

۲.....	سخن سردبیر.....
۴.....	یادداشت مدیر مسئول.....
	رده بندی، بازرسی:
۶.....	آشنایی با تحلیل ریسک (۲).....
۱۰.....	درس های آموختنی از سوانح دریایی.....
۱۲.....	برگزاری اجلاس نوزدهم کمیته فرعی FSI.....
۱۴.....	کنوانسیون های سازمان بین المللی دریایی (IMO).....
۱۶.....	حادثه غرق سکوی نیمه غوطه ور Jupiter1 در خلیج مکزیک.....
۱۸.....	لیست گواهی نامه ها و مدارک الزامی در کشتی.....
	قوانین و مقررات:
۲۴.....	مقررات مناطق ویژه دریایی.....
۲۸.....	الزامات مربوط به عبارت بارگیری روی کشتی در UCP600.....
	اقتصادی:
۳۲.....	پیامدهای اقتصادی ناشی از دزدی دریایی.....
	بیمه و حقوقی:
۳۴.....	قوانین بین المللی و حقوق دریاهای (۶).....
۳۸.....	آشنایی با بیمه دریایی (۷).....
۴۲.....	آشنایی با بیمه باربری (۳).....
	مقالات:
۴۴.....	مروری بر وضعیت اشتغال و آموزش خدمه شناورهای زیر GT ۳۰۰۰.....
۴۸.....	مدیریت جانشین پروری در رده بندی آسیا (ACS).....
۵۴.....	مدل تعالی سازمانی در بخش دریایی (۳).....
۵۸.....	خودشیفتگی مدیران، عامل اصلی خسارت وارده به بنگاه ها و سازمان ها.....
۶۰.....	هویت ملی و نقش منطقه ای و بین المللی بنادر ایران.....
	گوناگون:
۶۲.....	بادهای خلیج فارس.....
۶۳.....	فواصل بین بنادر جنوبی و بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان به میل دریایی.....
۶۴.....	دهکده ۱۰۰ نفری.....
۶۵.....	لیست های ده گانه رودها، دریاها و اقیانوس ها.....
۶۶.....	آنرول ماده جدید جدول عناصر.....
	معرفی و آشنایی:
۶۷.....	کتاب: بهترین شیوه مدیریت برای تحذیر از دزدی دریایی در منطقه سومالی و حوالی دریای عرب.....
	اطلاعه ها و اخبار:
۶۸.....	دوره های آموزشی مؤسسه رده بندی آسیا.....
۶۹.....	اعلام آمادگی چاپ مقالات در بهنگام / فرم اشتراک فصلنامه / تعرفه چاپ آگهی.....
۷۱.....	اخبار.....
۷۴.....	بخش انگلیسی.....



بهنگام

فصلنامه علمی، تخصصی دریایی
روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
سال چهارم، شماره ۸، بهار ۱۳۹۰
صاحب امتیاز و مدیر مسئول: ملک رضا ملک پور قربانی

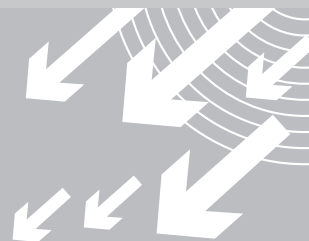
سردبیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صدقاتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
امور آگهی ها و تبلیغات: محمدعلی سبحانی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم
پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۶، نمابر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸

پست الکترونیک: update@asiaclass.org
پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org
شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
توزیع: بین المللی و داخل کشور
عضو بانک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com

• فصلنامه بهنگام آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه های صاحب نظران و کارشناسان است.
• فصلنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
• دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر فصلنامه نیست.

چاپ

اجرا، ویرایش و نظارت فنی:
ماهنامه پیام دریا
تلفن: ۰۲۱-۳۶۱۰۰۳۶۸
نمابر: ۰۲۱-۳۶۱۰۰۳۶۱
پست الکترونیک: payam-e-darya@irisl.net
پایگاه اینترنتی: [Http://www.IRISL.Net](http://www.IRISL.Net)
لیتوگرافی: نوید
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۶۸۷۱
چاپ: نقش ایران



واکنش هماهنگ علیه دزدی دریایی

دزدی دریایی، واژه‌ای آشنا و قدیمی، که تا همین چند سال پیش صرفاً محدود به کتاب‌ها و فیلم‌ها بود، مجدداً به تعبیر دبیرکل سازمان ملل متحد به یک نگرانی و معضل جهانی تبدیل شده است. خلیج عدن و آب‌های سومالی که به عرصه تاخت‌وتاز دزدان دریایی درآمده، سالانه شاهد عبور بیش از ۲۰ هزار کشتی می‌باشد. منطقه‌ای که گلگاه اقیانوس هند محسوب می‌شود؛ اقیانوسی که به باور بسیاری از تحلیل‌گران سیاسی رقابت استراتژیک جهانی در قرن بیست‌ویکم در آن شکل خواهد گرفت. باوری که با توجه به اهمیت انرژی از یک سو و حجم گسترده تجارت دریایی و به خصوص به دلیل نقش فزاینده اقتصادهای نوظهور نظیر هند و چین در آن دور از واقعیت نیست.



سومالی کشوری فقیر اما استراتژیک در منطقه شاخ آفریقا می باشد که به علت عدم وجود یک حکومت مرکزی قدرتمند در نتیجه جنگ های داخلی طولانی مدت و مداخلات و حتی اشغال نظامی خارجی در دو دهه اخیر و خصوصاً پس از حوادث یازدهم سپتامبر ۲۰۰۱، زمینه ساز بروز پدیده دزدی دریایی در این منطقه مهم شده است. به طوری که بنابر آمار رسمی منتشر شده در دوره زمانی یکساله از نوامبر سال ۲۰۰۷ تا نوامبر سال ۲۰۰۸ میلادی بیش از ۱۵۰ میلیون دلار باج توسط دزدان دریایی دریافت شده است و تنها در سال ۲۰۱۰ میلادی بیش از ۱۱۰۰ دریانورد توسط دزدان دریایی به گروگان گرفته شده اند، که نشان از وخامت مسئله دارد.

در عین حال بیش از ۷۵ درصد مردم سومالی با درآمد روزانه کمتر از دو دلار امرار معاش می کنند. بنابراین دزدی دریایی به عنوان یک شغل پر درآمد خصوصاً برای جوانان بیکار سومالی اغواءکننده است.

از این رو دزدی دریایی در شکل نوین آن را می توان به سه دلیل مهم زیر ربط داد:

- ریشه های اقتصادی؛

- فقدان حکومت مرکزی قدرتمند؛

- نقصان یک رژیم حقوقی با ضمانت اجرایی کافی برای برخورد با این پدیده.

در یکصد و چهارمین نشست شورای سازمان بین المللی دریانوردی در لندن شعار "دزدی دریایی، هماهنگی واکنش ها" (Piracy, Orchestrating the Response) به عنوان شعار سال ۲۰۱۱ میلادی انتخاب شد که این حاکی از اهمیت روزافزون این معضل و ضرورت مقابله جدی با آن در سطح جهانی و البته به صورت هماهنگ دارد.

شورای امنیت سازمان ملل متحد تاکنون پنج قطعنامه در محکومیت دزدی دریایی در منطقه خلیج عدن و آب های سومالی صادر کرده و هم زمان از دولت ها درخواست کرده برای اعزام نیروی نظامی به منطقه به منظور تأمین امنیت دریانوردی اقدامات لازم را به عمل آورند. درخواستی که تاکنون توسط ۲۴ کشور از جمله ایران اجابت شده اما موجب ریشه کنی پدیده فوق نشده و بلکه محدوده فعالیت دزدان دریایی تا آب های کشور موزامبیک در جنوب و دریای عمان در شمال نیز گسترش پیدا کرده است.

برنامه اجرایی اعلام شده توسط IMO برای تحقق شعار سال ۲۰۱۱ به منظور واکنش هماهنگ علیه دزدی دریایی دارای اهداف اساسی به شرح زیر می باشد:

- افزایش فشار سیاسی به منظور رهاسازی گروگان های در بند دزدان دریایی؛

- بازنگری و در صورت ضرورت اصلاح روش های پیشگیرانه IMO؛

- افزایش حضور ناوگان نظامی کشورهای صاحب پرچم در منطقه؛

- افزایش هماهنگی بین کشورها، سازمان ها و صنایع مرتبط در روش های مقابله؛

- کمک جهانی به کشورهای واقع در مناطق بحرانی به منظور ایجاد زیرساخت لازم برای ریشه کنی دزدی دریایی و محکومیت قضایی دزدان دریایی؛

- حمایت از دریانوردان گروگان گرفته شده و خانواده های آنان.

اما آنچه باعث نگرانی است گسترش پدیده دزدی دریایی به سواحل ایران در دریای عمان و به طور خاص به مجاورت بنادر چابهار و کنارک در دهانه اقیانوس هند می باشد، به طوری که ناوگان صیادی ایران در آب های این منطقه را بی نصیب نگذاشته و طی سال گذشته بیش از ۲۰ فروند شناور و لنج صیادی در آب های این منطقه ربوده شده اند. با توجه به بنیه اقتصادی ضعیف صیادان، این پدیده کار صیادی را در منطقه سیستان و بلوچستان به شدت تحت تأثیر قرار داده است که نیازمند توجه جدی از سوی مقامات ذی ربط در حوزه آموزش صیادان و دریانوردان توسط سازمان بنادر و دریانوردی و هم در حوزه امنیتی به کمک نیروهای انتظامی و نظامی می باشد.



حمل و نقل دریایی و چالش‌های پیش رو



سال ۱۳۸۹ در حالی به اتمام رسید که بخش دریایی، کشتیرانی و بندری کشور با مسائل زیر روبرو بود:

۱- دزدی دریایی؛

۲- از دست رفتن فرصت‌های اشتغال برای ایرانی‌ها در بخش‌های مختلف به ویژه شناورهای زیر GT ۳۰۰۰؛

۳- مشکلات عدیده برای انتقال ارز از داخل به خارج و از خارج به داخل؛

۴- تأثیر منفی قطع یارانه‌های سوخت در بخش شناورهای سنتی به طوری که شناورهای صیادی آنچه را هم که می‌توانستند صید کنند برای مصرف‌کننده قیمت غیرقابل قبول پیدا کرده است و بخش باربری تحرک قبلی را کاملاً از دست داده است؛ یعنی در غیاب یک سیاست تجاری جایگزین در شرایط قطع یارانه سوخت، به افزایش فقر کمک زیادی شده است.

از بین چهار مورد مهم فوق، دزدی دریایی موضوع اصلی این شماره مجله "به‌هنگام" انتخاب شده است.

اصولاً حرفه دریایی و دریانوردی به علت مشقت‌های ویژه آن، در سطح بین‌المللی دیگر جاذبه‌ای ندارد تا جایی که سازمان جهانی دریانوردی (IMO) سال‌های متمادی است به نحوی تلاش‌های خود را صرف طرح این موضوع کرده و با تعیین شعارهای مختلف برای روز جهانی دریانوردی سعی دارد تمامی دست‌اندرکاران امر را ترغیب کند تا منابع لازم را برای جذب نیروی انسانی به صنعت کشتیرانی و دریانوردی به کار گیرند.

از سوی دیگر جاذبه‌های تجاری در بخش خشکی باعث شده است خیلی از کشورهای نظیر فیلیپین، هند و غنا تأمین کنند.

به علاوه تهدیدهایی که در چند سال گذشته در منطقه سومالی از سوی دزدان دریایی صورت می‌گیرد و گاه کشتی‌هایی را با پرچم‌های مختلف به غنیمت می‌گیرند و با دریانوردان روی کشتی همانند اسیر جنگی رفتار می‌کنند، باعث شده است حتی در کشورهای همچون فیلیپین، هند و... نیز داوطلب این حرفه کم شود و دریانوردان حاضر نباشند جان خود را تسلیم دزدان دریایی در این منطقه از جهان بکنند.

تشکیلات صنفی دریانوردان باید در این راستا پیشقدم شده و با بهره‌گیری از ابزارهای ملی و بین‌المللی ضمن به حداقل رساندن ریسک، موجبات توافق جهانی در اجلاس‌های کمیته‌های مرتبط در IMO و ILO را فراهم آورند. قطعاً یک حرکت بین‌المللی برای ریشه‌کن کردن این عملیات منفور دریایی لازم می‌باشد.

دزدان دریایی در این ایام بیکار نبوده، دامنه عملیات خود را از سومالی فراتر برده و حتی به کشتی‌های تجاری بسنده نکرده، بلکه کشتی‌های صیادی را هم در فهرست سوابق دزدی دریایی خود اضافه کرده‌اند. ادامه این وضعیت قطعاً به کاهش ارزش شغل دریانوردی در ملل با سابقه دریایی جهان ختم شده و ضمناً هزینه‌های جابه‌جایی کالا را افزایش خواهد داد.

در ایران، سابقه موافقی در بخش حمل‌ونقل مسافری هوایی برای جلوگیری از دزدی هواپیما وجود دارد که می‌تواند مرجع قابل استنادی برای بخش حمل‌ونقل دریایی قرار گیرد.

آشنایی با تحلیل ریسک (Risk Analysis)

ارزیابی خطرات

(قسمت دوم)

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

در اجرای یک روش مدیریتی مبتنی بر ارزیابی ریسک، مراحل زیر انجام می‌گیرد:

- ۱- شناسایی خطرات^۱ (HAZID)
- ۲- ارزیابی ریسک (Risk Assessment)
- ۳- طراحی یک سیستم مدیریتی مبتنی بر ارزیابی ریسک (Risk Management Plan)
- ۴- اجرای سیستم مدیریتی طراحی شده (Implementation)
- ۵- پایش خطرات (Risk Monitoring)
- ۶- در این مبحث، رایج‌ترین فتون ارزیابی خطر که در نتیجه آن و بر حسب هدف و دامنه ارزیابی انجام شده، طبقه‌بندی ریسک‌ها (Risk Ranking) انجام می‌گیرد و یا ممکن است نتایج آن برای ارزیابی‌های دقیق‌تر نظیر



تحلیل ریسک به عنوان ابزاری قدرتمند برای برقراری یک سیستم مدیریت ایمنی در قسمت قبل معرفی شد. در این قسمت به روش‌های متداول انجام ارزیابی خطرات (Hazard Evaluation) خواهیم پرداخت.



HAZID یک اصطلاح کلی است که به تمام فعالیت‌های انجام گرفته برای شناسایی خطرات و وقایع همراه آنها که بالقوه امکان تأثیرگذاری بر پرسنل (جراحت و تلفات)، محیط زیست (لکه‌های نفتی و آلودگی‌ها) و سرمایه‌های مالی (قطع فرآیند تولید یا تأخیر در آن) را داشته باشند، اطلاق می‌شود.

ارزیابی‌های کاملاً کمی مورد استفاده قرار گیرد، معرفی خواهند شد. **HAZID** یک اصطلاح کلی است که به تمام فعالیت‌های انجام گرفته برای شناسایی خطرات و وقایع همراه آنها که بالقوه امکان تأثیرگذاری بر پرسنل (جراحت و تلفات)، محیط زیست (لکه‌های نفتی و آلودگی‌ها) و سرمایه‌های مالی (قطع فرآیند تولید یا تأخیر در آن) را داشته باشند، اطلاق می‌شود. فنون **HAZID** را می‌توان بر سیستم‌های فنی نظیر تأسیسات مکانیکی و یا کشتی‌ها، فرآیندهای عملیاتی و یا حتی مدیریت پروژه‌ها اعمال کرد. استاندارد تعریف شده‌ای برای نحوه اجرای **HAZID** وجود ندارد و فنون مورد استفاده کاملاً وابسته به مشخصات مسئله تحت بررسی دارند. به طور مشخص یک گروه متشکل از متخصصان بخش‌های مختلف که تعداد و تنوع این تخصص‌ها کاملاً بستگی به حدود و پیچیدگی مسئله تحت بررسی



دارد، راهبری جلسه تعاطی افکار (Brainstorming) را در اجرای وظایف زیر برعهده دارند:

الف) اطلاعات اولیه: در این مرحله، اطلاعات ضروری برای سیستمی که قرار است تحلیل شود و نیز نحوه کار سیستم مذکور جمع‌آوری می‌شود.

ب) شناسایی خطرات: مسائل پیچیده تا جایی که امکان داشته باشد به بخش‌های کوچک‌تر تقسیم شده و شناسایی خطرات هر بخش یا به روش تعاطی افکار یا با روش‌های نظام‌مندی نظیر What-If²، HAZOP² و FMECA³ انجام می‌شود.

ج) طبقه‌بندی (Ranking): در این بخش بر مبنای تعریف صورت گرفته از احتمالات وقوع حوادث و شدت عواقب آنها، ریسک خطرات تخمین زده شده و بر این اساس طبقه‌بندی می‌گردند.

تحلیل What-If یا SWIFT⁴

این تحلیل بر مبنای تعاطی افکار می‌باشد که معمولاً برای یک فرآیند یا یک عملیات مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ اما به حدی قابلیت انعطاف دارد که بتوان از آن در سایر فعالیت‌ها نیز استفاده کرد. تعاطی افکار توسط گروهی کارشناس با تخصص‌های گوناگون مرتبط با موضوع انجام می‌شود. هر یک از اعضا به طرح سؤالاتی با عبارت "چه می‌شود اگر...؟" می‌پردازند و متخصصان حاضر در جلسه درصدد پاسخگویی به این پرسش‌ها از نقطه‌نظر عواقب بالقوه، راه‌های مقابله و روش‌های بازدارنده برمی‌آیند. همچنین این امکان وجود دارد که سؤالات برحسب جنبه‌های مختلف طرح تقسیم‌بندی و متعاقباً توسط متخصصان ذی‌ربط پاسخ داده شوند.

نمونه سؤالاتی که در این نوع جلسات مطرح می‌شوند عبارتند از:

- چه می‌شود اگر خدمه کشتی درب A را باز بگذارند؟
- چه می‌شود اگر کاربر به جای شیر B، شیر C را باز کند؟
- چه می‌شود اگر اشتباه D رخ دهد؟
- چه می‌شود اگر قطعه E از تجهیزات F از کار بیفتد؟

کارایی این روش با به کارگیری چک‌لیست‌هایی که می‌توانند از قیل و بر اساس تجربه‌های قبلی تهیه شده باشند، بهبود می‌یابد. اشاره به مواردی که به شناسایی خطرات، موقعیت‌های بالقوه خطرآفرین و عیوب طراحی سیستم‌ها، تجهیزات و عملیات تحت بررسی کمک کنند در این لیست‌ها قطعاً کیفیت تحلیل را بالا می‌برد.

تحلیل What-If یک فن قابل انعطاف است و مشابه سایر روش‌ها نظیر FMECA و HAZOP کاملاً نظام‌مند نیست؛ بنابراین قابلیت تطبیق با موضوعات مختلف تحت بررسی را دارد و روشی قدرتمند است به شرط آنکه اعضا گروه، در موضوع تحت بررسی مجرب باشند. این روش برای انجام یک ارزیابی اولیه از خطرات بسیار مفید است. همان گونه که بیان شد این روش بسیار به تجربه اعضا گروه ارزیابی‌کننده وابسته است و در نتیجه امکان ضعف در نتایج حاصل به علت کم‌تجربگی اعضا در بعضی قسمت‌ها وجود دارد. همچنین هیچ اطمینانی وجود ندارد که سؤالات مطروحه در جلسه تعاطی افکار، چه از نظر وسعت و چه از نظر عمق تمامی خطرات را پوشش دهند. نتیجه به کارگیری این روش می‌تواند به صورت جدولی حاوی موقعیت‌های خطرناک، عواقب بروز این خطرات، روش‌های مقابله و توصیه‌های مربوط به کاهش ریسک باشد.

تحلیل با استفاده از چک‌لیست (Checklist Analysis)

در این تحلیل از چک‌لیست‌های آماده شده برای ارزیابی وضعیت یک سیستم یا فرآیند استفاده می‌شود. به طور معمول، چک‌لیست‌ها برای حصول اطمینان از اینکه یک سازمان یا فعالیت سازمانی با استانداردهای مرتبط تطابق دارد و نیز فراهم کردن چارچوب مناسب برای بازبینی و بازرسی مورد استفاده قرار می‌گیرند. در این روش، چک‌لیست‌های مورد استفاده باید توسط متخصصان مجرب در تمام زمینه‌های مرتبط با موضوع تحت بررسی تهیه شوند. این نوع تحلیل غالباً به همراه سایر روش‌ها و به منظور تطبیق با یک سری مقررات

مشخص مورد استفاده قرار می‌گیرد.

این نوع تحلیل قابلیت به کارگیری در هر مرحله از طراحی یا فعالیت مورد مطالعه را دارد، به شرط آنکه چک‌لیست‌ها توسط متخصصان مجرب و آگاه به استانداردهای مرتبط تهیه شده باشند.

تحلیل خطر و قابلیت بهره‌برداری HAZOP

فن HAZOP اولین بار در صنعت شیمیایی معرفی شد و بهترین روش برای شناسایی خطرات و مشکلات مربوط به قابلیت بهره‌برداری در سیستم‌های عملیاتی پیوسته نظیر سیستم‌های شامل سیالات و یا فرآیندهای انتقال حرارتی می‌باشد.

این نوع تحلیل بر یک فعالیت خاص و یا مرحله مشخصی از یک سیستم یا فرآیند تمرکز می‌کند. پس از تعیین سیستم مورد نظر و اهداف مطالعه، اولین گام در راستای افزایش تمرکز بر روی انحرافات ممکن (Deviations)، تقسیم‌بندی سیستم به بخش‌های کوچک‌تر و به عبارت دیگر انتخاب گروه‌های مطالعاتی تخصصی‌تر خواهد بود.

پس از این مرحله گروه عملیاتی انتخاب و رهبر آن مشخص می‌شود. وظیفه رهبر گروه جمع‌بندی اطلاعات جمع‌آوری شده توسط اعضای گروه و هدایت گروه در مسیری است که در نهایت بتوانند با همکاری یکدیگر کل سیستم یا فرآیند را مورد ارزیابی قرار دهند.

گروه راهبری HAZOP باید طراحان، اپراتورها و مصرف‌کنندگان را نیز در برگیرد. روش HAZOP یک روش واکاوی مناسب برای سیستم‌های پیچیده است و ساختار سیستم را به گونه‌ای جامع بررسی می‌کند. همچنین نتایج حاصل از این روش بسیار دقیق و مفصل هستند.

تحلیل وضعیت بحرانی و حالات خطا و اثرات آنها FMECA

FMECA روشی برای شناسایی و تحلیل تمام حالات خطای بالقوه یک سیستم و اثراتی که این خطاها روی سیستم دارند و نیز چگونگی جلوگیری از این خطاها و یا کاهش اثرات آنها روی سیستم می‌باشد. یکی از تفاوت‌های اساسی FMECA با سایر ارزیابی‌های کیفی ریسک این است که FMECA یک اقدام پیشگیرانه (Proactive) است. به عبارت دیگر در اجرای FMECA با پیش‌بینی مشکلات بالقوه و محاسبه میزان ریسک آنها، اقداماتی در جهت حذف و یا کاهش میزان وقوع آنها تعریف و اجرا می‌شود. این برخورد پیشگیرانه کنشی است در برابر آنچه ممکن است در آینده رخ دهد و مسلماً اعمال اقدامات اصلاحی در مراحل اولیه طراحی محصول یا فرآیند، هزینه و زمان بسیار کمتری در بر خواهد داشت. علاوه بر این، هر تغییری در این مرحله بر روی طراحی محصول یا فرآیند به راحتی انجام می‌شود و در نتیجه احتمال نیاز به تغییرات بحرانی در آینده را حذف کرده و یا کاهش خواهد داد.

تحلیل درختی خطا⁵ FTA

در این روش یک وضعیت نامطلوب یا بحرانی در نظر گرفته می‌شود، سپس با توجه به محیط و عملکرد سیستم همه راه‌هایی که می‌توانند سبب بروز آن وضعیت ناخواسته و نامطلوب شوند، جستجو می‌شوند. در واقع درخت خطا یک مدل تصویری از خطا را به روش استنتاجی (Deductive Reasoning Process) فراهم می‌آورد. به خصوص برای آنالیز سیستم‌های پیچیده که دارای تعداد زیادی سیستم‌های فرعی می‌باشند بسیار مناسب است. اولین گام در تجزیه و تحلیل درختی خطا شناخت کامل و دقیق سیستم است. اطلاعات دقیق و جزئی درباره کلیه اجزاء سیستم، اثرات متقابل فیزیکی و کارکردی مابین اجزاء و شرایط طبیعی و غیرطبیعی آنها را می‌توان از منابع مختلفی نظیر نقشه‌ها، نمودارها، دستورالعمل‌های عملیاتی، روش‌های نگهداری، مصاحبه با کارکنان، متخصصان و... به دست آورد؛ به علاوه مقایسه سیستم با سیستم‌های مشابه نیز می‌تواند اطلاعات مفید بیشتری را تأمین کند. محدودیت اصلی روش FTA در صورت عدم به کارگیری متخصصان مجرب و آشنا به سیستم تحت بررسی، احتمال نقص در شناسایی کلیه رویدادهایی است که می‌توانند به وقوع رویداد اصلی کمک کنند.

تحلیل درختی رویداد⁶ ETA

تحلیل درختی رویداد روشی است برای نشان دادن توالی نتایجی که ممکن است بعد از وقوع یک رویداد اولیه حاصل شوند. این روش برعکس درخت خطا از منطق استقرایی (Inductive Reasoning Process) استفاده می‌کند. این تحلیل با ایجاد دو شاخه موفقیت و نقص به طور هم‌زمان به ارزیابی علل یک رویداد منفرد می‌پردازد. این فن پاسخ‌های سیستم در برابر یک چالش شروع‌کننده نظیر یک نقص یا خطا را تشریح می‌کند و ارزیابی احتمال یک پیامد مطلوب و یا نامطلوب را فراهم می‌سازد.

گروه راهبری HAZOP باید طراحان، اپراتورها و مصرف‌کنندگان را نیز در برگیرد. روش HAZOP یک روش واکاوی مناسب برای سیستم‌های پیچیده است و سخت‌افزار سیستم را به گونه‌ای جامع بررسی می‌کند. همچنین نتایج حاصل از این روش بسیار دقیق و مفصل است.

درس‌های آموختنی از سوانح دریایی

موارد ذیل حاصل بررسی سوانح دریایی در کمیته رسیدگی به سوانح دریایی سازمان بنادر و دریانوردی است که از سوی اداره کل امور دریایی این سازمان به منظور پیشگیری از وقوع سوانح مشابه به شرکت‌های کشتیرانی و فرماندهان شناورها ابلاغ شده است:

ابلاغیه مورخه ۱۳۸۹/۱۲/۱۰

- ۱- خودداری از به کارگیری افسران فاقد تجربه کاری و مرتبط با زمینه شغلی بر روی کشتی (به خصوص افسران خارجی)؛
- ۲- خودداری از تعلل فرماندهان کشتی‌ها در برقراری تماس به موقع با DPA، به خصوص در مواقع اضطراری؛
- ۳- ایجاد فضای ترغیب در برقراری تماس پرسنل کلیدی کشتی‌ها با DPA از طریق تعامل شایسته فرماندهان و DPA؛
- ۴- در اقامت‌های طولانی مدت شناورها در لنگرگاه، لزوم توجه بیشتر به مواردی از قبیل: اطمینان از brought up شدن لنگر، اضافه کردن تعداد shackle (در صورت نیاز) پس از کسب اطمینان از brought up شدن لنگر، جنس بستر، گزارش‌ها و پیش‌بینی هواشناسی، رعایت فاصله مناسب تا ساحل و سایر کشتی‌ها، حصول اطمینان مکرر از محل لنگر، لزوم آمادگی موتورخانه کشتی در وضعیت short notice در لنگرگاه‌هایی که سابقه

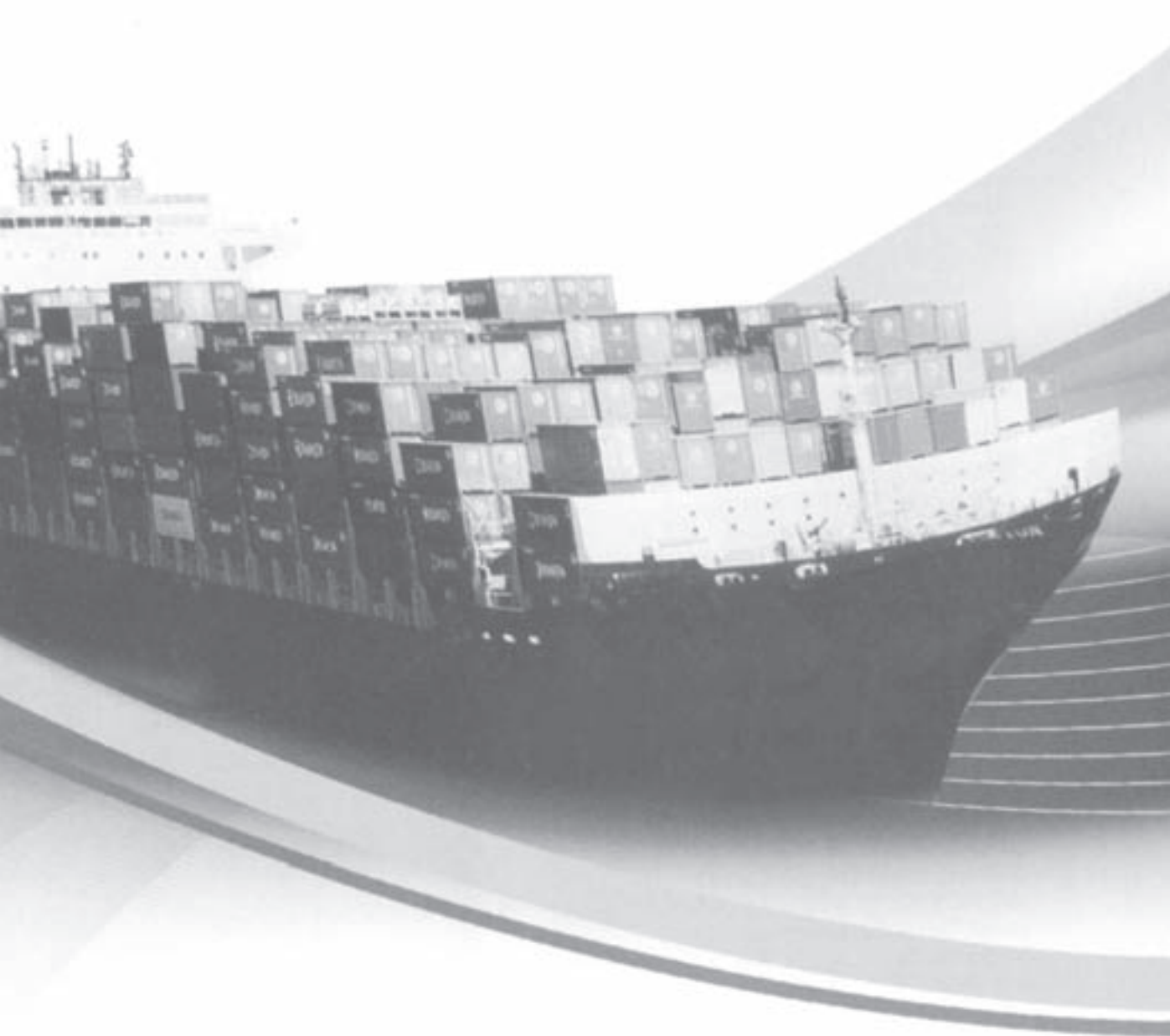
- بروز سوانح دریایی در آنها محرز است، حفظ آماده‌باش عوامل کشتی در صورت دریافت اخطارهای هواشناسی، اتخاذ تصمیم در آزاد کردن لنگر درگیر به جای استفاده از لنگر دوم کشتی و استفاده از موتور در شرایط حاد و؛
- ۵- استفاده از ابزارهای نرم‌افزاری تصمیم‌گیری (decision making tools) به عنوان ابزاری مؤثر در تسهیل فرآیند تصمیم‌گیری در مواقع بحرانی به خصوص در مواقع لنگراندازی؛
- ۶- برگزاری کارگاه‌های آموزشی سوانح دریایی (case study) برای فرماندهان و افسران کلیدی کشتی به منظور بررسی همه‌جانبه سانحه و انتشار درس‌های آموختنی در سطح کشتی‌ها به منظور پیشگیری از بروز سوانح دریایی مشابه؛
- ۷- برقراری هماهنگی کامل میان فرماندهان کشتی‌ها و راهنمایان در هنگام اجرای عملیات راهنمایی و توجه کامل به مسئولیت‌های فرمانده و راهنمای کشتی ضمن توجه به لزوم حضور دائم فرمانده در پل فرماندهی حین عملیات راهنمایی؛
- ۸- تأکید بر لزوم گزارش‌دهی فوری به سازمان بنادر و دریانوردی (اداره کل امور دریایی) به عنوان مرجع دریایی کشور.

ابلاغیه مورخه ۱۳۸۹/۱۲/۲۵

نوع حادثه	نوع کشتی	شرح حادثه	دلایل	درس‌های آموختنی
مصدومیت و فوت	باری	بعد از انجام عملیات شستشوی آگزوست بویلر (exhaust gas boiler) آب‌ها و پسماندهای کربن، باقی‌مانده به دو بشکه در باز که از قبل آماده‌سازی شده بود انتقال می‌یابد. به علت ناکافی بودن بشکه‌ها مجبور به استفاده از یک بشکه در بسته می‌شوند. حدود ۶۰ تا ۷۰ لیتر از این پسماندها به این بشکه انتقال می‌یابد. در هنگام تخلیه مواد داخل این بشکه‌ها به bilge holding tank سعی به باز کردن درب بشکه سوم با استفاده از دستگاه سنگ فریز بادی می‌کنند. این امر منجر به انفجار بشکه مذکور شده و درب آن جدا و به ملوان روغن‌کاری که مشغول بریدن درب بشکه بوده است برخورد می‌کند که باعث مصدومیت شدید و در نهایت فوت ملوان می‌شود.	- استفاده از دستگاه سنگ فریز سبب ایجاد منطقه داغ (hot spot) می‌شود. - گرمای ایجاد شده سبب احتراق بخار موجود در بشکه شده و در نتیجه انبساط شدید و ناگهانی بخارهای موجود در داخل بشکه منجر به انفجار بشکه می‌شود. - روش عملکرد ملوان مربوطه نشان‌دهنده عدم آگاهی ایشان نسبت به خطرات موجود در هنگام باز کردن درب بشکه‌هاست و همین‌طور عدم آشنایی با سیستم مدیریت ایمنی کشتی (ISM)، اجازه کار گرم (hot work permit) نیز صادر نشده است.	- با توجه به امکان آتش گرفتن یا انفجار بشکه‌های در بسته، استفاده از این چنین وسایل مکانیکی ممنوع شود. - لزوم آشنایی و آموزش پرسنل با سیستم مدیریت ایمنی کشتی. - لزوم کسب اجازه کار گرم (hot work permit) قبل از انجام چنین فعالیت‌هایی.

نوع حادثه	نوع کشتی	شرح حادثه	دلایل	درس‌های آموختنی
پارگی طناب‌های مهار	مسافربری	افزایش ناگهانی باد که توأم با تغییر ناگهانی جهت آن نیز بوده است، سبب افزایش و شدت pitching و rolling کشتی گشته و در نتیجه سینه از اسکله جدا شده و منجر به افتادن پلکان به داخل آب می‌شود. در این حادثه دو نفر از مسافران و یک ملوان که بر روی پل بوده‌اند به داخل آب پرت می‌شوند. پرسنل کشتی با انداختن حلقه نجات افراد مذکور را از آب گرفته و به روی شناور می‌گردانند.	- تمامی فشار بر روی یک وینچ و یک طناب مهار شده بر روی آن بوده است. - روش مهار طناب‌ها بر روی عرشه صحیح نبوده است. - تعداد کم فیرلید بر روی عرشه. - عدم قابلیت تشخیص و یا شناسایی طناب‌ها براساس گواهی‌نامه‌های مربوطه.	- اهمیت ارائه کردن اطلاعات کامل دقیق‌تری از خصوصیات ساختاری طناب‌های مهار. - محاسبه و مشخص کردن حداقل شعاع مورد نیاز طناب‌های مهار بر حسب نوع و جنسیت آنها. - اهمیت معرفی روش نگهداری طناب‌های مهار و قابلیت ثبت و پیگیری فعالیت‌های انجام شده. - ایمن‌سازی مسافران همانند حفاظت از طناب‌های مهار، پله‌های تردد ایمن، علامت‌گذاری مناطق خطرناک. - قابلیت و توانایی پرسنل کلیدی کشتی‌های مسافربری در اقدام به موقع و بروز عکس‌العمل مناسب.

نوع حادثه	نوع کشتی	شرح حادثه	دلایل	درس‌های آموختنی
نقص سیستم کنترل موتور	کانتینر	زمانی که افسر عرشه در حال انتقال کنترل موتور (control pitch) CPP (propelled) از پل فرماندهی به bridge wing بوده است به علت فعال‌سازی اشتباهی کلید back up control، پیچ تمام به عقب (full stern) تغییر جهت می‌دهد. تمامی تلاش فرمانده در جهت متوقف‌سازی موتور اصلی از پل فرماندهی بی‌نتیجه می‌ماند. در نهایت کنترل به موتورخانه انتقال پیدا کرده و موتور توسط ERC (control panel) متوقف می‌شود. این تأخیر در متوقف‌سازی موتور باعث تصادم کشتی با اسکله و همین‌طور کشتی پهلو گرفته دیگر می‌شود.	- شباهت دکمه‌های کنترل با یکدیگر امکان اشتباه را فراهم کرده است. - اتصالی در مدار الکتریکی کنترل در bridge wing به خاطر رطوبت شدید.	- نیاز به فهم صحیح از سیستم‌های فنی مورد استفاده. - طراحی سیستم به گونه‌ای که از اشتباه اپراتور جلوگیری شود. - اصلاح سیستم‌های مورد استفاده توسط اپراتورها در جهت بهینه‌سازی و افزایش ایمنی. - سیستم‌های الکتریکی و یا الکترونیکی که در معرض رطوبت هوا قرار دارند باید مورد بازدید مکرر قرار گیرند. - پرسنل کشتی باید به صورت کامل با سیستم‌های اضطراری آشنا باشند. - تطبیق ناکافی سیستم‌های فنی با خصوصیات انسانی، که در مواقع اضطراری بسیار مهم می‌باشد.



برگزاری اجلاس نوزدهم کمیته فرعی FSI

اجلاس نوزدهم کمیته فرعی اجرای قوانین توسط کشور صاحب پرچم (FSI) در تاریخ‌های ۲۱ تا ۲۵ فوریه ۲۰۱۱ میلادی در مقر سازمان بین‌المللی دریانوردی در لندن برگزار شد.





گزارش مورخ ۴ مارس ۲۰۱۱ میلادی کمیته‌های ایمنی دریانوردی (MSC) و حفاظت محیط زیست دریایی (MEPC) در ارتباط با بند ۱۴ دستور جلسه اجلاس، موضوع تدوین آئین‌نامه سازمان‌های به رسمیت شناخته شده به اختصار حاوی مطالب ذیل می‌باشد:

- ۱- کمیته فرعی FSI اسناد مربوطه ارسالی توسط ایالات متحده آمریکا، چین و انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (IACS) را مورد بررسی قرار داد.
- ۲- کمیته فرعی FSI توافق کرد جزئیات بررسی اسناد مذکور را به کارگروه تدوین آئین‌نامه سازمان‌های به رسمیت شناخته شده ارجاع دهد.
- ۳- کمیته فرعی FSI توافق کرد از کمیته‌های MSC و MEPC درخواست کند مهلت تکمیل تدوین آئین‌نامه سازمان‌های به رسمیت شناخته شده را تا سال ۲۰۱۲ تمدید کنند.
- ۴- کمیته فرعی FSI از دبیرکل IMO درخواست کرد تا پیش‌نویس متن سند مربوط به تصویب آئین‌نامه سازمان‌های به رسمیت شناخته شده را تنظیم و پیش‌نویس اصلاحات به اسناد موجود جهت لازم‌اجراء کردن آئین‌نامه مذکور را به ترتیب مراحل پیشنهادی ذیل به انجام رسانند:
- آئین‌نامه سازمان‌های به رسمیت شناخته شده باید در قالب کنوانسیون‌های سولاس و مارپول و پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون خط بارگیری کشتی‌ها از طریق اصلاح الزامات لازم‌اجراء و رجوع به قطعنامه‌های (18) A.739 و (19) A.789 و براساس روش پذیرش ضمنی الزامی شود.
- ارجاع به قطعنامه‌های (18) A.739 و (19) A.789 در تمامی اسناد مربوطه و پانوشته‌ها اصلاح شوند.
- آئین‌نامه سازمان‌های به رسمیت شناخته شده باید از طریق یک قطعنامه MSC-MEPC تصویب شود.
- قطعنامه‌های (18) A.739 و (19) A.789 پس از الزامی شدن آئین‌نامه مذکور ابطال و تغییرات لازم در تمامی اسناد لازم‌اجراء اعمال شوند.
- ۵- کمیته فرعی FSI توافق کرد در آینده دوره زمانی مابین تصویب آئین‌نامه سازمان‌های به رسمیت شناخته شده و تاریخ اجرایی شدن مقررات تعهدآور ناشی از آئین‌نامه مذکور را مدنظر قرار دهد تا مراجع دریایی کشورهای متعاقد فرصت لازم برای ارزیابی سازمان‌های به رسمیت شناخته شده خود را داشته باشند.

کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) تا تاریخ ۳۱ مارس ۲۰۱۱ برابر ۱۱ فروردین ماه ۱۳۹۰

Instrument عنوان سند	Date of entry into force تاریخ لازم‌الاجراء شدن	No. of Contracting States/Parties تعداد کشورهای متعاقد	% world tonnage درصد تناژ جهانی*
IMO Convention	17-Mar-58	169	97.34
SOLAS 1974	25-May-80	159	99.04
SOLAS Protocol 1978	01-May-81	114	96.16
SOLAS Protocol 1988	03-Feb-00	96	94.4
Stockholm Agreement 1996	01-Apr-97	11	8.59
LL 1966	21-Jul-68	159	99.02
LL Protocol 1988	03-Feb-00	92	94.53
TONNAGE 1969	18-Jul-82	150	98.99
COLREG 1972	15-Jul-77	153	98.36
CSC 1972	06-Sep-77	78	60.95
1993 amendments	-	9	6.18
SFV Protocol 1993	-	17	19.78
STCW 1978	28-Apr-84	154	99.15
STCW-F 1995	-	14	5.49
SAR 1979	22-Jun-85	98	60.84
STP 1971	01-Jan-74	17	23.98
SPACE STP 1973	01-Jun-77	16	23.33
IMSO C 1976	16-Jul-79	95	94.71
INMARSAT OA 1976	16-Jul-79	89	91.63
1998 amendments	-	40	26.91
2008 amendments	-	6	2.86
FAL 1965	05-Mar-67	114	90.31
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	02-Oct-83	150	99.14
MARPOL 73/78 (Annex III)	01-Jul-92	135	96.45
MARPOL 73/78 (Annex IV)	27-Sep-03	128	86.62
MARPOL 73/78 (Annex V)	31-Dec-88	141	97.36
MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	19-May-05	63	88.90
LC 1972	30-Aug-75	86	67.09
1978 amendments	-	20	17.49
LC Protocol 1996	24-Mar-06	40	33.25
INTERVENTION 1969	06-May-75	86	74.4



Instrument عنوان سند	Date of entry into force تاریخ لازم‌الاجراء شدن	No. of Contracting States/Parties تعداد کشورهای متعاقد	% world tonnage درصد تناژ جهانی*
INTERVENTION Protocol 1973	30-Mar-83	53	48.67
CLC 1969	19-Jun-75	37	2.95
CLC Protocol 1976	08-Apr-81	53	56.41
CLC Protocol 1992	30-May-96	123	96.7
FUND Protocol 1976	22-Nov-94	31	47.33
FUND Protocol 1992	30-May-96	105	94.5
FUND Protocol 2000	27-Jun-01	-	-
FUND Protocol 2003	03-Mar-05	27	21.42
NUCLEAR 1971	15-Jul-75	17	20.38
PAL 1974	28-Apr-87	32	40.8
PAL Protocol 1976	30-Apr-89	25	40.46
PAL Protocol 1990	-	6	0.85
PAL Protocol 2002	-	4	0.17
LLMC 1976	01-Dec-86	51	50.02
LLMC Protocol 1996	13-May-04	41**	45.05
SUA 1988	01-Mar-92	157	94.73
SUA Protocol 1988	01-Mar-92	146	89.72
SUA 2005	28-Jul-10	20	30.14
SUA Protocol 2005	28-Jul-10	16	29.40
SALVAGE 1989	14-Jul-96	59	48.21
OPRC 1990	13-May-95	102	68.74
HNS Convention 1996	-	14	13.61
OPRC/HNS 2000	14-Jun-07	25	36.06
BUNKERS Convention 2001	21-Nov-08	58	88.06
AFS Convention 2001	17-Sep-08	50	78.70
BWM Convention 2004	-	27	25.32
NAIROBI WRC 2007	-	2	1.10
HONG KONG SRC 2009	-	-	-
HNS PROT 2010	-	-	-

* منبع: آمار ناوگان جهان در ۳۱ دسامبر ۲۰۰۹ منتشر شده توسط Fairplay
 ** این سند معوق است - عبارت‌سازی باید نهایی شود.



حادثه غرق سکوی نیمه غوطه‌ور Jupiter 1 در خلیج مکزیک



این حادثه در تاریخ ۲۱ آوریل ۲۰۱۱ در خلیج مکزیک رخ داد که تا زمان مخابره خبر خسارات جانی و زیست‌محیطی در بر نداشته است.

مشخصات سکو

نام شناور: Jupiter 1

پرچم: مکزیک

نوع شناور: سکوی نیمه‌غوطه‌ور (Semi-submersible)

مالک: شرکت نفت دولتی مکزیک (Pemex)

طول شناور: ۸۱/۵ متر

ظرفیت: ۳۲۹۵ تن

شرح حادثه

سکوی حادثه‌دیده به عنوان اقامتگاه کارکنان شرکت Pemex و پیمانکاران آن در ۴۸ میلی ساحل Ciudad de Carmen در ایالت Campeche در خلیج مکزیک مستقر بود. سکو در عملیات تولید فعالیتی نداشت و این حادثه در امر تولید و سایر فعالیت‌های مرتبط در ناحیه اثری نگذاشت. به گزارش شرکت Pemex حادثه بامداد روز ۱۲ آوریل ۲۰۱۱ در اثر عارضه در شیرهای کنترل پانتون شناور بروز کرد و با ورود آب، سکوی یک پهلو شد. حادثه موجب نشست مواد هیدروکربنی نشده و مضافاً هیچگونه تلفات جانی در بر نداشت.

ساکنان سکو در زمان حادثه ۷۱۳ نفر بودند که تعداد ۶۳۸ نفر بلافاصله تخلیه و به سکوی دیگری منتقل شدند و ۷۵ نفر کارکنان کلیدی برای مشارکت در طرح واکنش اضطراری در سکو باقی ماندند.



ساکنان سکو در زمان حادثه ۷۱۳ نفر بودند که تعداد ۶۳۸ نفر بلافاصله تخلیه و به سکوی دیگری منتقل شدند و ۷۵ نفر کارکنان کلیدی برای مشارکت در طرح واکنش اضطراری در سکو باقی ماندند.



تلاش غواصان برای آب‌بندی پانتون به دلیل سقوط تجهیزات از روی عرشه شناور و همچنین جلوگیری از صدمات جانی به آنان متوقف شد. پمپ‌های خن سکو نیز قدرت کافی برای مهار ورود آب را نداشته و پس از چند ساعت تلاش ناموفق برای نجات سکو، کل نفرات تخلیه شدند و در نهایت سکو به یک سمت کج شده و غرق شد.

عمق آب در منطقه حدود ۳۸ متر است و با توجه به ابعاد شناور و عرض ۵۰ متر، سکوی حادثه‌دیده بالای سطح آب قرار گرفت.

بنا به اظهار مالک شناور مذکور به طور سالانه مورد بازرسی قرار می‌گرفته و آخرین بازرسی آن در ژوئن سال ۲۰۱۰ انجام شده بود.

منبع: اینترنت

ترجمه: ژاله صداقتی منور



لیست گواهی‌نامه‌ها و مدارک الزامی در کشتی

(براساس اسناد لازم‌الاجرای IMO)

کشتی‌ها برای تردد در آب‌های بین‌المللی براساس قوانین سازمان جهانی دریانوردی (IMO) به یک سری مدارک، گواهی‌نامه و اسناد دیگر نیاز دارند. مجموعه اسناد و مدارک الزامی و غیرالزامی شناورها در جداول معرفی شده‌اند.



۱	کلیه شناورها	مراجع
	گواهی نامه بین المللی ظرفیت (۱۹۶۹)	کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتی، ماده 7
	گواهی نامه بین المللی خط بارگیری	کنوانسیون بین المللی خط بارگیری، ماده 16؛ پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین المللی خط بارگیری، ماده 18
	گواهی نامه معافیت از کنوانسیون بین المللی خط بارگیری	کنوانسیون بین المللی خط بارگیری، ماده 6؛ پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین المللی خط بارگیری، ماده 18
	کتابچه تعادل	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره های II-1/22 و II-1/25-8؛ پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین المللی خط بارگیری کشتی، مقرره 10
	کتابچه و نقشه های کنترل صدمات	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره های II-1/23، 1-23 و 25-8؛ بخشنامه MSC/Circ.919
	مدرک حداقل خدمه ایمن	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (اصلاحات سال ۲۰۰۰) مقرره V/14.2
	دستورالعمل آموزشی ایمنی آتش	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (اصلاحات سال ۲۰۰۰)، مقرره II-2/15.2.3
	کتابچه / نقشه کنترل آتش	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (اصلاحات سال ۲۰۰۰)، مقرره II-2/15.2.4
	سوابق آموزش و تمرینات روی کشتی	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (اصلاحات سال ۲۰۰۰)، مقرره II-2/15.2.2.5
	کتابچه عملیاتی ایمنی آتش	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (اصلاحات سال ۲۰۰۰)، مقرره II-2/16.2
	گواهی نامه های فرماندهان، افسران یا خدمه	کنوانسیون STCW 1978، ماده VI، مقرره I/2؛ آئین نامه STCW، بخش A-I/2
	گواهی نامه بین المللی جلوگیری از آلودگی توسط مواد نفتی	کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸، ضمیمه I، مقرره 5
	کتابچه ثبت مواد نفتی	کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸، ضمیمه I، مقرره 20
	طرح اضطراری آلودگی نفتی در کشتی	کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸، ضمیمه I، مقرره 26
	گواهی نامه بین المللی جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب	کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸، ضمیمه IV، مقرره 5؛ بخشنامه MEPC/Circ.408
	طرح مدیریت زباله	کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸، ضمیمه V، مقرره 9
	کتابچه ثبت زباله	کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸، ضمیمه V، مقرره 9
	گواهی نامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا	کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸، ضمیمه VI، مقرره 6.1
	گواهی نامه انطباق سیستم ثبت داده های سفر	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره V/18.8
	دستورالعمل مهار بار	سولاس ۱۹۷۴، (اصلاحات ۲۰۰۲)، مقرره های VI/5.6 و VII/5؛ بخشنامه MSC/Circ.745
	سند انطباق	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره IX/4؛ آئین نامه بین المللی مدیریت ایمنی (ISM Code)، بند 13

	گواهی نامه مدیریت ایمنی	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره X/4: آئین نامه بین المللی مدیریت ایمنی (ISM Code)، بند 13
	گواهی نامه بین المللی امنیت کشتی یا گواهی نامه بین المللی موقت امنیت کشتی	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (اصلاحات ۲۰۰۲)، مقرره XI-2/9.1.1: آئین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری، بخش ۸، قسمت 19 و ضمیمه
	طرح امنیت کشتی و سوابق مربوطه	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (اصلاحات ۲۰۰۲)، مقرره XI-2/9: آئین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری، بخش ۸، قسمت های 9 و 10
	سابقه اجمالی متوالی	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (اصلاحات ۲۰۰۲)، مقرره XI-1/5
	گواهی نامه بین المللی سامان های ضد خزه	کنوانسیون کنترل سامانه های مضر ضد خزه بر روی کشتی ها، ضمیمه 4، مقرره 2(1)
۲	علاوه بر گواهی نامه های مندرج در بند ۱ بالا، کشتی های مسافربری باید اسناد ذیل را در اختیار داشته باشند.	
	گواهی نامه ایمنی کشتی های مسافربری	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره 1/12 و اصلاحات ناشی از GMDSS: پروتکل ۱۹۸۸ سولاس، مقرره 1/12 (اصلاحات سال ۲۰۰۰)، ضمیمه
	گواهی نامه معافیت	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره 1/12 پروتکل ۱۹۸۸ سولاس، مقرره 1/12
	گواهی نامه ایمنی کشتی های مسافربری در سفر ویژه گواهی نامه فضای کشتی های مسافربری در سفر ویژه	توافق نامه ۱۹۷۱ کشتی های مسافربری در سفرهای ویژه: پروتکل ۱۹۷۳ در مورد فضای مورد نیاز برای کشتی های مسافربری در سفرهای ویژه
	طرح همکاری جستجو و نجات	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (اصلاحات ۲۰۰۰)، مقرره V/7.3
	فهرست محدودیت های عملیاتی	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (اصلاحات ۲۰۰۰)، مقرره V/30
	سیستم حمایت تصمیم گیری توسط فرماندهان برای مدیریت موارد اضطراری	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره III/29
۳	علاوه بر اسناد مندرج در بند ۱ بالا، کشتی های باری باید اسناد ذیل را در اختیار داشته باشند.	
	گواهی نامه ایمنی ساخت کشتی های باری	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره I/12، اصلاحات ناشی از GMDSS: پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون سولاس، مقرره I/12
	گواهی نامه ایمنی تجهیزات کشتی های باری	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره I/12، اصلاحات ناشی از GMDSS: پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون سولاس، مقرره I/12 (اصلاحات سال ۲۰۰۰)، ضمیمه
	گواهی نامه ایمنی رادیویی کشتی های باری	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره I/12، اصلاحات ناشی از GMDSS: پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون سولاس، مقرره I/12
	گواهی نامه ایمنی کشتی های باری	پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون سولاس، مقرره I/12، (اصلاحات سال ۲۰۰۰)، ضمیمه

گواهی نامه معافیت	کتوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره I/12: پروتکل ۱۹۸۸ کتوانسیون سولاس، مقرره I/12
مجوز حمل گندم	کتوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره VI/9: آئین نامه بین المللی حمل ایمن گندم به صورت فله، قسمت 3
گواهی نامه بیمه یا سایر تأمینات مالی در ارتباط با مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از آلودگی نفتی	کتوانسیون مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹، ماده VII
گواهی نامه بیمه یا سایر تأمینات مالی در ارتباط با مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از آلودگی نفتی	کتوانسیون مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۹۲، ماده VII
گزارش بازرسی های اضافی	کتوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (اصلاحات سال ۲۰۰۰)، مقرره XI-1/2: قطعه نامه A.744(18)
سابقه سیستم پایش و کنترل تخلیه مواد نفتی و برای آخرین سفر با آب توازن	کتوانسیون ماریپول ۷۳/۷۸، ضمیمه I، مقرره 15(3)(a)
اطلاعات مربوط به بار	کتوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره VI/2 و XII/10: بخشنامه MSC/Cir.663
کتابچه کشتی های فله بر	کتوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره VI/7 و XII/8: آئین نامه اجرایی برای بارگیری و تخلیه ایمن فله برها
دستورالعمل عملیاتی مخازن ویژه آب توازن تمیز	کتوانسیون ماریپول ۷۳/۷۸، ضمیمه I، مقرره 13A
دستورالعمل عملیات و تجهیزات شستشو با نفت خام	کتوانسیون ماریپول ۷۳/۷۸، ضمیمه I، مقرره 13B
اعلامیه تطابق با طرح ارزیابی وضعیت، گزارش نهایی و سوابق بازنگری طرح ارزیابی وضعیت	کتوانسیون ماریپول ۷۳/۷۸، ضمیمه I، (اصلاحات ۲۰۰۱) (قطعه نامه MEPC.95(46)) مقرره 13G، قطعه نامه MEPC.94(46)
دستورالعمل اجرایی بارگیری با توازن هیدرواستاتیکی	کتوانسیون ماریپول ۷۳/۷۸، ضمیمه I، (اصلاحات ۲۰۰۱) (قطعه نامه MEPC.95(46)) مقرره 13G
دستورالعمل اجرایی پایش و کنترل تخلیه مواد نفتی	کتوانسیون ماریپول ۷۳/۷۸، ضمیمه I، مقرره 15(3)(c)
اطلاعات تقسیم بندی و تعادل	کتوانسیون ماریپول ۷۳/۷۸، ضمیمه I، مقرره 25
علاوه بر گواهی نامه های مندرج در بندهای ۱ تا ۳ بالا، در موارد مقتضی، کشتی های حامل مواد شیمیایی مایع مضر به صورت فله باید اسناد ذیل را در اختیار داشته باشند.	
گواهی نامه بین المللی جلوگیری از آلودگی برای حمل مواد مضر به صورت فله	کتوانسیون ماریپول ۷۳/۷۸، ضمیمه II، مقرره های 11 و 12A
کتابچه ثبت بار	کتوانسیون ماریپول ۷۳/۷۸، ضمیمه II، مقرره 9
دستورالعمل روش ها و ترتیبات	قطعه نامه MEPC.18(22)، فصل 2: کتوانسیون ماریپول ۷۳/۷۸، ضمیمه II، مقرره های 5، 5A و 8

	طرح اضطراری الودگی دریایی در کشتی برای مواد مایع مضر	کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸، ضمیمه II، مقرره 16
۵	علاوه بر گواهی نامه های مندرج در بندهای ۱ تا ۳ بالا، در موارد مقتضی، کشتی های حامل مواد شیمیایی باید اسناد ذیل را در اختیار داشته باشند.	
	گواهی نامه قابلیت حمل مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله	آئین نامه ساخت و تجهیزات کشتی های حامل مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله، بخش 1.6: آئین نامه ساخت و تجهیزات کشتی های حامل مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله به طوری که با قطعنامه MSC.18(58) اصلاح شده است، بخش 1.6
	گواهی نامه بین المللی قابلیت حمل مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله	آئین نامه بین المللی ساخت و تجهیزات کشتی های حامل مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله، بخش 1.5: آئین نامه بین المللی ساخت و تجهیزات کشتی های حامل مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله به طوری که با قطعنامه های MSC.16(58) و MEPC.40(29) اصلاح شده است، بخش 1.5
۶	علاوه بر گواهی نامه های مندرج در بندهای ۱ تا ۳ بالا، در موارد مقتضی، کشتی های حامل گاز باید اسناد ذیل را در اختیار داشته باشند.	
	گواهی نامه قابلیت حمل گاز مایع به صورت فله	آئین نامه ساخت و تجهیزات کشتی های حامل گاز مایع به صورت فله، بخش 1.6
	گواهی نامه بین المللی قابلیت حمل گاز مایع به صورت فله	آئین نامه بین المللی ساخت و تجهیزات کشتی های حامل گاز مایع به صورت فله، بخش 1.5: آئین نامه بین المللی ساخت و تجهیزات کشتی های حامل گاز مایع به صورت فله به طوری که با قطعنامه MSC.17(58) اصلاح شده است، بخش 1.5
۷	علاوه بر گواهی نامه های مندرج در بندهای ۱، ۲ و ۳ بالا، در موارد مقتضی، شناورهای تندرو باید اسناد ذیل را در اختیار داشته باشند.	
	گواهی نامه ایمنی شناورهای تندرو	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرره X/3: آئین نامه شناورهای تندرو، ۱۹۹۴، بخش 1.8: آئین نامه شناورهای تندرو، ۲۰۰۰، بخش 1.8
	مجوز فعالیت شناورهای تندرو	آئین نامه شناورهای تندرو، ۱۹۹۴، بخش 1.9: آئین نامه شناورهای تندرو، ۲۰۰۰، بخش 1.9
۸	علاوه بر گواهی نامه های مندرج در بندهای ۱، ۲ و ۳ بالا، در موارد مقتضی، هر نوع شناور حامل کالای خطرناک باید اسناد ذیل را در اختیار داشته باشند.	
	سند انطباق با الزامات ویژه برای شناورهای حامل کالای خطرناک	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، (اصلاحات سال ۲۰۰۰)، مقرره II-2/19.4
۹	علاوه بر گواهی نامه های مندرج در بندهای ۱، ۲ و ۳ بالا، در موارد مقتضی، هر نوع شناور حامل مواد خطرناک به صورت بسته بندی باید اسناد ذیل را در اختیار داشته باشند.	
	فهرست یا طرح بارچینی مواد خطرناک	کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، (اصلاحات سال ۲۰۰۰)، مقرره های VII/4.5 و VII/7-2: کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸، ضمیمه III، مقرره 4

۱۰	علاوه بر گواهی‌نامه‌های مندرج در بندهای ۱ و ۲ یا ۳ بالا، در موارد مقتضی، هر نوع شناور حامل سوخت هسته‌ای باید اسناد ذیل را در اختیار داشته باشند.	کونانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرر ۷/۱۶؛ آیین‌نامه حمل محموله سوخت هسته‌ای (قطعنامه ۸۸(۷۱) MSC)، بند ۱.۳	گواهی‌نامه بین‌المللی قابلیت حمل محموله سوخت هسته‌ای
۱۱	علاوه بر گواهی‌نامه‌های مندرج در بندهای ۱ و ۲ یا ۳ بالا، در موارد مقتضی، شناورهای با سیستم رانش هسته‌ای باید اسناد ذیل را در اختیار داشته باشند.	کونانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرر ۸/۱۰	گواهی‌نامه ایمنی کشتی‌های باری با سیستم رانش هسته‌ای یا گواهی‌نامه ایمنی کشتی‌های مسافربر با سیستم رانش هسته‌ای جایگزین گواهی‌نامه ایمنی کشتی‌های باری یا گواهی‌نامه ایمنی کشتی‌های مسافربر

لیست گواهی‌نامه‌ها و مدارک غیرالزامی در کشتی			
شناورهای ویژه			
گواهی‌نامه ایمنی کشتی‌های ویژه	قطعنامه A.534(13) به طوری که با بخشنامه MSC/Circ.739 اصلاح شده است؛ کونانسیون سولاس ۱۹۷۴، مقرر ۱/۱۲؛ پروتکل ۱۹۸۸ کونانسیون سولاس، مقرر ۱/۱۲		
شناورهای پشتیبانی فراساحلی			
گواهی‌نامه قابلیت شناورهای پشتیبانی فراساحلی	قطعنامه A.673(16)؛ کونانسیون مارپول ۷۳/۷۸، ضمیمه II، مقرر ۱۳(۴)		
سیستم‌های غواصی			
گواهی‌نامه ایمنی سیستم‌های غواصی	قطعنامه A.536(13)، بخش ۱.۶		
شناور با تکیه‌گاه دینامیکی			
گواهی‌نامه ساخت و تجهیزات شناور با تکیه‌گاه دینامیکی	قطعنامه A.373(X)، بخش ۱.۶		
واحدهای حفاری متحرک فراساحلی			
گواهی‌نامه ایمنی واحد حفاری متحرک فراساحلی	قطعنامه A.414(X1)، بخش ۱.۶؛ قطعنامه A.649(16)، بخش ۱.۶؛ قطعنامه A.649(16) به طوری که با قطعنامه MSC.38(63) اصلاح شده است، بخش ۱.۶		
شناورهای پرنده			
گواهی‌نامه ایمنی شناور پرنده	بخشنامه MSC/Cir.1054، بخش ۹		
مجوز فعالیت شناور پرنده	بخشنامه MSC/Circ.1054، بخش ۱۰		
سطوح صدا			
گزارش بازرسی صدا	قطعنامه A.468(XII)، بخش ۴.۳		
گواهی‌نامه رده‌بندی بدنه / ماشین‌آلات			

مقررات مناطق ویژه دریایی

ناحیه انحصاری و اقتصادی

مقررات موكول به الحاق همه کشورهای منطقه به کنوانسیون مارپول و ایجاد تسهیلات دریافت مواد زائد از کشتی‌ها به میزان کافی در بنادر شد. اقدامات اولیه برای الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸ که از حدود دو دهه قبل توسط سازمان بنادر و دریانوردی آغاز شده بود، در ۱۳۸۱/۱۱/۵ با صدور اعلامیه سازمان بین‌المللی دریانوردی به ثمر نشست و زمینه اجرای مقررات کنوانسیون از جمله مقررات مربوط به تخلیه مواد زائد در منطقه ویژه آب‌های جنوبی کشور ایجاد شد. با این حال اعمال الزامات تخلیه در تمامیت آب‌های منطقه‌ای، به علت عدم الحاق سایر کشورهای منطقه (تا آن زمان فقط دو کشور از میان هشت کشور منطقه به مارپول ملحق شده بودند) به کنوانسیون مذکور و عدم وجود تسهیلات دریافت زائدات کشتی‌ها به میزان کافی اجرایی نشد. در پی انجام یک پروژه ۱۰ ساله منطقه‌ای برای اجرای الزامات کنوانسیون مارپول تحت نظارت سازمان منطقه‌ای رایپی و با همکاری برنامه همکاری‌های فنی سازمان بین‌المللی دریانوردی، سایر کشورهای منطقه نیز یکی پس از دیگری به کنوانسیون ملحق شدند. در اثنای تلاش برای عضویت، دولت‌ها اقدام به تجهیز بنادر خود به تسهیلات کافی برای دریافت و پردازش مواد زائد کشتی مطابق با ضمایم اول و پنجم کنوانسیون مارپول کردند.

به دنبال ایجاد شرایط لازم برای اجرای الزامات کنوانسیون مارپول در رابطه با منطقه ویژه، کمیته حفاظت محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی در پنجاه و ششمین نشست خود در تاریخ ۲۲ تیرماه ۱۳۸۶، منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان را به عنوان منطقه ویژه دریایی اعلام و مطابق مفاد ماده 38.6.1 ضمیمه اول و ماده b. 5.4 ضمیمه پنجم مارپول، الزامات منطقه ویژه از تاریخ اول اوت ۲۰۰۸ میلادی مطابق با ۱۱ مرداد ۱۳۸۷ لازم الاجرا گردید. اعمال الزامات منطقه ویژه به دولت‌های ساحلی این مناطق اجازه می‌دهد تا از استانداردهای سخت‌تر وضع شده در کنوانسیون به منظور پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی در این مناطق استفاده کنند.

منطقه ویژه دریایی (Special Area) و منطقه به ویژه حساس دریایی (Particularly Sensitive Sea Area) نخستین بار توسط کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۷۸، مطرح شد. بحث و تبادل نظر پیرامون موضوعات مذکور از سال ۱۹۸۶ تا سال ۱۹۹۱ منجر به تدوین و تصویب دستورالعمل انتخاب مناطق ویژه و تعیین مناطق به ویژه حساس دریایی با تکیه بر دلایل اکولوژیک، اقتصادی، اجتماعی و علمی و با تأکید بر آسیب‌پذیری و حساسیت آنها در برابر فعالیت‌های دریانوردی بین‌المللی شد. در سال ۱۹۷۱، سازمان تربیتی، علمی و فرهنگی ملل متحد (یونسکو) اقدام به معرفی ذخیره‌گاه‌های کره زمین در قالب برنامه انسان و کره مسکون کرد. کنوانسیون حقوق دریاها، ۱۹۸۲ این حق را برای دولت‌های ساحلی فراهم کرده است تا با ارائه جزئیات، به طور واضح مناطق ویژه (حساس) دریایی در ناحیه انحصاری - اقتصادی خود را تعیین کنند. از نقطه نظر این کنوانسیون مناطق ویژه، مناطقی می‌باشند که به لحاظ دلایل فنی شناخته شده در ارتباط با شرایط اقیانوسی، اکولوژیکی، ترافیک دریایی و نیز به دلیل بهره‌برداری و حفاظت از منابع در آنها، رعایت اقدامات خاص به منظور جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ضروری می‌باشد (ماده (a) 211 6).

لازم الاجرا شدن مقررات مناطق ویژه دریایی در خلیج فارس و دریای عمان

از ۱۱ مرداد ۱۳۸۷ (اول اوت ۲۰۰۸)

در سال ۱۹۷۳، در هنگام تصویب کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی (مارپول ۷۳/۷۸) منطقه خلیج فارس و دریای عمان به دلیل محدودیت شدید در جابه‌جایی و تعویض آب، شرایط اکولوژیک ارزشمند و تردد تعداد زیاد کشتی در آن، به عنوان یکی از محدود مناطق ویژه دریایی آب‌های زمین که نیازمند اجرای مقررات ویژه جلوگیری از تخلیه مواد زائد برای حفاظت از محیط زیست دریایی می‌باشد، تعیین شد. در آن زمان، علی‌رغم تصویب مقررات ویژه برای منطقه خلیج فارس و دریای عمان، اجرای این

گونه‌های با ارزش از ماهیان سطحی‌زی، میگوها، لاک‌پشت‌ها، پستانداران دریایی مانند دولفین‌ها و پرنده‌گان با ارزش مهاجر و بومی مانند حواصیل، باکلان، فلامینگو و عقاب ماهیگیر می‌باشد. به دلیل تردد سالانه حدود ۴۰ هزار فروند کشتی اقیانوس‌پیما (که حدود ۱۷ هزار فروند از آنها نفت خام منطقه را به سراسر جهان منتقل می‌کنند) و فعالیت‌های گسترده استخراج منابع نفتی از بستر دریا، سازمان بین‌المللی دریانوردی بنابه تقاضای دولت‌های ساحلی، توافق کرد که از این پس مقررات ویژه‌ای به منظور پیشگیری از آلودگی در منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان به مورد اجرا گذاشته شود. اجرای این مقررات در منطقه ویژه دریایی اقدامی مؤثر برای حفاظت از محیط زیست ارزشمند خلیج فارس و دریای عمان می‌باشد.

فهرست مناطق ویژه دریایی بر اساس کنوانسیون مارپول به شرح ذیل می‌باشد.

بر اساس معیارهای تعیین شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی، مناطقی به عنوان منطقه ویژه دریایی انتخاب می‌شوند که در آنها امکان تجمع و بقای مواد مضر برای مدت‌های طولانی وجود داشته و شرایط اکولوژیکی منطقه نشان‌دهنده ضرورت حفاظت و حمایت از اکوسیستم زنده و زیستگاه‌ها باشد. همچنین در چنین مناطقی ترافیک دریایی شناورها باید به اندازه‌ای زیاد باشد که مقررات متعارف و معمول نتواند متضمن حفاظت از محیط زیست دریایی در آنها شود. در حال حاضر علاوه بر منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان، تعداد ۹ منطقه دیگر شامل دریای مدیترانه، دریای بالتیک، دریای سیاه، دریای سرخ، خلیج عدن، قطب جنوب، آب‌های شمال اروپا و آب‌های ساحلی عمان در دریای عرب و آب‌های جنوب آفریقای جنوبی در نقاط مختلف آب‌های زمین به عنوان منطقه ویژه دریایی تعیین شده‌اند.

منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان دارای زیستگاه‌های حساس دریایی از جمله جنگل‌های حرا و آب‌سنگ‌های مرجانی، خورها و خلیج‌های متعدد

Adoption, entry into force and date of taking effect of Special Areas

Special Areas	Adopted	Date of entry into force	In effect from
Annex I: Oil			
Mediterranean Sea	2 Nov 1973	2 Oct 1983	2 Oct 1983
Baltic Sea	2 Nov 1973	2 Oct 1983	2 Oct 1983
Black Sea	2 Nov 1973	2 Oct 1983	2 Oct 1983
Red Sea	2 Nov 1973	2 Oct 1983	*
"Gulfs" area	2 Nov 1973	2 Oct 1983	1 Aug 2008
Gulf of Aden	1 Dec 1987	1 Apr 1989	*
Antarctic area	16 Nov 1990	17 Mar 1992	17 Mar 1992
North West European Waters	25 Sept 1997	1 Feb 1999	1 Aug 1999
Oman area of the Arabian Sea	15 Oct 2004	1 Jan 2007	*
Southern South African waters	13 Oct 2006	1 Mar 2008	1 Aug 2008
Annex II: Noxious Liquid Substances			
Antarctic area	30 Oct 1992	1 Jul 1994	1 Jul 1994
Annex V: Garbage			
Mediterranean Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	1 May 2009
Baltic Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	1 Oct 1989
Black Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	*
Red Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	*
"Gulfs" area	2 Nov 1973	31 Dec 1988	1 Aug 2008
North Sea	17 Oct 1989	18 Feb 1991	18 Feb 1991
Antarctic area (south of latitude 60 degrees south)	16 Nov 1990	17 Mar 1992	17 Mar 1992
Wider Caribbean region including the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea	4 July 1991	4 Apr 1993	*
Annex VI: Prevention of air pollution by ships (SOx Emission Control Areas)			
Baltic Sea	26 Sept 1997	19 May 2005	19 May 2006
North Sea	22 July 2005	22 Nov 2006	22 Nov 2007

* الزامات منطقه ویژه برای این مناطق به دلیل عدم اطلاعیه اعضای کنوانسیون مارپول با خط ساحلی مجاور منطقه ویژه مربوطه در مورد وجود تسهیلات دریافت کافی (مقرره‌های 38-6 و 5 و 4) ضمیمه V مارپول) منظور نشده‌اند.

منطقه ویژه دریایی و منطقه به ویژه حساس دریایی نخستین بار توسط کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۷۸، مطرح شد.

مناطق به ویژه حساس دریایی

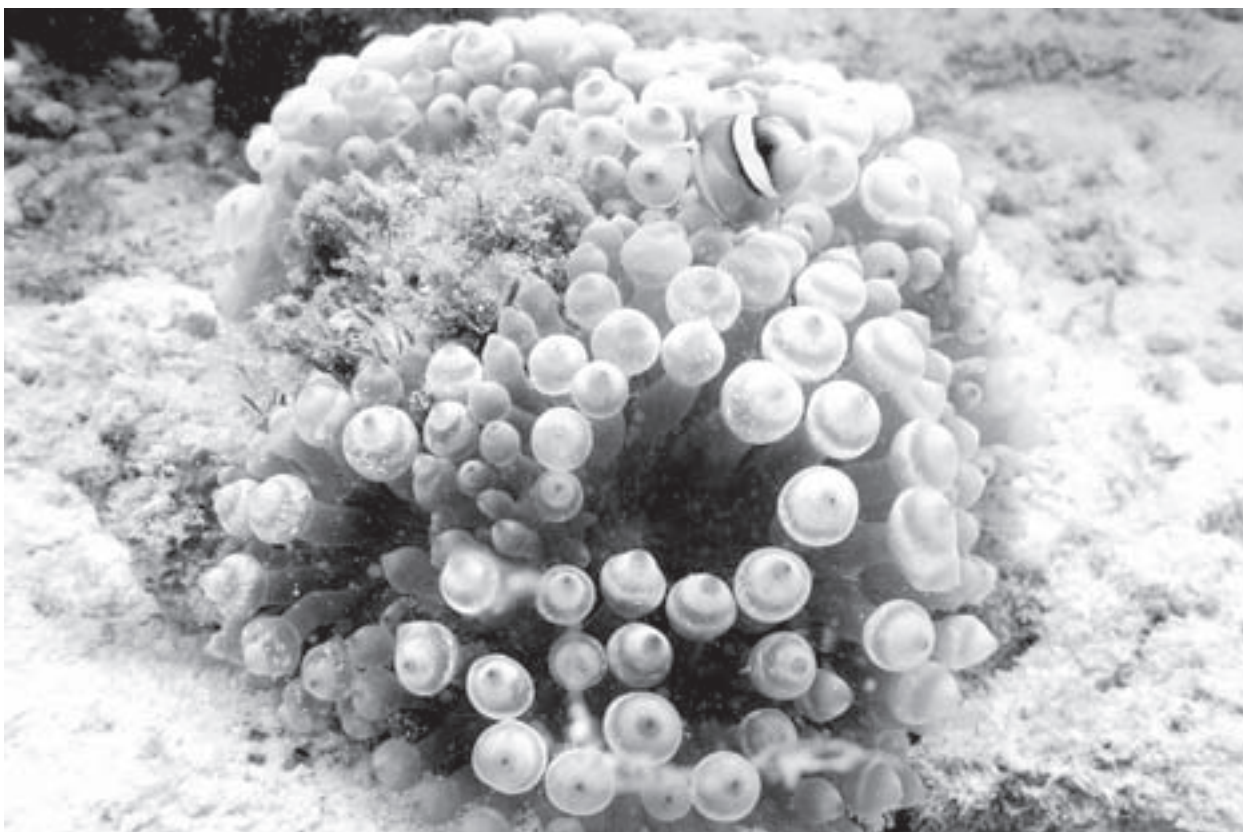
ناحیه‌ای که به دلایل اکولوژیک، اجتماعی - اقتصادی یا علمی و آسیب‌پذیری نسبت به فعالیت‌های دریانوردی نیازمند حمایت ویژه از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی است.

مفاهیم مناطق ویژه و به ویژه حساس دریایی و پذیرش آنها توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی، امکان توسعه مقررات و برنامه‌های اجرایی مشترک در چنین مناطقی، که به لحاظ زیست محیطی از اهمیت فراوانی برخوردار می‌باشند، را فراهم کرده است. وضع مقررات سخت در مناطق ویژه دریایی و مقررات سخت‌تر در مناطق به ویژه حساس دریایی از جمله اقدامات مهم بین‌المللی است که می‌تواند برای حفاظت از چنین مناطقی مورد استفاده قرار گیرد که شامل:

- ❖ حفاظت از زیستگاه‌های طبیعی و بارور در ناحیه ساحلی و پهنه دریایی؛
- ❖ حفاظت از پناهگاه‌های ساحلی با ارزش زایشگاهی، پرورشگاهی و استراحتگاهی برای آبزیان؛
- ❖ تضمین پایداری تولیدات اکولوژیک و خدمات زیست‌محیطی در محیط زیست دریایی؛
- ❖ حمایت از ارزش‌های فرهنگی، بومی و سنتی در مناطق ساحلی کشور؛
- ❖ حمایت از ذخایر ژنتیکی گیاهی، جانوری و میکروبی که صنایع، بهداشت، درمان، تغذیه و منسوجاتی که جوامع انسانی به طور مستقیم و غیرمستقیم به آنها وابسته است.

مفهوم مناطق حساس دریایی در آب‌های جنوبی ایران اولین بار از طریق سازمان منطقه‌ای حفاظت محیط زیست دریایی (راپمی) در سال ۱۹۸۸ مطرح شد. راپمی در یکی از اسناد خود در ارتباط با کاربرد مواد پخش‌کننده نفت، مناطقی را به عنوان مناطق حساس در این منطقه دریایی معرفی کرده است. این مناطق برخی از زیستگاه‌های شناخته شده با اهمیت اکولوژیک اقتصادی را نیز شامل می‌شوند.





ویژگی‌های مناطق به ویژه حساس دریایی

- تبیین معیارهای زیست‌محیطی، شناسایی و انتخاب مناطق حساس دریایی؛
- معیارهای اکولوژیکی؛
- بی‌همتا بودن (Uniqueness)؛
- نادر بودن (Rarity)؛
- زیستگاه‌های حیاتی (Critical Habitat)؛
- وابستگی (Dependency)؛
- معرف بودن (Representativeness)؛
- تنوع (Diversity)؛
- حاصل‌خیزی (Productivity)؛
- نواحی تخم‌ریزی یا زادآوری (Spawning or Breeding Ground)؛
- بکر بودن (Naturalness)؛
- یکپارچگی (Integrity)؛
- آسیب‌پذیری (Vulnerability)؛
- اهمیت جغرافیای زیستی (Bio- geographic importance)؛
- معیارهای انسانی؛
- فایده‌مندی اقتصادی (Economic benefit)؛
- تفرج (Recreation)؛
- وابستگی انسانی (Human dependency)؛
- تحقیق (Research)؛
- مطالعات پایه و پایشی آموزش (Baseline & Monitoring Studies Education)؛

مفهوم مناطق حساس دریایی در آب‌های جنوبی ایران اولین بار از طریق سازمان منطقه‌ای حفاظت محیط‌زیست دریایی (راپمی) در سال ۱۹۸۸ مطرح شد.

منبع: پایگاه اینترنتی سازمان بنادر و دریانوردی

الزامات مربوط به عبارت بارگیری روی کشتی راهنامه و بارنامه دریایی



- ۱- توضیحات این سند در موارد ذیل کاربرد دارد:
 - برای راهنمایی ذی‌نفعان اعتبار اسنادی که به حمل‌کننده خود چه دستوراتی بدهند.
 - برای راهنمایی شرکت‌های حمل‌کننده وقتی در اسناد حمل عبارت بارگیری روی کشتی خواسته شده باشد و اینکه چه اطلاعاتی را باید در سند حمل درج نمایند.
 - برای راهنمایی شبکه بانکی از برداشت صحیح عبارت بارگیری روی کشتی در بارنامه‌ها و راهنماها، بارنامه چارتر پارتی، اسناد حمل مرکب و ترکیبی وقتی که بخش اول حمل دریایی باشد.
- ۲- اصل مبحث در مورد اسناد حملی است که حداقل دو روش حمل را در بر بگیرد و طبق مواد ۱۹، ۲۰، ۲۱ و ۲۲ مندرج در UCP600 درج توضیحات اضافی بر روی سند حمل، ماهیت آن را عوض نمی‌کند.
- ۳- بررسی‌های کارشناسی اصولاً بر این اصل استوار است که عبارت بارگیری روی کشتی زمانی لازم می‌شود که محل تحویل کالا به حمل‌کننده، با بندر بارگیری متفاوت باشد؛ مگر آنکه از بارنامه چنین برداشت شود که عبارت بارگیری روی

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

بررسی‌های کارشناسی اصولاً بر این اصل استوار است که عبارت بارگیری روی کشتی زمانی لازم می‌شود که محل تحویل کالا به حمل‌کننده با بندر بارگیری متفاوت باشد.



۸- مقررات UCP در رابطه با بارنامه در ماده ۲۰ آورده است:

بند الف-۲ ماده ۲۰

بارگیری کالا در کشتی نام برده در بندر بارگیری مندرج در اعتبار به نحو زیر:

۲-۱- طی متن چاپی بارنامه یا

۲-۲- طی یادداشت بارگیری با اشاره به تاریخی که کالا بارگیری شده است.

تاریخ صدور بارنامه به عنوان تاریخ حمل تلقی خواهد شد مگر اینکه بارنامه شامل یادداشت بارگیری با درج تاریخ حمل باشد که در این صورت تاریخ درج شده در یادداشت بارگیری به عنوان تاریخ حمل تلقی خواهد شد.

اگر بارنامه شامل عبارت "کشتی مورد نظر" یا عبارت مشابه در ارتباط با نام کشتی باشد یادداشت بارگیری که به تاریخ حمل و نام کشتی واقعی اشاره کند الزامی است.

بند الف-۳ ماده ۲۰

اگر در بارنامه به بندر بارگیری مندرج در اعتبار به عنوان بندر بارگیری اشاره نشده باشد یا اگر بارنامه شامل عبارت "کشتی مورد نظر" یا عبارت مشابه در ارتباط با بندر بارگیری باشد، در یادداشت بارگیری ذکر بندر بارگیری مندرج

کشتی برای کشتی نام برده شده و در بندر بارگیری مندرج در شرایط اعتبار صورت پذیرفته است. در این حالت درج عبارت بارگیری روی کشتی به اطلاعاتی بیشتر از ذکر تاریخ بارگیری نیاز دارد.

۴- کارشناسان شبکه بانکی به این نتیجه رسیده‌اند که اگر بارنامه به محلی برای دریافت بار در خشکی اشاره کرده باشد، باید حاوی ذکر تاریخ بارگیری، نام کشتی و بندر بارگیری به شرح مشخص شده در شرایط اعتبار باشد، حتی اگر عبارت "بارگیری بر روی کشتی در وضعیت ظاهری خوب یا عبارات مشابه آن" به صورت چاپی در بارنامه وجود داشته باشد.

۵- مطابق ماده ۲۰ مندرج در UCP600 بارنامه‌ای که بندر به بندر را پوشش می‌دهد الزامی ندارد عنوان بارنامه دریا، بارنامه اقیانوسی، بارنامه بندر به بندر یا مشابه را دارا باشد. تنها وقتی مسئله بروز می‌کند که محل دریافت کالا جایی غیر از بندر بارگیری به شرح مندرج در شرایط اعتبار باشد و حتی اگر موارد مربوطه در بارنامه تکمیل بوده باشد این سؤال مطرح است که آیا احتیاج به درج توضیحات اضافی بر روی بارنامه هست که نام کشتی، بندر بارگیری و تاریخ بارگیری روی کشتی را نشان بدهد؟

اگر چه تعدادی از حمل‌کننده‌ها به طور شفاف اعلام می‌کنند بارنامه را وقتی صادر می‌کنند که بارگیری روی کشتی نام برده شده انجام گرفته باشد، این امر به معنای آن نیست که همیشه از بارنامه بتوان چنین استنباطی کرد.

اگر بارنامه حاوی محلی در روی خشکی باشد و در روی بارنامه عبارت "بارگیری شده" رؤیت شود، این امر به معنی بارگیری روی کامیون، واگن، هواپیما محسوب می‌شود تا کالا از محل دریافت به بندر بارگیری منتقل شود و چنانچه عبارت "بارگیری شده" چاپی بوده باشد اصلاً به معنای بارگیری روی کشتی در بندر مبدأ تلقی نمی‌شود.

بنابراین این توهّم پیش می‌آید که عبارت ON BOARD چه موقع به معنای بارگیری روی کشتی محسوب می‌شود و می‌توان سند ارائه شده را قبول کرد. از نظر بانک، سندی که حاکی از بارگیری روی کشتی بوده و سفر دریایی را نشان دهد مورد نیاز است.

۶- اگر سند حمل حاوی محل دریافت کالا در خشکی باشد ولی هیچ اشاره‌ای به وسائط نقلیه از آن محل تا بندر بارگیری کالا نداشته باشد، عبارت ON BOARD به صورت یادداشت یا چاپی به معنای بارگیری به کشتی در بندر بارگیری تلقی می‌شود. بدیهی است هرگونه اشاره به وسائط نقلیه تا بندر بارگیری این خاصیت بارنامه را زیر سؤال می‌برد.

اگر بارنامه‌ای که به بانک عرضه شود در بخش مربوط به 44E بنویسد بندرعباس و در بخش مربوط به 44F بنویسد بندر لاذقیه و سند حملی که به بانک عرضه می‌شود محل تحویل کالا را بنویسد گمرک جنوب تهران، بندر بارگیری بندرعباس، بندر تخلیه لاذقیه (طبق ماده ۲۰ مقررات UCP600 و نه ماده ۱۹) مورد بررسی قرار می‌گیرد.

برای رفع ابهام مجدداً یادآور می‌شود اگر در اعتبار اسنادی تقاضای بارنامه Port TO Port شده باشد براساس ماده ۲۰ مقررات UCP600 باید با آن برخورد کرد. به متن SWIFT زیر توجه شود:

44A = گمرک جنوب تهران

44E = بندرعباس

44F = لاذقیه

44B = دمشق

۷- بنابراین مهم این است که سند حملی انتخاب شود که مسیر صحیح و وسائط نقلیه مناسب را نشان بدهد و این امر وقتی اسناد حمل ترکیبی یا مرکب بیشتر مطرح می‌باشد مسئله با اهمیتی است به خصوص که دیگر صحبت از بارنامه بندر به بندر نمی‌شود.

البته در بخش‌های مربوط به SWIFT طوری پیش‌بینی شده است که بتوان همه گونه اسناد حمل اعم از راه‌نامه، بارنامه و یا سند حمل ترکیبی را وارد کرد.

در اعتبار، تاریخ حمل و نام کشتی الزامی است. این شرط حتی در مواردی که بارنامه دارای متن از پیش چاپ شده در ارتباط با بارگیری و حمل کالا در کشتی نام برده شده است لازم‌الاجرا است.

۹- به عنوان مثال اگر مسیر حمل کالا به شرح زیر بوده و ترانشیپ کالا هم وجود داشته باشد:

محل بارگیری: گمرک جنوب تهران

بندر بارگیری: بندرعباس

نام کشتی: ایران شجاعت

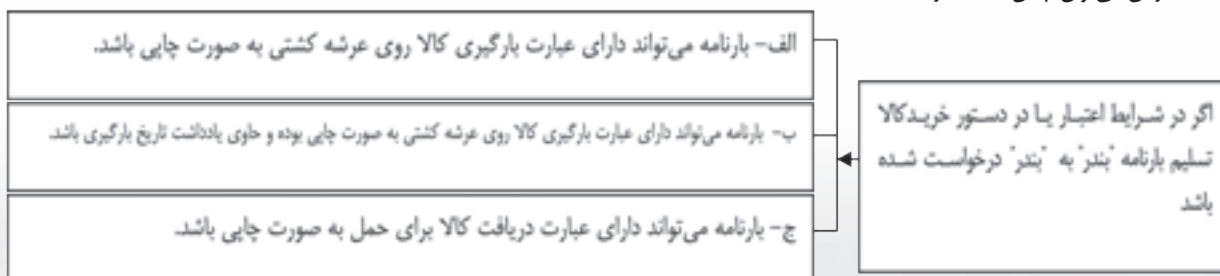
بندر ترانشیپ: دبئی

بندر تخلیه: لاذقیه

بانک به یک یادداشت بارگیری شامل: نام کشتی (ایران شجاعت)، بندر بارگیری (بندرعباس) و تاریخ بارگیری به کشتی بر روی بارنامه تسلیمی نیاز دارد.

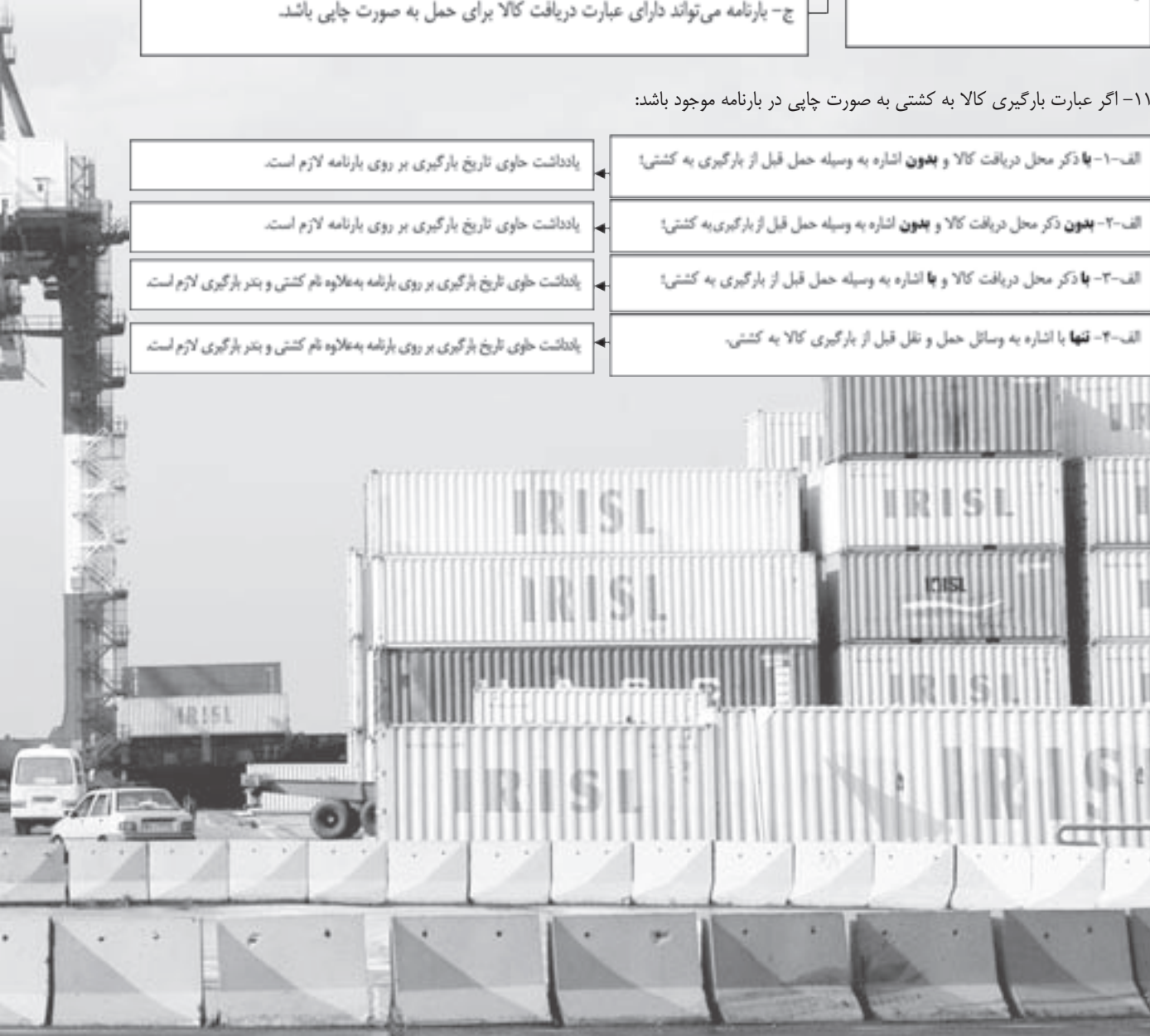
تاریخ صدور بارنامه به عنوان تاریخ حمل تلقی خواهد شد مگر اینکه بارنامه شامل یادداشت بارگیری با درج تاریخ حمل باشد که در این صورت تاریخ درج شده در یادداشت بارگیری به عنوان تاریخ حمل تلقی خواهد شد.

۱۰- بنابراین می‌توان چنین نتیجه گرفت:



۱۱- اگر عبارت بارگیری کالا به کشتی به صورت چاپی در بارنامه موجود باشد:

الف-۱- با ذکر محل دریافت کالا و بدون اشاره به وسیله حمل قبل از بارگیری به کشتی؛	یادداشت حاوی تاریخ بارگیری بر روی بارنامه لازم است.
الف-۲- بدون ذکر محل دریافت کالا و بدون اشاره به وسیله حمل قبل از بارگیری به کشتی؛	یادداشت حاوی تاریخ بارگیری بر روی بارنامه لازم است.
الف-۳- با ذکر محل دریافت کالا و با اشاره به وسیله حمل قبل از بارگیری به کشتی؛	یادداشت حاوی تاریخ بارگیری بر روی بارنامه به علاوه نام کشتی و بندر بارگیری لازم است.
الف-۴- تنها با اشاره به وسائل حمل و نقل قبل از بارگیری کالا به کشتی.	یادداشت حاوی تاریخ بارگیری بر روی بارنامه به علاوه نام کشتی و بندر بارگیری لازم است.



۱۲- اگر بارنامه علاوه بر عبارت بارگیری کالا به کشتی به صورت چاپی حاوی یادداشت تاریخ بارگیری باشد:

ب-۱- با ذکر محل دریافت کالا و بدون اشاره به وسیله حمل قبل از بارگیری به کشتی؛	تاریخ بارگیری در یادداشت روی بارنامه همان تاریخ حمل محسوب می‌شود.
ب-۲- بدون ذکر محل دریافت کالا و بدون اشاره به وسیله حمل قبل از بارگیری به کشتی؛	تاریخ بارگیری در یادداشت روی بارنامه همان تاریخ حمل محسوب می‌شود.
ب-۳- با ذکر محل دریافت کالا و با اشاره به وسیله حمل قبل از بارگیری به کشتی؛	تاریخ بارگیری در یادداشت روی بارنامه و نام کشتی و نام بندر بارگیری لازم است.
ب-۴- تنها با اشاره به وسیله حمل قبل از بارگیری کالا به کشتی.	تاریخ بارگیری در یادداشت روی بارنامه و نام کشتی و نام بندر بارگیری لازم است.

۱۳- اگر عبارت دریافت کالا برای حمل به صورت چاپی در بارنامه وجود داشته باشد:

ج-۱- با ذکر محل دریافت کالا و بدون اشاره به وسیله حمل قبل از بارگیری به کشتی؛	تاریخ صدور بارنامه همان تاریخ حمل محسوب می‌شود.
ج-۲- بدون ذکر محل دریافت کالا و بدون اشاره به وسیله حمل قبل از بارگیری به کشتی؛	تاریخ صدور بارنامه همان تاریخ حمل محسوب می‌شود.
ج-۳- با ذکر محل دریافت کالا و با اشاره به وسیله حمل قبل از بارگیری به کشتی؛	درج تاریخ بارگیری در یادداشت روی بارنامه و نام کشتی و نام بندر بارگیری لازم است.
ج-۴- تنها با اشاره به وسیله حمل قبل از بارگیری کالا به کشتی.	درج تاریخ بارگیری در یادداشت روی بارنامه و نام کشتی و نام بندر بارگیری لازم است.

۱۴- وضعیت اسناد حملی نظیر راهنامه دریایی و بارنامه دریایی متکی بر چارتر پارتی مشابه بندهای ۱۲ و ۱۳ و ۱۴ می‌باشد.
 ۱۵- در مورد اسناد حملی که حداقل دو روش مختلف حمل را پوشش می‌دهد، بندهای ۲ و ۳ ماده ۱۹ مقررات UCP600 حاکم است.





پیامدهای اقتصادی ناشی از دزدی دریایی

خسارت ۱۲ میلیارد دلاری تجارت جهانی





به ادعای گزارش مذکور دزدی دریایی در منطق خود یک بازار نوظهور است که ارزش آن در سال ۲۰۱۰ میلادی به تنهایی بین ۴/۹ تا ۸/۳ میلیارد دلار بوده است. گزارش برای اولین بار یک مدل اقتصادی برای ارزیابی هزینه‌ها و درآمدهای دزدی دریایی بین‌المللی معرفی می‌کند. این مدل چارچوبی جامع و مستقل برای ارزیابی روند ارائه می‌دهد و در ضمن بر نقاطی تأکید دارد که بیشترین نسبت بازده از سرمایه‌گذاری و سیاست‌گذاری علیه دزدی دریایی در آنچه مؤسسه Geopolicity آن را "زنجیره ارزش دزدی دریایی" می‌نامد قابل توجه هستند.

گزارش مذکور اعلام می‌کند که احتمال دارد تعداد دزدان دریایی تا سال ۲۰۱۶ دو برابر شده و با افزایش سالانه ۴۰۰ نفری همراه باشد. عامل محرک این پدیده انگیزه‌های مالی جذاب است. دزدان دریایی سوماتی سالانه ۷۹ هزار دلار درآمد دارند که معادل تقریباً ۱۵۰ برابر میانگین دستمزد در آن کشور می‌باشد.

هدف از دزدی دریایی اخذ فدیة در قبال آزادی خدمه، کشتی و محموله آن است. درآمد دزدان دریایی از محل اخذ فدیة در سال ۲۰۰۹ حدود ۵۸ میلیون دلار و در سال ۲۰۱۰ بالغ بر ۲۳۸ میلیون دلار تخمین زده می‌شود. با این حال هزینه‌های غیرمستقیم دزدی دریایی بسیار بالاتر است و بین ۷ تا ۱۲ میلیارد دلار برآورد می‌شود که شامل هزینه‌های بیمه، پشتیبانی نیروی دریایی، اقدامات قضایی، تغییر مسیر کشتی‌ها و اقدامات پیشگیرانه فردی توسط مالکان کشتی‌ها می‌باشد.

دزدی دریایی در آب‌های سوماتی همچنین منجر به کاهش درآمد مصر شده است؛ زیرا کشتی‌های کمتری از کانال سوئز عبور می‌کنند و زیان تخمینی این کاهش حدود ۶۴۲ میلیون دلار برآورد شده است. این موضوع همچنین مانع از فعالیت‌های تجاری با برخی کشورها از جمله کنیا و یمن شده است و به فعالیت‌های گردشگری و صیادی در سیشل نیز زیان وارد کرده است.

در این باب گزارشی توسط مؤسسه Geopolicity منتشر شده است که به بررسی علل و عواقب دزدی دریایی در جهان با تمرکز ویژه بر دزدی دریایی در سوماتی می‌پردازد.



قوانین بین‌المللی و حقوق دریاها (۶) حق عبور ترانزیتی

غلامعلی بهشتی برومند
کارشناس دریانوردی



کانال‌های مصنوعی و ساخت دست بشر
عمدتاً از طریق موافقت‌نامه‌های منعقد شده بین
کشورهای ذی‌نفع کنترل می‌شوند.



حقوق و وظایف عبور از تنگه‌ها

همان گونه که از بحث آزادی کشتیرانی و پرواز در عبور پیوسته و سریع و مطابق با شرایط ایمنی نیروهای دیگر استنباط می‌شود، کلیه کشتی‌ها و هواپیماها به طور اعم از حق عبور ترانزیتی بدون ممانعت از تنگه‌ها برخوردارند. وظایف و تعهدات ویژه کشتی‌ها و هواپیماهای عبوری شامل شرایط بدیهی و مسلم خودداری از هر نوع تهدید یا کاربرد نیروی قهریه علیه کشورها یا مجاور تنگه می‌باشد. به جز موارد اضطرار و تحت شرایط اجتناب‌ناپذیر (فورس ماژور) کشتی‌ها باید در طول عبور ترانزیتی به استانداردهای متداول ناوبری پایبند و بر طبق قوانین راه دریایی و مقررات بین‌المللی جهت جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی عمل کنند.

زیردریایی‌ها در عبور از تنگه لازم نیست مانند عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی حتماً در سطح آب حرکت کنند. کشتی‌ها، شامل شناورهای اکتشافی، مطالعاتی و آب‌نگاری نمی‌توانند در خلال عبور از تنگه مربوط به یک کشور دیگر اقدام به فعالیت‌های پژوهشی کنند مگر از دولت یا دولت‌های ساحلی ذی‌ربط مجوز لازم را کسب کرده باشند.

هواپیماهای غیرنظامی باید مطابق قوانین هوایی تدوین شده توسط سازمان جهانی هواپیمایی کشوری (ICAO) عمل کنند. هواپیماهای کشوری و نظامی معمولاً اقدامات ایمنی را کاملاً رعایت و با توجه به مقررات مرتبط با ایمنی پرواز عمل می‌کنند. همچنین لازم است کلیه هواپیماها روی مدارهای کنترل ترافیک هوایی که از طریق سازمان‌های بین‌المللی ذی‌ربط تعیین

می‌شوند یا فرکانس‌های رادیویی اضطراری به گوش باشند. کشورهای حاشیه تنگه‌ها موظف‌اند از ممانعت یا تعلیق عبور ترانزیتی خودداری کنند. این اصل مانع وضع قوانین و مقررات حاکم بر کشتی‌های عبور مجاز نبوده و پس از اطمینان از پیش‌آگهی لازم و کافی رعایت مقررات مذکور برای کشتی‌ها الزامی خواهد بود. قوانین و مقررات مزبور ممکن است در رابطه با موضوعاتی چون ایمنی ناوبری، کنترل ترافیک، کنترل، کاهش و جلوگیری از آلودگی، جلوگیری یا کنترل صید ماهی، موارد گمرکی و مهاجرتی باشند. با این حال کشور حاشیه‌ای تنگه متعهد و متضمن این امر است که اجرای محدودیت‌های حاصل از مقررات وضع شده تأثیر عملی بر عبور ترانزیتی نداشته و موجب ممانعت از آن نخواهد شد. همچنین باید اطمینان حاصل کند که این مقررات چه در ظاهر و چه در عمل هیچگونه تبعیض و تمایزی بین کشتی‌های خارجی ایجاد نخواهد کرد.

برای کشتی‌ها و هواپیماهای مشمول مصونیت حکومتی حائز اهمیت ویژه است که اگر چنین قوانین و مقرراتی را نقض و از اجرای آنها تخلف کنند، دولت متبوعه مسئولیت هر گونه صدمات و ضایعات وارده را در مقابل کشور حاشیه‌ای تنگه عهده‌دار خواهد بود.

عبور از کانال‌ها

کانال‌های مصنوعی و ساخت دست بشر عمدتاً از طریق موافقت‌نامه‌های منعقد شده بین کشورهای ذی‌نفع کنترل می‌شوند. در زمان صلح کانال‌های مذکور بر روی تمام کشتی‌ها با دریافت عوارض خدمات عبور باز هستند. ناوهای

متعلق به کشورهای در حال جنگ می‌توانند از کانال‌هایی که هیچگونه حق یا منافعی در آن ندارند عبور کنند. با این حال یک کشور متخاصم می‌تواند از عبور ناوهای دشمن از کانالی که در آن حقوق یا منافعی دارد جلوگیری کند. برای مثال در طول هر دو جنگ جهانی کشتی‌های متعلق به نیروهای محوری و متحدین آنها از استفاده از کانال‌های پاناما و سوئز محروم شدند. در جنگ مصر و اسرائیل نیز نیروهای مصری از عبور کشتی‌های اسرائیلی از کانال سوئز ممانعت کردند. در مورد کانال پاناما شرایط و مقررات مربوط به بی‌طرفی دائم و عملیات کانال، جدا از شرایط تاریخی آن در سپتامبر ۱۹۷۷ به امضاء رسید. در قسمتی از ماده ۱ پیمان مذکور آمده است:

"جمهوری پاناما اعلام می‌دارد که کانال یک آبراه ترانزیتی بین‌المللی است و لازم است به طور دائم تحت شرایط بی‌طرفی باشد..."

در قسمتی از ماده ۲ پیمان اصلی مذکور به صورت دیگری مورد تأیید قرار گرفته است:

"جمهوری پاناما شرایط بی‌طرفی در کانال را اعلام می‌دارد تا به این وسیله در زمان صلح و در زمان جنگ کانال برای عبور صلح‌آمیز شناورهای تمام ملل بر اساس برابری کامل، ایمن و باز باشد، تا هیچگونه تبعیض علیه هیچ یک از کشورها یا شهروندان یا اتباع آنان در رابطه با وضعیت‌ها یا هزینه‌های عبور یا برای هر دلیل دیگر در بین نباشد، و اینکه کانال و به تبع آن تنگه پاناما در درگیری‌های مسلحانه بین سایر ملل جهان هدف اقدامات تلافی‌جویانه قرار نگیرد....."

متن فوق اساساً مفهوم بی‌طرفی منطقه کانال را از نظر طرفین پیمان بیان می‌کند، یعنی عملیات بدون تبعیض و تمایز کانال. مضافاً نشان دادن اینکه امنیت کانال یکی از عناصر حیاتی در بی‌طرفی آن است شامل تعهد اصولی و اولیه باز نگه داشتن کانال نیز می‌باشد.

عبارت "در زمان صلح و در زمان جنگ" به کشتی‌های تمام ملل از جمله به کشتی‌های ملل درگیر در جنگ با ایالات متحده یا پاناما امکان عبور از کانال را میسر می‌دارد. بدیهی است که این پیش‌بینی‌ها هر یک یا هر دو کشور را از سایر اقدامات قانونی علیه کشتی‌های دشمن در خارج از آب‌های کانال منع نمی‌کند.

عبور از آب‌های مجمع‌الجزایری

طبق تعریف ماده ۴۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشور مجمع‌الجزایری به مفهوم کشوری است که تماماً از یک یا چند مجمع‌الجزایر تشکیل شده و ممکن است شامل جزایر دیگر نیز باشد.

"مجمع‌الجزیره" عبارت است از گروهی از جزایر، شامل بخش‌هایی از جزایر و آب‌های به هم پیوسته و سایر اشکال طبیعی که آن چنان به یکدیگر مرتبط و

نزدیک هستند که جزایر و آب‌ها و سایر اشکال طبیعی موصوف تشکیل یک هویت ذاتی جغرافیایی، اقتصادی و سیاسی داده یا از نقطه نظر تاریخی با این هویت شناخته شده‌اند.

یک کشور مجمع‌الجزایری می‌تواند بر طبق نظام خاص این گونه مناطق خط مبدأ مستقیمی ترسیم کند که آخرین نقطه خارجی آخرین جزایر یا تپه‌های خشک دریایی را به هم وصل کند. خطوط مبدأ مذکور به منظور سنجش مناطق تحت صلاحیت حقوقی از مرکز مجمع‌الجزایر به خارج و به سمت دریا، از جمله تعیین دریای سرزمینی به کار می‌روند. آب‌های محصور در داخل خطوط مبدأ فوق به نام آب‌های داخلی شناخته می‌شوند و کنترل آنها جزئی از حاکمیت کشور ذی‌ربط است. این نوع حاکمیت همانند حاکمیت بر دریای سرزمینی به فضای فوقانی، بستر و منابع زیر بستر موجود در آب‌های مذکور تسری می‌یابد. یک دولت مجمع‌الجزایری می‌تواند خطوط بسته‌ای جهت تعیین و تحدید حدود آب‌های داخلی خود رسم کند. آب‌های مجمع‌الجزایری بر اساس ویژگی‌های مذکور در بعضی موارد با آب‌های سرزمینی فرق دارند.

سازمان‌های شیلات تجاری سایر کشورها که قبل از تبیین آب‌های مجمع‌الجزایری توسط کنوانسیون سوم حقوق دریاها در آب‌های مذکور مشغول به صید بودند، به رسمیت شناخته شده و مجازند طبق توافق‌های دوجانبه با دولت مجمع‌الجزایری به کار خود ادامه دهند. به همان شیوه کابل‌های زیرآبی را که توسط سایر کشورها کارگذاری شده‌اند، می‌توان توسط همان کشورها بدون مداخله دولت مجمع‌الجزایری ابقاء یا جابه‌جا کرد، مشروط به اینکه این جابه‌جایی به طریق مناسب به اطلاع کشور مزبور برسد.

کلیه کشتی‌ها از حق عبور بی‌ضرر از آب‌های مجمع‌الجزایری برخوردارند، اما دولت مجمع‌الجزایری حق دارد در صورتی که برای منافع امنیتی خود ضروری تشخیص دهد با در نظر گرفتن کلیه شرایط و پیامدها حق عبور بی‌ضرر را بدون اعمال تبعیض و تمایز و با پیش‌آگهی مناسب به حالت تعلیق در آورد. اگر چنین راهی را برگزیند می‌تواند خطوط دریایی و مسیرهای هوایی مناسبی جهت عبور ایمن پیوسته و سریع کشتی‌ها و هواپیماهای خارجی از سطح و بالای آب‌های خود اختصاص دهد. این خطوط دریایی و مسیرهای هوایی باید دربرگیرنده کلیه تردهای سطحی و هوایی قبل از برقراری تعلیق باشد. در جهت حفظ ایمنی عبور در طول خطوط دریایی تخصیص یافته ممکن است طرح تفکیک مسیرهای تردد برای کانال‌های کم‌عرض و در آب‌های دارای موانع ناوبری تعیین و تجویز شود. اگر دولت مجمع‌الجزایری خطوط دریایی اختصاصی تعیین نکند، عبور از مسیرهای متداول کشتیرانی بین‌المللی انجام خواهد گرفت. برقراری خطوط دریایی و طرح‌های تفکیک مسیرهای تردد عموماً باید با مقررات بین‌المللی همسویی و هماهنگی داشته باشد. لازم است دولت

زیردریایی‌ها در عبور از تنگه لازم نیست
مانند عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی حتماً
در سطح آب حرکت کنند.



به اقدامات قانونی بزند. در هر یک از دو حالت باید تعقیب را زمانی که کشتی یا حداقل یکی از قایق‌های آن در آب‌های تحت صلاحیت حقوقی کشور ساحلی ذی‌ربط است شروع کند. به علاوه یک کشتی در منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی یا در فلات قاره فقط در صورتی تحت تعقیب قرار می‌گیرد که حقوق حفاظتی و امنیتی آن منطقه را نقض کرده باشد. در مواردی که یک کشتی درگیر در ماهیگیری در خارج از منطقه انحصاری اقتصادی است ولی قایق‌های آن قوانین ماهیگیری را نقض و در محدوده منطقه انحصاری اقتصادی مشغول به صید هستند، فرض بر این خواهد بود که خود کشتی مادر در منطقه حضور دارد و نقض مقررات کرده و حق تعقیب فوری در مورد کشتی مادر اجرا می‌شود.

اگر مشخص باشد که کشتی متخلف در زمان ارتکاب جرم در منطقه معینی قرار دارد، لازم نیست شناور تعقیب‌کننده هم در همان منطقه باشد. تعقیب را می‌توان بلافاصله پس از یک اخطار بصری یا صوتی برای متوقف کردن، به نحوی که کشتی متخلف دیده یا شنیده باشد شروع کرد. از شرایط قانونی لازم برای تعقیب این است که باید بی‌درنگ، فوری و مداوم انجام پذیرد. اگر در بین آن وقفه ایجاد و در زمان دیگری مجدداً از سر گرفته شود، قانونی محسوب نمی‌شود.

در تعقیب فقط از شناورها و هواپیماهایی استفاده می‌شود که قابل شناسایی و در خدمت دولت ساحلی باشند. در رابطه با مسافت تعقیب هیچ محدودیتی وجود ندارد. در این حال اگر کشتی متخلف وارد آب‌های سرزمینی کشور دیگر شود، حق تعقیب فوری پایان می‌گیرد.

دکترین تعقیب فوری به نحوی گسترش یافته است که پاسخگوی پیشرفت‌های تکنولوژیکی و متناسب با شرایط احتمالی کنونی و آتی باشد. در رابطه با یگان تعقیب‌کننده باید به دو مورد کلی توجه شود.

اول اینکه قانون تصریح کرده است تا زمانی که فوریت و مداومت تعقیب برقرار باشد، سایر ناوهای جنگی و شناورهای دولتی از مزاحمت خودداری و تعقیب‌کننده را به حال خود بگذارند.

دوم اینکه به هواپیماهای دولتی کشور ذی‌ربط این حق را داده است که به کشتی متخلف دستور دهند فعالیت‌های خود را متوقف و در صورت لزوم تا خارج از آب‌های سرزمینی و بر فراز دریای آزاد آن را تعقیب کنند. اگر هواپیمایی خود قادر به توقیف یا بازگرداندن کشتی متخلف نشود می‌تواند یکی از شناورهای مجاز دولت متبوعه را برای پیوستن به خود فرا خواند تا تعقیب را به عهده گرفته و اقدام به بازداشت آن کند.

مجمع‌الجزایری طرح‌های خود را قبل از برقراری و اجرای نظام‌ها و مقرراتی از این قبیل، با سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) مطرح، بررسی و هماهنگ کند. حقوق و وظایف کشتی‌ها و هواپیماها در مدت عبور و حقوق و وظایف متقابل کشور مجمع‌الجزایری در رابطه با چنین عبورها همانند حقوق و وظایف مشروحه درباره عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی است.

منطقه نظارت یا مجاور

جدا از دریای سرزمینی منطقه‌ای است که مجاور و متصل به دریای سرزمینی می‌باشد. وسعت یک منطقه نظارت (contiguous zone) نباید بیش از ۲۴ میل از خطوط مبدأ دریای سرزمینی باشد (ماده ۳۳ کنوانسیون حقوق دریاهای). بنابراین اگر عرض دریای سرزمینی ۱۲ میل است، منطقه نظارت یا منطقه مجاور آن نیز ۱۲ میل خواهد بود. دولت ساحلی در محدوده منطقه نظارت می‌تواند نظارت و کنترل لازم را به منظور جلوگیری از تخلفات و جرایم گمرکی، مالیاتی، بهداشتی و مهاجرتی اعمال کند. هنگامی که مقررات گمرکی، مالیاتی، بهداشتی و مهاجرتی یک کشور در قلمرو خاکی یا دریای سرزمینی آن نقض شود دولت ساحلی می‌تواند در این منطقه به جرایم ارتكابی رسیدگی و مجازات لازم را اعمال کند.

تعقیب فوری

دکترین تعقیب فوری (hot pursuit) به موقعیتی اطلاق می‌شود که یک کشتی در آب‌های سرزمینی کشور ساحلی قوانین آن کشور را نقض و به همین دلیل یگان شناور نظامی دولت ذی‌ربط (ناو، ناوچه یا گارد ساحلی) جهت بازداشت به تعقیب آن می‌پردازد. آنگاه کشتی متخلف با عزمیت به سوی دریای آزاد سعی به فرار کرده و موفق می‌شود از آب‌های سرزمینی دور شود. از آنجا که تفاوت سرعت تعقیب‌کننده و تعقیب‌شونده ناچیز است، ممکن است تعقیب صدها میل ادامه یابد تا کشتی مزبور متوقف و بازداشت شود. در ظاهر به نظر می‌رسد با اعمال صلاحیت حقوقی در فواصل بسیار دور از دریای سرزمینی، دولت ساحلی از مقررات مربوط به دریای سرزمینی و حدود آن پا فراتر نهاده و آن را نقض کرده است. اما این شیوه از نظر مقررات بین‌المللی معتبر و مورد پذیرش همگانی کشورهای جهان است. این مورد به حق تعقیب فوری (ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای) موسوم است و به این نظریه استناد می‌شود که اگر به خاطر فرار عمدی نبود بازداشت در منطقه تحت صلاحیت حقوقی کشور ساحلی انجام می‌گرفت، از این رو نتیجه مقبول و منطقی این است که اگر اجازه داده شود متخلف به سادگی و با استفاده از موقعیت نزدیکی به دریای آزاد فرار کند، اجرای مؤثر عدالت مختل می‌شود. دولت ساحلی نه تنها در زمان نقض آشکار و عملی مقررات بلکه در زمانی که به دلایل موثق به انجام تخلف از طرف شناوری یقین دارد می‌تواند دست

کلیه کشتی‌ها از حق عبور بی‌ضرر از آب‌های مجمع‌الجزایری برخوردارند.



آشنایی با بیمه دریایی (۷) قواعد تعهد

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

قانون بیمه دریایی (MIA) ۱۹۰۶ بیان می‌دارد که تعهد بیمه دریایی، تضمینی از طرف بیمه‌شده است که به واسطه آن فرد موافقت می‌کند برخی موارد خاص باید انجام شده یا نباید انجام شود، برخی شرایط انجام خواهد شد و یا اینکه به استناد آن بیمه‌شده برخی موارد خاص را تأیید یا رد می‌کند. تعهد می‌تواند "صریح" یا "ضمنی" باشد. تعهد "صریح" تعهدی است که در متن بیمه‌نامه وجود دارد. دو نوع تعهد صریح در بیمه‌نامه "بدنه زمانی" (۱۹۹۵) وجود دارد. مورد اول، همان‌طور که در بخش‌های قبل بیان شد "محدودیت‌های ناوبری" و مورد دوم، تحت عنوان "تعهدات اضافی" است که در ادامه بدان خواهیم پرداخت. در عمل، انواع دیگری از تعهدات صریح ممکن است در بخش‌های دیگری از قرارداد درج شود. در نقطه مقابل تعهدات ضمنی در بیمه‌نامه دیده نمی‌شوند اما توسط قانون اعلام شده و حاکم بر قرارداد بیمه می‌باشند، حتی اگر در قرارداد بیمه اشاره‌ای به آنها نشده باشد.



آب‌های معینی ارائه کند که به این ترتیب بیمه‌گذار بدون اعلام قبلی به بیمه‌گر و پرداخت حق بیمه اضافی مربوطه مجاز به تردد در آن نواحی نمی‌باشد.

یدک‌کشی و خدمات نجات- موارد مربوط به تعهد "یدک‌کشی" و "خدمات نجات" در بیمه‌نامه زمانی شناور در بخش‌های قبل و تحت عنوان محدودیت‌های ناوبری بیان شد.

تاریخ سفر- هدف از این شرط در مجموعه شرایط بند (۳) کمی مبهم است و هیچ نظری برای توجیه گنجاندن آن ارائه نشده است. به طور معمول، کشتی توسط بیمه‌نامه زمانی در تمامی شرایط و در طول هر یک از سفرهای دریایی پوشش داده می‌شود و تأخیرها در انجام سفر تأثیری در پوشش ندارد. تأخیر در شروع سفر دریایی ممکن است مورد توجه بیمه‌گران صادرکننده بیمه‌نامه یک سفر دریایی قرار گیرد؛ اما بعید به نظر می‌رسد مورد توجه بیمه‌گران یک کشتی برای یک مدت زمان مشخص باشد.

نقض هر یک از تعهدات، که در پاراگراف پیشین بدان اشاره شد، تنها زمانی مجاز محسوب می‌شود که بیمه‌گذار مراتب را طی اعلامیه به محض اطلاع از نقض، به بیمه‌گران اعلام کند. هر چند که، در جایی که بیمه‌گذار دسترسی می‌دهد که می‌داند منجر به نقض تعهد می‌شود، باید اعلامیه قبلی از قصد خود را در صورتی که خواهان پوشش نقض تعهد باشد به بیمه‌گر ارائه دهد. از سوی دیگر، در جایی که کشتی در شرایط نقض تعهد قرار دارد و بیمه‌شده راجع به آن ناآگاه است، به محض اطلاع باید مراتب را طی اعلامیه‌ای به اطلاع بیمه‌گر برساند. در جایی که نقض تعهد به موجب شرط بند (۳) تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد، ممکن است نیاز باشد تا بیمه‌گذار با توجه به شرایط تغییر یافته در پوشش، ملزم به پرداخت حق بیمه اضافی مربوطه شود.

**تعهدات ضمنی در بیمه‌نامه دیده نمی‌شوند
اما توسط قانون اعلام شده و حاکم بر
قرارداد بیمه می‌باشند، حتی اگر در قرارداد
بیمه اشاره‌ای به آنها نشده باشد.**

به جز در جایی که نقض تعهد مجاز محسوب می‌شود (MIA، ۱۹۰۶، بخش ۳۴)، بیمه‌شده در واقع باید از قواعد تعهد پیروی کند، خواه این تعهد صریح یا ضمنی و خواه این موارد در رابطه با خطر مهم باشند یا نباشند. همچنین هیچ عذری در این رابطه که بیمه‌گذار از وجود تعهد ضمنی ناآگاه بوده، یا نقض تعهد هیچ ارتباطی با خسارت نداشته، یا بیمه‌شده مطابق با روح تعهد اقدام کرده است، پذیرفته نمی‌باشد.

قانونی بودن سفر دریایی - تعهد به قانونی بودن، در تمامی بیمه‌نامه‌های دریایی به طور تلویحی بیان شده است. در بیمه‌نامه زمانی بدنه، این مورد درخصوص تمامی سفرهای دریایی انجام شده توسط کشتی بیمه‌شده اعمال می‌شود. چنین سفرهایی باید در شروع قانونی بوده و تا آنجا که بیمه‌شده می‌تواند وضعیت را کنترل کند، باید در طی سفر نیز قانونی باقی بماند. نقض تعهد قانونی بودن سفر دریایی، توسط قانون پذیرفته نیست و هیچگاه توسط بیمه‌گر نیز از شرایط بیمه‌نامه حذف نمی‌شود.

قابلیت دریانوردی (بحریمایی) - تعهد ضمنی قابلیت دریانوردی تنها درخصوص بیمه‌نامه‌های "سفری" اعمال می‌شود. هیچ تضمین تلویحی در بیمه‌نامه زمانی بدنه کشتی در رابطه با اینکه کشتی باید در طول کل زمان بیمه‌شده قابلیت دریانوردی یا قابلیت حمل کالا را داشته باشد، وجود ندارد. با این حال، قانون بیمه دریایی (MIA) ۱۹۰۶، بخش ۳۹ (۵) اشعار می‌دارد، در جایی که به نظر شخصی بیمه‌گذار کشتی گسیل شده به دریا در وضعیت غیرقابل دریانوردی بوده باشد، بیمه‌گر در ارتباط با خساراتی که قابل انتساب به شرایط عدم قابلیت دریانوردی شناور بوده و یا به دلیل چنین شرایطی روی دهد مسئول نمی‌باشد.

اثر نقض تعهد (MIA) ۱۹۰۶

بخش ۳۳ (۲) قانون بیمه دریایی (MIA) ۱۹۰۶، اشعار می‌دارد که در صورت بروز نقض تعهد، از زمان انجام آن، هیچگونه مسئولیتی تحت قرارداد بر عهده بیمه‌گر نخواهد بود. برای مثال، اگر بیمه‌نامه شامل تعهدی باشد که ورود کشتی به آب‌های خاصی را ممنوع کند و کشتی بدون اجازه و تأیید قبلی بیمه‌گر و یا بدون عذر موجه قانونی که تحت قانون بیمه دریایی بیان شده باشد، وارد آن آب‌ها شود، بیمه‌نامه به طور اتوماتیک از زمان نقض تعهد بی‌اثر بوده و در خصوص دوره باقی‌مانده بیمه‌نامه، هیچ خسارتی تحت این بیمه‌نامه قابل بررسی نمی‌باشد. بنابراین چنین بر می‌آید که در مواردی که نقض تعهد از قبل مورد پذیرش بیمه‌گر قرار نگرفته یا مستثنی نشده باشد تأثیر و تبعات این نقض باید بسیار جدی تلقی شود.

بخش ۳۴ از قانون بیمه دریایی (MIA) ۱۹۰۶، در جایی که به موجب تغییر شرایط، امکان اعمال تعهد بیش از آن مقدور نباشد یا پیروی از تعهدات ممکن است غیرقانونی باشد، نقض تعهد را مجاز می‌داند. نقض تعهد همان‌طور که در مورد تعهدات صریح طبق مجموعه شرایط بند (۳) عنوان شد، می‌تواند توسط بیمه‌گر مستثنی شود.

کلوز نقض تعهد

باید تأکید شود که بیمه‌گران هیچگاه نقض هر تعهدی را استثناء نمی‌کنند. به عنوان مثال، آنها نقض تعهد ضمنی قانونی بودن سفر (همان‌طور که قبلاً اعلام شد) و نقض تعهدات اضافی، که بعداً در این نوشته اشاره می‌شود، را مستثنی نمی‌کنند. شرط مربوطه در مجموعه شرایط بند (۳) تنها به تعهدات تصریح شده اذعان می‌کند:

تعهد تجاری یا تعهد در قبال کالا - چنین تعهدی در مجموعه شرایط "بیمه زمانی شناور" وجود ندارد؛ اما برخی اوقات ممکن است در بخشی از بیمه‌نامه در مورد محموله‌ای که کشتی اجازه حمل آن را دارد یا امور بازرگانی که کشتی درگیر آن است، تعهد یا ضمانتی درج شود.

تعهد محل بیمه - چنین تعهدی در مجموعه شرایط "بیمه زمانی شناور" وجود ندارد؛ اما ممکن است بیمه‌نامه زمانی بدنه کشتی بنابر اظهار صریح در بیمه‌نامه، محدودیت‌هایی برای کشتی در مورد

ذکر این مطلب مهم است که در هنگامی که نقض تعهدی غیرقابل قبول اتفاق افتاده و وفق شرایط فوق الذکر بیمه‌گر از بر عهده داشتن مسئولیت بر روی بیمه‌نامه مبرا می‌شود، پوشش بیمه‌نامه مجدداً و پس از رفع شرایط نقض تعهد به شرایط قبلی خود باز نمی‌گردد. برای توضیح آن به این مثال توجه فرمایید: فرض کنیم یک کشتی به مدت ۱۲ ماه توسط بیمه‌نامه‌ای که شامل تعهد (شرط) ممنوعیت ورود کشتی به دریای بالتیک است تحت پوشش بیمه‌ای قرار گیرد. کشتی در طول ماه اول پوششش، تعهد خود را با انجام عملیات بازرگانی در منطقه دریای بالتیک نقض می‌کند. سپس کشتی بدون اینکه دچار حادثه‌ای شود از محدوده دریای بالتیک خارج شده و چون مشکلی در طول این سفر بوجود نیامده است بیمه‌گذار از اعلام این سفر به بیمه‌گر خود، خودداری می‌کند. مدتی بعد کشتی دچار خسارت کلی شده و از بین می‌رود، در این زمان بیمه‌گر متوجه نقض تعهدی که قبلاً واقع داده است می‌شود. به این ترتیب بیمه‌گران این حق را خواهند داشت که کلیه مسئولیت‌های خود در زمینه خسارت کلی و هر مسئولیت تصادمی که ممکن است روی داده باشد را رد کنند. استدلال ایشان می‌تواند بر مبنای رفع کلیه مسئولیت‌های بیمه‌ای ایشان به محض ورود کشتی به دریای بالتیک بیان شود.

تعهدات اضافی

تعهد فوق که در بند (۲۲) مجموعه شرایط بیمه‌نامه بدنه زمانی شناور بیان شده است، به منظور محدود کردن هرگونه قرارداد بیمه‌ای بدنه کشتی که ممکن است علاوه بر بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات تنظیم شود، طراحی شده است. "شرط تعهدات اضافی"، وفق بندهای (۱-۲۲) تا (۷-۱-۲۲) نفع بیمه‌ای که این تعهد بدان اشاره می‌کند و حداکثر میزانی که هر نفع بیمه‌ای ممکن است تحت پوشش بیمه درآید (بدون آنکه نقض تعهدی صورت گرفته باشد) را بیان می‌کند. این هفت بند به شرح ذیل می‌باشند:

"۱-۲۲-۱) بیمه هزینه‌های اداره کشتی، کارمزد مدیران کشتی، منافع یا ارزش اضافی یا مازاد بدنه و ماشین‌آلات کشتی: جمع مبالغ بیمه شده موارد فوق نباید از ۲۵ درصد ارزش بیمه شده کشتی تجاوز کند.

۲-۱-۲۲) کرایه: کرایه کشتی درست یا کرایه مورد انتظار چنانچه بیمه برای

زمان معین باشد. جمع مبالغ بیمه شده این موارد حداکثر ۲۵ درصد مبلغ بیمه شده کشتی منهای هر مبلغی که طبق بند (۱-۲۲-۱) بیمه شده است، می‌باشد.

۳-۱-۲۲) کرایه یا اجاره بهای کشتی برای سفر معین: در این مورد مبلغ بیمه شده نباید از کرایه یا اجاره بهای ناخالص متداول برای یک سفر رفت و برگشت به اضافه هزینه‌های بیمه آن بیشتر باشد (این بیمه در صورت لزوم سفر بدون بار اولیه یا بین راهی کشتی را نیز شامل خواهد شد). در حالتی که کشتی به صورت درست برای سفر معین مورد استفاده قرار گیرد و اجاره بهای آن بر اساس مدت مسافرت پرداخت شود مبلغ بیمه شده عبارت خواهد بود از اجاره بهای تقویمی برای سفر مورد نظر مشروط بر این که میزان آن از اجاره بهای سفر رفت و برگشت مذکور در فوق بیشتر نباشد. در این حال هر مبلغی که طبق بند (۲-۱-۲۲) بیمه شده باشد از مبلغ بیمه شده این بند کسر می‌شود و تنها مابه‌التفاوت بیمه خواهد بود و هر مقدار از کرایه یا اجاره بها نیز که قبلاً پرداخت شده باشد و یا بعد پرداخت شود از مبلغ بیمه شده مذکور کسر خواهد شد.

۴-۱-۲۲) کرایه مورد انتظار برای کشتی بدون بار و در شرایط غیراجاره درست: در این صورت مبلغ بیمه شده نباید از کرایه حمل بار در سفر بعدی بیشتر باشد. این مبلغ باید منطقی و بر اساس نرخ کرایه در زمان صدور بیمه‌نامه محاسبه شده و حق بیمه نیز به آن افزوده شود. ضمناً هر مبلغی که طبق بند (۲-۱-۲۲) بیمه شده باشد از مبلغ بیمه شده مذکور کسر می‌شود و تنها مابه‌التفاوت بیمه خواهد بود.

۵-۱-۲۲) اجاره بهای کشتی برای زمان معین و یا چند مسافرت معین: در این صورت مبلغ بیمه شده نباید از ۵۰ درصد اجاره بهای ناخالص کشتی برای حداکثر ۱۸ ماه تجاوز کند. هر مبلغی که طبق بند (۲-۱-۲۲) بیمه شده باشد از مبلغ بیمه شده مذکور کسر می‌شود و تنها مابه‌التفاوت بیمه خواهد بود.

از این مابه‌التفاوت نیز معادل ۵۰ درصد پیش‌پرداخت اجاره بها و یا اقساطی که به تدریج وصول می‌شود کسر خواهد شد. ولی نیازی نیست که مبلغ بیمه شده، مادام که مجموع مبلغ بیمه شده طبق بندهای (۲-۱-۲۲) و (۵-۱-۲۲) از ۵۰ درصد اجاره بهای ناخالص که هنوز وصول نشده است بیشتر نباشد، تقلیل یابد. تاریخ شروع این بیمه ممکن است هم‌زمان با تاریخ امضاء قرارداد اجاره کشتی باشد.

۶-۱-۲۲) حق بیمه: مبلغ بیمه شده بابت حق بیمه نباید از مجموع حق بیمه‌های واقعی اموال و منافع تحت پوشش بیمه برای مدت حداکثر ۱۲ ماه بیشتر باشد. از این مبلغ، حق بیمه‌هایی که طبق بندهای قبل بیمه شده است کسر می‌شود و در صورت درخواست حق بیمه جنگ و خطرات مشابه و یا مبالغ مورد درخواست مؤسسه حمایت و غرامت (P&I) اضافه می‌شود. از مبلغ بیمه شده به نسبت حق بیمه متناسب ماهانه (در صورتی که حادثه اتفاق نیفتد) کسر می‌شود.

۷-۱-۲۲) حق بیمه برگشتی: جمع مبالغ برگشتی است، که بیشتر از رقمی که طبق بیمه‌نامه برگشت آن مجاز می‌باشد، نخواهد بود. ضمناً در صورت از بین رفتن کامل کشتی (به علت وقوع خطر بیمه شده یا خطر دیگر) حق بیمه‌ای قابل برگشت نیست.

متن تعهدی که در بند (۲۲) آمده است، بیمه شدن نفع بیمه‌ای بدنه کشتی اضافه بر حداکثر میزان ذکر شده و بیمه سایر منافع بدنه کشتی که شامل از دست رفتن کلی کشتی بیمه شده تحت PPI، FIA یا هر شرط همانند آن در طول بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات باشد را منع می‌کند.

اصطلاح (Policy Proof of Interest) PPI به معنای "اثبات نفع بیمه‌ای بیمه‌نامه" است. وقتی بیمه‌گر قصد دارد در زمان وقوع خسارت از شرط اثبات نفع بیمه‌ای صرف‌نظر کند، همانند بیمه‌های با ارزش افزوده (IV) Increased Value این اصطلاح به کار می‌رود. در رویه معمول بیمه‌نامه بدنه کشتی انتظار آن است که بیمه‌گر جایی آماده به ارائه چنین

نقض هر یک از تعهدات، تنها زمانی مجاز محسوب می‌شود که بیمه‌گذار مراتب را طی اعلامیه به بیمه‌گران اعلام کند.

امتیازی شود که تنها در اختیار دارنده بیمه‌نامه ارزش افزوده و مازاد آنچه در بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات ارائه شده است، بوده و خسارت روی داده هم از نوع خسارت کلی (Total Loss Only) TLO باشد. اطلاعات بیشتر در مورد بیمه ارزش اضافی در یادداشت‌های بعدی بیان خواهد شد. در صورت عدم اعطای چنین امتیازی از سوی بیمه‌گر، نیاز است تا بیمه‌گذار نفع بیمه‌ای خود را در خصوص ارزش افزوده مورد بیمه در زمان وقوع خسارت کلی اثبات کند. اصطلاح (FIA) (Full Interest Admitted) به معنای "قبول نفع کامل" می‌باشد. این شرط در بیمه‌نامه‌هایی که شرط PPI نیز در آنها ارائه شده است ملحوظ می‌شود و این به معنی موافقت بیمه‌گران با صرف نظر کردن از اثبات نفع بیمه‌ای و همچنین پذیرش نفع کامل بیمه‌ای بیمه‌گذار تا حداکثر میزان سرمایه بیمه شده، اظهار شده در بیمه‌نامه و با لحاظ ارزش افزوده می‌باشد. نکته مهم و قابل توجه آن است که دادگاه‌های انگلیس بیمه‌نامه‌هایی را که شرایط PPI و FIA را لحاظ کرده باشند، به عنوان یک قرارداد معتبر بیمه‌ای نمی‌شناسند (ارجاع شود به قانون بیمه دریایی، ۱۹۰۶، بخش ۴-۲).

صرف نظر کردن بیمه‌گران از اثبات نفع بیمه‌ای در بیمه‌نامه PPI، به معنی صرف نظر از اثبات خسارت نمی‌باشد. البته برای بیمه‌گذار مشکل خواهد بود تا خسارتی را در بیمه‌نامه ارزش افزوده بدون اثبات خسارت دریافت کند؛ ولی روال معمول بازار بر آن است که بیمه‌گران ارزش اضافی، مدارک و ادله موجود در بیمه‌نامه اصلی بدنه را به عنوان مدارک اثبات کننده خسارت کلی در بیمه‌نامه ارزش اضافی پذیرفته و خسارت را بر آن اساس پرداخت کنند. نقض تعهدات اضافی باعث قطع مسئولیت‌های بیمه‌گر خواهد شد؛ زیرا رویه معمول بر این اساس است که به بیمه‌نامه‌هایی که منافع فرعی بدنه کشتی را هم‌زمان با بیمه‌نامه ماشین‌آلات و بدنه کشتی تحت پوشش قرار می‌دهند دارای تبعات یکسان خواهند بود؛ لذا نقض تعهدات اضافی بیمه‌نامه موجب رفع مسئولیت بیمه‌گران نسبت به تمامی دعاوی می‌شود که به بیمه‌نامه ماشین‌آلات و بدنه کشتی نیز تسری خواهد یافت.

در شماره بعد به پوشش خسارت کلی پرداخته خواهد شد.

قانون بیمه دریایی (MIA) ۱۹۰۶، اشعار می‌دارد که در صورت بروز نقض تعهد، از زمان انجام آن، هیچگونه مسئولیتی تحت قرارداد بر عهده بیمه‌گر نخواهد بود.



آشنایی با بیمه باربری (۳)

روش تأمین مالی ریسک‌های تهدیدکننده

ساره ایزدپناهی

کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی - گرایش بیمه

Sareh.izadpanahi@gmail.com



در مطالب شماره‌های قبلی با ماهیت وجودی و علل پیدایش بیمه‌های باربری آشنا شدید؛ سپس نقطه انتقال ریسک و مسئولیت به صاحب کالا براساس شرایط اینکوترمز ۲۰۱۰ مورد بررسی قرار گرفت و بیمه باربری به عنوان آسان‌ترین و ارزان‌ترین روش تأمین مالی ریسک‌های تهدیدکننده کالاهای در جریان حمل معرفی گردید. اینک در ادامه مروری اجمالی بر قرارداد بیمه باربری خواهیم داشت.



قرارداد بیمه باربری

قرارداد بیمه باربری یا حمل و نقل کالا، عقدی است که در آن بیمه‌گر در قبال دریافت حق بیمه متناسب با ریسک پذیرفته شده از بیمه‌گذار، تعهد می‌کند چنانچه کالای مورد بیمه در جریان حمل به علت یکی از خطرات موضوع بیمه، تلف شده و یا دچار خسارت شود و یا بیمه‌گذار در رابطه با این خطرات هزینه‌هایی را متحمل گردد زیان وارده را جبران کند.

انواع طبقه‌بندی در بیمه‌های باربری

روش‌های متعددی برای طبقه‌بندی بیمه‌های باربری وجود دارد که در هر یک از آنها بیمه باربری از نقطه‌نظر خاصی مورد توجه قرار گرفته است.

۱- تقسیم‌بندی براساس طریقه حمل:

- حمل و نقل زمینی؛
- حمل و نقل دریایی؛
- حمل و نقل هوایی؛
- حمل مرکب.

۲- تقسیم‌بندی بر پایه مبدأ و مقصد از لحاظ جغرافیایی:

- وارداتی؛
- صادراتی؛
- ترانزیت (مبدأ و مقصد در این نوع بیمه‌ها خارج از ایران بوده و ایران در مسیر حمل قرار دارد)؛
- داخلی.

۳- تقسیم‌بندی براساس نوع پوشش بیمه‌ای:

- بیمه‌نامه تمام‌خطر (All Risks)؛
- بیمه با شرایط B؛
- بیمه با شرایط C؛
- بیمه با شرایط خسارت کل (Total Loss).

۴- بر اساس نوع صدور:

- بیمه‌نامه‌های عمومی؛
- بیمه‌نامه با پوشش باز؛
- بیمه‌نامه‌های ساده.

اجزای قرارداد بیمه باربری

قرارداد بیمه باربری از سه جزء اصلی یعنی پیشنهاد بیمه باربری، بیمه‌نامه باربری و کلوزهای بیمه‌نامه تشکیل شده است. قرارداد بیمه باربری مانند تمام قراردادهای بیمه‌ای دارای یک پیشنهاد خرید است که از سوی بیمه‌گذار به صورت کتبی در اختیار بیمه‌گر قرار می‌گیرد و بخش لاینفک بیمه‌نامه محسوب می‌شود. این به آن معناست که اطلاعات ارائه شده در آن یکی از پایه‌های انعقاد قرارداد محسوب می‌شود، مبنای ارزیابی ریسک بیمه‌گر و تعیین حق بیمه است و بیمه‌گذار در قبال صحت آنها به طور کامل مسئول می‌باشد.

بیمه‌نامه باربری

بیمه‌نامه باربری نتیجه قبول پیشنهاد بیمه توسط بیمه‌گر محسوب می‌شود و از پنج رکن اصلی تشکیل شده است:

جدول مشخصات، شرایط عمومی، شرایط خصوصی، کلوزها و الحاقیه‌ها.

۱- جدول مشخصات بیمه‌نامه دربرگیرنده نام و مشخصات بیمه‌گر، بیمه‌گذار و مورد بیمه می‌باشد. بیمه‌گر، شرکت بیمه صادرکننده بیمه‌نامه است و بیمه‌گذار صاحب کالا یا هر شخص دیگری (همچون بانک) است که در بقای کالا نفع داشته باشد. برای بیمه‌گذار دو نکته حائز اهمیت وجود دارد: ۱- دارای اهلیت باشد و ۲- در بقای کالای بیمه‌شده ذینفع باشد؛ یعنی به هنگام وقوع خسارت دارای حق مالی و یا مسئولیت حفظ کالا باشد.

مورد بیمه هر نوع کالایی است که از محلی به محل دیگری حمل می‌شود و قابل دادوستد است. مشخصاتی همچون نوع، مقدار، ارزش، بسته‌بندی، مبدأ، مقصد و وسیله حمل در ارتباط با مورد بیمه دارای اهمیت بوده و بر ارزیابی ریسک بیمه‌گر و تعیین حق بیمه مؤثر است.

قرارداد بیمه باربری یا حمل و نقل کالا، عقدی است که در آن بیمه‌گر در قبال دریافت حق بیمه متناسب با ریسک پذیرفته شده از بیمه‌گذار، تعهد می‌کند زیان وارده را جبران کند.

۲- شرایط عمومی بیمه‌نامه از سه سرفصل با عناوین کلیات، شرایط و استثنائات تشکیل می‌شود که در شماره بعد در این خصوص توضیحات بیشتری ارائه خواهد شد.

۳- شرایط خصوصی ناظر بر شرایط خاص و توافقاتی هستند که به درخواست بیمه‌گذار و یا به نظر بیمه‌گر به شرایط عمومی اضافه می‌شوند. شرایط خصوصی هر بیمه‌نامه بر شرایط عمومی و پیوست ارجح بوده و مختص همان بیمه‌نامه می‌باشد و آثار آن به سایر بیمه‌نامه‌ها تسری نمی‌یابد.

۴- کلوزها شرایطی هستند که تحت نام مجموعه شرایط A، B و C به بیمه‌نامه ضمیمه می‌شوند. این مجموعه شرایط برای نخستین بار در سال ۱۹۶۳ با نام‌های ALL RISK، W.A.F.P.A توسط انستیتو بیمه‌گران لندن تدوین شد و در سال ۱۹۸۲ پس از انجام تغییراتی به مجموعه شرایط جدید تغییر نام یافت. در حال حاضر مجموعه شرایط مذکور بر بازار بیمه ایران حاکم است. در سال ۲۰۱۰ این مجموعه شرایط توسط انستیتو بیمه‌گران لندن مورد بازبینی و تجدید نظر قرار گرفت.

۵- الحاقیه‌ها تغییرات یا اصلاحاتی هستند که پس از صدور بیمه‌نامه با توافق طرفین در بیمه‌نامه اعمال می‌شود و جزء لاینفک بیمه‌نامه محسوب می‌شوند.

وضعیت حال و آینده نیروی انسانی دریانورد

مروری بر وضعیت اشتغال و آموزش خدمه شناورهای زیر GT ۳۰۰۰

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



تلاش‌های دوساله کارگروه تدوین استراتژی
بخش دریایی کشور برای درج مفاد بخش
دریایی در برنامه پنجم توسعه کشور
بی‌نتیجه باقی ماند و تنها بحث تعرفه‌های
بندری در برنامه پنج‌ساله گنجانده شد.

۱- تلاش‌های دوساله کارگروه تدوین استراتژی بخش دریایی کشور برای درج مفاد بخش دریایی در برنامه پنجم توسعه کشور بی‌نتیجه باقی ماند و تنها بحث تعرفه‌های بندری در برنامه پنج‌ساله گنجانده شد؛ زیرا به ارگان ذی‌ربط توصیه شده بود از تعیین تکالیف برای زیربخش‌های حمل و نقل و تعریف اهداف کمی احتراز شود. لذا کمیسیون تلفیق کمترین توجه را به بخش دریایی به عمل آورد. در نتیجه: تهیه سند ملی آموزش نیروی انسانی دریانورد، تهیه قانون کار دریایی و بسط مجوز دریانوردان کشتی‌های اقیانوس‌پیما به دریانوردان شناورهای سنتی برای معافیت از خدمات سربازی در صورت خدمت بیش از پنج سال روی شناور از متن برنامه پنجم حذف شد.

اگرچه حفظ این مفاد به تنهایی به معنای انجام آنها تلقی نمی‌شود، اما بستر قانونی برای اجراء ظرف پنج سال آینده را از دست داد.

۲- از سوی دیگر تغییر بندر ثبت کشتی‌های اقیانوس‌پیما ایرانی در سه سال گذشته باعث شد در حالی که نام ایران جزء ۲۰ کشور اول جهان از نظر مالکیت کشتی قرار دارد، پرچم جمهوری اسلامی ایران از این فهرست حذف شود؛ در نتیجه ایران ثقل لازم را در اجلاس‌های بین‌المللی دریایی از دست داد و تمامی افتخارات گذشته به علت اشتباه بعضی از مدیران ناآگاه به موضوع، از بین رفت.

۳- اتحادیه مالکان کشتی ایران طی نامه‌ای از سازمان بنادر و دریانوردی درخواست کرده است اقدامات زیر را در مورد خدمه شناورهای زیر GT ۳۰۰۰ انجام دهد:

۱-۳ بالا بردن پایه علمی خدمه تا حد کارشناسی؛

۲-۳ بالا بردن سطح دانش زبان انگلیسی؛

۳-۳ تأمین کشتی آموزشی؛

۴-۳ افزایش ممیزی مراکز آموزشی؛

۵-۳ تدوین متون آموزشی دوره‌های مختلف و عدم بسنده کردن به کتب مرجع؛

۶-۳ تشکیل وزارت دریانوردی؛

۷-۳ بهینه‌سازی امکانات و تسهیلات مراکز آموزشی دریایی در سطح کل کشور؛

۸-۳ بازنگری هزینه‌های آموزشی رشته‌های دریانوردی؛ برای مثال تأمین مبلغ ۱۵۰ میلیون ریال برای دوره‌های دریایی شامل رادار و GMDSS برای شرکت‌کنندگان در این دوره از محل درآمد شغلی‌شان جای تأمل دارد!

۹-۳ ایجاد مشوق و جذب افراد علاقمند به بخش دریایی؛

۱۰-۳ امکان جابه‌جایی اساتید مراکز آموزش دریایی.

ضمن با اهمیت بودن تمامی موارد فوق، لازم به ذکر است اتحادیه مالکان کشتی چندی پیش انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران را نیز تأسیس کرده است و لذا فقط سازمان بنادر و دریانوردی پاسخگوی این موارد نیست، بلکه انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران نیز باید به عنوان ضلع دیگر مثلث ایقایی نقش کرده و در مباحث فوق اظهار نظر کند.

درباره تشکیل وزارت دریانوردی باید اظهار داشت در حال حاضر متأسفانه پس از گذشت ۳۲ سال از انقلاب اسلامی هنوز پست‌های سازمانی نظیر سمت معاون مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دریایی یک پست سیاسی است. قطعاً وزیر امور دریانوردی در ایران سیاسی‌تر از این پست خواهد بود.

۴- از یک گزارش تحقیقاتی انجام شده در سازمان بنادر و دریانوردی مطالب زیر بدست آمده است:

۱-۴ در گذشته برای ۱۱۷ نفر گواهی‌نامه افسر دوم زیر GT ۳۰۰۰ صادر شده است (با نرم ۵۲ درصد قبولی)

۲-۴ در گذشته برای ۳۰۷ نفر گواهی‌نامه فرماندهی زیر GT ۳۰۰۰ صادر شده است (با نرم قبولی زیر ۳۶ درصد)

یعنی اگر آزمون واقعی انجام شود درصد قبولی صفر می‌شود. در حال حاضر با ارفاق و به علت تقاضای بازار سطح قبولی نمرات را متفاوت‌تر گرفته‌اند تا به نحوی عرضه‌ای وجود داشته باشد.

۳-۴ تجربه گذشته نشان می‌دهد از بین متجاوز از ۱۰۰ نفری که مستقیم برای افسری کاندید شده و شروع به آموزش کرده‌اند و برای تکمیل پیش‌نیاز به دوره ملوانی اعزام شده‌اند کمتر از ۱۰ نفر آنها در این رشته ادامه تحصیل داده‌اند و مابقی همگی ریزش داشته‌اند.

۴-۴ کسانی هم که افسر دوم بوده‌اند و برای فرماندهی زیر GT ۳۰۰۰ اقدام کرده‌اند خیلی کم موفق شده‌اند از این مرحله عبور کنند.

۴-۵ تجربه گذشته نشان می‌دهد تنها دو گروه موفقیت داشته‌اند. اول نیروهای تطبیقی یعنی کسانی که از مشاغل دویه موتوردار و شناورهای خدماتی و... بالا آمده‌اند و گواهی‌نامه فرماندهی زیر GT ۳۰۰۰ گرفته‌اند؛ دوم گروهی که از نیروی دریایی ارتش وارد این حرفه شده‌اند. البته تجربه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با هنرستان‌ها نیز برای ملوانی و افسری اقیانوس‌پیما کمترین ریزش را داشته است.

ارزیابی عمومی این گزارش تحقیقاتی نتایج زیر را در بر داشته است:

- توان علمی ضعیف خدمه؛
- سطح زبان ضعیف خدمه؛
- مدیریت نیروی انسانی ضعیف؛
- عدم آشنایی کافی خدمه با کنوانسیون‌های IMO؛
- عدم تأمین نیاز مالکان کشتی در شرایط بحرانی (فرمانده به منافع مالک توجه بایسته نکرده است)؛
- عدم توانایی خدمه در بهره‌برداری از منابع و کتب موجود روی کشتی؛
- عدم حفظ حقوق مالکان کشتی در شرایط خاص.

متأسفانه این گزارش تحقیقاتی نشان می‌دهد که بعضی از مالکان کشتی اظهار داشته‌اند حاضر نیستند از فرماندهان ایرانی برای اداره شناور خود استفاده کنند زیرا مشاهده شده است بعضی مواقع برای اقامت بیشتر در یک بندر خارجی تعمیر موتور شناور طولانی می‌شود.

۴-۶ هزینه دوره‌های آموزشی برای مشاغل دریایی زیر GT ۳۰۰۰ بسیار زیاد است در حالی که حقوق‌های دریافتی خدمه کفاف این مقدار هزینه را نمی‌کند.

۴-۷ از سوی دیگر مالکان شناور بر این باورند که این افراد در مقایسه با افراد تجربی توانمند، خیلی گران هستند و افراد تجربی برای مالکان کارایی بیشتری دارند. ضمن آنکه مالکان می‌گویند مگر درآمدشان چقدر است که این مقدار حقوق به افراد گواهی‌نامه‌داری بدهند که به راحتی قابل جایگزینی با افراد تجربی ارزان قیمت‌تر هستند؟

۵- پروژه تحقیقاتی ارزیابی اثربخشی آموزش‌های دریانوردان شناورهای با ظرفیت ناخالص زیر GT ۵۰۰ برای سفرهای نزدیک به ساحل که توسط اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در پاییز سال ۱۳۸۹ انجام شده است حاوی نکات بسیار مهمی در بخش مدرسان، مسئولان مراکز آموزشی، فرماندهان، ملوانان، افسران دوم، کاربران موتور و صاحبان شناور می‌باشد که به پارامترهای اثربخش و غیراثربخش مهمی در مرحله نخست این گزارش تحقیقاتی ختم شده است. استفاده نظام‌مند از خروجی این پروژه در یک سیستم آموزشی و پرسنلی برای شناورهای مشمول بسیار با اهمیت می‌باشد.

۶- از سوی دیگر متأسفانه IMO در سال‌های اخیر به دنبال نهایی کردن سند شناسایی برای سفرهای نزدیک به ساحل است. یعنی از سال ۲۰۱۲ با اجباری شدن این سند، کار در محدوده جغرافیایی کشورهایی که به این سند ملحق می‌شوند برای دریانوردان آن کشورها آزاد و میسر می‌شود. یعنی به زودی ایرانیان تجربی و حتی تحصیل کرده در این مشاغل جای خود را به افرادی از کشورهای دیگر که ارزان‌تر هستند خواهند داد. این امر معضل بیکاری را بیشتر می‌کند.

متأسفانه قضیه اجباری بودن تأمین اجتماعی برای خدمه ایرانی، انگیزه لازم را به مالک می‌دهد که از خدمه خارجی استفاده کند. این امر یعنی از دست رفتن مضاعف موقعیت‌های شغلی برای خدمه ایرانی و اشتغال بیشتر خارجی‌ها در

روی شناورهای زیر GT ۳۰۰۰.

۷- این توضیحات تصویر بسیار مختصر و مفیدی از وضعیت حال حاضر و آینده نیروی انسانی ایرانی در روی شناورهای زیر GT ۳۰۰۰ نمایش می‌دهد. اگر یک سند ملی آموزش نیروی انسانی دریانورد نداشته باشیم؛ اگر قانون کار دریایی نداشته باشیم؛ اگر معافیت از خدمت نظام برای دریانوردانی که بیش از پنج سال روی شناور کار می‌کنند تصویب نشود و



اگر مالکان کشتی‌های بزرگ و کوچک را از معافیت‌های مالیاتی در صورت انجام کارورزی روی شناور آنها برخوردار نکنیم، دریانوردان و مالکان ایرانی با شرایط وخیمی مواجه خواهند بود. این وضعیت عزم جدی وزارت کار و سازمان بنادر و دریانوردی را با توجه به تصویب مقاوله‌نامه کار دریایی طلب می‌کند.

اگر مالکان کشتی‌های بزرگ و کوچک را از معافیت‌های مالیاتی در صورت انجام کارورزی روی شناور آنها برخوردار نکنیم، دریانوردان و مالکان ایرانی با شرایط وخیمی مواجه خواهند بود. این وضعیت عزم جدی وزارت کار و امور اجتماعی و سازمان بنادر و دریانوردی را با توجه به تصویب مقاوله‌نامه کار دریایی طلب می‌کند.



مدیریت جانشین‌پروری در رده‌بندی آسیا (ACS)

مدل شایستگی

مرکز تحقیقات و توسعه قواعد رده‌بندی آسیا

research@asiaclass.org

ACS به منظور اجرای این طرح اقدام به تعیین مدل شایستگی مدیران کرده و پس از آن با استفاده از ابزارهایی همچون آزمون‌های روانشناختی و مدیریتی، ارزیابی ۳۶۰ درجه، مصاحبه انفرادی و شبیه‌سازی جلسات مدیریت، خزانه استعداد کارکنان ACS را کشف و شناسایی کرده است. پس از مشخص شدن خروجی‌های طرح، هیئت مدیره ACS اقدام به بکارگیری نتایج حاصل در انتصابات مدیریتی خواهد کرد. شاخص‌های عملکردی و نظرسنجی از مشمولان طرح نشان می‌دهد استفاده از نتایج حاصل از اجرای طرح جانشین‌پروری در انتصابات رده‌بندی آسیا از یک سو موجب بهبود عملکرد و افزایش کارایی و اثربخشی شده و از سوی دیگر رضایت‌مندی و امید به آینده را در کارکنان بهبود بخشیده است.

معرفی ACS

ACS در سال ۱۳۵۹ تحت شماره ۵۵۴ در اداره ثبت شرکت‌های خرمشهر بنیان‌گذاری شده و وظیفه بازرسی و رده‌بندی شناورهای فلزی، چوبی و کامپوزیت را به عهده دارد. ACS در سال ۱۳۹۰ بیش از یک‌هزار و پانصد فروند شناور فلزی و کامپوزیت را تحت کلاس خود داشته، ۱۴ فروند کشتی اقیانوس‌پیما را تحت کلاس دوگانه ACS و RMRS دارد و سالانه متجاوز

ضرورت تجدید و اصلاح ساختار مؤسسات رده‌بندی کشتی‌ها و تبدیل آنها از سازمان‌های صرفاً غیرانتفاعی به بنگاه‌های اقتصادی بیش از پیش آشکار شده است. رده‌بندی آسیا (ACS) به تبع این دگرگونی در طول ازمنه گذشته، در فاصله زمانی ۱۳۸۹ تا ۹۰ اقدام به اصلاح و بازنگری ساختار سازمانی خود کرده است. نیازهای مدیریتی ناشی از تصویب کنوانسیون‌ها یا اسناد جدید در IMO از یک رو و بالا رفتن هرم سنی مدیران ارشد ACS از سوی دیگر، نیاز به ترمیم و احیاء بدنه مدیریتی ACS را بیش از پیش آشکار کرده است. لذا تصمیم هیئت مدیره ACS بر آن قرار گرفت تا در راستای تأمین نیازهای مدیریتی به اجرای طرح جانشین‌پروری همت گمارد.



از ۵۰۰۰ فروند شناور چوبی و ۱۴ هزار فروند قایق را تحت بازرسی ایمنی بدنه قرار می‌دهد.

ACS در سال ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۰ از ۸۰ نفر کارکنان تمام وقت برخوردار بوده و در کلیه بنادر دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان شعب شبانه‌روزی دایر کرده است. ACS دارای دو بازرس انحصاری در کویت و امارات متحده عربی بوده و با استفاده از شبکه مؤسسات رده‌بندی RMRS، TL و CCS در یکصد نقطه جهان حضور فعال دارد.

بدیهی است سید کارشناسی ACS بسیار فراتر از تعداد ۸۰ نفر کارکنان تمام‌وقت آن می‌باشد. ACS از طریق ارتباط ارگانیک با دو دانشگاه تخصصی، امکان فعالیت‌های تحقیقاتی و انتشاراتی را نیز فراهم کرده است.

در سال ۱۳۸۹ لزوم بازنگری اساسی در ساختار سازمانی ACS از سوی هیئت مدیره مطرح شد و قرار شد با کاهش پست‌ها و سطوح سازمانی و افزایش واحدهای تخصصی خدمات مؤثرتری را ارائه دهد.

در ترکیب کارکنان تمام‌وقت ACS سه نفر دارای مدرک دکتر، هشت نفر دارای مدرک فوق‌لیسانس و ۴۳ نفر دارای مدرک کارشناسی و کاردانی و ۲۵ نفر دارای مدرک دیپلم و زیردیپلم می‌باشند.

۲۰ درصد کل پست‌های سازمانی ACS را پست‌های مدیریتی و سرپرستی به خود اختصاص داده است.

شرح مسئله

اهمیت موضوع طرح جانشین‌پروری، پس از الحاق ایران به کنوانسیون جدید MLC۲۰۰۶ و تبعیت از سیستم مدیریت کیفیت IACS در سال ۱۳۸۹ و نیز ضرورت تجدید و اصلاح ساختار ACS و تبدیل آن به یک بنگاه اقتصادی، که بخشی از فعالیت‌های آن غیرانتفاعی و بخشی کاملاً انتفاعی باشد، بیش از پیش آشکار شد.

نیازهای مدیریتی جدید سازمانی از یک سو و بالا رفتن هرم سنی مدیران ارشد از سوی دیگر نیاز ترمیم و احیاء بدنه مدیریتی ACS را آشکار ساخت.

علاوه بر موارد مذکور مسطح شدن هرم سازمانی و نیاز به مدیرانی با آگاهی و بینش افزون‌تر به منظور افزایش حیطه نظارت، توسعه واحدهای تخصصی/اجرایی، بازنشسته شدن تعدادی از مدیران و وجود نگرشی سنتی به مدیریت و ضرورت گذار از نگرشی سنتی به دیدگاه نوین، هیئت مدیره ACS را بر آن داشت درصدد ترمیم بدنه مدیریتی ACS برآیند.

شاید بتوان گفت، به منظور برون‌رفت از این مشکل تنها دو راه حل ممکن وجود داشت، راه اول تأمین مدیر از خارج از سازمان ACS، راه دوم تأمین مدیر از داخل. وجود پتانسیل و استعدادهای بالقوه درون سازمان ACS راهکار اول را نفی و بر تمرکز بر راه دوم تأکید می‌کرد.

در حقیقت سازمان‌های پیشرو، برای حل بحران استعداد مدیریتی، نگاه خود

را معطوف به درون سازمان ساخته و استراتژی‌های جانشین‌پروری را به کار گرفته‌اند.

هدف اصلی از اجرای طرح جانشین‌پروری در ACS یافتن افراد شایسته و مناسب برای سمت‌های مدیریتی بود. بنابراین می‌توان اهداف اجرایی این طرح را چنین برشمرد:

- ۱- شناسایی افراد مناسب برای تصدی مشاغل مدیریتی؛
- ۲- شناسایی استعدادهای مدیریتی ACS و تشکیل خزانه استعداد جهت برنامه‌ریزی‌های آتی؛
- ۳- شناسایی نیازهای آموزشی کارکنان مشمول طرح در جهت تدوین برنامه‌های توانمندسازی؛
- ۴- تدوین برنامه‌های شغلی کارشناسان و مدیران.

ادبیات موضوع

در جهان پرشتاب و جهش‌مند امروز سازمان‌ها و بنگاه‌های موفق برای بقا و تداوم فعالیت خود و ورود به عرضه رقابت جهانی از تحول سازمانی و مدیریتی استقبال می‌کنند. بی‌تردید پذیرش تحول نیاز به ابزار مورد نیاز خود دارد.

یکی از این ابزارها بهره‌گیری از روش‌های پیشرفته برای جلب استعدادها و پرورش مدیران آینده با رویکرد شایسته‌گزینی و نخبه‌پروری است. بسیاری از سازمان‌هایی که مستعد زوال و نابودی هستند برای تأمین نیازهای آینده خود به مدیران، برنامه‌ای ندارند و امور را به دست حادثه و زمان می‌سپارند در رویارویی با مسائل به صورت منفعلانه برخورد می‌کنند. لیکن سازمان‌هایی که به دنبال حفظ و ارتقاء جایگاه خویش هستند، برنامه‌ریزی‌های خود را بر شناسایی و پرورش استعدادهای مدیریتی درون سازمانی (در ابتدا) و برون سازمانی متکی می‌کنند. پرواضح است افراد، مدیر متولد نمی‌شوند بلکه باید برای مدیریت پرورش یابند. برنامه جانشین‌پروری یکی از بهترین الگوهای است که در کشف و شناسایی استعدادهای بالقوه مدیریتی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

در ACS برنامه جانشین‌پروری این چنین تعریف شده است

فرایند پویا و مستمری که نیازهای رهبری و مدیریتی را برای وظایف استراتژیک آینده سازمان، شناسایی، تعیین و توسعه می‌بخشد.

سازمان‌ها، در دهه‌های پیشین برنامه جانشین‌پروری را تنها برای مشاغل خاصی به کار می‌گرفتند. اما با گذشت زمان سازمان‌های پیشرو سعی در به کارگیری مفهومی وسیع‌تر تحت عنوان مدیریت جانشین‌پروری، به جای یک برنامه جایگزینی ساده، بر تشکیل و به روزرسانی خزانه استعدادهای خود به صورت پویا و مستمر تأکید می‌کنند.

تفاوت‌های عمده مدیریت جانشین‌پروری در مقایسه با برنامه جایگزین ساده افراد در جدول ۱- نشان داده شده است.

جدول شماره ۱- تفاوت‌های عمده مدیریت جانشین‌پروری در مقایسه با برنامه جایگزین ساده

بعد	مدیریت جانشین‌پروری	برنامه جایگزینی ساده
محیط کسب و کار	تغییرات سریع	با ثبات
جهت‌گیری	پویا، مستمر	ایستا
استراتژی جابه‌جایی	تیمی	فردی
ارزیابی	ارزیابی ۳۶۰ درجه	ارزیابی مافوق
معیار انتخاب	شایستگی و شبکه کاری	رابطه شخصی
ارتباطات	درون‌گرا	کلی و مافوق

بنابراین در روش جدید از طریق مدیریت جانشین پروری به شکل مستمر و پویا استعداد های بالقوه کشف و پرورش یافته و برای آن پایانی نیست.

متدولوژی مورد استفاده

جامعه آماری مدیران و کارشناسان ACS در اجرای این طرح ۴۴ نفرند. محدوده سازمانی اجرای این طرح مهر ۸۹ لغایت مهر ۹۰ می باشد. به منظور تهیه بانک اطلاعات مدیران، کلیه ۴۴ نفر مشمولان طرح در چهار

حوزه فکر، عمل، خود و دیگران (براساس مدل شایستگی تعریف شده) و از طریق شاخص های اندازه گیری شده و یا روش های بررسی سوابق، مصاحبه، پرسشنامه، موقعیت های سرپرستی، ارزیابی فرادست و بحث گروهی بدون رهبر ارزیابی و سپس نتایج بدست آمده پس از آماده سازی به بانک اطلاعات مدیران وارد می شود. جدول شماره ۲ -

جدول شماره ۲ - مدل شایستگی ACS

حوزه	فکر	عمل	خود	دیگران
بعد	مهارت فنی	رهبری	مدیریت کارکنان	مدیریت سازمان
مؤلفه	آگاهی سازمانی	نفوذ بر دیگران	تیم سازی	برنامه ریزی و سازمان دهی
	تجربه و مهارت حرفه ای	حل تعارض و اختلافات	پرورش کارکنان	نظارت و کنترل
	دانش و تخصص	خلاقیت و نوآوری	تفویض اختیار	-
	-	تفکر تحلیلی	تحول گرایی پیشرفت گرایی	-
	مهارت فنی	رهبری	مدیریت کارکنان	مدیریت سازمان
	آگاهی سازمانی	نفوذ بر دیگران	تیم سازی	برنامه ریزی و سازمان دهی
	تجربه و مهارت حرفه ای	حل تعارض و اختلافات	پرورش کارکنان	نظارت و کنترل
	دانش و تخصص	خلاقیت و نوآوری	تفویض اختیار	-
	-	تفکر تحلیلی	تحول گرایی پیشرفت گرایی	-
	مهارت های ارتباطی	رهبری	مدیریت کارکنان	مدیریت سازمان
	آگاهی سازمانی	نفوذ بر دیگران	تیم سازی	برنامه ریزی و سازمان دهی
	تجربه و مهارت حرفه ای	حل تعارض و اختلافات	پرورش کارکنان	نظارت و کنترل
	دانش و تخصص	خلاقیت و نوآوری	تفویض اختیار	-
	-	تفکر تحلیلی	تحول گرایی پیشرفت گرایی	-

به منظور جمع آوری داده های مورد نیاز از پنج روش و چند ابزار (فرم، چک لیست و پرسشنامه) به شرح زیر استفاده می شود:

۱- روش بررسی سوابق

سوابق مشمولان از طریق فرم مشخصات فردی و شغلی که به عنوان ابزار اصلی این روش می باشد جمع آوری می شود. این فرم از بخش هایی شامل اطلاعات جمعیتی، سوابق تحصیلی، سوابق کاری، سوابق مدیریتی/سرپرستی، دوره های آموزشی طی شده، سابقه عضویت در هیئت های مختلف به منظور انجام کار گروهی، معلومات و مهارت های شغلی و فعالیت های حرفه ای مرتبط با شغل می باشد.

این فرم با توجه به دستورالعمل مخصوص، توسط خود کارکنان تکمیل می شود. به منظور نمره گذاری عینی و دقیق تر این فرم، چارچوب نمره گذاری تدوین شده است تا از این طریق لزوم قضاوت ذهنی درباره موارد مذکور به حداقل برسد.

۲- روش تکمیل پرسشنامه

یکی دیگر از روش های جمع آوری داده های مورد نیاز در این طرح روش تکمیل پرسشنامه توسط کارکنان می باشد. در این روش از سه پرسشنامه (ابزار) به شرح ذیل استفاده می شود:

الف) پرسشنامه شخصیتی: این پرسشنامه ترکیبی از نسخه آزمون شخصیت NEO-PI و نسخه آزمون هوش هیجانی "بار-آن" است. آزمون شخصیتی بر مبنای مدل پنج عاملی شخصیت، پنج عامل و ۳۰ رگه شخصیتی را ارزیابی می کند. علاوه بر این عوامل و رگه های شخصیتی، این آزمون تشخیص انواع سبک های مدیریتی (نظری، سازمان دهنده، مشکل گشا و سنتی) نیز می باشد. آزمون شخصیت در ارزیابی های روان شناختی و سازمانی متعدد به کار گرفته شده است و در حال حاضر در زمره معتبرترین آزمون های شخصیت محسوب می شود. در پرسشنامه های تهیه شده، ویژگی های روان سنجی این آزمون از جمله ضرایب اعتبار آن در مؤلفه های ثبات هیجانی، برون گرایی،

نیازهای مدیریتی ناشی از تصویب کنوانسیون ها یا اسناد جدید در IMO از یک رو و بالا رفتن هرم سنی مدیران ارشد ACS از سوی دیگر، نیاز به ترمیم و احیاء بدنه مدیریتی ACS را بیش از پیش آشکار کرده است.

فرآیند فوق به کمک سه ابزار برگه ثبت مشاهدات رفتاری، برگه نمره‌دهی مشاهدات رفتاری و برگه رتبه‌بندی اعضاء صورت می‌گیرد.

۵- روش ارزیابی ۳۶۰ درجه
این ارزیابی از طریق فرم ارزیابی عملکرد که در اختیار ارزیابی‌کنندگان گذاشته می‌شود، صورت می‌گیرد. این فرم ارزیابی عملکرد شامل ۲۷ ویژگی مربوط به عملکرد کاری فرد است که توسط ارزیابی‌کنندگان (فرداست، همسطح و زیردست) تکمیل می‌شود. ارزیابی‌کننده باید نظر خود را درباره فرد مورد نظر در زمینه هر یک از ویژگی‌های مذکور بر روی یک مقیاس ۱۰ درجه‌ای، از خیلی ضعیف تا خیلی قوی مشخص کند. در این فرم به منظور افزایش همسانی قضاوت در ارزیابی‌کنندگان در مقابل هر یک از ویژگی‌ها، تعریف مربوط به آنها ارائه شده است.

مراحل عملیاتی اجرای طرح جانشین‌پروری در ACS

۱- تشکیل کارگروه کیفیت؛
این کارگروه به سرپرستی کورش بایندر در سال ۱۳۸۹ تشکیل شد.
۲- بررسی کردار سازمانی و تعیین الگوی شایستگی مورد نیاز؛
کارگروه اقدام به مطالعه همه‌جانبه کردار جدید سازمانی ACS کرده و پس از آن به طراحی مدل مفهومی پروژه تحت عنوان مدل شایستگی ACS می‌پردازد. پس از مطالعه دقیق پست‌ها و مشاغل سازمانی، شاخص‌ها و شایستگی‌های مورد نیاز هر یک از مشاغل مدیریتی مشخص می‌شود.
۳- توجیه کارکنان نسبت به اهداف اجرایی طرح
از آنجا که اجرای موفق این طرح مستلزم درک عمیق و پذیرش کارکنان نسبت به ضرورت اجرایی طرح بود، به منظور افزایش تشریک مساعی کارکنان و کاهش مقاومت‌های احتمالی در این مرحله با همکاری کارگروه، سمینارهای توجیهی در تهران و شعب ACS در سال ۹۰ برگزار خواهد شد و سعی می‌شود تا کارکنان ACS ضمن آشنایی با کلیات طرح به همکاری هر چه بیشتر ترغیب شوند.

۴- طراحی و استقرار اولیه بانک اطلاعاتی کارکنان؛
بررسی سوابق ۴۴ نفر از مدیران و کارشناسان مشمول طرح، طی فرمی مشتمل بر هفت صفحه جهت دستیابی به مجموعه اطلاعات پرسنلی، تفکیک و طبقه‌بندی می‌شود تا بر مبنای آن بانک اطلاعاتی مقدماتی مشمولان طرح تدوین شود.

۵- برگزاری آزمون‌های روان‌شناختی و مدیریتی؛
۶- انجام ارزیابی ۳۶۰ درجه‌ای؛
۷- شبیه‌سازی جلسات مدیریتی؛
۸- استقرار بانک جامع اطلاعاتی کارکنان و تشکیل خزینه استعدادهای ACS.

خروجی‌های طرح جانشین‌پروری در ACS

خروجی اصلی این طرح، بانک اطلاعات مدیران می‌باشد که به کمک نرم‌افزاری که به این منظور طراحی شده است می‌توان انواع گزارش‌های زیر را از آن استخراج کرد.

۱- گزارش‌های فردی در خصوص هر یک از کارکنان مشمول طرح شامل:
الف) مشخصات فردی، سوابق شغلی، سوابق تحصیلی، دوره‌های آموزشی، انتقال معلومات و مهارت‌ها و فعالیت‌های حرفه‌ای مرتبط با شغل؛
ب) ابعاد شخصیتی و هوش هیجانی؛
ج) نگرش و سبک مدیریتی؛
د) نیمرخ حوزه‌ها، ابعاد و مؤلفه‌های شایستگی؛
ه) نیمرخ نقاط ضعف و قوت در شایستگی‌ها؛
و) نتایج ارزیابی عملکرد توسط فرداست؛
ز) مسیر شغلی؛
ح) نیازهای آموزشی.
۲- گزارش رتبه‌بندی کارکنان به نحوی که بدانیم چه کسانی با چه اولیاتی

انعطاف‌پذیری، توافق و همگرایی، تعهد و وجدان کاری، عدد مشخصی بدست خواهد آمد. از طرف دیگر آزمون هوش هیجانی "بار-آن" شامل ۱۵ مقیاس است که جنبه‌های مختلف این توانایی را مورد سنجش قرار می‌دهد. آزمون هوش هیجانی "بار-آن" بر الگوی "بار-آن" از تظاهرات هیجانی استوار است. "بار-آن" در بررسی هوش هیجانی به میزان زیادی تحت تأثیر مطالعات بین‌المللی در زمینه اهمیت تظاهرات هیجانی برای بقاء و سازگاری قرار خواهد داشت.

این آزمون یکی از معتبرترین آزمون‌های سنجش هوش هیجانی می‌باشد و هم‌اکنون به صورت گسترده‌ای در سراسر دنیا مورد استفاده قرار می‌گیرد. ضریب پایانی نسخه ۹۰ آیتمی (هنجار ایرانی) با روش بازآزمایی بعد از یک ماه و با استفاده از روش "آلفای کرونباخ" اندازه‌گیری دقیق می‌شود.

ب) پرسشنامه نگرش مدیریتی
این پرسشنامه شامل ۵۷ عبارت است که فرد باید نظر خود را درباره هر یک از عبارت‌ها بر روی یک مقیاس پنج‌گزینه‌ای مشخص کند. این پرسشنامه نگرش کارکنان را درباره ابعاد تفکر استراتژیک، تیم‌سازی، تفویض اختیار، نظارت و کنترل، متقاعدسازی و نفوذ بر دیگران و همچنین سه سبک مدیریتی (خبرخواه، منتقد و آزادمنش) را ارزیابی می‌کند. عبارت‌های این پرسشنامه برگرفته از چند پرسشنامه نگرشی است و روایی محتوا و سازه آن در مطالعات گوناگون بررسی می‌شود. ACS با برون‌سپاری این امر تحلیل آماری صورت گرفته روی ۴۴ فقره پرسشنامه تکمیل شده در اجرای طرح جانشین‌پروری شامل ویژگی‌های روان‌سنجی از جمله ضرایب اعتبار این پرسشنامه در مؤلفه‌های تیم‌سازی، تفکر استراتژیک، تفویض اختیار، نظارت و کنترل، متقاعدسازی، نفوذ بر دیگران و نگرش کلی را دقیقاً به ازاء هر نفر مشمول طرح اندازه‌گیری خواهد کرد.

ج) پرسشنامه موقعیت‌های مدیریتی
این پرسشنامه شامل دو بخش کلی است، سؤالات سه‌گزینه‌ای و یک سؤال تشریحی. سؤالات سه‌گزینه‌ای نیز خود از تعدادی سؤال مستقل و تعدادی سؤال مرتبط با چهار موقعیت مدیریتی تشکیل شده است. فرد باید سؤالات مستقل و سؤالات مربوط به موقعیت‌ها را به دقت مطالعه کند و از بین گزینه‌های (الف)، (ب) و (ج) نزدیک‌ترین پاسخ به نظر یا رفتار معمول خود را انتخاب کند در این آزمون ۶ مؤلفه شایستگی به طور مستقیم توسط سؤالات سه‌گزینه‌ای سنجیده می‌شود و سؤال تشریحی نیز مؤلفه‌های خوشه مهارت‌های ادراکی را به صورت ضمنی مورد ارزیابی قرار می‌دهد. به منظور ارزیابی عینی‌تر، چارچوب نمره‌گذاری برای این پرسشنامه تهیه شده است. براساس تحلیل آماری برون‌سپاری شده، ضریب همسانی قضاوت‌ها بین ارزیاب‌ها در مورد سؤال تشریحی محاسبه می‌شود.

۳- روش مصاحبه
ابزار اصلی این روش چک‌لیستی است که در مقیاس ۱۰ درجه‌ای و در سه سطح مدیریتی تهیه شده است. این چک‌لیست طی مصاحبه‌ای که در حدود ۴۰ دقیقه به طول می‌انجامد توسط مصاحبه‌گر تکمیل می‌شود. به منظور حفظ رویه یکسان در انجام مصاحبه‌ها، فرم چارچوب مصاحبه تهیه شده است.

۴- روش بحث گروهی
این روش شبیه‌سازی جلساتی همچون جلسات شورای مدیران ACS یا جلسات هیئت مدیره و کمیته‌های فنی و کیفیت برای مدیران عملیاتی و کارشناسان می‌باشد. در این کار گروهی موضوعات مشابه گروه‌های واقعی مطرح و بررسی می‌شوند. ارزیابی‌کننده بدون دخالت در فرآیند گروه به ثبت مشاهدات رفتاری درباره هر یک از افراد گروه می‌پردازد و پس از جلسه به نمره‌دهی مشاهدات ثبت شده می‌پردازد. علاوه بر این از هر یک از اعضاء نیز خواسته می‌شود که سایر افراد گروه (غیر از خودش) را از نظر عملکرد کلی (مواردی همچون همکاری گروهی، نفوذ بر دیگران، انعطاف‌پذیری، قاطعیت، خلاقیت، نوآوری)، که طی این جلسه گروهی نشان داده‌اند، رتبه‌بندی کنند.

برای پست مدیریتی مورد نظر شایستگی دارد شامل موارد زیر:
 الف) گزارش رتبه‌بندی کارکنان با اعمال نمره‌های وزنی به دست آمده از تحلیل مورد نظر به سه روش:
 - شرایط احراز شامل مقطع و رشته تحصیلی، سن، سابقه کاری، رشته شغلی، گروه شغلی؛
 - براساس شاخصه‌های مورد نظر مدیریت؛

- براساس مسیر شغلی از نظر انطباق با کار مورد نظر یا عدم انطباق.
 ب) گزارش رتبه‌بندی کارکنان با اعمال نمره‌های وزنی مدیران ارشد؛
 ج) گزارش رتبه‌بندی کارکنان با توجه به ویژگی‌های غیراکتسابی آنان به منظور شناسایی استعدادها و مدیریتی و پرورش آنان.
به کارگیری نتایج طرح جانشین‌پروری در ACS
 الف) انتصابات به عنوان حساس‌ترین و دشوارترین مرحله

ردیف	نام مدیریت/حوزه	ابقاء A	ارتقاء C B	جابه‌جا شده با پست همسطح D	جمع تغییرات D+C	جمع انتصابات A+B+C+D	درصد تغییر به کل تغییرات	درصد تغییر به کل انتصابات
۱	حوزه مدیرعامل (ستاد) دبیرخانه							
۲	سیستان و بلوچستان							
۳	هرمزگان							
۴	بوشهر							
۵	خوزستان							
۶	گیلان							
۷	مازندران							
۸	آموزش و منابع انسانی							
۹	کیفیت و HSE							
۱۰	تحقیقات و انتشارات							
۱۱	امور مالی							
۱۲	امور اداری							
۱۳	آمار و انفورماتیک							
۱۴	رده‌بندی شناورها							
۱۵	دفتر مشترک ACS/RMRS							
۱۶	فنی و تأیید طراحی							
۱۷	صنعتی و ارزیابی انطباق							

ب) ارائه بازخور انفرادی

همان‌طور که در بخش خروجی‌های طرح اشاره شد یکی از گزارش‌هایی که می‌توان از بانک اطلاعاتی مدیران استخراج کرد گزارش در خصوص هر یک از افراد می‌باشد که شامل مواردی از قبیل مشخصات فردی، شغلی، ابعاد شخصیتی و هوش هیجانی، نگرش و سبک مدیریتی، نیمرخ حوزه‌ها، ابعاد و مؤلفه‌های شایستگی، نیمرخ نقاط قوت و ضعف در شایستگی‌ها و نیازهای آموزشی می‌باشد. علاوه بر کاربردهای مدیریتی این گزارش‌ها، از آن می‌توان در جهت توانمندسازی کارکنان نیز استفاده کرد.
 به این منظور لازم است نقاط ضعف و قوت کارکنان به آنها منعکس شود که بهترین روش ارائه بازخور از طریق مصاحبه انفرادی می‌باشد.
 طی مصاحبه هر یک از افراد با کارگروه، می‌توان خروجی‌های زیر را ارائه کرد:

- میزان انطباق ویژگی‌های فرد با ویژگی‌های مورد نیاز شغل؛

- سبک رفتار و مدیریت فرد؛

- ابعاد شایستگی فرد؛

- پاسخگویی به سؤالات در خصوص طرح.

موانع فراروی اجرای طرح جانشین‌پروری در ACS

طبیعی است که در اجرای هر طرح جدید با مقاومت‌هایی مواجه شدیم. علاوه بر این مقاومت‌های طبیعی، مشکلات ذیل نیز موقعیت طرح را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد:

۱- عدم اعتقاد و التزام برخی از مدیران شعب و دفتر مرکزی به اجرای طرح و فقدان باور به سودمندی آن؛

۲- حاکمیت مدیریت سنتی و استناد قرار دادن ناکامی‌های گذشته؛

۳- غیرکاربردی دانستن طرح از سوی بعضی از کارشناسان و بازرسان ACS به ویژه نیروی انسانی متخصص جوان؛

۴- حساسیت خدمات ACS به مشتریان و احتمال مورد بهانه قرار دادن اجرای طرح به عنوان عوامل بازدارنده؛

هیئت مدیره معتقد است با عزم دسته‌جمعی کارکنان مؤثر در موارد اجرایی و پذیرش ریسک بالا، بر کلیه این مسائل می‌توان فائق آمد.

علاوه بر این، با اقدامات زیر می‌شود بر موانع فوق‌الذکر فائق آمد:

۵- مدیریت مذاکره و گفتگوهای حداکثری با مخالفان طرح؛

۶- تغییر نگرش‌ها و ایجاد جو سازمانی مساعد در سراسر مؤسسه از جمله

- برگزاری سمینارهایی تحت عنوان تحول و نوآوری در مدیریت؛
۷- ایجاد تفاهم و هم‌فکری در میان بدنه کارشناسی و مدیریت ارشد ACS؛
۸- اجرای طرح با مشارکت حداکثری ذی‌نفعان؛
۹- معطوف کردن تغییرات به الزامات کردار جدید سازمانی و انتصاب بر مبنای

این طرح؛
سنجش اثربخشی اجرای طرح از طریق نظرسنجی از جمله پرداختن به موارد زیر:
۱۰- مدیریت امور اداری پرسشنامه‌ای تدوین و بین تمامی کارکنان مشمول ACS توزیع خواهد کرد. تجزیه و تحلیل نظرات واصله در داخل جدول زیر گذاشته خواهد شد.

مقیاس	کاملاً موفق	موفق	بی تأثیر	ناموفق	کاملاً ناموفق
اثر بخشی					
کارایی					

۱۱- میزان رضایت‌مندی کارکنان از اجرای طرح جانشین‌پروری در ACS؛
رضایت کارکنان ACS کلید اصلی موفقیت سازمان محسوب می‌شود. اگر چه بررسی رضایت مشتری از کیفیت محصولات ACS ملاک اصلی می‌باشد؛ لذا

مقیاس	کاملاً راضی	راضی	بی‌نظر	ناراضی	کاملاً ناراضی
رضایت‌مندی					

۱۲- آینده‌نگری و امیدواری در اجرای طرح
آینده‌نگری یک کوشش علمی و هدفمند است که به منظور کسب آگاهی از آینده و رویدادهای آتی صورت می‌گیرد. لذا چالش‌های سیاسی و اقتصادی پیش‌رو از یک رو و چالش‌های احتمالی ناشی از گسترش خدمات ACS به بیرون مرزها، نیاز به آینده‌نگری و بهره‌گیری از استعدادهای بالقوه منابع انسانی

مقیاس	کاملاً موافق	موافق	بی تأثیر	ناموافق	کاملاً ناموافق
آینده‌نگری و امیدواری					
تأثیر مثبت برای ورود به بازار بین‌المللی					

نتیجه‌گیری
همان‌گونه که ذکر شد در جهان امروز سازمان‌ها به منظور رشد و ارتقاء جایگاه خویش در محیطی که تنها پدیده ثابت آن تغییر و دگرگونی است باید در کشف و پرورش استعدادهای خود کوشش مضاعف به عمل آورند.
از همین رهگذر مدیریت جانشین‌پروری و توانمندسازی منابع انسانی یکی از مهم‌ترین ابزارهایی است که در کشف و پرورش استعدادهای نهفته سازمان ACS مورد استفاده قرار می‌گیرد.
پر واضح است که در به‌کارگیری ابزار مذکور باید نهایت دقت به عمل آید. زیرا با اجرای ناصحیح این طرح، نتایج آن عملیاتی نگشته، اولاً هزینه‌های مالی بر سازمان تحمیل می‌کند، ثانیاً موجبات فضای یأس و سرخوردگی را در میان نیروهای مستعد سازمان فراهم می‌آورد.
از سوی دیگر، مدیریت صحیح این طرح در ایجاد فضای امید و نشاط برای نیروهای مستعد مؤثر واقع شده و موجبات بهبود عملکرد و افزایش کارایی و

اثربخشی سازمان را فراهم می‌آورد.

نباید این نکته را از نظر دور داشت که مدیریت جانشین‌پروری یک فرآیند مستمر و پویاست و نباید پایان آن را با تشکیل خزانه استعداد و انتصابات مبتنی بر طرح یکی دانست.

فهرست منابع و مأخذ

- ۱- نشریه مشاور مدیریت - اسفندماه ۸۹
- ۲- ماهنامه تدبیر شماره‌های ۱۳۱ و ۱۶۰ و ۱۹۹
- ۳- سازمان فردا - ترجمه فضل ... امینی
- ۴- مدیران آینده - از انتشارات سازمان مدیریت صنعتی
- ۵- Key Lessons - Succession-Planning
- ۶- Grooming Next Millennium Leaders
- ۷- Ensuring Leadership Continuity

مدل تعالی سازمانی در بخش دریایی- (قسمت سوم)

مدیریت کیفیت و مشتری محوری

در دو شماره قبلی، مفهوم بهبود سازمانی و بخش‌هایی از مدل سازمانی شرکت DSME بررسی شد و در این شماره به ادامه بررسی این مدل با بخش‌هایی همچون HSE (بهداشت، ایمنی و محیط زیست)، مدیریت کیفیت این شرکت و دیگر بخش‌های آن خواهیم پرداخت. در ادامه آن نیز به نتیجه نهایی این مطالعه با موضوع روند بهبود مدل سازمانی در بخش دریایی پرداخته می‌شود. بنابراین، در ادامه شماره قبلی این مطلب، با توجه به مدل سازمانی شرکت DSME به بخش‌های زیر به صورت موردی می‌پردازیم.

Cruise Ship Design Team: این گروه به طور خاص، روی طراحی شناورهای تفریحی تمرکز دارد و ممکن است به صورت پروژه‌ای یا پیمانکاری در شرکت مشغول به فعالیت باشد.

Structural Design Teams: این گروه‌ها طراحی‌های سازه‌ای در شناورها و سکوها را، بنا به نوع پروژه مورد بررسی، انجام می‌دهند. همچنین طراحی‌های مربوط به فناوری مونتاژ و نوع و روش پوشش سازه پس از ساخت ممکن است توسط این گروه طراحی شود.

Outfitting Design Teams: این گروه‌ها طراحی‌های مربوط به بخش‌های مختلف تجهیز در شناورها، سکوها و تأسیسات مختلف را، با توجه به زمینه‌های کاری گروه مربوطه، انجام می‌دهند.

Electrical and Control Design Team: این گروه مهندسی

علی امیرشعبانی

دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی دریا، دانشگاه صنعتی شریفی

ali_amir_shabani@yahoo.com



امروزه استفاده از روش‌های ارزیابی ریسک در صنایع مختلف رو به گسترش است به طوری که در حال حاضر بیش از ۷۰ نوع مختلف کیفی و کمی روش ارزیابی ریسک در دنیا وجود دارد.

الکتریکی و طراحی کنترلی قسمت‌های مختلف شناورها و سکوها را انجام می‌دهد. ۲-۷ Corporate Production Office: این قسمت نیز به عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های کارخانه کشتی‌سازی، دارای زیرمجموعه‌های متفاوتی در کار تولید و ساخت محصول پس از طراحی‌های انجام شده در قسمت Corporation Technical Office می‌باشد.

در اینجا می‌توان به شرح تفصیلی هر کدام پرداخت.
Production Management Team: این بخش از زیرمجموعه Corporate Production Office، هسته اصلی همه کارخانه‌ها را تشکیل داده و هر کدام از گروه‌های ساخت در این بخش، به کار تولید می‌پردازند. - گروه‌های:

Production Supporting Team,
In-Door Production Team,
Out-Door Production Team ,
Pre-Production Team,
Offshore Production Team.

هر کدام وظایف مخصوص به خود را در مراحل تکمیل و ساخت یک پروژه، بسته به نوع پروژه برعهده دارند و ضعف هر کدام، باعث نقص در پروژه برای مراحل بعدی ساخت محصول می‌شود. لازم به ذکر است که Out-Door Production و In-Door Production Team به ترتیب گروه‌های داخلی و خارجی کارخانه می‌باشند. به عبارتی گروه‌های خارجی، گروه‌های قراردادی بیرون از شرکت هستند که با شرکت، در فرآیند تولید همکاری دارند.

- Sub-Contract Management Team: گروه‌های قراردادی یا پیمانکاری هستند که در زمینه‌های مدیریتی در مواقع لزوم می‌توانند شرکت را یاری کنند.

۳-۷ Health, Safety & Environment (HSE) Operation Team: در دنیای امروز، هر شرکت یا کارخانه‌ای برای نیل به استانداردهای جهانی باید به مدیریت بهداشت، ایمنی و محیط زیست (HSE) توجه ویژه داشته باشد.

- بهداشت (Health): با توجه به این مقوله از مدیریت HSE باید بهداشت کار در کارگاه‌ها بر اساس آیین‌نامه‌ها رعایت و بر اساس آن در محیط کارگاه‌ها و شرکت‌ها وسایل کمک‌های اولیه و در صورت نیاز پزشک مستقر شود.

- ایمنی (Safety): این مقوله از مدیریت HSE، به ایمنی در محیط کار می‌پردازد و آیین‌نامه‌هایی برای آن وجود دارد. در این محیط، آموزش‌های روزانه به پرسنل برای رعایت ایمنی و جلوگیری از حوادث صنعتی باید وجود داشته باشد.

امروزه استفاده از روش‌های ارزیابی ریسک در صنایع مختلف رو به گسترش است به طوری که در حال حاضر بیش از ۷۰ نوع مختلف کیفی و کمی روش ارزیابی ریسک در دنیا وجود دارد. این روش‌ها معمولاً برای شناسایی، کنترل و کاهش پیامدهای خطرات به کار می‌رود. عمده روش‌های موجود ارزیابی ریسک روش‌های مناسب جهت ارزیابی خطرات است و نتایج آنها را می‌توان جهت مدیریت و تصمیم‌گیری در خصوص کنترل و کاهش پیامدهای آن بدون نگرانی به کار برد. هر یک از صنایع بنا به نیاز خود می‌توانند از روش‌های مذکور بهره لازم را کسب کنند. این روش‌ها نسبت به یکدیگر دارای مزایا و معایب مختلف می‌باشند. لذا یکی از وظایف سیستم‌های ایمنی و بهداشت موجود در هر صنعت بررسی کلیه روش‌های ارزیابی ریسک‌ها و خطرات و انتخاب روش مناسب جهت اجرا در صنعت و سازمان متبوع خود می‌باشد. به طور کلی می‌توان گفت که از نوع روش استفاده شده در ارزیابی ریسک و عمق ارزیابی آن تا حدی می‌توان به توانایی سیستم ایمنی موجود و در نتیجه نحوه مدیریت ایمنی در صنعت مذکور پی برد.

برای مثال شرکت DSME با داشتن برنامه‌ها و سیاست‌های مدیریت ایمنی مختلف در سایت‌های کاری خود، به عنوان بالاترین اولویت در محیط کار، هیچ

حادثه قابل ملاحظه‌ای را از زمان تأسیس تاکنون در سایت‌های خود نداشته است. - محیط زیست (Environment): عمده فعالیت‌های این واحد، شناخت و کنترل اثرات عملیات ساختمانی، مهندسی و توسعه می‌باشد. از آنجا که در مرحله اجرای طرح‌ها، مطالعات ارزیابی اثرات زیست‌محیطی و آلودگی‌های دریایی با توجه به کیفیت محصولات ساخته شده، صورت می‌گیرد، پارامترهای زیست‌محیطی در طراحی و انتخاب گزینه‌های مکانی و فنی مد نظر قرار می‌گیرد و با استقرار و اجرای برنامه‌های مدیریت زیست‌محیطی و نیز اجرای برنامه‌های خوداظهاری و پایش پارامترهای زیست‌محیطی و ارائه گزارش‌های مربوط به روند پیشرفت ملاحظات زیست‌محیطی در روند اجرای این طرح‌ها، حداکثر تلاش به منظور مطابقت فعالیت‌های اجرایی با ملاحظات زیست‌محیطی صورت می‌گیرد.

علاوه بر برنامه‌های کنترل و پایش آلاینده‌ها به طور منظم، به منظور ترویج فرهنگ پاک‌سازی محیط و ارزش بخشیدن به محیط زیست، برنامه‌های آموزشی و اطلاع‌رسانی در زمینه محیط زیست در سطوح مختلف پرسنلی، اعم از مدیران و کارشناسان صنعتی انجام می‌گیرد.

شرکت DMSE نیز در سال ۱۹۹۱ بخش مدیریت محیط زیست خود را با هدف ارتقاء، به سمت بهبود پایدار و رشد متعادل از طریق مدیریت Eco-friendly (مدیریت بر مبنای استانداردهای زیست محیطی) تأسیس کرد. این شرکت سرانجام در سال ۱۹۹۶ خود را به عنوان Green shipyard معرفی کرد.

شرکت فوق در زمینه‌های زیست‌محیطی، مانند مدیریت کیفیت آب، مدیریت

محیط زیست جوی، مدیریت ائتلاف، مدیریت محیط زیست دریایی و حفاظت از محیط زیست، فعالیت‌های وسیعی انجام می‌دهد.

۴-۷ Quality Management Team: اگر چه سابقه مدیریت کیفیت به ابتدای تاریخ می‌رسد؛ اما مفهوم نوین کیفیت، محصول قرن بیستم است. طبق یکی از نگرش‌ها، مدیریت کیفیت یعنی نظارت بر فرآیند ساخت و تولید محصول برای ایجاد اطمینان از مطابقت محصول با آنچه مورد نظر طراح یا مشتری است. این نظارت، از مرحله دریافت و سفارش مواد اولیه تا خدمات پس از فروش را شامل می‌شود. به این ترتیب طیف وسیعی از فعالیت‌ها را شامل می‌شود که این نگرش مطابق استاندارد مدیریت کیفیت ایزو ۹۰۰۱ می‌باشد.

از جمله فعالیت‌های مربوط به مدیریت کیفیت، تضمین کیفیت و کنترل کیفیت است. امروزه مدیریت کیفیت نه تنها شامل تولید نمی‌باشد؛ بلکه شامل خدمات نیز می‌شود.

اصل اول: مشتری محوری؛

اصل دوم: راهبری؛

اصل سوم: دخیل بودن افراد؛

اصل چهارم: رویکرد فرآیندی؛

اصل پنجم: رویکرد سیستمی در مدیریت؛

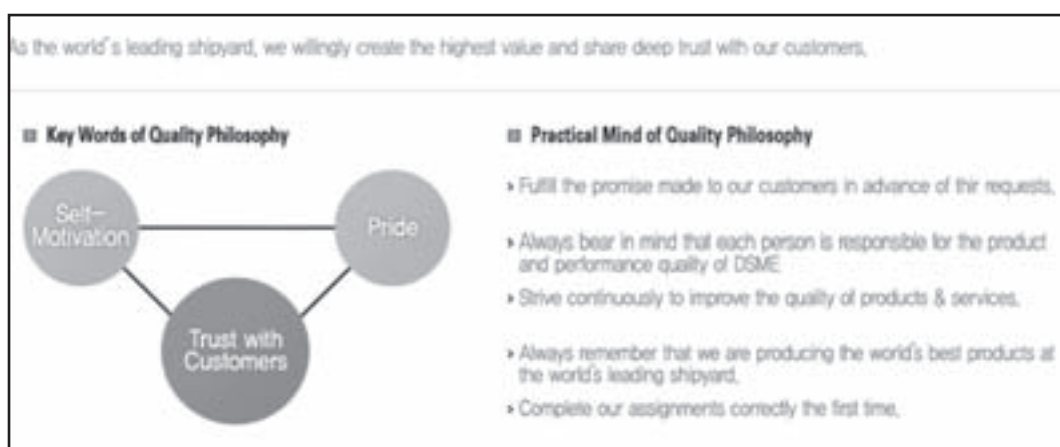
اصل ششم: بهبود مداوم؛

اصل هفتم: رویکرد واقع‌بینانه در تصمیم‌گیری؛

اصل هشتم: روابط سودبخش متقابل با تأمین‌کننده.

- فلسفه مدیریت کیفیت شرکت DSME: این شرکت به عنوان یک کشتی‌ساز برجسته جهانی، بالاترین سطح را برای رضایت مشتری خود تبیین کرده است که این موفقیت را از طریق رعایت سیستم مدیریت کیفیت در همه فرآیندهای خود، از بازاریابی و فروش تا طراحی، خرید، تولید، بازرسی، تحویل محصول و خدمات پس از فروش به دست آورده است. این شرکت گواهی‌نامه‌های مدیریت کیفیت ایزو ۹۰۰۱ برای هر دو بخش صنایع فراساحل و کشتی‌سازی و همچنین انواع گواهی‌نامه‌های API و ASME را دارا می‌باشد.

در شکل‌های (۱) و (۲) تعاریف این شرکت از رضایت مشتری و همچنین فلسفه مدیریت کیفیت آن به طور کاملاً واضح به ترتیب ترسیم شده است.



شکل ۱: تعریف شرکت از رضایت مشتری



شکل ۲: فلسفه مدیریت کیفیت شرکت



اگر چه سابقه مدیریت کیفیت به ابتدای تاریخ می‌رسد؛ اما مفهوم نوین کیفیت، محصول قرن بیستم است.

۵-۷ Industrial Application R&D Institute: در این قسمت از کارخانه کشتی‌سازی یا فراساحل تحقیقات گسترده‌ای در زمینه‌های مختلف دریایی در فناوری طراحی و تولید انجام می‌گیرد. مرکز R&D شرکت DMSE نیز با بیش از ۳۰۰ محقق برجسته در زمینه‌های مختلف مانند سیستم‌های طراحی اولیه زیردریایی، تجهیزات اندازه‌گیری دقیق سه‌بعدی، ۶۰۰۰ m AUV، سیستم جدید تولید و ساخت شناور و دیگر موضوعات به تحقیق مشغول است. فعالیت‌های این شرکت ممکن است با زیرمجموعه Ship & Ocean R&D Institute در قسمت Corporate Technical Office نیز هماهنگ باشد.

روند بهبود مدل سازمانی در بخش دریایی:

برای شروع هر پروژه‌ای نیاز به شناخت مراحل انجام آن است و پس از تشخیص آنها تقسیم‌بندی این مراحل باید انجام گیرد که در ادامه، مراحل انجام این بهینه‌سازی مشخص شده و در شکل ۳ نیز رویه انجام این مراحل به صورت نمودار گردش کار آمده است.

– مرحله اول: شناخت سیستم حاضر

در اولین مرحله از اجرای پروژه به منظور آشنایی بیشتر با وضعیت فعلی سازمان نیاز به بررسی فرآیندهای موجود در آن سازمان است تا مشکلات احتمالی و نقاط ضعف آن شناسایی شود. انجام کامل و صحیح این قسمت نیازمند همکاری سازمان مورد نظر و برگزاری جلساتی با مسئولان و مدیران ذی‌ربط است. لازم به ذکر است که این شناخت تا انتهای پروژه ادامه یافته و با دریافت بازخور از مراحل بعدی پروژه تکمیل می‌شود.

– مرحله دوم: مقایسه با سازمان‌های دریایی موفق

در این مرحله با استفاده از ابزار Benchmarking سعی در محک زدن سازمان خود با سازمان موفق در زمینه بهبود سازمانی است. این مرحله مکمل مرحله قبلی است و تأثیر بسزایی در تعیین فرآیندهای ناکارآمد در سیستم دارد. یافتن این فرآیندها سازمان را در اجرای بهتر مهندسی مجدد فرآیندها یاری می‌کند.

– مرحله سوم: ارائه مدل‌های متناسب با سازمان

در این مرحله با توجه به شناخت حاصله از سیستم موجود، فرآیندهای در حال اجرا و کاستی‌های احتمالی، می‌توان گزینه‌هایی به منظور ایجاد بهبود سازمانی ارائه داد. این گزینه‌ها با توجه به مدل‌های موجود و متنوع در زمینه‌های بهبود سازمانی ارائه می‌شود و مدلی نیز مد نظر خواهند بود که بیشترین تطابق را با وضعیت فعلی سازمان داشته باشند. همچنین مزایا و معایب هر یک از آنها به تفصیل بررسی خواهد شد.

– مرحله چهارم: انتخاب مدل بهینه

در نهایت با توجه به مدل‌های ارائه شده در مرحله قبلی در صدد یافتن مناسب‌ترین مدل بهبود سازمانی خواهیم بود که در آن ارتباط مناسب بین بخش‌ها و فرآیندهای اصلاح یافته، قید شده است. شکل (۳) مراحل مذکور را به خوبی تشریح می‌کند.

نتیجه:

با توجه به بررسی‌های انجام یافته از شرکت DSME و موارد گفته شده در قسمت‌های قبل، عوامل زیادی برای بهینه کردن این ارتباط در سازمان دخیل بوده و باید توجه دقیق و کاملی از همه عوامل و فرآیندها صورت گیرد. به عبارتی فرآیند مورد بررسی، به صورت درون سازمانی با در نظر گرفتن فعالیت‌ها و روابط بین اجزاء، مطالعه می‌شود تا بتوان برای کلیه بخش‌های سازمان نقاط مشترک و غیرمشترک را یافت و بین آنها ارتباط برقرار کرد. برقراری ارتباط نیز به این معنی است که انسجام، نظارت و هماهنگی بین سازمانی بهبود داده شود و راهکاری برای افزایش بهره‌وری، اثربخشی و کارایی مجموعه فعالیت‌های سازمان ارائه داد.

پی نوشت:

۱- زیردریایی‌های خودکنترلی که تا عمق ۶,۰۰۰ m می‌توانند غواصی کنند.



خودشیفتگی مدیران، عامل اصلی خسارت وارده به بنگاه‌ها و سازمان‌ها

مدیریت هیجانی

افراد خودشیفته به دلیل عدم تعادل در رفتار شخصی و سازمانی، مشکلات فراوانی برای دیگران ایجاد می‌کنند. تصمیم‌گیری در چنین وضعیتی بر مبنای "هیجان" صورت می‌گیرد و به حل مسئله پرداخته نمی‌شود.



مدیر خودشیفته، کارکنان را ابزار می‌داند و برای نیل به اهداف خویش از آنها استفاده می‌کند و به این ترتیب به نیازهای اساسی کارکنان بی‌توجهی می‌شود.

مدیر خودشیفته سعی دارد به زیردستان تسلط داشته و آنان را وادار به اطاعت بی‌چون و چرا کند و لذا بعد از چندی برای کارکنان تحت سرپرستی وی این توهم پیش می‌آید که در اداره امور و تصمیم‌گیری‌های سازمان نقشی بیش از یک پیچ و مهره بی‌اختیار ندارند. در نتیجه از انجام کار گروهی طفره می‌روند و به این ترتیب در کارکنان "احساس حقارت" پدید می‌آید.

طبیعی است که افراد غیر از انگیزه‌های مالی و مادی، برای رفع نیازهای فیزیولوژیکی، نیازهای اجتماعی، نیاز تعلق به گروه و سازمان نیز تلاش می‌کنند و سازمان رشد و بقای خود را مرهون زحمات طاقت‌فرسای کارکنان مربوطه می‌داند ولی مدیر خودشیفته موفقیت‌های سازمان را ناشی از بلندمندی و تلاش خود به حساب می‌آورد و مشارکت و نقش کارکنان را در باروری و کسب اهداف سازمان نادیده می‌گیرد. به این ترتیب "موجبات دلسردی و سرخوردگی کارکنان" فراهم می‌شود.

مدیر خودشیفته، کارکنان را ابزار می‌داند و برای نیل به اهداف خویش از آنها استفاده می‌کند و به این ترتیب به نیازهای اساسی کارکنان بی‌توجهی می‌شود.

در یک سازمان انسان‌ها ناگزیر از تعامل و داشتن مناسبات و روابط متقابل هستند. اگر مدیر خودشیفته بدون هیچ علتی به عده‌ای توجه خاص کند و به عده‌ای دیگر عنایتی نداشته باشد، کارکنان افراد مورد توجه سازمان را به اتهاماتی از قبیل چاپلوسی متهم می‌کنند و به این ترتیب اختلاف بین کارکنان روز به روز بیشتر می‌شود. بعضی افراد سعی می‌کنند در غیاب دیگری، گزارشات خلاف واقع به مسئولان بالاتر سازمان ارائه کنند که نتیجه آن ایجاد "تضاد و دشمنی بین کارکنان" است.

به علت شخصیت ناپایدار و متزلزل افراد خودشیفته و به علت آنکه شخصیت آنان بر پایه وهم و خیال و تصورات شکل گرفته و به دلیل دمدمی مزاج بودن، رفتار قابل پیش‌بینی ندارند. لذا "سردرگمی در تشخیص رفتار" مدیر پیش می‌آید و کارکنان نمی‌دانند چگونه رفتار کنند که مورد شمامت قرار نگیرند.

اگر کارکنان احساس کنند که مدیریت در ارضاء نیازهای اجتماعی و عاطفی تلاش لازم را به عمل نیاورده و حتی در مقابل آن مقاومت می‌کند، از "مدیریت متنفر شده" و در نهایت از خدمت در سازمان منصرف می‌شوند.

مدیر خودشیفته تحمل هیچگونه انتقادی را ندارد؛ لذا وقتی می‌خواهد کاری را انجام دهد، بدون اینکه از نظرات زیردستان و متخصصان و اهل فن استفاده و به آنها توجه کند، کارها را انجام می‌دهد. لذا کارکنان "آرزو می‌کنند" برنامه‌های مدیر خودشیفته با شکست مواجه شود.

مدیر خودشیفته سعی می‌کند ضعف‌های خود را بپوشاند در نتیجه با هر گونه انتقادی به شدت برخورد می‌کند و به این ترتیب از "عقاید آزاد و نظرات دیگران حمایت نمی‌کند."

مدیر خودشیفته به محبت، تأیید، تصدیق و توجه دیگران نیاز دارد و از انجام هر کاری که در آن اطمینان به برانگیختن تحسین دیگران نداشته باشد پرهیز می‌کند. این ضعف باعث "رواج تملق‌گویی" در سازمان شده و هرگز نقاط ضعف مدیر و تصمیم‌گیری‌های وی بر ملا نمی‌شود.

یکی از مهم‌ترین وظایف مدیریت سازمان، ایجاد محیط مناسب برای کلیه کارکنان است تا فرد بتواند با خلاقیت و توان و پشتکار خود، در پیشبرد اهداف سازمانی مؤثر باشد. اگر مدیر خواهان توسعه و پیشرفت سازمان است، باید کارکنان خود را در تصمیم‌گیری‌های مهم سازمان شریک سازد. مدیر خودشیفته به طور مستمر در ایجاد و تقویت روحیه استقلال و اتکالی به نفس، نوآوری و به کارگیری توانایی‌های کارکنان وقفه ایجاد می‌کند و لذا در سازمان تحت مدیریت وی نشانی از "پیشرفت و توسعه واقعی انسان وجود نخواهد داشت." ابهام در اهداف سازمان از جمله کارهای دیگر مدیر خودشیفته است که نمی‌گذارد واقعیات آن طور که هست شناسایی شده و به کارکنان منتقل شود. لذا "هدف اصلی سازمانی گم شده" و همگی دنبال ارضاء اهداف شخصی می‌روند. مدیر خودشیفته آن قدر در تخیلات خود غرق می‌شود که نمی‌تواند واقعیات

موجود سازمان خود را درک کند. در نتیجه به مرور زمان فروپاشی سازمان فراهم می‌شود.

مدیر خودشیفته و اشتهارطلبی وی باعث می‌شود یکسری هزینه‌های تجمل‌گرایی به سازمان تحت سرپرستی خود تحمیل کند. وسایل اداری لوکس، تجهیز اتاق‌ها با وسائل مدرن و تأمین وسیله ایاب‌وذهاب انگشت‌نما از جمله کارهای مدیر خودشیفته است.

مدیر خودشیفته با توجه به نفس برتری‌طلبی ناشی از احتیاجات درونی خویش دائماً در جنگ و ستیز است تا بر هر کسی تفوق و برتری داشته باشد. با هر کسی که احساس کند نسبت به مقام او چشم طمع دوخته است به رقابت می‌پردازد تا آنجا که کاملاً آن را حذف کند. روحیه دیکتاتوری قهاری دارد که می‌خواهد به حساب خودش از طریق ریاست‌طلبی به کمال برسد.

راهکارهای غلبه بر خودشیفتگی

- اعتماد به نفس و مناعت طبع؛
- بهره‌گیری از انرژی‌های معنوی انسانی؛
- خود را آن طور که هست ببیند و سعی نکند باهوش‌تر از دیگران جلوه کند؛
- آرزوهای غیرواقعی نداشته و هدف‌های فرضی نتراشد؛
- ترک لجبایت؛
- پرده‌پوشی عیوب دیگران؛
- ایده‌آل ندانستن عقاید و نظریات خود.



رئیس هیئت مدیره مؤسسه رده‌بندی آسیا در مراسم بزرگداشت هفتاد و پنجمین سال تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی عنوان کرد:

هویت ملی، نقش منطقه‌ای و بین‌المللی بنادر ایران

مراسم ۷۵ سالگی سازمان بنادر و دریانوردی چندی پیش با حضور مسئولان اجرایی و نمایندگان مجلس و پیام دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در تهران برگزار شد. در این مراسم ملک‌رضا ملک‌پور رئیس هیئت مدیره مؤسسه رده‌بندی آسیا طی سخنانی با اشاره به سوابق دریانوردی، کشتی‌سازی و بندرسازی در کشور به بررسی واژه دریانوردی در قرآن کریم و بندر در ادبیات فارسی پرداخته و گفت: بندر تنها هویت ملی ندارد بلکه نقش منطقه‌ای و بین‌المللی دارد. متن کامل سخنان ایشان از نظرتان می‌گذرد:

مستندات تاریخی

- در تاریخ ۱۵ بهمن ۱۳۱۴ اداره کل بنادر در تهران تأسیس شد. بر اساس این سند امروز ۷۵ سال از تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی می‌گذرد.
- در تاریخ ۶ بهمن ۱۳۰۶ بندر انزلی از دولت روسیه تحویل گرفته شد. این مینا ۸۳ سال سابقه را ثبت می‌کند.
- در تاریخ ۴ آذرماه ۱۲۱۲ بندر بوشهر به عنوان شعبه گمرک جنوب تأسیس



جورج حورانی در صفحه ۸۷ کتاب دریانوردی عرب نوشته است، بندر در بسیاری از عباراتی که عرب‌ها به کار می‌برند یافت می‌شود.

بنادر مدرن

بندر تنها هویت ملی ندارد، بلکه منطقه‌ای و بین‌المللی ایفای نقش می‌کند. بندر تنها محل امنی برای ناوگان ملی نیست، بلکه ناوگان ملل دیگر به آنجا رفت‌وآمد می‌کنند.

بندر نقطه اتصال حمل‌ونقل دریایی به زمینی و هوایی است. توسعه یک بندر به جابه‌جایی سریع مسافران و کالاهای گذری از طریق سیستم‌های حمل‌ونقل سریع‌السير نظیر قطار، اتومبیل و هواپیما وابسته است. ارتباط ایران به دریا (از طریق بنادر) باعث شده همسایگان ایران تمامی کشورهای جهان باشند و محدود به چند کشور همسایه در مرزهای خشکی نباشد.

اکثر مناطق صنعتی دنیا در کنار یک بندر بزرگ تأسیس شده‌اند به عنوان نمونه بندر آنتورپ در بلژیک، بندر لندن، لیورپول، گلاسکو، نیوکاسل و ساوتپتون در انگلیس، روتردام در هلند، شانگهای در چین، کوبه و اوزاکا در ژاپن، بمبئی در هند، بنادر امام‌خیمینی و عباس در ایران و به زودی کل جزیره قشم با پل ارتباطی به سرزمین اصلی.

قرآن کریم و دریانوردی

در آیات متعددی از قرآن کریم از تسخیر دریاهای سخن به میان آمده است (بقره، ابراهیم، نحل، اسراء، کهف، حج، جاثیه، فاطر، روم) علامه طباطبایی نیز در تفسیر آیه ۲۰ سوره لقمان در معنای تسخیر نوشته است، کلمه تسخیر به معنای وادار کردن فاعل در فعلش می‌باشد به طوری که فاعل فعل خود را به اراده خود انجام ندهد.

اهداف الهی در بهره‌گیری از دریاهای:

- بهره‌برداری غذایی از دریاهای لِتَاكُلُوْ مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا (۱۴ نحل)؛
- بهره‌برداری اقتصادی از دریاهای، کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی؛ وَتَرَى الْفُلْكَ فِيْهِ مَوَآخِرٌ لِّتُبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ (۱۳ فاطر)
- سیر و سیاحت دریایی و جنبه‌های مختلف آن؛ هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ (۲۲ یونس)
- لتذاد روحی با مشاهده چشم‌اندازهای طبیعی دریاهای؛
- نقش دفاعی دریاهای؛
- نقش دریاهای در انتقال فرهنگ و دانش؛
- بهره‌برداری‌های دیگر از دریاهای- استخراج زیورهای دریایی (۱۴ نحل و ۱۲ فاطر)؛
- حدود بهره‌برداری از دریاهای (قضیه محیط زیست دریایی)؛
- دریاهای و احکام فقهی مربوط به آنها بحث انفال، بحث خمس، بحث صید- بحث خوردنی‌های حلال.

آفرینش "دریای جاری" و "کشتی برای سیر در دریا" به خاطر محبت پنج تن از ائمه اطهار علیهم السلام خداوند تعالی در حدیث شریف کسبا به فرشتگان و اهل آسمان می‌فرماید اِنِّیْ مَا خَلَقْتُ سَمَاءَ مَبْنِیْهِ وَلَا اَرْضًا مَدْحِیْهِ وَلَا قَمَرًا مَنِیْرًا وَ شَمْسًا مُضِیْئَةً وَلَا فَلَکًا یَدُوْرُ وَلَا بَحْرًا یَجْرِیْ وَلَا فَلَکًا یَسْرِیْ اِلَّا فِیْ مَحَبَّةِ هَؤُلَاءِ الْخَمْسَةِ الدِّیْنِیْمِ تَحْتَ الْکَسَاءِ

نتیجه‌گیری و منابع

دریا، کشتی‌داری، کشتیرانی، بندرداری و بندرسازی نه تنها سابقه تاریخی مرتبط به آفرینش انسان دارد بلکه ریشه در عقاید آیات قرآنی و ائمه اطهار علیهم السلام دارد.

برای نهادینه کردن حرکتی مؤثر و پایدار در این زمینه، چندی پیش انجمن توسعه دریامحور تأسیس شد تا به عنوان سازمانی مردم نهاد به دنبال احیاء این موقعیت تاریخی در سطح جهانی باشیم.

منبع تمامی اطلاعات ارائه شده دائره‌المعارف جامع بندری و دریایی می‌باشد.

شد. این مینا ۱۷۷ سال سابقه را ثبت می‌کند.

از مستندات تاریخی این گونه استنباط می‌شود که خلیج فارس از جمله اولین مراکز سکونت بشر اولیه بوده است.

انسان‌های نخستین برای اولین بار در این دریا به قایقرانی پرداختند و سپس هنر قایق‌سازی را به همراه قایق‌های خود به آبراه‌ها و دریاهای دیگر بردند و رموز کار را به همه انسان‌های ساحل‌نشین آموختند.

به استناد نوشته‌های مورخان اولین دسته انسان‌های دوران کهن (فینقیان، بابلیان، کلدانیان، سومریان، یونانیان، ایرانیان و تازیان) در آب‌های خلیج فارس کشتیرانی کرده‌اند.

کاوش‌های مقدماتی دیرین‌شناسی در پیرامون بوشهر ثابت کرده است در آنجا از سال ۱۰۰۰ قبل از میلاد تأسیسات بندری و کشتیرانی وجود داشته است.

سوابق دریانوردی، کشتی‌سازی و بندرسازی

امروزه اسناد و مدارک معتبری دال بر تحولات اساسی در صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی ایرانیان از دوران تهاجم اسکندر مقدونی به ایران و حکومت اشکانیان و ساسانیان به جا نمانده است؛ ولی سفرهای شناورهای بزرگ تجاری ایرانی از خلیج فارس به بندر کانتون چین به ثبت رسیده است. هخامنشیان در زمینه دریانوردی و بازرگانی راه کمال پیمودند و از این راه اهمیت و ارزش فوق‌العاده‌ای به خلیج فارس دادند.

اردشیر ساسانی برای توانمندی بیشتر ایران در خلیج فارس، چندین شهر بندری در کناره‌های آن تأسیس و تجدید بنا کرد. در طول تاریخ ۵۰۰۰ ساله خلیج فارس، از سال ۲۸۷۲ قبل از میلاد تاکنون در سراسر سواحل خلیج فارس و به ویژه کناره‌های شمالی آن، بندری وجود داشته که به تجارت و توسعه این مناطق کمک کرده است.

ایرانیان دریانورد و کشتی‌ساز با ظهور دین اسلام به خدمت مسلمانان صدر اسلام درآمدند و توسعه فرهنگ غنی اسلامی از یک سو و عملکرد تجار موفق مسلمان از سوی دیگر باعث شد که ایرانیان با برگرداندن راهنماهای دریایی خود به زبان عربی به آموزش دریانوردی به اعراب بپردازند.

بندر سیراف تا مدت‌ها به عنوان فعال‌ترین بندر خلیج فارس بوده و بعدها کیش و هرمز و سپس بندرعباس جایگاه ویژه‌ای پیدا کردند.

در فهرست بنادر قدیمی تاریخی ایران نام تیس، سیراف، سی نیز، گناوه، مهربوبان، آبسکون (نزدیک محل امروزی بندر ترکمن در دریای خزر) به چشم می‌خورد.

هم‌اکنون نام ۴۴ بندر ایرانی که به ترتیب حروف الفبا عبارتند از: آبادان، امام‌خیمینی، انزلی، باساتین، بریس، بوشهر، بیسکو، پزم، ترکمن، جاسک، چابهار، چارک، حسینیه، حمیران، خرمشهر، خمیر، درگاهان، دلوار، دیر، دیلم، ریگ، سیریک، شلیاس، شیو، طاهری، عامری، بندرعباس، عسلویه، کلاتو، کنارک، کنگان، گز، گناوه، لافت، لنگه، ماهشهر، معلم، مغو، مقام، نای بند، نخیلو، نوشهر، هلیله و نخل تقی در بین بنادر منطقه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر دیده می‌شوند.

این فهرست جدا از نام جزایر ایرانی شامل: تنب بزرگ، تنب کوچک، خارک، سیری، فارور، قشم، کیش، لارک، لاوان، نبی فارور، هندورابی، هرمز، هنگام، ابوموسی، شیتوار، خارکو و فارسی می‌باشد.

واژه بندر در ادبیات فارسی

در زبان فارسی بندر جایی در کنار دریاست که برای پهلو گرفتن، لنگراندازی و پناه گرفتن کشتی‌ها احداث شده باشد. در لغت‌نامه دهخدا، بندر لنگرگاه کشتی از کنار دریا، که کاروان تجارت در آن بسیار آیند و روند و کشتی مال‌التجاره‌ها، بدان جا آیند و از آن جا برند، تعریف شده است.

در برهان قاطع، بندر محلی تعریف شده است که قافله و تجارت در آن بسیار آیند و روند.

بندر واژه‌ای فارسی است و به همین صورت در زبان هندی و عربی وارد شده است.

بادهای خلیج فارس

خلیج فارس در طول سال همواره شاهد وزش بادهای موسمی و دائمی است. از فروردین تا اوایل مهرماه جهت بادهای شمال غربی است و از مهر ماه تا اسفند ماه معمولاً به صورت چهار جهت می‌باشد. بادهای معروف خلیج فارس به شرح جدول زیر است:

ردیف	نام باد	زمان وزیدن	جهت وزیدن
۱	تندباد شمال پیرزن	۱۰ تا ۱۳ فروردین ماه	شمال غربی
۲	غروب سهیل	۳۰ فروردین ماه	شمال غربی با گردوخاک
۳	غیوب ثریه (چهارباد)	۴۰ تا ۴۵ روز بعد از نوروز	با جهات مختلف و در نهایت شمال غربی
۴	شمال بارح	۶۵ روز بعد از نوروز تا اوائل تیرماه	شمال غربی
۵	شمال ترازو	۵ تیرماه	شمال غربی
۶	طلوع دمبو	۳۰ تیرماه	شمال غربی
۷	شمال چهارمین ستاره هفت برادران	۱۵ مردادماه	شمال غربی
۸	شمال بهیل	۲۰ تا ۲۳ مردادماه	شمال
۹	شمال پنجمین ستاره هفت برادران	۱۰ شهریورماه	شمال
۱۰	طلوع سهیل	۱۶ شهریورماه	شمال غربی
۱۱	شمال سته یا ششمین ستاره هفت برادران	۲۰ تا ۲۳ شهریورماه	شمال غربی
۱۲	شمال سبعة یا هفتمین ستاره هفت برادران	۱ تا ۷ مهرماه	شمال غربی
۱۳	تندباد لچیزب (چهارباد)	۱۵ تا ۲۵ مهرماه	چهار جهت توأم با رعد و برق
۱۴	تندباد لحیمهر (چهارباد)	۱۵ تا ۲۰ آبان ماه	چهار جهت، با رعد و برق و توفان
۱۵	تندباد گنبه (چهارباد)	۱۰ تا ۱۵ دی ماه	چهار جهت و در نهایت شمال غربی
۱۶	تندباد تریه (چهارباد)	۲۰ تا ۲۵ دی ماه	چهار جهت و در نهایت شمال غربی
۱۷	چابهار	۱۰ تا ۲۰ بهمن ماه (چندروز قبل و بعد از چله)	شمال غربی
۱۸	تندباد تویبه	۳۰ بهمن	شمال غربی
۱۹	قوس	۱۰ تا ۲۰ اسفندماه	جنوب شرقی با سرعت ۲۵ گره

ردیف	نوع باد	توضیح
۱	بادهای دائمی	بادهایی که در تمام فصول سال می‌وزند.
۲	بادهای موسمی	بادهایی که در اثر تغییرات درجه حرارت دریا و خشکی به وجود می‌آیند؛ مانند بادهای بررو (ساحل به دریا) و بادهای بحری (دریا به ساحل).
۳	بادهای شمال شرقی	معمولاً در فصل زمستان می‌وزند.
۴	بادهای شمال غربی	معمولاً در فصل تابستان می‌وزند.
۵	باد شمال	از جهت شمال یا شمال غربی همراه گردوخاک در فصل تابستان و مدت زمان آن حدود یک هفته است.
۶	باد قوس	از جهت جنوب شرقی است و بیشتر در فصل زمستان می‌وزد. این باد علی‌رغم باد شمال ناپایدار و باران‌زا می‌باشد. (در تابستان از جهت جنوب غربی)
۷	باد سهیل	بادی که به دنبال باد قوس از جهت جنوب غربی می‌وزد و مدت زمان آن بسیار کوتاه، همراه با موج بلند می‌باشد.
۸	باد نعش	از جهت شمال شرقی می‌وزد که با باد سرد و باران همراه می‌باشد.

دهکده ۱۰۰ نفری

اگر بتوانیم جمعیت روی زمین را دقیقاً به اندازه یک دهکده ۱۰۰ نفری کوچک کنیم به طوری که تمامی نسبت‌های انسانی موجود تغییر نکند، نسبت بین این ۱۰۰ نفر به صورت زیر خواهد بود:

۵۷ نفر آسیایی

۲۱ نفر اروپایی

۱۴ نفر آمریکایی (شامل آمریکای شمالی و جنوبی)

۸ نفر آفریقایی

۵۲ نفر زن

۴۸ نفر مرد

۷۰ نفر رنگین‌پوست

۳۰ نفر سفیدپوست

۷۰ نفر غیر مسیحی

۳۰ نفر مسیحی

۸۹ نفر با رفتار جنسی سالم

۱۱ نفر با رفتار جنسی منحرف

۶ نفر صاحب ۵۹ درصد کل ثروت جهان که همه آنها از ایالات متحده

آمریکا هستند.

۸۰ نفر در خانه‌های زیر استاندارد زندگی می‌کنند.

۵۰ نفر از سوءتغذیه رنج می‌برند.

یک نفر در حال مرگ و یک نفر در حال تولد است.

یک نفر (بله تنها یک نفر) دارای تحصیلات دانشگاهی است.

یک نفر دارای کامپیوتر است.



لیست‌های ده‌گانه رودها، دریاها و اقیانوس‌ها

طول‌ترین رودخانه‌های جهان		
ردیف	نام	طول به کیلومتر
۱	رودخانه نیل	۶۶۹۳
۲	رودخانه آمازون	۶۴۳۶
۳	رودخانه یانگزه	۶۳۷۸
۴	رودخانه هوئانگ‌هه	۵۴۶۳
۵	رودخانه‌های اب - ایرتیش	۵۴۱۰
۶	رودخانه آمور	۴۴۱۵
۷	رودخانه لنا	۴۳۹۹
۸	رودخانه کنگو	۴۳۷۳
۹	رودخانه مکری	۴۲۴۱
۱۰	رودخانه مکویک	۴۱۸۳

بزرگ‌ترین دریاچه‌های جهان		
ردیف	نام	حوزه تخمینی به کیلومتر مربع
۱	دریاچه خزر	۳۷۱,۰۰۰
۲	دریاچه‌های میشیگان و هورون	۱۱۷,۶۱۰
۳	دریاچه سوپریور	۸۲,۱۰۰
۴	دریاچه ویکتوریا	۶۹,۵۰۰
۵	دریاچه آرال	۳۳,۶۴۰
۶	دریاچه تانگانیکا	۳۲,۹۰۰
۷	دریاچه بایکال	۳۱,۱۲۸
۸	دریاچه گریت بیر	۳۱,۱۲۸
۹	دریاچه مالای	۲۸,۸۸۰
۱۰	دریاچه گریت اسلیو	۲۸,۵۷۰

عمیق‌ترین اقیانوس‌ها و دریاهای جهان		
ردیف	نام	عمق میانگین به متر
۱	اقیانوس آرام	۳,۹۳۹
۲	اقیانوس هند	۳,۸۴۰
۳	اقیانوس اطلس	۳,۵۷۵
۴	دریای کارائیب	۲,۵۷۵
۵	دریای ژاپن	۱,۶۶۶
۶	خلیج مکزیک	۱,۶۱۴
۷	دریای مدیترانه	۵۰۱,۱
۸	دریای برینگ	۱,۴۹۱
۹	دریای چین جنوبی	۱,۴۶۳
۱۰	دریای سیاه	۱,۱۹۰

اتفاقی که حیرت جهانیان را برانگیخت آئروژل ماده جدید جدول عناصر

وزن‌هایی بیش از وزن خود را نیز در هوا معلق نگاه دارد. ناسا از این ژل در تحقیقات گسترده‌تری بهره‌برداری می‌کند.

اما چندی پیش، در "صحرای سینا" معبدی متعلق به راهبان مصر باستان کشف شد که درون آن از پودری سفیدرنگ پر بود! آزمایش این ماده نشان داد که شباهت زیادی بین این پودر تازه کشف شده با نانو رشته طلا وجود دارد. مصریان باستان به این ماده "مفکات" می‌گفتند و راز تهیه آن در دست راهبان مقدس بوده است. ترکیب مفکات با حرارت می‌توانسته بی‌وزنی را به همراه آورد و شاید راز چگونگی ساخته شدن اهرام عظیم مصر در همین نکته نهفته باشد.

به این نکته توجه شود که نام تمام اشکال هندسی (چه به فارسی و چه به لاتین) مستقیماً به شکل هندسی آنها اشاره می‌کند. مثلاً دایره از دوار بودن می‌گوید، مثلث از سه ضلعی بودن. اما در این بین نامی که برای شکل هندسی "هرم" در نظر گرفته شده یک استثنای عجیب است. هرم در لاتین Pyramid ترجمه شده که از ترکیب دو کلمه Pyro به معنی "آتش" و Amiđ به معنی "گرفته شده" تشکیل شده است. بنابراین Pyramid یعنی Fire Begotten یا از آتش گرفته شده!!! حتی اسم عربی "هرم" نیز از ریشه هُرم به معنی حرارت و داغی گرفته شده و اشاره‌ای به شکل هندسی آن ندارد.

می‌توان خصوصیات پودر سفید طلا را این گونه برشمرد:

- ۱- خاصیت ضد جاذبه در حرارت‌های بالا؛
- ۲- خاصیت ابر رسانایی در حرارت بالا؛
- ۳- اتصال کوانتومی به دیگر جهان‌های موازی؛
- ۴- عدم مشابهت با ساختار عناصر جدول مندلیف؛
- ۵- در صورت بر هم خوردن ساختار رشته‌ای، با نوری بسیار درخشان منفجر می‌شود؛
- ۶- به دلیل ساختار اتمی تک‌رشته‌ای، امکان تبدیل این ماده به مواد دیگر وجود دارد؛
- ۷- در صورت مصرف خوراکی، افزایش کارایی مغز انسان را در دو نیمه چپ و راست به دنبال دارد؛
- ۸- در صورت مصرف خوراکی، افزایش طول عمر DNA که متقابلاً طول عمر انسان را به دنبال دارد.

چندی پیش در منطقه فینیکس ایالت آریزونا در کشور آمریکا، کشاورزی بنام دیوید هادسون به ماده سفیدرنگی که در سراسر زمین‌های زراعی‌اش گسترده بود، مشکوک شد و مقداری از آن را به آزمایشگاه‌های معتبر سپرد تا مشخص شود که این ماده سفیدرنگ متشکل از چه مواد اولیه‌ای است. اما در عین ناباوری، پاسخ آزمایشگاه این بود: You have pure nothing یعنی شما ماده‌ای در دست دارید که خالصاً هیچ چیز مشخصی که در جدول عناصر تعریف شده باشد در آن به چشم نمی‌خورد!

اما پس از چندی یک آزمایشگاه روسی به روش آزمایش آمریکایی‌ها شک کرد و روش جدیدی را برای آنالیز این ماده عجیب به کار گرفت که صحیح‌تر بود و بالاخره پرده جادویی کنار رفت و عنصر تشکیل‌دهنده رخ نمود.

این ماده شکل دیگری از اتم‌های طلا بود که به صورت یک نانو رشته (رشته‌ای از الکترون‌ها که از پی هم قرار می‌گیرند و شکل یک تسبیح نخ شده را دارد) در آمده بود. نام علمی آن ORME یا ORMUS مخفف Orbitally Rearranged Monatomic Element می‌باشد.

آزمایشات بعدی، اما، حیرت‌آورتر بودند. برای وزن کردن آن، یک پیمانه خالی را ابتدا وزن کردند و سپس مقدار مشخصی از این گرد سفیدرنگ را درون پیمانه ریخته مجدداً وزن کردند و در عین ناباوری در تمام این توزین‌ها، همواره وزن پیمانه + وزن گرد سفیدرنگ از وزن پیمانه خالی "کمتر" بود! آزمایشی که چندین بار تکرار شد و همواره یک پاسخ را ارائه می‌داد. گویی که ۴۰ درصد از جرم این ماده در جهان ما و ۶۰ درصد دیگر آن در جهانی موازی با جهان ما سیر می‌کند.

نکته مهم زمانی به چشم آمد که محققان، پیمانه لبریز از ماده سفیدرنگ را حرارت دادند و مشاهده کردند که در حرارت بسیار بالا وزن پیمانه به سمت صفر گرم سوق پیدا کرد. یعنی "با حرارت دادن به این ماده، می‌توان جاذبه را دفع نمود."

ناسا با بهره‌گیری از این ترکیب جدید طلای بسیار ناب (The Pure Gold) توانست ماده جدیدی اختراع کند با نام آئروژل (AeroGel) که به خودی خود از هوا سبک‌تر است و فرم خالص آن می‌تواند در هوا شناور باشد و همچنین با حرارت دادن به آئروژل، این ماده می‌تواند

بهترین شیوه مدیریت برای تحذیر از دزدی دریایی در منطقه سومالی و حوالی دریای عرب

BMP3

Best Management Practices to Deter Piracy
Off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area

Published in 2010 by:
Witherby Seamanship International Ltd.



مندرجات جزوه فوق به کشتی‌ها در احتراز، تحذیر یا تأخیر حملات دزدی دریایی در سواحل سومالی از جمله خلیج عدن و حوزه دریای عرب کمک می‌کند.

تجارب مکسبیه از داده‌های دریافتی از نیروهای دریایی حاکی از آن است که اعمال توصیه‌های مندرج در این جزوه می‌تواند تأثیر بسزایی در اجتناب از هدف قرارگرفتن کشتی در یک حادثه دزدی دریایی داشته باشد.

در این جزوه مقصود از واژه دزدی دریایی شامل اعمال خشونت‌آمیز علیه کشتی، کارکنان و محموله آن می‌باشد. این اعمال دزدی مسلحانه و تلاش برای ورود به کشتی و در اختیار گرفتن آن را نیز شامل می‌شود.

جزوه فوق مکمل راهنمایی‌های مندرج در آخرین بخشنامه‌های کمیته ایمنی دریانوردی (MSC) سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) محسوب می‌شود.

مندرجات جزوه عبارتند از:

بخش ۱- مقدمه؛

بخش ۲- فعالیت‌های دزدان دریایی سومالی؛

بخش ۳- تحلیل ریسک؛

بخش ۴- نمونه حملات دزدی دریایی؛

بخش ۵- اجرای "بهترین شیوه مدیریت برای تحذیر از دزدی دریایی در منطقه سومالی و حوالی دریای عرب"؛

بخش ۶- طرح‌ریزی شرکت؛

بخش ۷- طرح‌ریزی فرمانده؛

بخش ۸- پیش از عبور - طرح‌ریزی سفر؛

بخش ۹- پیش از عبور - اقدامات خودپیشگیرانه؛

بخش ۱۰- چنانچه حمله قریب‌الوقوع است؛

بخش ۱۱- چنانچه دزدان دریایی وارد کشتی شده‌اند؛

بخش ۱۲- در موارد اقدامات نظامی؛

بخش ۱۳- گزارش‌دهی پس از حادثه؛

بخش ۱۴- به روزرسانی "بهترین شیوه مدیریت برای تحذیر از دزدی دریایی در منطقه سومالی و حوالی دریای عرب".

سازمان‌های ذی‌مدخل در تهیه این جزوه راهنما عبارتند از:

۱- BIMCO - بالتیک و شورای بین‌المللی دریایی؛

۲- CLIA - بزرگ‌ترین اتحادیه بین‌المللی خطوط دریایی کروز؛

۳- ICS - اتاق بین‌المللی کشتیرانی؛

۴- IGP&I - گروه بین‌المللی کلپ‌های پی‌اند‌آی؛

۵- IMB - دفتر دریانوردی بین‌المللی اتاق بازرگانی بین‌المللی؛

۶- INTERCARGO - انجمن بین‌المللی مالکان کشتی حامل کالاهای خشک؛

INTERTANKO - انجمن بین‌المللی مالکان مستقل کشتی‌های

نفتکش؛

ISF - فدراسیون بین‌المللی کشتیرانی؛

ITF - فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل و نقل؛

۷- IPTA - انجمن بین‌المللی ناوگان حامل مواد شیمیایی؛

۸- JHC - کمیته مشترک بیمه‌گران بدنه کشتی؛

۹- JWC - کمیته مشترک بیمه‌گران مناطق جنگی؛

۱۰- OCIMF - مجمع دریایی بین‌المللی شرکت‌های نفتی؛

۱۱- SIGTTO - انجمن بین‌المللی کشتی‌های حامل گاز و کارگزاران

پایانه‌های گازی؛

۱۲- EU NAVFOR - نیروی دریایی اتحادیه اروپا؛

۱۳- CMF - نیروهای دریایی مختلط؛

۱۴- MARLO - دفتر هماهنگی دریانوردی نیروی دریایی آمریکا؛

۱۵- MSCHOA - مرکز امنیت دریانوردی دماغه آفریقا؛

۱۶- OOS - پوشش عملیات حفاظتی ناتو؛

۱۷- NSC - مرکز کشتیرانی ناتو - رابط بازرگانی نیروهای دریایی ناتو؛

۱۸- UKMTO - مرکز عملیات دریانوردی تجاری انگلستان (دفتر دب).



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 تانکر (ITC 69) و نحوه محاسبه ظرفیت خالص و ناخالص (NT & GT)
۴	ACS-TC-004	آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین (ILL 66) و نحوه محاسبه ارتفاع آزاد (Freeboard) بر اساس این کنوانسیون
۵	ACS-TC-005	آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی آب دریا (MARPOL 78)
۶	ACS-TC-006	آشنایی با آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی شناورها (ISM Code)
۷	ACS-TC-007	آشنایی با آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (ISPS Code)
۸	ACS-TC-008	آشنایی با مقررات ایمنی کشتی‌های غیرکنوانسیون
۹	ACS-TC-009	آشنایی با شناورهای تندرو (High Speed Crafts) و آیین‌نامه بین‌المللی شناورهای تندرو (HSC Code)
۱۰	ACS-TC-010	آشنایی با معیارهای سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد پایداری شناورها (IMO Code on Intact Stability for All Types of Ships)
۱۱	ACS-TC-011	آشنایی با اصول و نحوه محاسبه تعادل شناورهای دریایی در حالت صدمه دیده (Damage Stability)
موضوع: رده‌بندی و بازرسی شناورها و 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)
۱۴	ACS-TC-014	نحوه بازرسی ماشین‌آلات کشتی‌ها (Machinery Survey)
۱۵	ACS-TC-015	نحوه بازرسی تجهیزات ایمنی و اطفاء حریق (Safety Survey)
۱۶	ACS-TC-016	آشنایی با نحوه محاسبه و طراحی نقشه‌های ایمنی و کنترل آتش (Safety & Fire Control Plan)
۱۷	ACS-TC-017	مدیریت ریسک و ارزیابی آن (FSA) در شناورها و 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
۲۴	ACS-TC-024	آشنایی با اینکوترمز ۲۰۱۰ (INCOTERMS 2010)
۲۵	ACS-TC-025	آشنایی با مقررات روتردام (Rotterdam Rules)
موضوع: کشتی‌سازی و صنایع دریایی		
۲۶	ACS-TC-026	آشنایی با ساختمان کشتی و نیز سیستم‌های اصلی و فرعی کشتی
۲۷	ACS-TC-027	آشنایی با قوانین، دستورالعمل‌ها و استانداردهای بین‌المللی طراحی و ساخت بدنه، خرید، حمل، نگهداری، نصب و راهاندازی ماشین‌آلات و تجهیزات کشتی
۲۸	ACS-TC-028	آشنایی با قراردادهای ساخت کشتی و نیز شناخت نقش و وظایف هر یک از طرفین قرارداد در زمان ساخت کشتی
۲۹	ACS-TC-029	آشنایی با فرایند ساخت کشتی و نیز روش‌های جدید ساخت کشتی
۳۰	ACS-TC-030	آشنایی با قسمت‌های مختلف کارخانجات کشتی‌سازی و نیز شناخت وظایف هر یک از این بخش‌ها
۳۱	ACS-TC-031	آشنایی با اصول و قوانین مهندسی خرید مواد، تجهیزات و ماشین‌آلات کشتی
۳۲	ACS-TC-032	آشنایی با صنعت 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: ۰۲۱-۸۴۳۹۶ فاکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸ کد پستی: ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱

پست الکترونیک: update@asiaclass.org

پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org

تعارف چاپ آگهی در فصلنامه «بهنگام»

«بهنگام»، فصلنامه تخصصی رده‌بندی آسیا هر سه ماه یکبار و در حال حاضر به شمارگان ۱۰۰۰ نسخه منتشر و برای مالکان کشتی، کشتی‌سازی‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با صنایع دریایی ارسال می‌شود.

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

* هزینه تهیه آگهی‌هایی که طراحی و تنظیم آنها به فصلنامه «بهنگام» ارجاع شود، بر اساس مبلغ اعلام شده آتلیه طرف قرارداد فصلنامه دریافت می‌گردد.



قرارداد چاپ آگهی

قرارداد زیر فی‌مابین ----- به نشانی: -----
و به شماره تماس ----- که "کارفرما" نامیده می‌شود از یک طرف و فصلنامه "بهنگام" به نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۳۴۵۶۱-۱۴۳۹۶ و شماره تماس ۰۲۱ - ۸۴۳۹۷۱۰۵ که "پیمانکار" خوانده می‌شود از طرف دیگر، به شرح ذیل منعقد گردید.

- چاپ ----- نوبت آگهی شرکت، با کیفیت سیاه و سفید ☐ رنگی ☐ و در اندازه ----- صفحه.
- محل درج آگهی ----- تعیین گردید.
- آگهی در شماره ----- فصلنامه "بهنگام" منتشر خواهد شد و هزینه آن به مبلغ: ----- طی چک/فیش بانکی به شماره ----- به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه "بهنگام" نزد بانک ملی پرداخت گردید.

امضاء کارفرما -----

امضاء پیمانکار -----

تعهدات پیمانکار

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

اخبار و رویدادها



الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون کنترل سامانه‌های مضر ضدخزه

کنوانسیون کنترل سامانه‌های مضر ضدخزه بر روی کشتی‌ها (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships) سازمان بین‌المللی دریانوردی، در تاریخ چهارم خردادماه ۱۳۸۹ در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید و در نوزدهم خردادماه همان سال به تأیید شورای نگهبان رسید. پیرو این تصویب و تأیید، در تاریخ ۱۳۹۰/۱/۱۷ (۲۳ آوریل ۲۰۱۱) سند الحاق به این کنوانسیون از طرف جمهوری اسلامی ایران به دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی تودیع گشت. بر اساس این سند از تاریخ ۶ ژوئیه ۲۰۱۱ (۱۳۹۰/۴/۱۵) اجرای این کنوانسیون برای کشور لازم‌الاجرا می‌باشد.

مهرماه جاری؛

اولین همایش ملی هم‌اندیشی جامعه کیفیت ایران برگزار می‌شود

اولین همایش ملی هم‌اندیشی جامعه کیفیت ایران در تاریخ ۲۳ مهرماه ۱۳۹۰ در تهران برگزار خواهد شد. برگزارکننده همایش مرکز مطالعات مدیریت نیرو خواهد بود. این مرکز با امتیاز رسمی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری تأسیس شده است و به عنوان اولین کانون تفکر نیرو در ایران فعالیت می‌کند. حامیان صنعتی همایش سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران و حامیان علمی آن انجمن علمی کیفیت ایران و انجمن مهندسی بهره‌وری صنعت برق ایران می‌باشند.

راهکاری جهت ارتقاء امنیت کشتی‌ها در مقابل دزدی دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی خطاب به شرکت‌های کشتیرانی اعلام کرد: کمیته ایمنی سازمان بین‌المللی دریانوردی در اجلاس هشتم و هشتم خود، راهکاری را جهت ایجاد آمادگی در افسران امنیتی شرکت‌ها و کشتی‌ها، برای مقابله با سرقت احتمالی کشتی توسط دزدان دریایی غرب اقیانوس هند و خلیج عدن (بخشنامه شماره MSC.1/Circ.1390 مورخ نهم دسامبر ۲۰۱۰) تهیه کرده است. (متن کامل بخشنامه را در بخش انگلیسی ملاحظه فرمایید). بر اساس این بخشنامه فرماندهان کشتی‌ها باید با مدنظر قرار دادن خطرات ناشی از سرقت کشتی‌ها توسط دزدان دریایی، از راهنمایی‌های مذکور، جهت ارتقاء سطح امنیتی، بهره‌برداری کنند.

برگزاری همایش ارگان‌های دریایی در رامسر

همایش نوزدهم ارگان‌های دریایی در تاریخ ۱۳ و ۱۴ اردیبهشت‌ماه ۹۰ در رامسر برگزار شد. این همایش سالانه به منزله مجمع عمومی کلیه سازمان‌های دریایی کشور تلقی می‌شود و تمامی مسئولان و کارشناسان این سازمان‌ها، اعم از آنهایی که مستقیماً با امور دریایی و بندری ارتباط دارند یا آنهایی که غیرمستقیم در رابطه با این امر هستند در آن حضور داشتند. امسال میزبانی همایش با شعار "ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی در راستای توسعه دریامحور" برعهده سازمان حفاظت محیط زیست بود. در حین برگزاری همایش به کرات اشاره شد که سازمان یاد شده با صنعت در تعامل است و تحت مدیریت جدید سازمان، قصد این است که بسته‌های عملیاتی و کاربردی تهیه شود تا ضمن حفظ محیط زیست، موجبات رونق فعالیت‌های دریایی اعم از کشتیرانی، کشتی‌سازی و صنعت اوراق کشتی فراهم باشد. همایش دارای چهار پانل تخصصی بود که همگی به خوبی مدیریت و اجرا شد؛ اگرچه در پانل مربوط به چشم‌انداز بخش دریایی موارد مهم دریایی و بندری ایران بسیار صریح و کارشناسی مطرح شد و آثار آن در قطعنامه پایانی مشهود بود. امور دریایی کشور در این مقطع خاص نیازمند طرح ملی آموزش و پرورش دریانوردان و دریابیان و تهیه قانون کار دریایی می‌باشد. به نحوی که مشاغل مختلف این صنعت اعم از بخش اقیانوس‌پیما و بخش منطقه‌ای و دور از ساحل و بخش دریانوردی محلی به وسیله آحاد ایرانی تکمیل شود.



دزدی دریایی نیز از موضوعات مهم اشاره شده در همایش نوزدهم بود.

به روزرسانی قانون دریایی ایران و تدوین قانون بیمه دریایی از موارد اشاره شده دیگر در همایش نوزدهم بود. همایش بیستم در سال ۱۳۹۱ به میزانی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار خواهد شد.

پیام دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی به نوزدهمین همایش ارگان‌های دریایی

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در پیامی به نوزدهمین همایش ارگان‌های دریایی با اشاره به اینکه سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال جاری مبارزه با دزدی دریایی را موضوع اصلی کار خود قرار داده این اقدام را نشانگر این دانست که این مشکل آن قدر ریشه‌دار شده که اقدام مشترک همه نهادها را می‌طلبد. به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی در پیام میتروپولوس به نوزدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی ایران آمده است: دریانوردان بی‌گناه، کشتیرانی و اقتصاد جهانی همگی از عملیات افراد جنایتکاری که با سوءاستفاده از وضعیت سومالی دریا را صحنه عملیات خود قرار داده و مبادرت به آدم‌ربایی و باج‌گیری می‌کنند، در عذاب هستند.

وی در بخش دیگری از این پیام آورده است: «اقدام جمعی و یا انفرادی سازمان ملل متحد، دولت‌ها، نیروهای نظامی، شرکت‌های کشتیرانی، عملیاتی و خدمه کشتی‌ها روی هم بخش حیاتی یک اقدام همه‌جانبه به منظور نجات صنعت، خطوط استراتژیکی مهم حمل‌ونقل و تجارت دریایی از تهدیدات ناشی از افزایش دزدی دریایی می‌باشند.»

میتروپولوس در بخش دیگری از پیام خود با تأکید بر اینکه نباید انتظار ارائه یک راه‌حل فوری برای این مسئله داشته باشیم، افزود: «با توجه به اینکه دزدی دریایی خود را به وضوح در دریا نشان داده و ریشه آن به طور خاص به وضعیت بی‌ثباتی سیاسی در کشور سومالی برمی‌گردد، با این حال از طریق طرح اقدام آیمو و سایر ابتکار عمل‌ها قادر به ایجاد تغییر در جایی که با حادثه‌ترین مشکل در دریا روبرو هستیم، خواهیم شد.» دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی همچنین در پیام خود که با عنوان دزدی دریایی، پاسخ هماهنگ به این همایش ارائه شده، آورده است: «بدون شک کل جامعه دریایی مرهون آن دسته از کشورهایی است که با اعزام نیرو به مبارزه با دزدی دریایی برخاسته‌اند.» وی با اشاره به حضور سریع نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سال گذشته در مناطقی که با این پدیده روبرو بود، اظهار داشت: «در سال گذشته جمهوری اسلامی سریعاً حمایت خود را در این رابطه اعلام کرد و من نیز طی یک نامه رسمی به سفیر جمهوری اسلامی ایران در لندن مراتب قدردانی خود را از انجام عملیات امنیت دریایی اعلام کردم.»

وی یادآور می‌شود: جمهوری اسلامی ایران به عنوان عضو فعال سازمان بین‌المللی دریانوردی از سال ۱۹۵۸ میلادی به عضویت این سازمان درآمد و در بررسی دستور کارهای مختلف آیمو، تدوین بسیاری از اسناد و برنامه همکاری‌های فنی این نهاد بین‌المللی مشارکت کرده است.

در پایان این همایش قطعنامه‌ای در ۱۵ بند به شرح زیر صادر شد:

۱- سازمان حفاظت محیط زیست موظف است با همکاری ارگان‌های دریایی کشور و سایر دستگاه‌های اجرایی تا پایان سال ۱۳۹۱ شاخص‌ها و ضوابط مطلوب و استانداردهای زیست‌محیطی در رابطه با فعالیت‌های دریایی از قبیل خدمات بندری، کشتی‌سازی، تعمیر شناورها و ... و مکان‌یابی آنها تهیه و تدوین کرده و به تصویب هیئت وزیران برساند.

۲- سازمان حفاظت محیط زیست موظف است با همکاری ارگان‌های دریایی کشور تا پایان سال دوم برنامه پنجم توسعه نسبت به تدوین و اجرای طرح پایش محیط زیست دریایی کشور، راه‌اندازی سیستم پایش online اقدام کند.

۳- وزارت نفت موظف است نسبت به بازسازی سکوها و دکل‌های نفتی فرسوده و تعمیر و تعویض و نوسازی خطوط انتقال نفت و گاز فرسوده اقدام کند.

۴- ارگان‌های دریایی موظفند تا پایان سال دوم برنامه پنجم توسعه نسبت به ایجاد ساز و کارهای مناسب جهت راه‌اندازی و بکارگیری فناوری‌های نوین در ساخت و سازه‌های ساحلی دریایی و مقابله با سوانح و آلودگی‌های زیست‌محیطی و دستیابی به توسعه پایدار در مناطق ساحلی و جزایر اقدامات لازم را به عمل آورند.

۵- به منظور صیانت از فعالیت‌های پایدار دریایی ارگان‌های دریایی ذی‌ربط نسبت به هماهنگ‌سازی‌های فعالیت‌ها و یکپارچه‌سازی اقدامات اجرایی خود جهت مقابله با متخلفان ذی‌ربط اقدام کنند.

۶- با توجه به اهمیت آموزش در توسعه بنیادهای زیرساختی دریایی کشور و تأثیر آن در اثربخشی و بهره‌وری دریاییان و دریانوردان، لازم است ارگان‌های دریایی کشور در تعامل با یکدیگر و بر اساس استانداردهای بین‌المللی نسبت به تدوین سند ملی آموزش و پرورش دریاییان و دریانوردان کشور و طی مراحل تصویب آن اقدام به عمل آورند.

۷- نظر به الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاله‌نامه بین‌المللی کار دریایی ۲۰۰۶ از وزارت کار و امور اجتماعی جهت درخواست تودیع سند الحاق نزد سازمان بین‌المللی کار، طبق مصالح حداکثر تا پایان مهلت اعتبار برنامه پنج ساله پنجم توسعه اقدام شود.

۸- مقرر شد به منظور ارتقاء سطح کیفیت خدمات و شفافیت توانمندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی، طرح ارزیابی و توانمندی با تولیت سازمان بنادر و دریانوردی و مشارکت جامعه بندری و دریایی اجرا شود.

۹- به منظور ارتقاء سطح علمی و کیفی ارائه خدمات و اجرای موفق پروژه شناسایی فرایندهای عملیاتی و آموزش کارکنان لجستیک بندری، مقرر شد نیازهای آموزشی احصا شده از طریق مؤسسات آموزشی واجد شرایط و اعطای مجوز برگزاری از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به اجرا گذاشته شود.

- ۱۰- اجرای دقیق الزامات قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی نفتی مصوب ۱۳۸۹ مورد تأیید قرار گرفت.
- ۱۱- در سال جهاد اقتصادی، پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا با تدبیر سلسله مراتب فرماندهی ضمن اجرای طرح ساماندهی کارکنان خارجی شاغل در شناورها و سکوها نفتی حوزه خلیج فارس و دریای خزر از پروژه‌های ملی کشور پشتیبانی کرده و با رویکرد مذکور مقرر شد با هماهنگی و همکاری ارگان‌های دریایی و ایجاد شرایط مناسب مناطق استراتژیک و اقتصادی خارگ و لاوان تجهیز و تقویت شود.
- ۱۲- مقرر شد دبیرخانه ارگان‌های دریایی کشور نسبت به تشکیل کارگروهی جهت بررسی در خصوص موارد ذیل اقدام کند:
- معافیت مالیاتی شرکت‌های فعال در عرصه دریایی کشور؛
 - ایجاد تسهیلات ارزی برای حمایت از ناوگان ایرانی در رابطه با خسارات ناشی از تحریم تحمیلی استکبار جهانی؛
 - اولویت حمل کالای وارداتی و صادراتی با ناوگان ایرانی؛
 - بازنگری قانون دریایی کشور با رویکرد رفع نیازهای روز جامعه دریایی کشور؛
 - بحث پوشش بیمه‌ای دریایی توسط شرکت‌های بیمه‌های ایرانی بررسی و مورد توجه قرار گیرد؛
 - تسهیل سوخت کشتی‌ها.
- ۱۳- مقرر شد دبیرخانه دائمی نسبت به پیگیری اجرای بندهای قطعنامه‌های همایش‌های قبلی که تاکنون مراحل اجرایی آنها به اتمام نرسیده است همچنان تا حصول نتیجه نهایی ادامه دهد.
- ۱۴- با توجه به گسترش دزدی‌های دریایی در منطقه و با تشکر از نیروی دریایی ارتش، ارگان‌های دریایی خواستار گسترش و توسعه اقدامات و حفاظت‌های فعلی هستند.
- ۱۵- دولت مبلغ یک میلیارد دلار قابل نگهداری در یک بانک خارجی به منظور حمایت از ناوگان ایران را تأمین و در مقابل سوانح دریایی در سطح مبلغ مذکور حفظ کند.
- در پایان این قطعنامه، ارگان‌های دریایی ضمن تشکر از سازمان حفاظت محیط زیست در برگزاری بسیار مطلوب همایش نوزدهم، سازمان بنادر و دریانوردی را به عنوان میزبان همایش بیستم انتخاب کردند.
- در اختتامیه نوزدهمین همایش ارگان‌های دریایی از مقالات برگزیده، رؤسای پانل‌ها و همچنین اعضای هیئت اجرایی این همایش تقدیر شد.

برگزاری انتخابات مسئولان کمیته‌های فنی متناظر TC8 و TC188

انتخابات مسئولان (دبیر، رئیس و نایب رئیس) کمیته‌های فنی کشتی‌ها و فناوری دریایی TC8 و شناورهای کوچک TC188، در اسفند ماه ۱۳۸۹ در محل سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران با حضور متخصصان صنایع دریایی برگزار شد و رأی‌گیری بر اساس افراد حاضر در جلسه صورت گرفت. به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، پس از دریافت آراء، علی شریفی از مؤسسه رده‌بندی آسیا به عنوان رئیس کمیته فنی کشتی‌ها و فناوری دریایی و حسن‌رضا صفری از مؤسسه رده‌بندی ایرانیان به عنوان رئیس کمیته فنی شناورهای کوچک برگزیده شدند. همچنین، اشکان شرکلب از مؤسسه رده‌بندی آسیا و سیامک سیدحسینی از شرکت مهندسی ایمن اقلیم به ترتیب به عنوان نایب رئیس TC8 و TC188 برگزیده شدند.

در این گزارش آمده است، با انتخاب فرهود آذرسینا به عنوان دبیر هر دو کمیته با اخذ حداکثر آراء انتظار می‌رود که مشاور شورای عالی صنایع دریایی کشور، با توجه به اهمیت موضوع استاندارد در ارتقای صنایع دریایی، در جلب همکاری افراد فارغ از سلاقی شخصی و سازمانی در مشارکت فعال در تدوین استانداردهای بین‌المللی توفیق حاصل کند.

گفتنی است آغاز به کار کمیته‌های فنی کشتی‌ها و فناوری دریایی و شناورهای کوچک فرصتی است تا دانشگاهیان، صاحبان صنایع کشتی و قایق‌سازی و شرکت‌های طراحی مهندسی، مؤسسات رده‌بندی و دست‌اندرکاران امر در دولت با روند استانداردسازی جهانی همگام شوند و سپس تدوین استاندارد ملی در این حوزه را سامان دهند.

برگزاری همایش اینکوترمز ۲۰۱۰ در خرمشهر

به دعوت مدیرکل بنادر و دریانوردی خرمشهر همایش "اینکوترمز ۲۰۱۰ و آثار آن در حمل‌ونقل دریایی و عملیات بندری" در تاریخ یازدهم اردیبهشت ماه ۱۳۹۰ در محل آن اداره کل با حضور مدیرکل و مسئولان اداره کل بنادر و دریانوردی خرمشهر، نمایندگان بانک‌ها و شرکت‌های بیمه، سازندگان کشتی، کارگزاران بندری و... توسط ملک‌رضا ملک‌پور رئیس هیئت مدیره رده‌بندی آسیا برگزار شد.

در این همایش حضار با اینکوترمز، که مجموعه‌ای از مقررات بین‌المللی برای تفسیر اصطلاحات رایج مورد استفاده در تجارت بین‌المللی است و هدف آن جلوگیری از چندانگی تفسیر این اصطلاحات در کشورهای مختلف می‌باشد، آشنا شدند. از جمله کاربردهای مهم این مقررات، تعیین حقوق و وظایف قراردادی خریدار و فروشنده و نحوه تقسیم هزینه‌ها و نقطه انتقال مسئولیت از فروشنده به خریدار است.



Regional Analysis of Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against ships which were reported to have been allegedly committed or attempted during 2010

	South China Sea	Indian Ocean	East Africa	West Africa	South America (A)	South America (P)	South America (C)	Arabian Sea	Persian Gulf	Mediterranean Sea
Location of incident										
In international waters (294)	50	50	168	10						
In territorial waters (69)	43	4	2	19			1			
In port area (126)	41	23	2	18	20	15	4		2	1
Status of ship when attacked										
Steaming (292)	60	48	149	20	1			14		
At anchor (133)	54	19	4	21	17	11	4		2	1
Not stated (64)	20	10	19	6	2	4	1	2		
Number of persons involved in the attack										
1-4 persons (93)	35	13	10	14	7	9	1	2	2	
5-10 persons (120)	46	19	29	14	5	4	1	2		
More than 10 persons (44)	7	7	17	10	1			1		1
Not stated (232)	46	38	116	9	7	2	3	11		
Consequences to the crew										
Actual violence against the crew	18	31	68	22		3		3	2	1
Threat of violence against the crew	42	15	32	7	6	5				
Ship missing		1	1		10					
Ship hijacked (57)	5	10	36	2				4		
None/not stated	69	20	35	16	3	7	5	9		
Weapons used by attackers										
Guns (86)	6	8	47	16	1	2		6		
Knives (101)	55	17	1	14	3	9	2			
Other (38)	3	13	18	2					2	
None/not stated (264)	70	39	106	15	16	4	3	10		1
Parts of ship raided										
Master and crew accommodation	19		1	12		1			2	
Cargo area		2								
Store rooms	60	17	1	18	10	8	3	1		1
Engine room	5	1								
Not boarded	25	37	124	5	3	1	2	10		
Not stated	25	19	46	7	7	5		5		
Other		1								
Lives lost (unit: people) (2)			2							
Wounded crew (unit: people) (27)	3	2	14	7		1				
Missing crew (unit: people) (0)										
Crew hostage (unit: people) (1027)										
Assaulted (unit: people) (30)	27	222	629	42		1		103	3	
Ransom			26	4						
Total number of incidents reported per area	134	77	172	47	20	15	5	16	2	1
Total number of incidents reported	489									



Regional Analysis of Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against ships which were reported to have been allegedly attempted during 2010

	South China Sea	Indian Ocean	East Africa	West Africa	South America (A)	South America (P)	South America (C)	Arabian Sea	Persian Gulf	Mediterranean Sea
Location of incident										
In international waters	17	36	122	4				10		
In territorial waters	5		1	4			1			
In port area	3	2	1	2	3	1	1			
Status of ship when attacked										
Steaming	20	36	113	7				10		
At anchor	4	1	3	2	3	1	2			
Not stated	1	1	8	1						
Number of persons involved in the attack										
1-4 persons	5	5	10	3	2			1		
5-10 persons	4	12	27	2		1	1	2		
More than 10 persons	1	1	14	3	1			1		
Not stated	15	20	73	2			1	6		
Consequences to the crew										
Actual violence against the crew	2	25	61	7				3		
Threat of violence against the crew	6	6	31	1		1				
Ship missing		1								
Ship hijacked										
None/not stated	17	6	32	2	3		2	7		
Weapons used by attackers										
Guns		6	44	5	1			5		
Knives						1	1			
Other		11	16							
None/not stated	25	21	64	5	2		1	5		
Parts of ship raided										
Master and crew accommodation										
Cargo area										
Store rooms										
Engine room										
Not boarded	25	37	124	5	3	1	2	10		
Not stated										
Other		1								
Lives lost (unit: people)										
Wounded crew (unit: people)		1	10	1						
Missing crew (unit: people)										
Crew hostage (unit: people)										
Assaulted (unit: people)										
Ransom										
Total number of incidents reported per area	25	38	124	10	3	1	2	10		
Total number of incidents reported	213									



Regional Analysis of Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against ships which were reported to have been allegedly committed during 2010

	South China Sea	Indian Ocean	East Africa	West Africa	South America (A)	South America (P)	South America (C)	Arabian Sea	Persian Gulf	Mediterranean Sea
Location of incident										
In international waters	33	14	46	6				6		
In territorial waters	38	4	1	15						
In port area	38	21	1	16	17	14	3		2	1
Status of ship when attacked										
Steaming	40	12	36	13	1			4		
At anchor	50	18	1	19	14	10	2		2	1
Not stated	19	9	11	5	2	4	1	2		
Number of persons involved in the attack										
1-4 persons	30	8		11	5	9	1	1	2	
5-10 persons	42	7	2	12	5	3				
More than 10 persons	6	6	3	7						1
Not stated	31	18	43	7	7	2	2	5		
Consequences to the crew										
Actual violence against the crew	16	6	7	15	1	3			2	1
Threat of violence against the crew	36	9	1	6	6	4				
Ship missing			1		10					
Ship hijacked	5	10	36	2				4		
None/not stated	52	14	3	14		7	3	2		
Weapons used by attackers										
Guns	6	2	3	11		2		1		
Knives	55	17	1	14	3	8	1			
Other	3	2	2	2					2	
None/not stated	45	18	42	10	14	4	2	5		1
Parts of ship raided										
Master and crew accommodation	19		1	12		1			2	
Cargo area		2								
Store rooms	60	17	1	18	10	8	3	1		1
Engine room	5	1								
Not boarded										
Not stated	25	19	46	7	7	5		5		
Other										
Lives lost (unit: people)										
Wounded crew (unit: people)	3	1	4	6		1				
Missing crew (unit: people)										
Crew hostage (unit: people)	27	222	629	42		1		103	3	
Assaulted (unit: people)			26	4						
Ransom										
Total number of incidents reported per area	109	39	48	37	17	14	3	6	2	1
Total number of incidents reported	276									

IMO REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS

Annual Report – 2011
Annex 2

IMO

Update
No. 8/ Spring 2011
12





1. Recommendations on communications between captive crew members
2. Communications between the Company and ship
3. Communications between the Company and families of crew, including internet, telephone contact and face to face meetings
4. Communications with pirates.
6. Provisions of supplies prior to transit and after release, including food, water, stores and fuel.
7. Choosing a first port of refuge post-release, factors are likely to include:
 1. The availability of relevant local resources
 2. The provision of vital assets to the ship, including:
 1. Counselling and/or medical assistance to the crew
 2. Replacement clothing
 3. Specialist Contractors/Advisors
 4. Full or partial replacement of crew
 5. Victuals
 6. Repatriation of crew members.
8. Provision of immediate medical assistance post-release including counseling and the

potential requirement for ongoing support and assistance.

9. Post-release media relations.

¹ MSC.1/Circ.1337 on Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian



e.g., via the internet, telephone contact and face-to-face meetings

4. How the crew should co-operate with pirates during captivity – where possible try to establish a single contact point amongst the crew.

11. Advise the crew of the need to be observant (without appearing to study the captors) during captivity in the interests of recalling events clearly during the crew debrief post-incident.

12. Ensure that the crew and the families understand that it can take significant time to readjust after a hostage incident and that this is a normal reaction to an abnormal experience.

Crew Awareness of Company Actions

1- Ensure that the crew are aware of company crisis management procedures that will be undertaken during captivity and after release, in particular:

1. Assurances that the Company will do everything practical to expedite release
2. Assurances of the Company's commitment to its continued obligations towards the crew in respect of safety, pay, employment, replacement of personal effects, etc.
3. Assurances that the Company will notify the Next of Kin in the event of an incident and establish a point of contact within the Company to provide families with ongoing information and coordinate support for families from internal and

external sources as required

4. Awareness that negotiation can be a lengthy process and that the company will be working hard for the crew's release

5. Company policy on media relations during a hijack.

2- Awareness of Company considerations/ actions following release:

1. The provision of supplies to the ship and crew as required post incident, including:

1. Food and Water
2. Fuel
3. Replacement clothing

2. The provision of medical assistance including counselling, in the period commencing after release.

The Company policy on how to handle events at the first port of call including repatriation of the crew

3. The Company policy on post-incident press relations

4. The Company policy on post-incident debriefs and review of Crisis Management Procedures.

2. Company Crisis Management

When preparing Crisis Management Procedures to respond to a hijack of a ship and crew the CSO should as a minimum prepare and exercise plans to address the following:

1. The Company Board's designation of a head of crisis management answerable to the Board for the duration of the crisis and to lead the response effort.

2. Establishment of a single point of contact within the Company for contact with the pirates.

3. The composition of the management team and the roles and responsibilities of the persons involved, including:

1. Negotiator
2. Crew welfare (including contact with families and external sources of support, e.g., welfare organizations)
3. Logistics and operations
4. Medical advice
5. Media relations.

4. The ongoing obligations to the crew in respect of such items as wages, employment, replacement of personal effects.

5. Communications policy during the crisis:

Accurate Crew Records

1. Ensure that the personal details of crew members are up to date including:
 1. Contact details for next of kin (telephone number and e-mail address)
 2. Any medical conditions of crew members and medication required
 3. Clothing sizes for each crew member (to enable replacement clothing to be provided).

Company Commitment

1. Ensure, when possible, that crew are made fully aware in advance of the voyage route of the ship including projected dates and times of transiting the High Risk Area.
2. Ensure crews are reassured of their rights and what constitutes reasonable grounds with respect to disembarking prior to entering the High Risk Area.
3. Ensure crews are aware of the company's commitment to their health and safety.



Crew Awareness of the Hijack Environment

1. Ensure that the crew are aware of the "shock of capture" and that the greatest anxiety is usually experienced in the hours after the initial hijack incident. Feeling depressed, helpless and humiliated are emotions that many hostages experience during captivity. The crew should be encouraged to try to focus on surviving the ordeal.
2. Ensure that the crew understand the importance of being cooperative with the demands without appearing either servile or antagonistic.
3. Ensure that the crew appreciate the importance of mutual support, teamwork and maintaining a shipboard routine both during and in the aftermath of a hijack incident.
4. Ensure that the crew understand the importance of trying to maintain the standard of living conditions on board for the crew.
5. Advise that the pirates may demand that the crew pose for photographs and muster on the upper deck. This should not be resisted as this may be to prove the wellbeing of the crew to the owners during the negotiations for release.
6. Ensure crew awareness that the pirates are likely to show them disrespect during captivity and may seek to disorientate them by possible separation into small groups or being held in confined areas, e.g., bridge/engine-room.
7. Ensure crew awareness of personal actions to reduce opportunities for coercion and intimidation by pirates in the event of capture, for example minimizing pirates' access to crew's family contact details (e.g., mobile phone SIM cards, e-mail addresses, etc.), not being isolated from other crew members, trying to establish a single point of contact amongst the crew for communications with the pirates.
8. Advise the crew to treat all information given to them by the pirates with caution.
9. Ensure the crew awareness of the use by Somali pirates of the drug khat and its effects.
10. Ensure crew awareness of communications procedures to be followed during captivity by company and crew in particular:
 1. On board the ship amongst crew members
 2. Between the ship and company
 3. Between the company and crew families,

world because the pirates have the clear objective to capture and hold the ship and crew in order to extract a ransom. Somali pirates appear to recognize that harm or injury to the crew or its cargo may have adverse effects on negotiations and ransom amounts.

The focus of the CSO's preparations should be directed toward preventing an attack or hijacking of the ship and/or crew. Useful advice is contained in **Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area (BMP3)**¹, which defines a geographic "High Risk Area" for piracy attacks off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea area. The following guidance is intended to assist CSOs in developing procedures to prepare crews for the contingency of their vessel being hijacked when transiting the High Risk Area. The guidance set out below also addresses the actions of the Company in fulfilling its responsibilities to the crew, and highlights the need to prepare crisis management plans specifically designed to handle hijacking and its effects on the crew.

The following documents provide useful further information:

- EUNAVFOR – "Surviving Piracy off the Coast of Somalia"
- UN Guidance on Surviving as a Hostage
- IMO Maritime Safety Committee circular MSC.1/Circ.1334 on Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships

This guidance is supported by the following international industry representatives:

1. International Chamber of Shipping (ICS)
2. International Shipping Federation (ISF)
3. International Transport Workers Federation (ITF)
4. BIMCO
5. Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
6. International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
7. International Association of Dry Cargo Ship Owners (INTERCARGO)
8. International Parcel Tankers Association (IPTA)

1. Preparation of Crew

When preparing crews of ships that are to travel through the High Risk Area, it is recommended that the CSO gives careful consideration to the following. These considerations are in addition to preparations which primarily focus on resisting a pirate attack, as contained in BMP3.

Training Requirements

1. Consider any contractual, national/flag/training or preparation requirements for the crew.

Seafarers and Others on board the Vessel

1. Consider the rights of seafarers and what constitutes reasonable grounds with respect to requests for disembarkation and repatriation prior to entering the High Risk Area; this might have to be done on a case by case basis.
2. Review the presence of seafarers and others, e.g., partners, children, on board and their safety during the transit of the High Risk Area.



1- Following adoption of United Nations Security Council resolution 1851 (2008), the Contact Group on Piracy off the coast of Somalia (CGPCS) was established and held its inaugural meeting on 14 January 2009 to facilitate discussion and coordination of actions among States and organizations to suppress piracy off the coast of Somalia. The participants in the CGPCS, *inter alia*, agreed to establish four working groups, one of which (Working Group 3) was to address the strengthening of shipping self-awareness and other capabilities.

2- Industry organizations within Working Group 3 developed Guidance for company security officers (CSO) – Preparation of a Company and crew for the contingency of hijack by pirates in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (the Guidance), attached in annex 1.

3- The Maritime Safety Committee, at its eighty-eighth session (24 November to 3 December 2010), agreed to disseminate the Guidance to all interested parties.

4- The Guidance does not contradict the Organization's universal guidance on countering piracy and armed robbery against ships contained in:

1. MSC.1/Circ.1333 on Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships;
2. MSC.1/Circ.1334 on Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships;
3. resolution A.1025(26) on Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships; and
4. resolution A.1026(26) on Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia,

or subsequent amendments thereto.

5- Member Governments are invited to consider the Guidance as set out in annex 1, and advise owners, operators and managers of ships entitled to fly their flag to act accordingly taking into account the guidance provided in MSC.1/Circ.1333 and 1334, and in MSC.1/Circ.1337 on Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area.

6- Intergovernmental and non-governmental organizations with consultative status are also invited to consider the Guidance as set out in annex 1 and to advise their membership to act accordingly, taking into account the guidance provided in MSC.1/Circ.1333, 1334 and 1337.

7- Member Governments and intergovernmental and non-governmental organizations with consultative status are invited to consider bringing the results of the experience gained from using the Guidance, as set out in annex 1, to the attention of the Committee.

ANNEX

GUIDANCE FOR COMPANY SECURITY OFFICERS (CSO) – PREPARATION OF A COMPANY AND CREW FOR THE CONTINGENCY OF HIJACK BY PIRATES IN THE WESTERN INDIAN OCEAN AND THE GULF OF ADEN

Introduction

The purpose of this guidance is to assist the CSO in making preparations for vessels scheduled to transit through the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, an area experiencing a significant level of attacks from Somali-based pirates. The guidance is divided into 2 parts: Part 1 sets out issues to consider when preparing the crew of a vessel, and Part 2 sets out issues to consider when preparing the Company. Piracy in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden differs from piracy in other areas of the



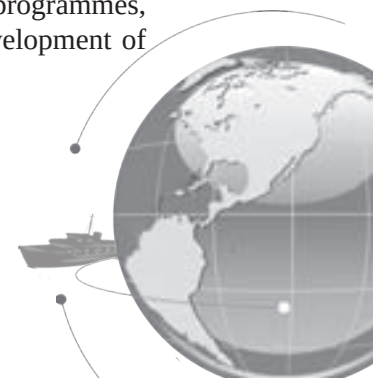
GUIDANCE FOR COMPANY SECURITY OFFICERS (CSOs) PREPARATION OF A COMPANY AND CREW FOR THE CONTINGENCY OF HIJACK BY PIRATES IN THE WESTERN INDIAN OCEAN AND THE GULF OF ADEN

MSC.1/Circ.1390

9 December 2010



- the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), the United Nations Office of Legal Affairs, Division of Ocean Affairs and the Law of the Sea (UN DOALOS/OLA), the United Nations Department of Political Affairs, Political Office for Somalia (UNPOS/DPA), the World Food Programme (WFP), African Union (AU), the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CG PCS), European Union (EU), Regional Cooperation Agreement on combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia – Information Sharing Centre (ReCAAP-ISC), the Combined Maritime Force (CMF), the European Union Naval Force (EUNAVFOR), the North Atlantic Treaty Organization (NATO) and Member States of the Organization;
2. in close co-operation with UNPOS/DPA, UNODC, Interpol and others, IMO will continue to support the “Kampala Process” in order to provide assistance to the Transitional Federal Government of Somalia and the regional authorities to develop the country’s maritime sector and to meet international obligations, including possible development of a Coastal Monitoring Force;
 3. pursuant to the development of an Integrated Coast Guard Function Network for West and Central African States, IMO, working in close co-operation with the Maritime Organization of West and Central Africa, UNODC, the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), the United Nations Security Council Counter Terrorism Committee Executive Directorate (UN CTED), the AU, the EU, Interpol, the Africa Partnership Station, the North Atlantic Coast Guards Forum, the Chiefs of European Navies, IMO Member States and the industry will implement a programme of multiagency, regional meetings to develop west and central African States’ capacities to perform coast guard functions, including maritime law enforcement and suppression of piracy and armed robbery against ships, particularly in the Gulf of Guinea;
 4. through the implementation of the Djibouti Code of Conduct and in co-operation with the Djibouti Code signatory States, IMO will pursue the establishment of a regional information sharing network through a network of National Focal Points (NFPs) in every Djibouti Code signatory State, reporting to each other via the agreed Information-Sharing Centres Sana’a, Mombasa and Dar Es Salaam to be commissioned during 2011;
 5. in co-operation with the EU and the Government of Djibouti, IMO will pursue the development of the Djibouti Regional Training Centre (DRTC);
 6. in close co-operation with UNODC, UN DOALOS /OLA and CGPCS Working Group 2, IMO will assist in the review of existing national legislation in the Djibouti Code of Conduct signatory States and other IMO Member States to ensure the development of robust legal frameworks for suppressing piracy;
 7. through the Assembly of IMO, the Maritime Safety, Legal and Facilitation Committees and the various technical Sub-Committees of the Organization, IMO will continue to promote the efforts of Member States, the Industry Group and the CGPCS to develop and enhance guidance on the prevention and suppression of acts of piracy and armed robbery against ships; best practices on training; post-piracy care of seafarers; investigation of offences; and other related issues;
 8. IMO will continue improving the standard and availability of information on piracy incidents via the Organization’s Global Integrated Shipping Information System (<http://gisis.imo.org>) and provide comprehensive piracy-related information on the IMO website, including information on previous and present IMO efforts to counter piracy;
 9. IMO will continue to help build capacity, including through the delivery of conferences, seminars, workshops and training courses, to assist States and seafarers to participate energetically and effectively in the counter piracy effort; and
 10. IMO will seek to enhance public awareness of the piracy issue through outreach programmes, media, social networks and the development of promotional materials.





Action Plan to promote the 2011 World Maritime Day theme

The main aims of the Action Plan are to:

- increase pressure at the political level to secure the release of all hostages being held by pirates;
- review and improve the IMO guidelines to Administrations and seafarers and promote compliance with industry best management practices and the recommended preventive, evasive and defensive measures ships should follow;
- promote greater levels of support from, and coordination with, navies;
- promote anti-piracy coordination and co-operation procedures between and among States, regions, organizations and industry;
- assist States to build capacity in piracy-infested regions of the world, and elsewhere, to deter, interdict and bring to justice those who commit acts of piracy and armed robbery against ships; and
- provide care for those attacked or hijacked by pirates and for their families.

In carrying out the Action Plan, IMO and the international maritime community will seek to:

- engage at the political level (including at the UN Security Council) to bring about a solution to the Somali problem and facilitate and expedite the release of hostages. Calling the world's attention to the unacceptable plight of the innocent victims of pirates – seafarers, in the main – and, by so doing, create a worldwide momentum that would eventually lead to their release;
- strengthen the protection of persons and ships sailing through piracy-infested areas by regularly reviewing and promulgating the IMO guidelines to Administrations and seafarers and making industry-developed best management practice guidance widely available; enabling ships'

masters and officers to access any available naval protection; encouraging compliance with the recommended preventive, evasive and defensive measures; and promoting even greater levels of support from navies;

- promote co-operation between and among States, regions and organizations to reduce the risk of attacks on ships through information-sharing; coordination of military and civil efforts; and development and implementation of regional initiatives, such as the Djibouti Code of Conduct;
- help build up the capacity of States, in piracy-infested regions of the world and elsewhere, to deter, interdict and bring to justice those who commit acts of piracy and armed robbery against ships, thereby enhancing maritime law enforcement and the safety and security of life at sea. And, while so doing, help tackle the root causes of piracy through the provision of assistance to States for the development of their maritime capacities and the protection of their maritime resources. And, in the case of Somalia, to contribute, in any way possible (including through the potential development of a coastal monitoring force) to the stability of the country, which in due course, will also have a beneficial impact on safety, security and stability; and
- work with all involved in the provision of social care and humanitarian support to ensure that they can deliver their services expeditiously to those attacked or hijacked by pirates and to their families.

In order to achieve the objectives of the Action Plan, during 2011

1. IMO will continue to promote the suppression of piracy and armed robbery against ships in close co-operation with United Nations Headquarters,

escorts in protecting food aid for Somalia, she also highlighted new challenges created by the worsening situation. "The presence of Somali pirates in an ever expanding area is of great concern because they threaten not just food bound for directly for Somalia, but our food transiting through the ports of Mombasa (Kenya), Dar es Salam (Tanzania) and Beira (Mozambique) for vital operations in Zimbabwe, the Democratic Republic of Congo and other places with great humanitarian needs."

Speakers at the launch of IMO's action plan also spoke of the economic cost of piracy. Mr. Ban said, "ransom payments adding up to hundreds of millions of dollars have created a 'pirate economy' in some areas of Somalia that make them more resistant to efforts to develop alternative livelihoods. Economies throughout East Africa and beyond are experiencing the fallout."

Representing the shipping industry, Mr. Robert Lorenz-Meyer, President of the Baltic and International Maritime Council (BIMCO) said, "The attacks are not only attacks on ships, but also attacks on the global supply chain in one of the world's most vital sea lanes. They threaten a supply line of vital interests to the international community."

Mr. David Cockroft, General-Secretary of the International Transport Workers' Federation, representing seafarers, said many crew members were at breaking point because of the stress of passing through the area frequented by pirates. "If the risks cannot be eliminated, then seafarers will demand not to sail into the area at all and responsible ship owners will support them," he said.

Secretary-General Mitropoulos said IMO's action plan aimed to make some genuine inroads into what, to date, has been an escalating problem.

"In the past 12 months alone", he said, "there have been 286 piracy-related incidents off the coast of Somalia. They have resulted in 67 hijacked ships, with 1130 seafarers on board – whilst, at present, 714 seafarers are being held for ransom on board 30 ships scattered at various points of the country's extensive coastline."

IMO's action plan for 2011 has six prime objectives:

- increase pressure at the political level to secure the release of all hostages being held by pirates;
- review and improve the IMO guidelines to Administrations and seafarers and promote compliance with industry best management practice and the recommended preventive, evasive and

defensive measures ships should follow;

- promote greater levels of support from, and coordination with, navies;
- promote anti-piracy coordination and co-operation procedures between and among States, regions, organizations and industry;
- assist states to build capacity in piracy-infested regions of the world, and elsewhere, to deter, interdict and bring to justice those who commit acts of piracy and armed robbery against ships; and
- provide care for those attacked or hijacked by pirates and for their families.

Among other things, during 2011, IMO will focus on promoting further co-operation between and among States, regions and organizations in reducing the risk of attacks on ships through a variety of mechanisms including information-sharing; coordination of military and civil efforts; and development and implementation of regional initiatives, such as the IMO-led Djibouti Code of Conduct.

IMO's action plan will build on efforts to tackle the problem that have been underway for some time. Through the Djibouti Code of Conduct, for example, information-sharing centres are being established in Yemen, Kenya and the United Republic of Tanzania, as well as a regional training centre in Djibouti. In partnership with the UNODC, IMO is helping to develop the legal framework necessary to prosecute pirates.

Mr Ban took the opportunity to emphasize where the real source of the piracy problem lies. "Although piracy manifests itself at sea," he said "the roots of the problem are to be found ashore. This is a complex issue. But in essence, piracy is a criminal offence that is driven by economic hardship, and that flourishes in the absence of effective law enforcement."

"The only truly successful way to address the problem in the long term," said Mr Ban, "is through a strategy that focuses on deterrence, security, the rule of law and development. Our common goal must be a sustainable solution."

In conclusion, Mr. Mitropoulos said: "This year, we are resolved to redouble our efforts and, in so doing, generate a broader, global response to modern-day piracy. More needs to be done if the ultimate goal of consigning piracy to the realms of history is to be achieved. We hope that our choice of theme for 2011 will provide an appropriate rallying point around which all those who can make a difference can focus their efforts."

Source: IMO website



Piracy situation “unacceptable” says UN Secretary-General Ban Ki-moon

**UNSG echoes call for urgent and coordinated response as
IMO launches anti piracy action plan**

The escalating problem of piracy off the coast of Somalia is “completely unacceptable” and requires an urgent and coordinated response, United Nations Secretary-General Ban Ki-moon said at the launch (on 3 February 2011) of the International Maritime Organization (IMO)’s action plan to promote the 2011 IMO World Maritime Day theme: “Piracy: orchestrating the response”

Speaking at IMO’s London Headquarters, Mr Ban welcomed the decision of IMO to pay special attention to piracy during the year ahead. “This is a timely and important initiative,” he said.

IMO has been combating maritime piracy for some time and a series of measures, developed with the co-operation of the littoral States and the support of the industry, helped significantly reduce piracy in the hot spots of the late 1990s and the early 2000s: the South China Sea and the Straits of Malacca and Singapore.

However, the problem has lately manifested itself in other parts of the world, most notably – but not exclusively – off the coast of Somalia, in the Gulf of Aden and the wider Indian Ocean.

IMO Secretary-General Efthimios E. Mitropoulos said “piracy and kidnapping have blighted the maritime community for too long and it is seafarers

who bear the brunt.” He added, “we believe that we can use the experience gained and the successes achieved in reducing piracy elsewhere to good effect in the current arena as well, but to do so requires a well orchestrated response.”

Mr. Mitropoulos and Mr. Ban were joined at the launch by Ms Josette Sheeran, Executive Director of the World Food Programme (WFP); Mr. Yury Fedotov, Executive Director of the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC); Mr. Robert Lorenz-Meyer, President of BIMCO, representing the shipping industry; and Mr. David Cockcroft, General Secretary of the International Transport Workers’ Federation (ITF), representing seafarers.

All echoed their support for this latest IMO initiative. Mr Fedotov said, “It is clear that the only viable long-term solution to the Somali piracy problem is to restore law and order in Somalia, including in its waters. It is also clear that this solution is some years off and will require concerted and coordinated international effort. UNODC’s counter-piracy programme focuses on supporting regional prosecutions and on rebuilding Somalia’s criminal justice capacity.”

Ms Sheeran focussed on the humanitarian aspect of the problem. Acknowledging the success of naval

PIRACY

In The Name of God



Piracy situation “unacceptable” says UN Secretary-General Ban Ki-moon	2
Action Plan to promote the 2011 World Maritime Day theme	4
Guidance for Company Security Officers (CSOs) – Preparation of a Company and Crew for the Contingency of Hijack by Pirates in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden	6
IMO Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships	12



Update

Marine Quarterly Magazine
Volume 4, Issue 8, Spring 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

Advertising Issues:

Mohammad-Ali Sobhani



Performance &

technical supervision:

Payam-e- Darya Monthly Magazine

Tel: 0098 21 26100368

Fax: 0098 21 26100371

E-mail: payam-e-darya@irisl.net

web site: www.IRISL.net