume 3, Issue 7, Winter 2011

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
Public Relations:
Vahideh Akbari
Advertising Issues:
Mohammad-Ali Sobhani

Monthly Magazin
Pirinted 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