

شماره ۴۹

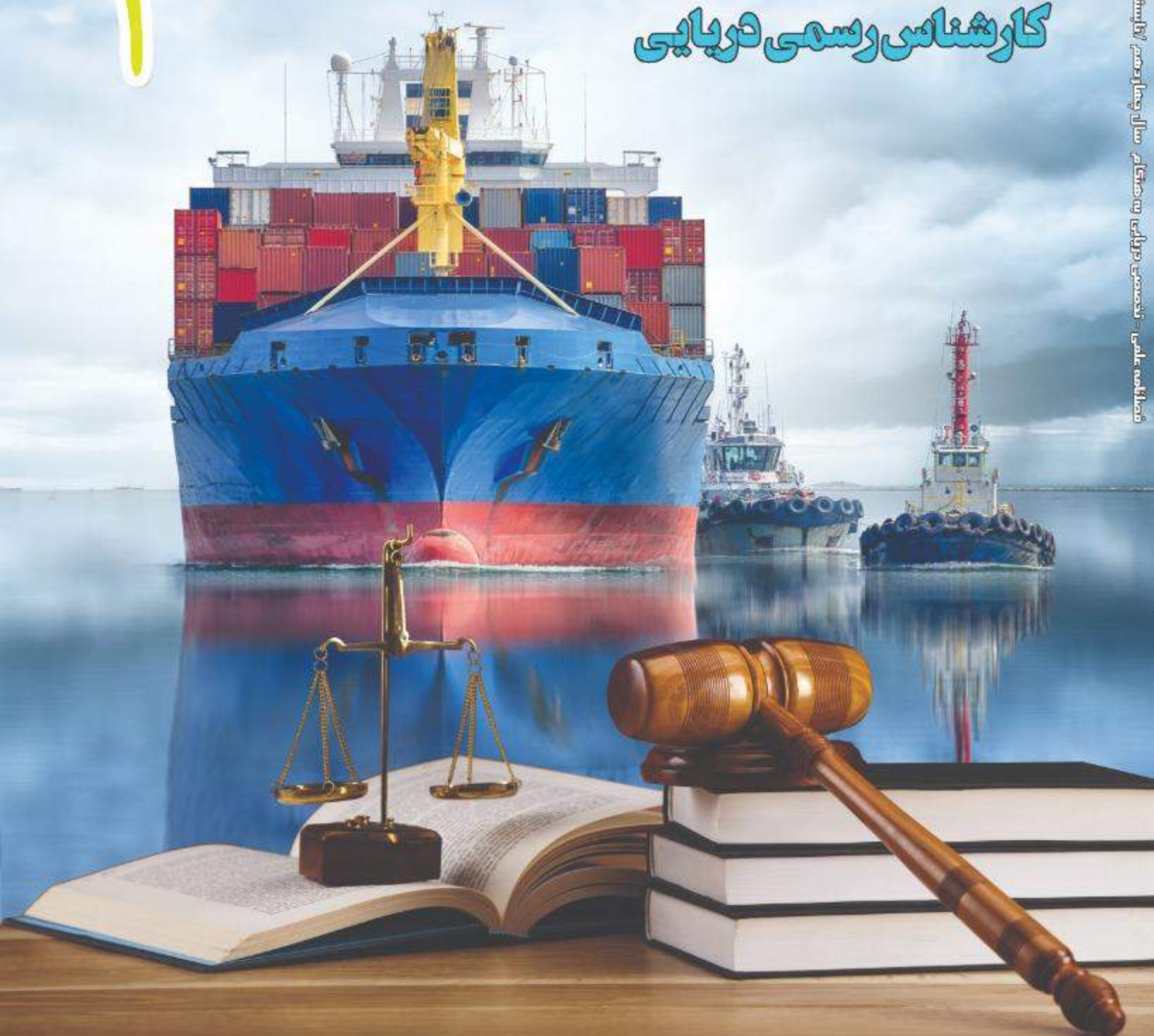
فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

سال چهاردهم / تابستان ۱۴۰۰ قیمت : ۲۰۰۰ تومان

بهنگام

کارشناسی رسمی دریایی

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی به هنگام سال چهاردهم / تابستان ۱۴۰۰ شماره ۴۹



تقویم آموزشی موسسه رده بندی آسیا (فصل بهار و تابستان ۱۴۰۰)

ردیف	کد دوره	عنوان دوره
۱	ACS-TC-001	آشنایی با موتورهای دیزل احتراق داخلی
۲	ACS-TC-002	آشنایی با الزامات و اقدامات مورد نیاز در حوضچه خشک
۳	ACS-TC-012	دستورالعمل ایمنی شناورهای غیر کتواسیونی
۴	ACS-TC-004	آشنایی با آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی شناورها ممیزی داخلی
۵	ACS-TC-005	تشریح وظایف شخص منتخب خشکی (DPA)
۶	ACS-TC-006	افسر امنیتی شرکت (CSO) و افسر امنیتی کشتی (SSO)
۷	ACS-TC-007	اصول بازرسی فنی و ایمنی تجهیزات بندری
۸	ACS-TC-008	اصول ایمنی و بازرسی فنی انواع جرثقیلها (مقدماتی و پیشرفته)
۹	ACS-TC-009	اپراتوری انواع جرثقیلها (مقدماتی و پیشرفته)
۱۰	ACS-TC-010	اصول باربندی و ریگری



جهت کسب اطلاعات بیشتر و ثبت نام از طرق زیر با مرکز آموزش تماس حاصل فرمایید:

• تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۷

• پست الکترونیکی: m.rezazadegan@asiaclass.org

• فونیکار: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸

بهنگام

فصلنامه علمی- تخصصی دریایی



طرح روی جلد: الهام زر قالی

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

سال چهاردهم / شماره ۴۹ / تابستان ۱۴۰۰
روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
صاحب امتیاز: علی شریفی قزوینی
مدیرمسئول: ملک‌رضا ملکپور قربانی
سر دبیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صداقتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱،
کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵
نمابر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
پست الکترونیک: update@asiaclass.org
شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
توزیع: بین‌المللی و داخل کشور
عضو بانک اطلاعات نشریات کشور

www.magiran.com



نشر ترابیر

مجری طرح: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابیر
صفحه آرایی: محمد مهدی غفوری کفاش
چاپ و لیتوگرافی: خاتم‌نو

یادداشت مدیر مسئول / ۴

سخن سردبیر / ۶

بازرسی و رده بندی:

گزارش تفاهم نامه پاریس (Paris MOU) / ۸

فناوری های هوشمند تلفن همراه در خدمت بازرسی کانتینرها / ۱۱
مقالات:

مطالعه موردی در آثار کسب و کار صادرکنندگان ایرانی / ۱۲
فناوری:

قائمی که بالاتراز سطح آب حرکت می کند / ۱۶

تولید انرژی خورشیدی و بادی توسط زاین برای استفاده در کشتی ها / ۱۷

۳۵ هزار کشتی در انتظار نصب سیستم جدید تصفیه آب توازن / ۱۸

تولید پلاستیک از ضایعات ماهی / ۱۹

بیمه و حقوقی:

لایحه تشکیل دادگاه دریایی / ۲۰

«لایحه قانون کشتیرانی تجاری ایران» در دستور کار دولت قرار گرفت / ۲۴

قوانین و مقررات:

شناخت کارشناسان رسمی دادگستری در امور وسائط نقلیه دریایی و غواصی / ۲۶

نقد و بررسی لایحه تشکیل دادگاه های دریایی / ۲۸

در پاسخ به نقد و بررسی لایحه تشکیل دادگاه های دریایی / ۳۰
حمل و نقل:

آیا جهان در دوران پساکرونا تغییر خواهد کرد؟ / ۳۲

رشد بطنی ناوگان تجاری جهان در ۵ سال آینده / ۳۳

بلندپروازی ترکیه برای رقابت با کانال سوئز / ۳۴

محیط زیست:

نقشه راه آژانس بین المللی انرژی برای اجرای قانون ۲۰۲۰ تا سال ۲۰۵۰ / ۳۶

تاکید بانک جهانی بر استفاده از سوخت آمونیاک و هیدروژن / ۳۷

کشتی ها بر اساس میزان کربن سوخت رتبه بندی می شوند / ۳۸

ناوگان جهانی حمل و نقل دریایی کم کربن تشکیل می شود / ۳۹

اقتصادی:

کوچ ساخت و تعمیر کشتی ها به کشورهای همجوار! / ۴۰

چین به زودی برکسی نخست اقتصاد جهان تکیه می زند / ۴۲

مدیریت:

قاطعیت در مدیریت / ۴۳

خواندن ها:

عمیق ترین چاه آبی جهان حفر شد / ۴۶

کشتیرانی در بندر خرمشهر / ۴۸

گوناگون:

اگر زیاد با کامپیوتر کار می کنید این مطلب را بخوانید / ۴۹

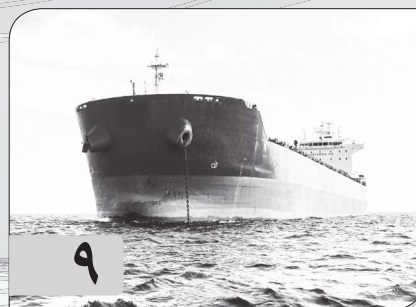
چگونه یک کارمند می تواند کار آفرین باشد؟ / ۵۰

معرفی کتاب

حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین المللی دریایی / ۵۲

اخبار / ۵۴

بخش انگلیسی



۹



۱۵



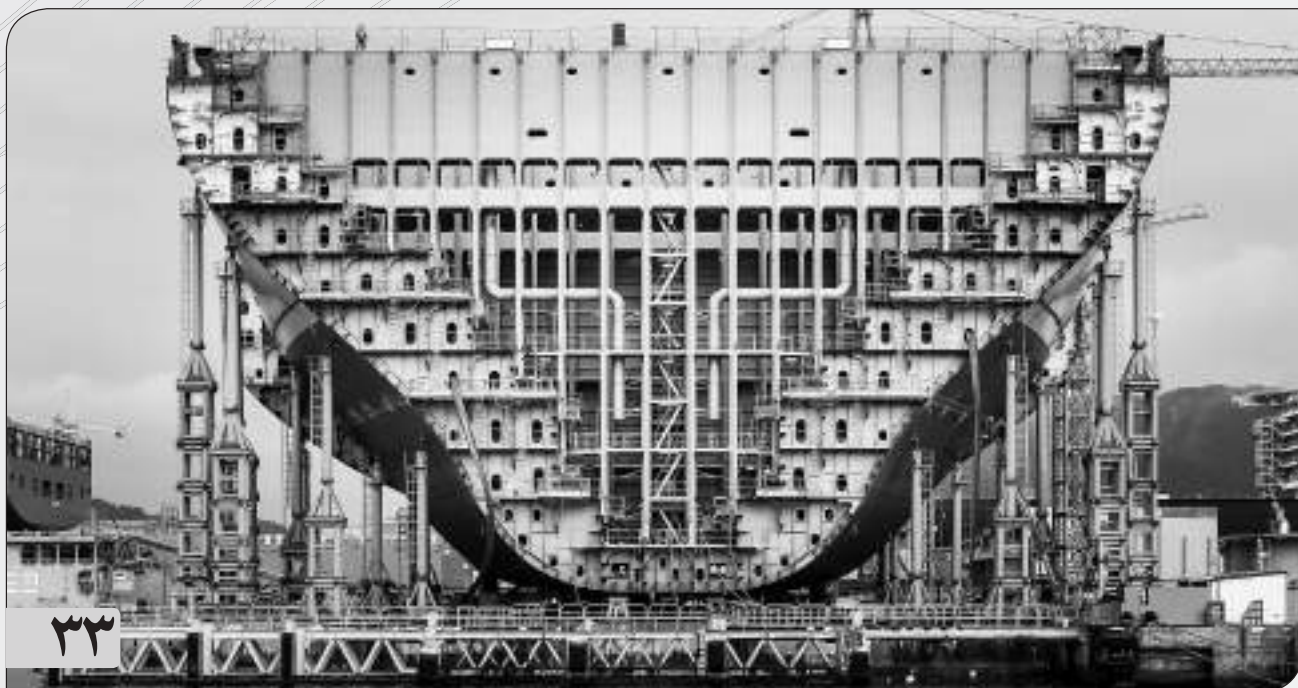
۱۶



۱۹



۲۴





به بهانه تشکیل دادگاه‌های دریایی لایحه‌ای که بعد از ۵۷ سال در هیئت دولت تصویب شده است و در انتظار مصوبه مجلس

ماده ۱۸۸ قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۴۳، وزارت دادگستری را مکلف کرده بود ظرف ۳ ماه از تاریخ تصویب قانون دریایی ایران، لایحه قانونی مربوط به تشکیل دادگاه‌های دریایی و حدود صلاحیت آن‌ها و طرز رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعاوی دریایی را تنظیم و پس از تصویب مجلس به موقع اجراء بگذارد.

ماده ۱۸۹ قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۴۳، تعریف کرده است که کارشناسان امور دریایی از بین کسانی که دارای مدرک علمی اختصاصی و تجارب کافی باشند و صلاحیت فنی آن‌ها از طرف سازمان بنادر و دریانوردی گواهی شود، انتخاب می‌شوند. سازمان بنادر و دریانوردی اشخاص واجد شرایط را به وزارت دادگستری معرفی می‌کند و اداره مزبور پس از تشخیص صلاحیت آن‌ها کارت کارشناسی رسمی صادر خواهند کرد.

پس از گذشت ۵۷ سال، سازمان بنادر و دریانوردی، در اجرای ماده ۱۸۸ قانون دریایی ایران، لایحه تشکیل دادگاه‌های دریایی را به تصویب هیئت دولت می‌رساند. در این لایحه، که هنوز منتظر تصویب مجلس است و پیش‌بینی می‌شود حدود یکسال دیگر باید منتظر ماند تا مجلس برحسب الویت‌های خود، لایحه ۵۷ سال تأخیر شده را تصویب کند، در ماده ۱۷ آن پیش‌بینی شده است که در اجرای ماده ۷ قانون کانون کارشناسان رسمی دادگستری مصوب ۱۳۸۱/۱/۱۸ و ماده ۱۸۹ قانون دریایی ایران، نظامنامه‌ای مشتمل بر تعیین گروه‌ها در رشته‌های مختلف کارشناسی دریایی، شرایط متقاضیان، نحوه احراز صلاحیت آن‌ها و سایر ضوابط مربوطه، ظرف شش ماه از تاریخ تصویب این قانون، به پیشنهاد سازمان بنادر و دریانوردی تدوین و به تصویب شورای عالی کارشناسان رسمی دادگستری برسد.

لازم به اشاره است که غیر از آیین دادرسی مورد نیاز برای محاکم دریایی، کارهای مغفول زیادی وجود دارد. تصویب یک قانون به تنهایی چیزی را حل نمی‌کند. باید افرادی باشند که بتوانند قانون را به طور صحیح اجراء کنند.

یعنی به قاضی آموزش دیده در بخش دریایی که فعالیت بین‌المللی است؛ به مستشاران دوره‌دیده برای این محاکم دریایی، وکلای دوره‌دیده و کارشناسان رسمی با تجربه و متخصص نیازمندیم.

گذشته نشان داده است که تمامی تلاش مسئولان تهیه و تصویب قانون و آیین‌نامه است؛ ولی به بستر اجرایی قانون چندان پرداخته نمی‌شود. باید دادگاه‌های دریایی ساختار مورد نیاز را داشته باشند که شاهد خروجی‌های متفاوت آن‌ها، با دادگاه‌های عمومی-حقوقی فعلی در نظام قضایی ایران باشیم.

اینجانب به عنوان قدیمی‌ترین کارشناس دریایی رسمی دادگستری با بیش از ۳۷ سال حضور در محاکم قضایی ایران در حالی که مدتی طولانی فقط دو کارشناس رسمی دریایی داشتیم که یکی از آن‌ها به خاطر بروکراسی حاکم بر محاکم قضایی، هر وقت ابلاغیه دریافت می‌کرد، بلافاصله عدم قبولی خود را تسلیم دادگاه می‌کرد، تمامی بار این محاکم را عهده‌دار بوده و با بالای ۴۰۰ پرونده قضایی در دادگستری به عنوان کارشناس شرکت داشته و بسیاری از زیربوم‌های کار، از جمله چگونگی فساد حاکم را لمس کرده‌ام، به عنوان مدیر مسئول مجله به‌هنگام این یادداشت را تحریر می‌کنم.

در کانون کارشناسان رسمی دادگستری، بخش دریایی، در گروه ۵ امور وسائط نقلیه سازماندهی شده است. در این گروه:

- هفده نفر در تهران صلاحیت رشته امور حمل‌ونقل (ترابری) را دارند. تعدادی از این ۱۷ نفر اجازه کار در سراسر کشور را دارند و تعدادی فقط در تهران؛ به عبارت دیگر در حال حاضر در هر استان، کانون کارشناسی مستقلی وجود دارد که برای محاکم قضایی آن استان، صلاحیت کار دارند.

- بیست و چهار نفر در تهران صلاحیت رشته امور وسائط نقلیه دریایی و غواصی را دارند که از این تعداد هفت نفر مجاز به کار در محاکم قضایی سراسر کشورند. مابقی فقط برای محاکم قضایی استان تهران صلاحیت دارند. در استان‌ها نیز کانون کارشناسان مستقلی فقط برای این رشته به تعدادی کارشناس مجوز کار داده است.

- نوزده نفر در تهران صلاحیت رشته امور وسائط نقلیه ریلی را دارند؛ که تعدادی در تهران و تعدادی در سراسر کشور مجاز به کار می‌باشند.

- یکصد و شصت نفر در تهران صلاحیت رشته امور وسائط نقلیه موتوری زمینی را دارا هستند.

در کانون کارشناسان رسمی دادگستری تهران، جمعاً ۱۲ گروه اصلی با تفکیک رشته‌های زیرمجموعه به رسمیت شناخته شده‌اند، که گروه ۵، یکی از ۱۲ گروه اصلی فوق‌الذکر است.

۳۰ مرکز استان هم دارای کانون کارشناسان رسمی دادگستری هستند که با روشی مشابه استان تهران، طبق قانون مصوب، سازماندهی شده

و فعالیت می‌کنند. معمولاً محاکم قضایی در هر استان، از کارشناسان رسمی دادگستری صلاحیت‌دار همان استان، استفاده می‌کنند. ولی وقتی پرونده‌های قضایی به محاکم تجدیدنظر می‌رسد، یا دادگاه بدوی احساس می‌کند روابط محلی باعث شده است نظریات کارشناسی از استقلال لازم برخوردار نباشد، از کارشناسان صلاحیت‌دار کشوری، در هر رشته استفاده می‌کنند.

هر یک از گروه‌های ۱۲ گانه کانون، یک هیئت رئیسه دارد. هیئت رئیسه با اعلام قبلی از طریق رأی به افراد کاندید شده توسط اعضای هر گروه یا رشته انتخاب می‌شود. بنابراین گروه ۵ در استان تهران، هر وقت مجمع عمومی برگزار می‌کند، ۱۶۰ نفر کارشناس رشته امور وسائل نقلیه موتوری زمینی، تمام کرسی‌های هیئت رئیسه را از آن خود می‌کنند. یعنی رشته امور حمل‌ونقل (ترابری)، رشته امور وسائل نقلیه دریایی و غواصی و رشته امور وسائل نقلیه ریلی، به دلیل قلت تعداد و عدم حضور در جلسه مجمع نمی‌توانند کرسی هیئت رئیسه گروه ۵ را به دست آورند.

بعد از تلاش‌های فراوان، کارشناسان رشته امور وسائل نقلیه دریایی و غواصی تبصره‌ای پیشنهاد کردند که به تصویب هیئت مدیره کانون استان تهران رسید و سهمیه‌ای به اندازه یک صندلی برای کارشناسان غیر از وسائل نقلیه موتوری زمینی قائل شدند. از آن تاریخ به بعد ما کارشناسان وسائل نقلیه دریایی و غواصی موفق شدیم یکی از اعضای خود (محمد زاهدی) را وارد هیئت رئیسه گروه ۵ کنیم. اگرچه با یک گل بهار نمی‌شود و در جلسات هیئت رئیسه گروه ۵ نیز کسی حرف‌ها و نقطه‌نظرات تخصصی دریایی ما را نمی‌شنود. اجازه می‌خواهم بیشتر از این ادامه ندهم. با شرح مختصر بالا، خواننده محترم مجله به‌هنگام، در خواهد یافت که امور دریایی، کشتیرانی، صنایع دریایی، کشتی‌سازی، بیمه دریایی، گردشگری دریایی، مخابرات دریایی، غواصی فراساحل، کنترل صدمات و مبارزه با حریق دریایی، حقوق دریایی و گواهی‌نامه‌های فنی و رده‌بندی، کلوپ‌های پی.اند.آی، تخلیه و بارگیری، خدمات دریایی و کشتیرانی که محور اقتصاد و توسعه کشور است و قطعاً در صورت اجرای قراردادهای با اختلافات و شکایات متعددی روبروست، چه سهم اندکی از کل گروه‌های شناخته شده در کانون کارشناسان رسمی دادگستری را داراست.

اگر قرار باشد، محاکم قضایی دریایی در حد استاندارد منطقه‌ای و بین‌المللی داشته باشیم کارهای نکرده زیادی داریم که احتیاج به تهیه یک نظامنامه جامع دارد. هم‌اکنون کارشناسان داوطلب طبق احراز شرایط عمومی و شرایط اختصاصی، پس از شرکت در آزمون و موفقیت در آن، و پس از تأیید امنیتی و عقیدتی، وارد صحنه می‌شوند. با یک سال آموزش زیر نظر کارشناس باتجربه، پروانه کار گرفته و طبق یک جدول تعریف شده، هر چند سال یک‌بار ارتقاء می‌یابند.

چند سال پیش تلاش کردم فایلی به مدت ۴/۵ ساعت در آموزش کانون کارشناسان تهران تهیه کنم که بسیاری از نکات مهم را به کارشناسان تازه وارد آموزش می‌دهد. البته سیستم کانون کارشناسان در تهران و استان‌ها، طوری نیست که مثل نظام پزشکی، کارشناسان تمام رشته‌ها را تشویق کند اطلاعات خود را به‌روز کرده و با آخرین تکنیک‌های فردی و حرفه‌ای و حتی حقوقی در بخش کارشناسی آشنا شوند.

آنچه که بیش از همه در ۴۲ سال گذشته به این حرفه لطمه زده است، عبارتست از:

- اظهار نظر کارشناس رسمی دادگستری خارج از صلاحیت تعریف شده.

- بی‌توجهی کارشناس و دادگاه به وجود تضاد منافع کارشناس با کار ارجاع شده.

- بی‌توجهی کارشناس به تمرکز به حقیقت‌یابی (fact finding) به جای آنکه وارد قضاوت (judgement) شود.

- بی‌توجهی دادگاه به نحوه پرداخت حق الزحمه کارشناسی و هزینه‌های مربوطه. به عنوان مثال به کارشناس گفته می‌شود برای اقامت، ایاب‌وذهاب و پذیرایی با یکی از اصحاب دعوی هماهنگ کند. از همین جا نان و نمک خوردن کارشناس شروع می‌شود. یا نامتناسب بودن حق الزحمه کارشناسی با کار ارجاع شده. مثلاً پرونده‌ای با خواسته ۱/۷ میلیون دلار به کارشناس ارجاع می‌شود. قاضی به یکی از طرفین دعوی (معمولاً طرفی که لایحه اعتراض نوشته است) مأموریت می‌دهد ۲۰ میلیون ریال (در سال ۱۴۰۰) بابت حق الزحمه کارشناس به صندوق کانون کارشناسان رسمی دادگستری واریز شود. این رقم ۲۰ میلیون ریال با حق‌الوکاله وکیل که ۵۰ درصد ۱/۷ میلیون دلار را به عنوان حق الزحمه از موکل خود گرفته یا قرار است بگیرد، تطبیق نمی‌کند. در نتیجه نان و نمک خوردن بعدی کارشناس منتخب دادگاه به نفع یکی از طرفین دعوی شروع می‌شود.

قضاوت درست

s.kazemi@asiaclass.org

این کتاب برای نخستین بار و قبل از چاپ در یک مجلد، سال ۱۸۶۶ در یک مجله و در طول دوازده ماه به صورت پاورقی منتشر شد. کتاب ماجرای یک دانشجوی جوان رشته حقوق در شهر سنت پترزبورگ روسیه را بیان می‌کند که درگیر فقر مطلق است و در ابتدای داستان بورسیه تحصیلی‌اش نیز تمام می‌شود. نامه‌هایی که از طرف خانواده روستایی‌اش به دستش می‌رسد و درک این نکته که چقدر مادر و خواهرش به خاطر موفقیتش خوشحالند، فقط بر اضطرابش می‌افزاید. بعد از آنکه آخرین اشیاء گران بهایش را نزد پیرزنی رباخوارگرو می‌گذارد، به ذهنش خطور می‌کند که پیرزن را کشته و دست به سرقت اموال وی بزند. اما پس از اجرای قصد خود، تحمل فشارهای ناشی از آن برایش خارج از انتظار می‌شود. با این که این داستان به عنوان یکی از اولین رمان‌های روانشناسی شناخته می‌شود، اما قلمرو داستان فراتر از آشفتگی‌های ذهنی شخصیت اول قصه است. از میخانه‌های مرطوب و سرد گرفته تا آپارتمان‌های مخروبه محله‌های فقیرنشین شهر، اوضاع و احوال سنت پترزبورگ قرن ۱۹ به عنوان پس‌زمینه داستان به قلم توانای نویسنده توصیف شده است. زمانی که خانواده‌اش به شهر می‌آیند، علیرغم رابطه خویشاوندی و منفعت از مال دزدی، از او و گناهش حمایت نمی‌کنند. این تصویری از جامعه روس آن زمان است و بازتابی از زندگی پیچیده و تجربیات خود نویسنده: «فئودور داستایفسکی». در حالی که از شغل مناسب خود در ارتش استعفاء داده، به عنوان یک نویسنده جوان ایده‌های سوسیالیستی و انقلابی‌اش را جمع‌وجور کرد و به جمع روشنفکرانی پیوست که درباره ایده‌های رادیکال خود بحث می‌کردند و از سوی امپراطوری تحت تعقیب بوده و در نهایت دستگیر می‌شدند. بسیاری به جوخه اعدام سپرده شده و داستایفسکی جوان هم مشمول عفو تزار قرار گرفت و چهار سال را در اردوگاه کار اجباری در سیبری گذراند. این تجربه او را به دیدگاه‌های بدبینانه نسبت به اصلاحات اجتماعی سوق داد و بیشتر روی دغدغه‌های معنوی تمرکز کرد که رمان «جنایت و مکافات» حاصل همین دوران است. در این کتاب نظراتش را در خصوص اتوپای فلاسفه غربی توضیح داده و اینکه نمی‌توانند آرزوهای ژرف و البته متضاد بشر را محقق کنند. شخصیت اصلی رمان -راسکولنیکف- با استدلال‌های منطقی، جنایت خودش یعنی کشتن یک پیرزن نزول‌خوار و سرقت اموال او را توجیه و برای جامعه مفید تلقی می‌کند. فلسفه و نگرشی که توسط خیلی از روشنفکران هم‌نسل داستایفسکی هم مطرح شده بود. با وجود اینکه کتاب عمیقاً در مورد مسائل اخلاقی بحث می‌کند، اما «جنایت و مکافات» هیچ مرزبندی اخلاقی نداشته و به هر کدام از شخصیت‌های رمان اجازه بیان اعترافات و دلایل کارهایشان را می‌دهد. جرم راسکولنیکف مشخص است؛ اما در خلال کتاب است که درباره آشفتگی‌های اجتماعی و روانی پس از جنایت آگاه شده، ماهیت حقیقی مکافات و احتمال رستگاری پس از آن را درک می‌کنیم؛ چرا که محکمه وجدان راسکولنیکف خیلی قبل‌تر از تکمیل مدارک و شواهد قانونی و بیرونی در دادگاه، حکم به محکومیت وی داده بود.

قضاوت یا داوری از منظر حقوقی، عبارتست از یافتن راست و درست در درگیری میان دو یا چند تن یا بنگاه یا نهاد کشوری که سرانجام به دادنامه‌ای از سوی نهاد سرپرست دادرسی و دارای پشتوانه قانونی از سوی حکومت برای پایان دادن به ناسازگاری میان آن‌ها می‌انجامد. به‌طور مشخص اگر این اختلاف در حوزه‌های خیلی تخصصی بروز کند، انجام داوری و تشخیص میزان قصور در طرفین پرونده و معرفی مقصر اصلی، میزان خسارت، نحوه جبران و ... نیازمند دادگاه‌های تخصصی و بهره‌گیری از کارشناسان خبره در حوزه مورد بحث خواهد بود. چنانچه در کتاب «نهج البلاغه» و در نامه امیر مؤمنان حضرت علی (ع) به مالک اشتر، شرایطی برای قاضی و قضاوت ذکر شده از جمله: "عدالت و تقوا، دانش و آگاهی به موضوع اختلاف و احکام مربوطه، حق جویی و واقع‌نگری، بی‌نیازی و پایداری در برابر فریب مال و جاه و شهرت، و البته دقت و تأنی در شهادت" که تأکیدی است بر نیاز دستگاه قضاوت بر کسب دانش در حوزه تحت بررسی که به زبان امروزی اشاره دارد به بکارگیری کارشناسان مستقل در حوزه‌های مختلف. آشکار است که با توجه به گستردگی موضوعات تخصصی و در نتیجه ارجاع پرونده‌هایی با پیچیدگی‌های فنی در حوزه‌های دانشی و مهارتی، دادگاه‌ها و مراجع حل اختلاف به سمت تبدیل شدن به نهادهای داوری تخصصی سوق داده خواهند شد.

ماهیت و گوناگونی مباحث مرتبط با حمل‌ونقل دریایی چه از نقطه نظر فنی-مهندسی، چه از منظر حقوقی و اقتصادی و پیچیدگی‌های ناشی از گستره وسیع فعالیت‌های این صنعت باعث شده لزوم تأسیس دادگاه‌های دریایی در کشورهای مختلف احساس شود. اولین دادگاه‌های دریایی در دنیا در کشور انگلستان تحت عنوان "Admiralty Courts" در اواسط قرن ۱۴ میلادی تأسیس شد که در اواخر قرن ۱۵ میلادی در یکدیگر ادغام و دادگاه عالی دریایی (High Court of Admiralty) با هدف بررسی و داوری پرونده‌های تخصصی مربوط به امور

حمل و نقل دریایی شکل گرفت. مسیری که تقریباً بیشتر کشورهای پیشرفته در صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی طی کرده و منجر به تشکیل چنین نهادهای داوری تخصصی در آنها شده است.

اما وجه مشترک تمامی دادگاههای دریایی و نهادهای داوری و حل اختلاف در دنیا، بهره‌گیری از متخصصان بی‌طرف و خیره‌مجهز به دانش فنی و مهارت تجربی کافی در صنعت حمل و نقل دریایی برای تهیه گزارش‌های کارشناسی و ارائه مشاوره تخصصی به دادگاه‌های مربوطه می‌باشد. از خدمات این کارشناسان تحت عنوان Assessor و یا بطور مشخص Maritime Expert Witness به منظور ارزیابی دقیق از وضعیت مورد اختلاف و تدوین گزارش دقیق و علمی از شرح مواقع بدون هیچ قضاوت و جانبداری برای ارائه در هر دادگاه و یا نهاد حل اختلاف دریایی بهره گرفته می‌شود.

در مواجهه با قانون دریایی (Maritime Law) نقش کارشناسان خیره دریایی به عنوان افراد آگاه از جنبه‌های مختلف صنعت حمل و نقل دریایی با توجه به گستردگی موضوعات بیشتر نمود می‌یابد. در عین حال معمولاً انتظار نمی‌رود که در صحنه حادثه و یا بروز مباحث اختلاف برانگیز، یک شاهد بی‌طرف و در عین حال متخصص در صحنه حضور داشته باشد. از این رو تنها با کمک کارشناسان رسمی و مستقل دریایی است که قضات در دادگاه‌های دریایی می‌توانند به دنبال تأمین عدالت و احقاق حق باشند. بنابراین اهمیت کارشناسان رسمی دریایی در بازسازی دقیق ماوقع بر اساس شواهد و مدارک جمع‌آوری شده و تنظیم و ارائه گزارش برای قضاوت درست از موضوع محل اختلاف می‌باشد.

به عنوان نمونه می‌توان به بسته شدن شش روزه کانال سوئز به علت به گل نشستن کشتی کانتینری Ever Given با ظرفیت ۲۰ هزار TEU در نوروز امسال اشاره کرد. حادثه‌ای که باعث ممانعت تردد بیش از ۳۵۰ فروند کشتی از این کانال به ارزش مالی حدوداً ۱۰ میلیارد دلار شد. مقامات مسئول کانال سوئز خواهان دریافت خسارت از مالک کشتی به مبلغ ۹۱۶ میلیون دلار شده‌اند که البته از سوی شرکت بیمه کشتی غیرقابل قبول اعلام شده است. از بعد فنی نیز، اختلاف نظر در خصوص علت بروز حادثه اعم از دلایلی نظیر باد شدید با سرعتی بیش از ۷۰ کیلومتر بر ساعت، اثرات آب کم عمق (Shallow Water Effect/Bank Effect)، خطای انسانی، سرعت بیش از حد مجاز در کانال، عدم تعادل کافی و ... و یا ترکیبی از عوامل فوق وجود داشته و همچنان تحت بررسی توسط چندین دانشگاه و مرکز تحقیقاتی می‌باشد. واضح است که علت دقیق حادثه، برآورد میزان خسارت، حدود مسئولیت هر یک از طرفین از جمله صاحب کشتی و صاحب کالا و مقام مسئول کانال، هزینه‌های مترتب بر عملیات Salvage و حتی ادعاهایی نظیر صدمه به اعتبار و شهرت کانال را تنها در دادگاه‌ها و یا نهادهای داوری دریایی و با بهره‌گیری از دانش تخصصی کارشناسان رسمی دریایی شامل تخصص‌هایی نظیر معماری کشتی، ناوبری، حقوق و قوانین دریایی، محیط زیست و ... می‌توان به ارزیابی و قضاوت گذاشت.

در ایران، کارشناسان رسمی دریایی تحت عنوان "کارشناسان رسمی دادگستری در امور وسایط نقلیه دریایی و غواصی" در ذیل گروه تخصصی امور وسایط نقلیه تعریف شده‌اند. مقتضیات ماهیت چندوجهی و بین‌المللی صنعت حمل و نقل دریایی و رشته‌ها و تخصص‌های مختلفی که در موضوع کارشناسی دریایی قابل تجمیع است مبین این مسئله است که نه تنها عنوان انتخابی برای این شاخه از کارشناسان رسمی دادگستری جامعیت لازم برای پوشش تمامی فعالیت‌های مرتبط با صنعت دریایی را نداشته، بلکه با توجه به گسترش رشته‌های تخصصی دریایی در دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی و حرفه‌ای، ساختار مذکور نیازمند تعریف زیرشاخه‌های تخصصی با هدف گزینش و بکارگیری کارشناسان متخصص و با دانش و تجربه کافی در هر یک از این زیرشاخه‌ها می‌باشد. به عنوان مثال از جمله شرایط احراز صلاحیت برای ورود به چرخه گزینش کارشناسان رسمی دادگستری در حوزه دریا، داشتن مدرک کارشناسی و بالاتر در رشته‌های مرسوم دریایی نظیر علوم دریایی، معماری کشتی، ناوبری (عرشه)، الکترونیک دریایی، مکانیک دریایی و ... است، در حالی که رشته‌های جدید دریایی نظیر مهندسی سازه‌های فراساحلی، مهندسی زیردریا، خطوط لوله و کابل‌های زیر دریا، محیط زیست و کنترل آلودگی و نظایر آن‌ها تخصص‌ها و مهارت‌هایی هستند که لزوماً در ذیل رشته‌های مرسوم و مندرج در شرایط استخدام کارشناسان دریایی قابل تعریف نبوده و بنابراین بازنگری در آن را غیرقابل اجتناب می‌گرداند. علاوه بر آن، فقدان یک سیستم رتبه‌بندی و ارتقاء کارشناسان رسمی دریایی نیز از جمله مواردی است که می‌تواند باعث ارجاع نامتناسب با تخصص و تجربه یک کارشناس به وی شود. در این راستا، نقش آموزش‌های تخصصی حین خدمت با توجه به رشد سریع فناوری‌های مرتبط در صنعت حمل و نقل دریایی و تغییرات قابل توجه در قوانین و مقررات دریایی نیز به نظر مغفول باقی‌مانده و جای تأمل دارد.

نظام پرداخت به کارشناسان رسمی دریایی با توجه به ارزش بالا و غالباً ارزی سرمایه‌های مرتبط با صنعت حمل و نقل دریایی مطرح در پرونده‌های ارجاع شده به کارشناسان نیز از جمله نکاتی است که به منظور حفظ اعتبار و منزلت کارشناسان و جلوگیری از تأثیر احتمالی و خدشه‌دار شدن استقلال نظریه کارشناسی، بایستی مدنظر قرار گرفته و در صورت لزوم مورد بازنگری قرار گیرد.

در عین حال، تدوین و اجرای یک سیستم نظارتی بر عملکرد کارشناسان رسمی دریایی باعث شفافیت عملکرد و پاسخگویی در برابر انتقادات و شبهات و ارتقای کیفیت محتوای تخصصی گزارش‌های کارشناسی در موارد ارجاع شده به دادگاه خواهد شد.

لیست‌های سفید، خاکستری و سیاه
"White List" Valid 07-2021 06-2022

گزارش تفاهم‌نامه پاریس (Paris MOU)

در مورد عملکرد کشورهای صاحب پرچم و مؤسسه‌های به رسمیت شناخته شده در سال ۲۰۲۰

تفاهم‌نامه پاریس (Paris MoU) گزارش سال ۲۰۲۰ خود را که مروری اجمالی بر فعالیت‌ها و آمار منتج از بازرسی‌ها، که به دلیل پاندمی کووید-۱۹ متفاوت از سال‌های پیش بود، را منتشر کرد. در این گزارش لیست جدید عملکرد کشورهای صاحب پرچم (Flag States) و مؤسسه‌های به رسمیت شناخته شده (Recognized Organizations) نیز ارائه شده است.

لیست‌های مذکور از اول ماه ژوئیه سال ۲۰۲۱ جاری می‌باشند. عملکرد کشورهای صاحب پرچم در سال پرچالش ۲۰۲۰ همانگونه که از لیست‌های "سفید"، "خاکستری" و "سیاه" مشهود است تغییر کوچکی را که منجر به افزایش تعداد در لیست "خاکستری" است را نشان می‌دهد. در لیست "سفید" تعداد ۳۹ پرچم ثبت شده است که کمی کمتر از تعداد سال ۲۰۱۹ (۴۱) است. تعداد ۲۲ پرچم در لیست "خاکستری" ثبت شده است که در مقایسه با تعداد ۱۶ پرچم در سال ۲۰۱۹ افزایش داشته است و ۹ پرچم در لیست سیاه مشاهده می‌شود (۱۳ پرچم در سال ۲۰۱۹).

لیست‌های "سفید"، "خاکستری" و "سیاه" طیف کاملی از پرچم‌های با کیفیت مطلوب تا پرچم‌های با عملکرد ضعیف با ریسک بالا یا بسیار بالا را پوشش می‌دهد. لیست‌ها بر اساس تعداد کل بازرسی‌ها و توقیف‌ها طی یک دوره متوالی ۳ ساله برای پرچم‌های با حداقل ۳۰ بازرسی در دوره مزبور تهیه شده است.

«لیست سفید» معرف پرچم‌های با سابقه ثابت عملکرد مطلوب می‌باشد. پرچم‌های با عملکرد متوسط در «لیست خاکستری» نمایش داده شده‌اند. وجود آنها در این لیست می‌تواند انگیزه‌ای باشد تا با بهبود وضعیت خود به «لیست سفید» وارد شوند. همچنین پرچم‌هایی که در ردیف‌های پائین «لیست خاکستری» قرار دارند باید دقت کنند و از کنترل کشتی‌های تحت پرچم غفلت نورزند تا با خطر سقوط به «لیست سیاه» در سال آینده مواجه نشوند.

چندین سال است که کمیته تفاهم‌نامه پاریس بر عملکرد مؤسسه‌های به رسمیت شناخته شده که به نیابت از جانب

رتبه	پرچم	بازرسی‌ها ۲۰۲۰-۲۰۱۸	توقیف‌ها ۲۰۲۰-۲۰۱۸
۱	Denmark	۱,۱۹۹	۱۲
۲	Norway	۱,۵۵۹	۱۸
۳	Marshall Islands	۴,۲۸۰	۶۵
۴	Bermuda (UK)	۱۶۹	۰
۵	Netherlands	۲,۷۲۹	۴۲
۶	Bahamas	۱,۸۵۱	۲۷
۷	Greece	۷۳۶	۹
۸	Singapore	۱,۸۰۸	۳۰
۹	Cayman Islands (UK)	۴۱۰	۴
۱۰	Japan	۱۳۸	۰
۱۱	Hong Kong (China)	۱,۷۴۱	۳۱
۱۲	Liberia	۴,۰۱۷	۸۹
۱۳	United Kingdom	۹۲۲	۱۷
۱۴	Malta	۴,۱۱۷	۹۸
۱۵	Germany	۵۷۰	۱۰
۱۶	Turkey	۷۳۲	۱۴
۱۷	Italy	۹۲۷	۱۹
۱۸	Isle of Man (UK)	۵۱۶	۹
۱۹	Belgium	۲۰۸	۲
۲۰	Sweden	۲۸۸	۴
۲۱	Cyprus	۲,۰۱۸	۵۳
۲۲	Barbados	۳۹۹	۷
۲۳	France	۲۶۶	۴
۲۴	Portugal	۱,۱۵۲	۳۰
۲۵	Russian Federation	۱,۱۵۹	۳۱
۲۶	Croatia	۹۲	۰
۲۷	Latvia	۹۰	۰
۲۸	Antigua and Barbuda	۲,۰۸۴	۶۷
۲۹	Luxembourg	۲۰۱	۳
۳۰	Gibraltar (UK)	۵۹۹	۱۶
۳۱	Faroe Islands	۲۴۵	۵
۳۲	Ireland	۱۴۴	۲
۳۳	United States	۱۹۴	۴
۳۴	Lithuania	۱۰۱	۱
۳۵	Finland	۴۰۴	۱۳
۳۶	Spain	۱۵۳	۳
۳۷	Panama	۵,۷۵۴	۲۷۵
۳۸	China	۱۲۸	۳
۳۹	Morocco	۵۴	۰

Paris MoU

on Port State Control

کشورهای صاحب پرچم مسئولیت انجام بازرسی‌های قانونی را بر عهده دارند نظارت دارد. برای محاسبه عملکرد این مؤسسه‌ها از فرمول محاسبه عملکرد کشورهای صاحب پرچم استفاده می‌شود. حداقل ۶۰ بازرسی برای هر مؤسسه به رسمیت شناخته شده لازم است تا عملکرد آن مؤسسه در لیست وارد شود.

در مقایسه با سال پیش، مؤسسه‌های به رسمیت شناخته شده از سطح عملکرد نسبتاً مطلوب‌تری برخوردار بودند. قابل ذکر است که برخلاف سه سال گذشته در لیست سال ۲۰۲۰ هیچ مؤسسه‌ای به رسمیت شناخته شده‌ای در سطح عملکرد "خیلی پایین" قرار ندارند. از تعداد ۳۶۹ مورد توقیف ثبت شده در سال ۲۰۲۰، ۳۷ مورد



► "Grey List"

Valid 07-2021 06-2022

رتبه	پرچم	بازرسی‌ها ۲۰۲۰-۲۰۱۸	توقیف‌ها ۲۰۲۰-۲۰۱۸
۴۰	Estonia	۷۱	۱
۴۱	Saudi Arabia	۵۴	۱
۴۲	Korea, Republic of	۶۸	۲
۴۳	India	۴۴	۱
۴۴	Philippines	۱۳۳	۶
۴۵	Kazakhstan	۳۴	۱
۴۶	Poland	۶۸	۳
۴۷	Curacao	۴۶	۲
۴۸	Saint Vincent and the Grenadines	۳۹۲	۲۵
۴۹	Azerbaijan	۵۷	۳
۵۰	Iran, Islamic Republic of	۸۷	۵
۵۱	Vanuatu	۲۳۶	۱۵
۵۲	Saint Kitts and Nevis	۱۲۱	۸
۵۳	Algeria	۷۴	۶
۵۴	Lebanon	۵۸	۵
۵۵	Mongolia	۴۴	۴
۵۶	Egypt	۴۱	۴
۵۷	Switzerland	۵۷	۶
۵۸	Cook Islands	۲۹۷	۲۶
۵۹	Tunisia	۳۰	۴
۶۰	Palau	۱۸۷	۱۸
۶۱	Ukraine	۸۳	۱۰

► "Black List"

Valid 07-2021 06-2022

رتبه	پرچم	بازرسی‌ها ۲۰۲۰-۲۰۱۸	توقیف‌ها ۲۰۲۰-۲۰۱۸	سطح خطر
۶۲	Tuvalu	۳۹	۶	متوسط
۶۳	Sierra Leone	۳۱۲	۳۳	
۶۴	Tanzania, United Republic of	۲۷۶	۳۰	
۶۵	Belize	۲۸۳	۳۱	
۶۶	Moldova, Republic of	۳۵۰	۴۱	
۶۷	Comoros	۳۳۶	۴۵	متوسط به بالا
۶۸	Togo	۴۳۰	۶۰	
۶۹	Cameroon	۴۵	۱۰	
۷۰	Albania	۷۴	۱۷	بالا

(۱۰ درصد) مرتبط با مؤسسه‌های به رسمیت شناخته شده (۱۵ درصد در سال ۲۰۱۹) است. ۳۲ مؤسسه به رسمیت شناخته شده در لیست سال ۲۰۲۰ دیده می‌شود.

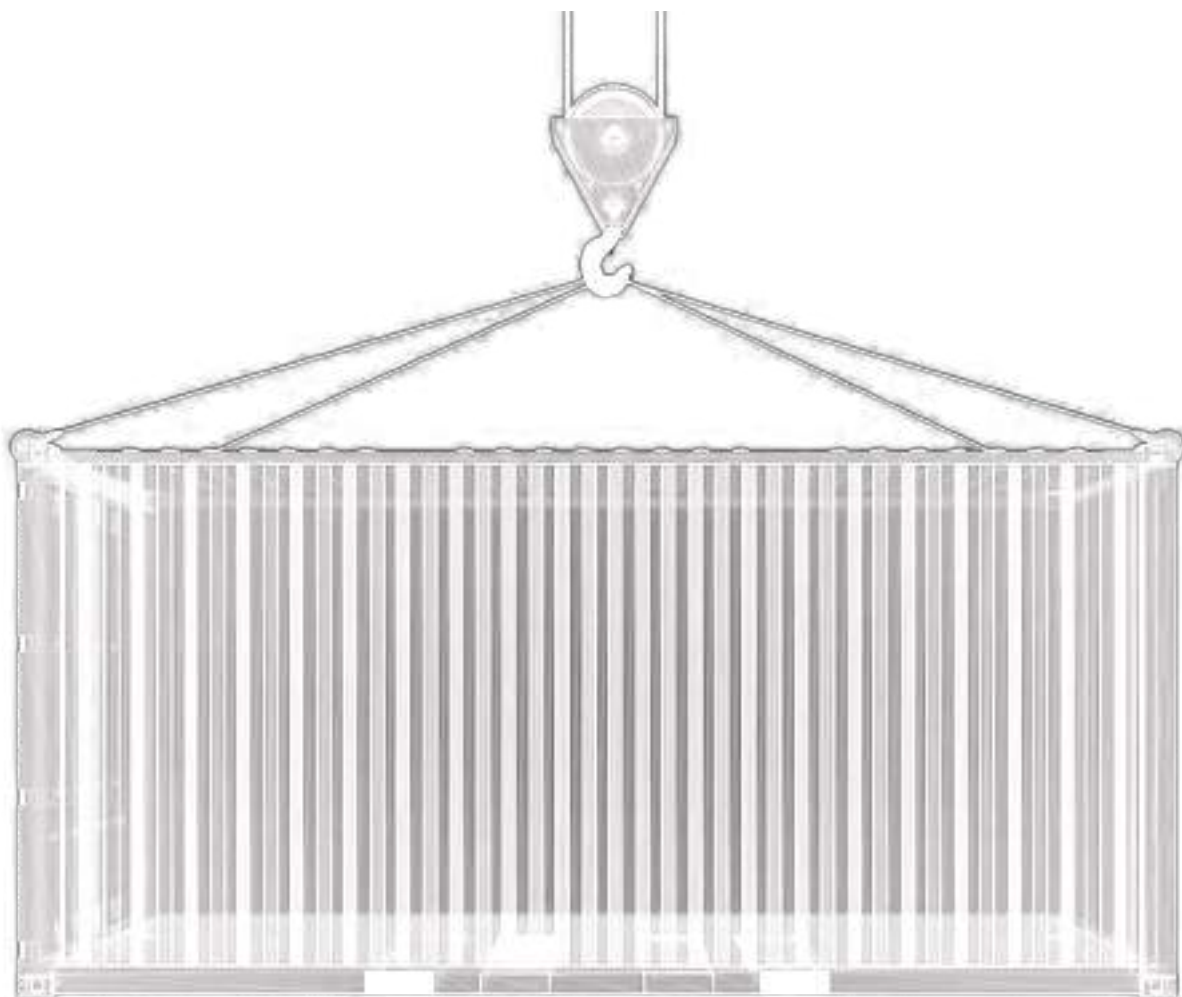
منبع: سایت تفاهمنامه پاریس مترجم: ژاله صداقتی منور



جدول عملکرد مؤسسه‌های به رسمیت شناخته شده در دوره ۲۰۱۸-۲۰۲۰

سطح عملکرد	توقیف‌ها	بازرسی‌ها	مؤسسه به رسمیت شناخته شده
بالا	۳	۵,۷۵۳	ABS American Bureau of Shipping
	۱۴	۱۷,۸۵۹	DNVGL DNV GL AS
	۱۱	۱۱,۳۱۳	LR Lloyd's Register
	۱۳	۷,۸۱۱	NKK Nippon Kaiji Kyokai
	۲۲	۱۰,۵۷۷	BV Bureau Veritas
	۴	۲,۴۳۴	RMRS Russian Maritime Register of Shipping
	۱۱	۴,۷۵۶	RINA RINA Services S.p.A.
	۲	۱,۳۳۶	KRS Korean Register of Shipping
	۱	۸۱۵	CCS China Classification Society
متوسط	۰	۳۷۰	TL Turkish Lloyd
	۱	۵۴۲	PRS Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)
	۵	۵۹۱	PHRS Phoenix Register of Shipping
	۰	۱۴۲	CRS Croatian Register of Shipping
	۰	۱۳۰	PMDS Panama Maritime Documentation Services
	۲	۲۱۲	NASHA National Shipping Adjuster Inc.
	۲	۱۷۷	ICS Inter maritime Certification Services, ICS Class
	۴	۱۹۷	IRS Indian Register of Shipping
	۳	۱۳۴	OMCS Overseas Marine Certification Services
	۱۳	۶۰۶	DBS Dromon Bureau of Shipping
	۲	۸۰	PSR Panama Shipping Registrar Inc.
	۳	۱۱۷	MC Macosnar Corporation
	۶	۲۴۰	BRS Bulgarian Register of Shipping
	۳	۸۹	URACOS United Registration and Classification of Services
	۱۴	۵۴۴	INSB International Naval Surveys Bureau
	۵	۱۴۱	ML Maritime Lloyd - Georgia
	۵	۱۳۸	IBS Isthmus Bureau of Shipping, S.A.
	۶	۱۷۳	IS International Register of Shipping
	۱۰	۳۱۵	SRU Shipping Register of Ukraine
	۵	۹۳	VRS Veritas Register of Shipping
پایین	۴	۶۲	MBS Maritime Bureau of Shipping
	۱۷	۴۱۱	OTHER Other
	۸	۱۵۱	MSR Mediterranean Shipping Register

فناوری‌های هوشمند تلفن همراه در خدمت بازرسی کانتینرها



می‌تواند ۲۰ کانتینر را در یک ساعت اسکن کرده و زمینه ورود یا خروج آن را از پایانه فراهم کند.

این کار در نوع خود بی‌نظیر است و در سایر بنادر نیز نصب خواهد شد؛ چرا که در حال حاضر افراد مختلفی برای بازرسی کانتینر درگیر می‌شوند که با اجرای طرح جدید کارکنان در سایر واحدها به کار گرفته می‌شوند.

به گفته وی سه اسکنر بازرسی کانتینر متصل به تلفن همراه که در بندر «جواهر لعل نهرو» وصل شد ۱/۳۵ میلیون دلار هزینه در بر داشت.

وی خاطر نشان ساخت ۷۵ درصد عملیات اجرایی این پروژه به پایان رسیده و تا مارس ۲۰۲۲ کاملاً عملیاتی خواهد شد.

وی در پایان تأکید کرد: «با وجود این اسکنرها، هیچ نیازی به بازرسی داخل کانتینر وجود ندارد و نهایت صرفه‌جویی در وقت را برای ذی‌نفعان فراهم می‌کند. در واقع مدیریت زمان در پایانه‌های کانتینری بهینه خواهد شد.»

دولت هند علی‌رغم شیوع ویروس کرونا در ادامه اجرای طرح‌های هوشمندسازی حمل‌ونقل دو اسکنر اشعه ایکس متصل به تلفن همراه را به منظور بازرسی کانتینرها در بندر «جواهر لعل نهرو» به‌طور آزمایشی افتتاح کرد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ این سیستم از طریق اسکنرهای متصل به تلفن همراه از داخل کانتینرها تصویر تهیه کرده و آن‌ها را در اختیار مرزبانان گمرکی جهت ترخیص کالا قرار می‌دهد.

براساس این گزارش Shri Sanjay Sethi رئیس بندر «جواهر لعل نهرو» در این زمینه گفت: «مرکز اسکنر اشعه ایکس متصل به تلفن همراه که به تازگی افتتاح شده تمامی محتویات داخل کانتینر را اسکن کرده و آن‌ها را در اختیار مأموران گمرک و آژانس‌های امنیتی قرار می‌دهد. بدین ترتیب با استفاده از این سیستم نیازی به فک پلمپ و یا چک کردن محتویات کانتینر نیست.»

وی یادآور شد: «این کار به افزایش کارایی و کاهش زمان بازرسی کمک زیادی می‌کند و هر تلفن همراه متصل به اسکنر توسط یک کاربر

مطالعه موردی در آثار کسب و کار صادرکنندگان ایرانی



بازار خوب محصولات آبرزی در چین و مالزی برخی از صادرکنندگان ایرانی را ترغیب کرده است برخی از اقلام صید و فرآوری شده خود را از طریق کانتینرهای سردخانه‌دار (و کشتی) به این مبادی صادر کنند.

در وضعیت عادی (غیرمواجهه با تحریم) تحقق هدف فوق، از طریق انعقاد قرارداد فروش (Sales Contract) و با صدور Proforma Invoice، صورت می‌گیرد. در وضعیت تحریم، یکی از دغدغه‌های صادرکنندگان ایرانی محصولات آبرزی آنست که طوری محصول خود را به بازار مصرف برسانند که قادر باشند با کمترین ریسک ثمن معامله را به صورت نقدی یا از طریق صراف یا بانک واسطه دریافت کنند. لذا درج هر عبارتی در اسناد تجاری یا گواهینامه‌های گوناگون (نظیر عاری از

آفت، گواهی بهداشتی، گواهی مبدا و بارنامه) که مؤید صدور کالا از بنادر ایران باشد، ممنوع خواهد بود.

با در نظر گرفتن حقایق بالا، دست‌اندرکاران صادرات محصولات آبرزی نهایت تلاش خود را مبذول می‌دارند که از یک طرف، انتقال محموله از مبدأ به مقصد با کم‌ترین ریسک صورت بگیرد، از طرف دیگر اسناد تجاری "خاصی" در اختیار صادرکنندگان محصولات شیلاتی قرار دهند که به نحوی بارگیری، حمل و تخلیه کانتینرهای حاوی این محصولات را اثبات کند. در یکی از معاملات انجام شده در ایام تحریم با استفاده از اصطلاحات FOB بندرعباس و یا CFR بندر شانگهای (چین) یا یکی از بنادر مالزی، چندین دستگاه کانتینر حاوی ماهی، میگو و دیگر انواع آبرزی به کشتی X-Press Pearl

بارگیری می‌شود. ارزش کالاهای متعلق به این صادرکنندگان ایرانی حدود ۵ میلیون دلار آمریکا بوده و در چند دسته (Parcel) به وسیله کشتی X-Press Pearl به صوب چین حرکت می‌کند.

کشتی فوق هنگام عبور از سواحل سریلانکا (حوالی بندر کلمبو) آتش می‌گیرد. کلیه تلاش‌های خدمه و نیروی اطفاء حریق اعزامی از بندر کلمبو، مؤثر واقع نشده، در نتیجه کشتی در تاریخ ششم خرداد ۱۴۰۰ کاملاً غرق می‌شود.

قابل اشاره است که هنگام غرق فقط ۱۰۱ روز از زمان ساخت و به‌آب‌اندازی کشتی X-Press Pearl گذشته بود. مالک آن سنگاپوری، مؤسسه رده‌بندی آن ABS آمریکا، فرمانده آن روسی، تعداد کل خدمه ۲۶ نفر (که همگی نجات یافتند)، ظرفیت



در مقابل اشخاص ثالث، نظیر آلودگی محیط زیست دریایی و پرداخت غرامت به خدمه، عضو کلپ لندن بوده است. آنچه که تا بحال از تعدادی از صادرکنندگان محصولات شیلاتی ایران در کانتینرهای بارگیری شده به کشتی X-Press Pearl دریافت شده است عبارت است از پیش فاکتور، سیاهه‌های تجاری، بارنامه صادره به عنوان نماینده (As an agent).

سؤالات یا ابهاماتی که وجود دارد به شرح زیر قابل تحریر است:

- ۱- آیا نقصی در نوشتن اصطلاح اینکوترمز مشاهده می‌شود؟
- ۲- آیا اصطلاح اینکوترمز انتخاب شده با واقعیت عملیات مطابقت دارد؟
- ۳- آیا بیمه باربری توسط صادرکنندگان محصولات آبی، خریداری شده است؟

شروع آتش‌سوزی و نشت اسید نیتریک از یکی از کانتینرها دستورالعمل‌های مبارزه با آتش و چگونگی انجام وظایف در وضعیت اضطراری را انجام داده باشند. کشتی دارای بیمه بدنه و ماشین‌آلات معتبر بوده و از نظر مسئولیت‌های مالک

حمل ۲۷۰۰ دستگاه کانتینر، طول ۱۸۶ متر، عرض ۳۴/۸ متر، سال ساخت ۲۱ بهمن ۱۳۹۹ و لحظه حادثه ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۰ در سواحل سریلانکا بوده است. البته این شائبه وجود دارد که خدمه به علت ابتلا به کووید-۱۹ نتوانسته باشند در

The distressed container ship had crew members from Philippine, China, India and Russia. The vessel sent out a distress call while being close to the Colombo Port on May 20, and soon caught fire. The Sri Lanka Navy rescued 25 crew members from the cargo ship. Two injured Indian nationals among the rescued were hospitalized for treatment, and one of them had tested positive for COVID-19, according to the health officials.



۴- آیا کالا (محموله آبی) تحویل شده است؟

۵- کدام طرف قرارداد فروش می‌تواند ادعای غرامت کند؟

۶- سند حملی که در اختیار صادرکننده است الکترونیکی است یا به صورت Hard Copy و آیا در آن نوشته شده است:

- Shipper load and count
- Shipper is liable for any expenses out of control of carrier

۷- خط کشتیرانی صادرکننده برنامه چه آدرس، تلفن، فاکس و لوگوئی دارد؟

۸- آیا حمل‌کننده بیمه مسئولیت دارد؟
۹- آیا حمل‌کننده اجازه گرفته است از

محدودیت مسئولیت استفاده کند؟

۱۰- سریع‌ترین راه ادعای غرامت کدام است؟

۱۱- آیا اطمینان حاصل شده خسارات

همگانی اتفاق نیفتاده است؟
۱۲- از اهرم کلوپ پی‌اند‌ای می‌شود استفاده کرد؟

کشتی X-Press Pearl

● تقاضای فرمانده از بندر Hamad قطر منبئ بر صدور مجوز تخلیه کانتینر حاوی اسیدنیتریک روی کشتی، به علت نشت اسید، مورد موافقت قرار نگرفت.

● مسئول بندر Hamad به علت نداشتن متخصص و تجهیزات مورد نیاز، تقاضای فرمانده را رد می‌کند.

● در حالی که بندر Hamad نه تنها بسیار مدرن بوده بلکه با داشتن گواهینامه سیستم مدیریت HSE مدعی تعهد به ایمنی، امنیت و محیط زیست بوده است.

● درخواست مشابه فرمانده از بندر Hazira هندوستان، مبنی بر اجازه تخلیه کانتینر حاوی اسید نیتریک از روی کشتی نیز مورد قبول واقع نشد.

● بندر Hazira نیز بسیار مدرن و مدعی تعهد به حفظ محیط زیست و ایمنی بوده است و دارای تعهدات اجتماعی با تمرکز بر روی امنیت، محیط زیست، هوا، انرژی و نیروی کار (ISO ۴۵۰۰۱) می‌باشد.

● کشتی برای ترانشیپ کانتینرهای برنامه‌ریزی شده قصد ورود به بندر کلمبو، سریلانکا داشته است، که به علت بدی هوا در لنگرگاه منتظر ورود به بندر باقی می‌ماند.

● CEO مالک کشتی موارد بالا را تأیید می‌کند.

● ایمیل‌های مبادله شده بین فرمانده کشتی و ساحل (مقامات بندری کلمبو) توسط نماینده محلی (Local Agent) کلاً حذف می‌شود.

تلاش این بوده است که به گزارش Clyde & Co. شخصیت مستقل بررسی‌کننده حادثه و اطلاعات استخراج شده از VDR کشتی دسترسی حاصل شود.



آتش‌سوزی اولیه روی عرشه کشتی مشاهده می‌شود و سریلانکا واحدهای آتشخوار به طرف کشتی اعزام می‌کند.

۱ خرداد ۱۴۰۰

اولین انفجار رخ می‌دهد.

۶ خرداد ۱۴۰۰

خدمه کشتی X-Press Pearl نجات داده می‌شوند.

۱۲ خرداد ۱۴۰۰

کشتی شروع به غرق شدن می‌کند و به گل می‌نشیند. آب دریا به داخل کانتینرها نفوذ می‌کند.

نشت اسید نیتریک از تعدادی از کانتینرهای بارگیری شده به کشتی X-Press Pearl، بلاجواب گذاشتن بنادر قطر و هندوستان در مسیر تردد کشتی برای تخلیه کانتینرهای مذکور و نهایتاً عدم اعلام خسارت همگانی از سوی کاپیتان کشتی، به علت ابتلا به کووید-۱۹، علت خسارت تشخیص داده شد. در تیرماه ۱۴۰۰ اتحادیه تولیدکنندگان و صادرکنندگان محصولات آبرزی همایشی به صورت وینار در همین رابطه برگزار کردند.

منبع: استخراج از وینار برگزار شده در اتحادیه آبریان

و ماشین‌آلات را عهده‌دار است.

سوالات زیر مطرح است:

۱- اگر بندری تقاضای تخلیه کانتینر با احتمال آتش‌سوزی و آلودگی محیط زیست را رد کند، چه باید کرد؟

۲- مدیر/مالک چه تعهدی دارد؟

۳- فرمانده چه اختیاراتی دارد؟

۴- چرا از روش G.A استفاده نشده است؟

۵- فروشنده کانتینر اسیدنیتریک، آیا بیمه مسئولیت داشته است؟

۶- آیا تعهدات فرستنده در مورد اظهار کالای خطرناک و علامت‌گذاری صحیح آن رعایت شده است؟

۷- اطلاعات کامل و رسمی VDR کشتی مورد نیاز است.

۸- پاسخ دولت‌های Indian Ocean Region درباره این حادثه چه می‌تواند باشد؟

وقایع‌نگاری

۳۰ اردیبهشت ۱۴۰۰

از کشتی در لنگرگاه دود متصاعد می‌شود.

۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۰

شواهد اما نشان می‌دهد از لحظه تقاضای فرمانده برای تخلیه کانتینرهای حاوی اسید نیتریک در بندر Hamad تا لحظه آتش گرفتن کشتی، ۹ روز گذشته است.

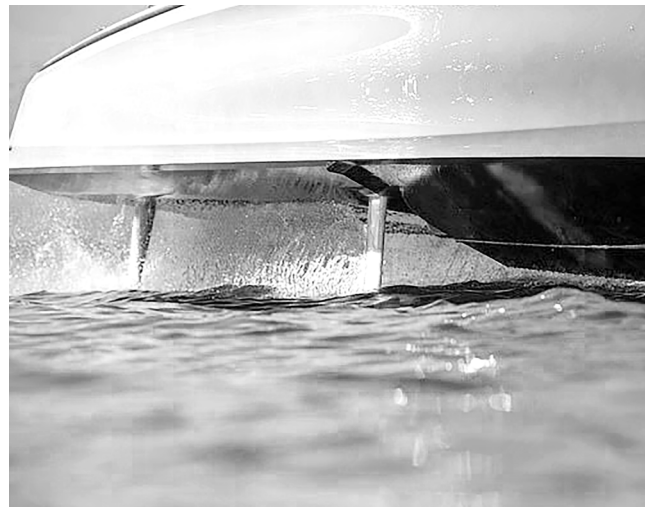
هنوز مقامات دریایی سریلانکا گزارش کاملی که حاوی:

comprehensive documents to address this accident را منتشر نکرده‌اند.

در حال حاضر کشتی به گل نشسته است و ۱۴۸۶ کانتینر روی کشتی در معرض نفوذ آب دریا قرار دارند. تمام ۲۵ نفر خدمه نجات یافته‌اند. تست یکی از آن‌ها ابتلا به کرونا را ثابت کرده است.

مقامات سریلانکا ۴۰ میلیون دلار برای خسارت به سواحل و ۲۵ میلیون دلار برای خسارت به ۹۹۰۰ ماهیگیر منطقه از مدیریت/مالک کشتی درخواست غرامت کرده‌اند.

بیمه‌گران کشتی حادثه دیده را constructive total loss اعلام کرده‌اند. کشتی عضو London Club بوده است. Swedish Club رهبری مذاکرات در مورد پرداخت غرامت به بدنه



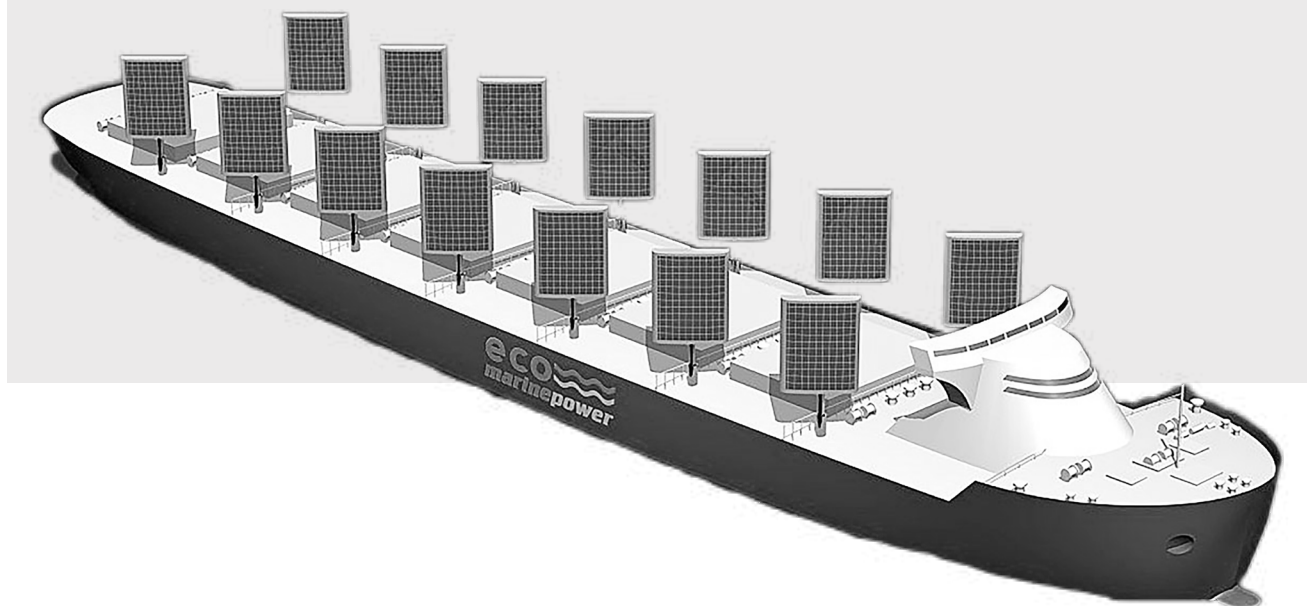
قایقی که بالاتر از سطح آب حرکت می کند

از نمونه‌های مشابه داشته باشد. باله‌های جلو و عقب قایق را می‌توان جمع کرد تا حمل و انتقال آن راحت‌تر باشد. همچنین برای اینکه قایق بتواند در آب‌های کم‌عمق نیز حرکت کند. سیستم باله‌های این قایق کمک می‌کند تا صدای کمتری هنگام حرکت تولید کند و آشفته‌گی کمتری ایجاد کند. به همین دلیل این قایق برای آب‌های و نیز بسیار مناسب است. این شرکت قصد دارد با مقامات محلی در استکهلم برای ایجاد تاکسی آبی همکاری کند و از یک قایق باله‌دار بزرگ به نام «Candela P30» با قابلیت حمل ۳۰ مسافر استفاده کند. سرعت این قایق ۳۷ میل بر ساعت (۶۰ کیلومتر بر ساعت) خواهد بود.

داشته باشد. به گفته تولیدکننده این قایق در سوئد "سیستم باله‌های این قایق که با رایانه هدایت می‌شود به حرکت نرم و آرام قایق روی آب حتی در شرایط نامناسب کمک می‌کند. ما با بهره‌گیری از فناوری جت‌های جنگنده و هواپیماها، قایق Candela C7 را در عین محکم بودن بسیار سبک طراحی کرده‌ایم." حرکت قایق با کمک رایانه کنترل آن را حتی در شرایط نامساعد راحت می‌کند. سیستم کنترل لمسی این قایق نیز قابل کنترل از راه دور و به‌روزرسانی به وسیله امواج بی‌سیم است. به گفته شرکت سازنده بدنه این قایق از فیبرکربن ساخته شده است که باعث می‌شود وزنی بسیار کمتر

اولین قایق باله‌دار (هیدروفویل) تماماً برقی که با هوش مصنوعی کار می‌کند در نمایشگاه قایق ونیز رونمایی شد. به گزارش تابناک به نقل از ایسنا از دلی‌میل، این قایق که «Candela C7» نام دارد در دومین رویداد دریایی که در منطقه آرسنال ونیز برگزار می‌شود رونمایی شد. این قایق دوربرد که بردی برابر با ۵۰ میل دارد (۸۰ کیلومتر) می‌تواند با استفاده از باله‌های خود بالاتر از سطح آب قرار بگیرد و اصطکاک با آب را تا ۸۰ درصد کاهش دهد. این قابلیت باعث می‌شود که این قایق نسبت به سایر قایق‌هایی که با سوخت فسیلی کار می‌کنند سریع‌تر حرکت کند و حداکثر سرعت ۳۰ گره را

تولید انرژی خورشیدی و بادی توسط ژاپن برای استفاده در کشتی‌ها



خورشیدی را از اوایل سال ۲۰۲۲ آغاز خواهیم کرد و در این ارتباط EMP تفاهم‌نامه همکاری با یک مالک بزرگ کشتی امضاء کرده است تا سیستم‌ها به‌طور آزمایشی بر روی آن نصب شود.

به گفته وی در ماه مه ۲۰۲۱ مؤسسه ClassNK طرح تلفیق سیستم‌های بادبان‌ها و صفحات خورشیدی را تأیید کرد و استفاده از این نوع انرژی را به عنوان نقطه قوتی برای حمل‌ونقل دریایی بیان کرد. وی در پایان گفت: "در این پروژه ضمن افزودن تجهیزات به منظور مصرف کم و بهینه در کشتی به دنبال سیستم‌های روغنکاری با استفاده از انرژی تجدیدپذیر و هوش مصنوعی هستیم."

خورشیدی خواهند آمد." وی تأکید کرد: "تحقیقات EMP نشان می‌دهد در این ارتباط چند دستگاه نوآورانه باید برای تأمین انرژی‌های تجدیدپذیر در کشتی نصب شود که همه آن‌ها توسط محققان ژاپنی ثبت شده است." وی خاطرنشان ساخت: "این تحقیقات به ما نشان داده که می‌توان ضمن استفاده از انرژی به صرفه‌جویی بیشتر آن نیز اقدام کرد. از سال ۲۰۱۰ تاکنون کشتی‌های اقیانوس‌پیمای زیادی شامل فله‌برها، تانکرها، کانتینربرها و شناورهای رو-رو مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته‌اند و پاسخ‌های مثبتی به منظور بهینه‌سازی مصرف انرژی دریافت کرده‌ایم. در مرحله اول اجرای کامل برنامه تأمین سوخت از طریق بادبان‌ها و انرژی

ژاپن با همکاری تولیدکنندگان دریایی در حال توسعه سیستم‌های یکپارچه خورشیدی و بادی برای استفاده در رانش کشتی‌های تجاری است. به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ Greg Atkinson مدیر ارشد فناوری EMP (Eco Marine Power) در این زمینه گفت: "مطالعه برای دستیابی به فناوری استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر در کشتی‌های تجاری از سال ۲۰۱۰ آغاز شده و در حال حاضر به تحقیقات و پژوهش‌های بسیاری در این زمینه دست یافته‌ایم تا با استفاده از نوعی پیش‌رانه تکمیلی خورشیدی و انرژی بادی منبع نیروی حرکتی کشتی‌ها را تأمین کنیم که در این میان سیستم‌های الکترونیکی نیز به کمک بادبان‌ها و انرژی



۳۵ هزار کشتی در انتظار نصب سیستم جدید تصفیه آب توازن

تصفیه آب توازن با تقاضای شدید مواجه هستیم و تمامی تلاش‌های خود را برای پاسخگویی به نیاز مشتریان به کار گرفته‌ایم؛ وی یادآور شد: ۸۰۰ دستگاه سیستم تصفیه آب توازن را که به آخرین فناوری‌ها مجهز است تحویل کشتی‌ها داده‌ایم و ۴۰۰ سفارش دیگر در دست ساخت داریم.

وی ادامه می‌دهد با مشارکت شرکت Newport انگلیس تمامی تلاش‌های خود را برای تأمین نیاز مشتری به کار خواهیم گرفت. وی اظهار امیدواری کرد در مدت ۴۰ ماه آینده تمامی کشتی‌ها بر اساس قانون سازمان بین‌المللی دریانوردی به سیستم جدید مجهز شوند.

تقاضا برای درخواست استفاده از سیستم تصفیه آب توازن از سوی مالکان کشتی با افزایش ۷۰۰ درصدی مواجه شده است که شرکت‌های سازنده سیستم تصفیه آب توازن از آن به عنوان یک سونامی یاد کرده‌اند.

در این ارتباط به منظور پاسخگویی به این سونامی شرکت‌های Newport Shipping انگلیس و Optimarin نیروژ با یکدیگر قرارداد همکاری امضاء کرده‌اند.

در همین راستا ترو اندرسون معاون فروش شرکت Optimarin در زمینه پاسخ به تقاضای کشتی‌ها گفت: "در حال حاضر برای ساخت و سفارش سیستم

۳۵ هزار کشتی باید تا سال ۲۰۲۴ نسبت به نصب دستگاه‌های جدید تصفیه آب توازن کشتی‌ها که از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی اجباری اعلام شده، اقدام کنند. در این ارتباط تقاضا برای نصب آن ۷۰۰ درصد افزایش یافته است.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ براساس گزارش‌های تحقیقی کلارکسون در حال حاضر ۳۵ هزار کشتی نیاز به نصب سیستم تصفیه آب توازن دارند.

حدود ۴۰ ماه تا ضرب‌الاجل IMO یعنی سپتامبر ۲۰۲۴ باقی‌مانده است تا همه کشتی‌ها از استاندارد IMO D-2 برای تخلیه آب توازن استفاده کنند. بر اساس این گزارش در این ارتباط



تولید پلاستیک از ضایعات ماهی

کردند تا «اپوکسیدها (Epoxides)» را تشکیل دهند. پس از واکنش اپوکسیدها با دی اکسید کربن، مولکول‌های به دست آمده را با آمین‌های حاوی نیتروژن پیوند دادند تا ماده جدیدی تشکیل شود. آیا این پلاستیک بوی ماهی می‌دهد؟ Kerton گفت: «هنگامی که این فرآیند را با روغن ماهی آغاز می‌کنیم، بوی ضعیف ماهی ایجاد می‌شود، اما هرچه مراحل کار پیش می‌روند، این بو از بین می‌رود.»

پژوهشگران در سایر آزمایش‌ها، به بررسی احتمال خراب شدن مواد جدید با نزدیک شدن به پایان عمر آن‌ها کردند. Wheeler، تکه‌هایی از آن را در آب خیس کرد و برای سرعت بخشیدن به از بین رفتن، به آن لیپاز اضافه کرد. لیپاز، آنزیمی است که می‌تواند چربی‌هایی مانند چربی روغن ماهی را تجزیه کند. Wheeler، رشد میکروب‌ها روی همه نمونه‌ها را زیر میکروسکوپ مشاهده کرد. این یک نشانه دلگرم‌کننده است که ثابت می‌کند مواد جدید احتمالاً به سادگی از بین می‌روند.

Kerton و Wheeler قصد دارند تا آزمایش اثرات استفاده از آمینواسید را در تولید و بررسی میزان سازگاری این ماده ادامه دهند. آن‌ها همچنین قصد دارند که ویژگی‌های فیزیکی این ماده را بررسی کنند تا کاربرد آن را در جهان واقعی مورد ارزیابی قرار دهند.

منبع: خبرگزاری اقتصادی ایران

جالب است که می‌توانیم از زباله‌هایی که مردم دور می‌ریزند، محصول مفیدی به دست بیاوریم که حتی می‌تواند روش ساخت پلاستیک را تغییر دهد. روش مرسوم برای تولید پلی‌اورتان‌ها، با مشکلات مربوط به محیط زیست و ایمنی همراه است. این روش به نفت خام نیاز دارد که یک منبع تجدیدپذیر انرژی است و همچنین فشن (Phosgene) که یک گاز بی‌رنگ و بسیار سمی است. تجزیه بیولوژیکی محدودی که در این روش رخ می‌دهد، می‌تواند ترکیبات سرطان‌زا را آزاد کند. از سوی دیگر، تقاضا برای جایگزین‌های سازگار با محیط زیست نیز در حال افزایش است. پیش از این، سایر گروه‌های پژوهشی با استفاده از روغن‌های گیاهی به جای نفت، پلی‌اورتان‌های جدید تولید کرده‌اند. با وجود این، روش آن‌ها با یک مشکل رو به رو است. زمین‌هایی که برای پرورش محصولات دارای روغن به کار می‌روند، می‌توانند برای تولید مواد غذایی مورد استفاده قرار بگیرند.

ضایعات ماهی از نظر Kerton، یک جایگزین امیدوارکننده هستند. پس از فرآوری ماهی معمولاً قسمت‌های باقیمانده آن دور ریخته می‌شوند، اما گاهی اوقات از آن‌ها روغن استخراج می‌شود. Kerton و همکارانش، فرآیندی ابداع کردند تا روغن ماهی را به یک پلیمر شبیه به پلی‌اورتان تبدیل کنند. آن‌ها ابتدا اکسیژن را با روشی کنترل شده به روغن اشباع نشده اضافه

پژوهشگران آمریکایی در پروژه جدیدی موفق شده‌اند پلاستیک‌هایی را با استفاده از ضایعات ماهی ابداع کنند که قابل تجزیه زیستی هستند. به گزارش ایسنا و به نقل از ساینس دیلی، «پلی‌اورتان‌ها (Polyurethanes)»، نوعی از پلاستیک هستند که در همه محصولات از جمله کفش‌ها، لباس‌ها، یخچال‌ها و مواد ساختمانی یافت می‌شوند؛ اما این مواد بسیار متنوع می‌توانند ضرر بزرگی به همراه داشته باشند. این مواد سمی هستند، به کندی تجزیه می‌شوند و با محیط زیست سازگار نیستند. پژوهشگران آمریکایی اکنون جایگزینی برای این مواد ارائه داده‌اند که شاید یک گزینه ایمن‌تر و قابل تجزیه زیستی باشد. این ماده جدید از ضایعات ماهی مانند سر، تیغ، پوست و روده به دست می‌آید که در صورت استفاده نشدن معمولاً دور ریخته می‌شوند.

Francesca Kerton، پژوهشگر ارشد این پروژه گفت: «اگر این محصول با موفقیت تولید شود، پلی‌اورتان مبتنی بر روغن ماهی می‌تواند نیاز به پلاستیک‌های پایدارتر را رفع کند. این موضوع مهم است که ما طراحی پلاستیک‌ها را با یک برنامه بلندمدت آغاز کنیم». گروه Kerton برای ساخت این ماده جدید، کار خود را با روغن به دست آمده از بقایای ماهی سالمون آغاز کردند. Mikhailey Wheeler، از پژوهشگران این پروژه گفت: «به نظر من

لایحه تشکیل دادگاه دریایی

فصل اول - تشکیل دادگاه دریایی

ماده ۱- به منظور رسیدگی به دعاوی موضوع این قانون، دادگاه دریایی در حوزه قضایی شهرستان تهران و حوزه قضایی استان‌های ساحلی تشکیل می‌شود. تعیین حوزه قضایی محل تشکیل دادگاه دریایی در استان‌های ساحلی و تعداد شعب مذکور، به تشخیص رئیس قوه قضاییه است.

ماده ۲- دادگاه دریایی با حضور رئیس و در غیاب وی، دادرس علی‌البدل تشکیل می‌شود.

ماده ۳- قضات دادگاه دریایی، با حکم رئیس قوه قضاییه منصوب می‌شوند و باید دارای شرایط زیر باشند:

- ۱- حداقل پنج سال سابقه قضاوت در دادگاه‌های عمومی حقوقی؛
 - ۲- گذراندن موفقیت‌آمیز دوره‌های آموزشی داخلی و خارجی مربوط.
- تبصره - آیین‌نامه بند دوم این ماده مشتمل بر تدوین و اجرای برنامه آموزش داخلی و خارجی، برگزاری امتحانات پایان دوره و ارزیابی اشخاص توسط معاونت حقوقی قوه قضاییه با همکاری معاونت منابع انسانی قوه قضاییه و وزارت راه و شهرسازی تهیه می‌شود و به تصویب رئیس قوه قضاییه می‌رسد.

فصل دوم - صلاحیت دادگاه دریایی

ماده ۴- رسیدگی و اتخاذ تصمیم درباره دعاوی راجع به موارد زیر، در صلاحیت دادگاه دریایی است:

- ۱- ثبت، ابطال ثبت و تابعیت کشتی ایرانی
- ۲- تصرف، مالکیت، انتقال عین یا منافع کشتی
- ۳- بهره‌برداری مالکان مشاع از کشتی یا عواید آن
- ۴- رهن یا حق ممتاز نسبت به کشتی یا بار آن
- ۵- حمل‌ونقل بار در قالب بارنامه یا قرارداد اجاره کشتی
- ۶- حمل‌ونقل مسافر با کشتی
- ۷- یدک‌کشی
- ۸- خسارت مشترک
- ۹- خدمات راهنمایی کشتی
- ۱۰- تحدید مسئولیت
- ۱۱- تصادم

۱۲- نجات دریایی که غرامت ویژه در رابطه با عملیات نجات کشتی‌ای را که خود یا محموله آن، تهدیدی برای محیط زیست باشد نیز در برمی‌گیرد

۱۳- خسارت ناشی از عملیات و فعالیت کشتی یا خسارت وارد به کشتی

۱۴- خسارت وارد به محموله کشتی که اثاثیه مسافر را نیز در برمی‌گیرد

۱۵- خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی در دریا یا خشکی در اثر عملیات و فعالیت کشتی

۱۶- ساخت، بازسازی، تغییرات، تعمیر، تجهیز و بازیافت کشتی؛

۱۷- حقوق، عوارض و هزینه‌های بندر، کانال، اسکله، لنگرگاه و سایر راه‌های آبی برحسب مورد

۱۸- حقوق، مزایا، هزینه بازگشت به وطن و هر مبلغ دیگر قابل پرداخت به فرمانده، افسران و سایر کارکنان کشتی یا سهم بیمه تأمین اجتماعی یا هر مبلغ دیگر قابل پرداخت از طرف آن‌ها؛

۱۹- قراردادهای مدیریت کشتی

۲۰- حق‌العمل، حق دلالی یا حق نمایندگی که باید توسط یا از طرف مالک کشتی یا اجاره‌کننده درپست آن پرداخت شود

۲۱- بیمه دریایی که انجمن‌های حمایت و جبران خسارت را نیز در برمی‌گیرد

۲۲- اقدامات یا مخارج انجام شده برای کشتی به وسیله فرمانده یا سایر اشخاص مجاز به نیابت از مالک کشتی یا اجاره‌کننده درپست آن

۲۳- وسایل، قطعات، لوازم، مواد، سوخت و هرگونه تجهیزات تحویل داده شده و یا خدمات عرضه شده برای عملیات، بهره‌برداری و نگهداری کشتی

۲۴- بیرون آوردن، شناورسازی، جابه‌جا کردن، از بین بردن یا رفع خطر از کشتی مغروق، نیمه‌مغروق، مصدوم، به‌گل‌نشسته، رها شده مشتمل بر هر شیء یا کالایی که در کشتی، باقی‌مانده یا نمانده است و محافظت از کشتی رها شده، محموله و کارکنان آن و مخارج مربوط به همه اقدامات مذکور

۲۵- ورود یا احتمال قریب‌الوقوع هرگونه صدمه و آلودگی از سوی کشتی به محیط زیست، خط ساحلی و تأسیسات و تسهیلات مربوط یا اشخاص ثالث، اقدامات انجام شده برای جلوگیری، به حداقل رساندن، پاک‌سازی و رفع صدمات مذکور، خسارت قابل پرداخت برای چنین صدماتی مشتمل بر هزینه ارزیابی آن، مخارج اقدامات متعارف به منظور احیای محیط زیست و سایر صدمات، اقدامات و مخارج مشابه موارد مذکور

۲۶- حمل، جابه‌جایی، نگهداری، انبارداری، بارگیری و تخلیه کالا در اسکله‌ها و محوطه‌های بندری

۲۷- سرمایه‌گذاری، ساخت، اجاره و واگذاری حق بهره‌برداری اسکله‌ها، محوطه‌ها و اراضی بندری و سایر قراردادهای مربوطه

۲۸- خسارت وارد بر اسکله‌ها، محوطه‌ها، اراضی و تجهیزات بندری

۲۹- دعوای مربوط به جبران خسارت موضوع "قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹/۵/۲۷".

تبصره ۱- دعوای موضوع بندهای ۲۴، ۲۵ و ۲۹ خارج از نوبت مورد رسیدگی قرار خواهند گرفت.

تبصره ۲- منظور از "کشتی" در این قانون، هرگونه شناوری است

که در تماس دائمی با بستر دریا نباشد از جمله وسایل نقلیه دریایی متحرک، غوطه‌ور در آب با هرگونه وسیله نقلیه شناور.

ماده ۵- تشخیص صلاحیت یا عدم صلاحیت دادگاه دریایی نسبت به دعوائی که به آن ارجاع شده است با همان دادگاه است. ملاک احراز صلاحیت، تاریخ تقدیم دادخواست است. در صورت بروز اختلاف در صلاحیت بین دادگاه دریایی و سایر دادگاه‌ها یا مراجع غیر قضایی، به ترتیب مقرر در قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی عمل خواهد شد.

ماده ۶- در حوزه قضایی استان‌هایی که این دادگاه تشکیل نشده و یا سایر دادگاه‌های دریایی فاقد صلاحیت باشند، به دعاوی موضوع این قانون در دادگاه دریایی تهران رسیدگی می‌شود.

ماده ۷- دعاوی مذکور در ماده چهار که قبل از تشکیل دادگاه دریایی در حوزه‌های قضایی مقرر، در مراجع قضایی یا غیر قضایی طرح شده یا در حال رسیدگی باشند، در همان مرجع، با توجه به این قانون و سایر قوانین مربوط، مورد رسیدگی و اتخاذ تصمیم قرار خواهند گرفت. اجرای آرا قطعی صادر شده نیز بر عهده همان مرجع خواهد بود.

ماده ۸- در صورت توافق طرفین مبنی بر ارجاع دعوا به دادگاه خارجی یا مرجع داوری اعم از خارجی یا داخلی، دادگاه دریایی، در صورتی از رسیدگی به دعوا خودداری خواهد کرد که خوانده، تا پایان جلسه اول دادرسی، به این امر ایراد کند. دادگاه، پس از احراز اعتبار توافق طرفین، قرار عدم استماع دعوا صادر خواهد کرد. تبصره- در صورتی که دادگاه خارجی، خود را صالح نداند و از رسیدگی به دعوا امتناع کند، خواهان می‌تواند دعوا را در دادگاه دریایی اقامه کند.

فصل سوم - ابلغ

ماده ۹- ابلغ دادخواست و پیوست‌های آن در خارج از کشور از طریق سفارت، کنسول‌گری یا دفتر حافظ منافع به عمل می‌آید. در صورتی که اسناد، به زبان فارسی باشند، پس از ارائه رونوشت مصدق و ترجمه رسمی کلیه اوراق دعوا از سوی خواهان به زبان محل اقامت خوانده، به دستور دادگاه دریایی و از طریق قوه قضاییه، وزارت امور خارجه اخطاریه و پیوست‌های آن را برای سفارت یا کنسول‌گری متبوع در کشور محل اقامت خوانده ارسال می‌کند. مأموران ذی‌ربط، باید حداکثر ظرف پنج روز، اوراق را به طریق مقتضی به خوانده ابلغ کنند.

نتیجه اقدام، توسط سفارت یا کنسول‌گری مربوط، جهت ارسال به دادگاه رسیدگی‌کننده، به وزارت امور خارجه اعاده می‌شود. چنانچه در کشور محل اقامت خوانده، سفارت یا کنسول‌گری جمهوری اسلامی ایران وجود نداشته باشد، دادخواست و پیوست‌های آن، توسط وزارت امور خارجه، به هر طریق مقتضی دیگر، به نشانی خوانده ارسال می‌گردد.

ماده ۱۰- در صورتی که خواهان نتواند نشانی خوانده را در خارج از

کشور معین کند یا پس از اخطار رفع نقص از سوی دادگاه دریایی، از تعیین نشانی او در خارج از کشور، اعلام ناتوانی کند. به درخواست خواهان و دستور دادگاه، مفاد دادخواست از طریق درگاه ملی قوه قضاییه منتشر می‌شود. تاریخ انتشار آگهی تا جلسه رسیدگی نباید کمتر از دو ماه باشد. خوانده می‌تواند متعاقباً به دفتر دادگاه مراجعه کرده و ضمن دادن رسید، اوراق مربوط را دریافت کند.

فصل چهارم - رسیدگی به دعوا و دلایل

ماده ۱۱- دادگاه دریایی، مطابق قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹ با اصلاحات و الحاقات ۱۳۹۱ و سایر قوانین و مقررات لازم‌الاجرا اعم از داخلی یا بین‌المللی، رأی مقتضی صادر و یا فصل خصومت می‌کند. در صورت سکوت قوانین و مقررات مربوط، دادگاه با استناد به اصول و عرف بین‌المللی یا بندری حاکم که مغایر موازین شرعی نباشند اتخاذ تصمیم می‌نماید.

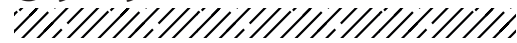
ماده ۱۲- در مواردی که در این قانون، حکم خاصی پیش‌بینی نشده باشد، رسیدگی به دعوا در دادگاه دریایی، طبق قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی انجام خواهد شد.

ماده ۱۳- چنانچه تحقیق از مطلعان یا هرگونه تحقیقات دیگر باید خارج از کشور به عمل آید. دادگاه دریایی می‌تواند رأساً یا به درخواست هر یک از طرفین دعوا، قرار مقتضی صادر کرده و ضمن تعیین شیوه و مهلت اقدام، انجام تحقیقات لازم را از طریق مقرر در ماده ۹ قانون، به سفارت یا کنسول‌گری جمهوری اسلامی ایران در محل ارجاع دهد. از تحقیقات معمول، صورت‌مجلسی تهیه شده و پس از امضای اشخاص ذی‌ربط و تصدیق مقام مجاز سفارت یا کنسول‌گری، از همان طریق به دادگاه اعاده خواهد شد. ماده ۱۴- در موارد ارجاع امر به کارشناس، دادگاه دریایی می‌تواند موضوع را به کارشناس رسمی دادگستری یا حسب مورد به شخص خبره ارجاع دهد.

ماده ۱۵- دادگاه دریایی باید در قرار ارجاع امر به کارشناس، به‌طور دقیق و مفصل، مواردی را که کارشناس باید درباره آن‌ها اظهارنظر کند قید نماید. مضمون قرار نباید به نحوی باشد که مستلزم ورود و اظهارنظر کارشناس در مسائل حکمی و غیر موضوعی باشد.

ماده ۱۶- در صورتی که با وجود درخواست کارشناس، هر یک از طرفین، بدون عذر موجه، از همکاری لازم برای ورود او به محل انجام کارشناسی یا ارائه مستندات یا توضیحات و نظیر این موارد امتناع کند و اجرای قرار هم بدون همکاری او ممکن نباشد. کارشناس، مراتب را طی گزارشی به دادگاه دریایی اعلام می‌کند. دادگاه می‌تواند با توجه به شرایط، امتناع را از قرائن مثبت ادعا یا دفاع طرف مقابل محسوب کند.

ماده ۱۷- در اجرای ماده ۷ قانون کانون کارشناسان رسمی دادگستری مصوب ۱۳۸۱/۱/۱۸ و ماده ۱۸۹ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹، نظام‌نامه مشتمل بر تعیین گروه‌ها و



رشته‌های مختلف کارشناسی دریایی، شرایط متقاضیان، نحوه احراز صلاحیت آن‌ها و سایر ضوابط مربوط، ظرف ۶ ماه از تاریخ تصویب این قانون، به پیشنهاد سازمان بنادر و دریانوردی تدوین و به تصویب شورای عالی کارشناسان رسمی خواهد رسید.

ماده ۱۸- در ارتباط با دعاوی موضوع این قانون، تأمین دلیل، به وسیله دادگاه دریایی انجام می‌شود. در صورت وجود دلایل و امارات در خارج از حوزه قضایی دادگاه دریایی، دادگاه محل وجود دلایل و امارات نیز صالح خواهد بود.

فصل پنجم - توقیف کشتی

ماده ۱۹- توقیف کشتی پیش از صدور حکم در دادگاه دریایی، به ترتیب مقرر در قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی و مقررات این فصل، از دو طریق صدور قرار تأمین خواسته یا دستور موقت قابل انجام است.

ماده ۲۰- توقیف کشتی ایرانی، به درخواست خواهان، به صورت اسنادی یا فیزیکی و یا هر دو قابل انجام است.

ماده ۲۱- در توقیف اسنادی، دادگاه دریایی، دستور منع نقل و انتقال کشتی را صادر و به سازمان بنادر و دریانوردی ابلاغ می‌کند. سازمان، موظف است دستور دادگاه را در دفتر ثبت کشتی‌ها درج کرده و مراتب را به مالک و در صورت استعلام، به مراجع ذی‌ربط اعلام نماید.

ماده ۲۲- معاملات راجع به کشتی‌های توقیف شده، نافذ نیست مگر در صورت رضایت خواهان یا رفع توقیف از کشتی.

ماده ۲۳- در توقیف فیزیکی، دادگاه دریایی، دستور عدم صدور مجوز خروج کشتی از بندر یا هر محل توقف دیگر را صادر و به سازمان بنادر و دریانوردی ابلاغ می‌کند. سازمان، مکلف است بلافاصله دستور دادگاه را اجرا نموده و به طریق مقتضی، مانع حرکت کشتی شود. دستور توقیف، باید به فرمانده کشتی یا جانشین قانونی او نیز ابلاغ گردد.

ماده ۲۴- در مورد توقیف فیزیکی کشتی‌های خارجی، سازمان بنادر و دریانوردی موظف است موضوع توقیف کشتی را از طریق وزارت امور خارجه، به سفارت کشوری که کشتی در آنجا به ثبت رسیده و در صورت عدم وجود، به کنسول‌گری آن در ایران یا دفتر حافظ منافع اطلاع دهد.

ماده ۲۵- در بنداری که توسط سازمانی غیر از سازمان بنادر و دریانوردی اداره می‌شوند، توقیف فیزیکی کشتی، به وسیله سازمان ذی‌ربط انجام می‌شود.

ماده ۲۶- در موردی که توقیف فیزیکی کشتی در حال تردد در آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، مطابق این قانون، ضرورت پیدا کند، توقیف کشتی با رعایت مقررات قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱ و سایر مقررات مربوط، توسط مراجع ذی‌صلاح انجام خواهد شد.

ماده ۲۷- در صورتی که به تشخیص سازمان بنادر و دریانوردی، تأمین ایمنی بندری و کشتیرانی، محافظت از کشتی یا محیط زیست دریایی، حفظ سلامت و حقوق دریانوردان و یا دیگر جهات موجه، مستلزم توقیف فیزیکی مقررات و جهات فنی مربوط، هرگونه اقدام لازم را به عمل می‌آورد و مراتب را فوری برای اتخاذ تصمیم قانونی به اطلاع دادگاه دریایی می‌رساند.

ماده ۲۸- چنانچه کشتی توقیف شده، بدون مجوز خروج، از بندر یا محل توقیف خارج شود. فرمانده کشتی یا جانشین قانونی او و یا شخصی که اقدام به خارج کردن کشتی نمایند، به مجازات حبس درجه شش محکوم خواهد شد.

ماده ۲۹- خواهان ملزم است برای جبران خسارتی که ممکن است از اجرای قرار تأمین خواسته یا دستور موقت به خواننده وارد شود. تضمین اعم از وجه نقد یا ضمانت‌نامه بانکی تسلیم کند. تعیین مبلغ تضمین، با دادگاه دریایی است و تا زمان ارائه تضمین، دادگاه، از صدور قرار تأمین خواسته یا دستور موقت خودداری خواهد کرد.

ماده ۳۰- در صورتی که خواننده، تضمین مناسب ارائه کند، دادگاه دریایی، از قرار تأمین خواسته یا دستور موقت صادر شده، رفع اثر خواهد کرد. تشخیص کفایت تضمین که مبلغ آن، در هر حال، بیشتر از ارزش کشتی توقیف شده نیست بر عهده دادگاه است.

تبصره- در مورد دعاوی موضوع بندهای ۲ و ۳ ماده چهار قانون، حکم فوق قابل اجرا نیست. با این وجود، دادگاه می‌تواند به شخص متصرف کشتی، اجازه دهد تا در قبال تسلیم تضمین مناسب، به بهره‌برداری تجاری از کشتی ادامه دهد.

ماده ۳۱- درخواست خواننده مبنی بر ارائه تضمین در قبال رفع توقیف از کشتی، قرینه پذیرش مسئولیت یا عدول از حق تحدید مسئولیت یا حق هرگونه دفاع در دادگاه نیست.

ماده ۳۲- در صورتی که خواننده در اجرای مقررات مربوط به تحدید مسئولیت، صندوق تشکیل دهد دادگاه دریایی از توقیف کشتی متعلق به او رفع اثر خواهد کرد.

ماده ۳۳- توقیف کشتی، در اجرای قرار تأمین خواسته، دستور موقت یا رأی قطعی صادر شده از سوی سایر مراجع قضایی، طبق مقررات این فصل انجام می‌شود.

ماده ۳۴- مواردی که هرکدام از مراجع و مقامات ذی‌صلاح دولتی، عمومی یا بندری می‌توانند به موجب قوانین و مقررات مربوط، کشتی را توقیف کرده یا مانع تردد و حرکت آن شوند، از شمول مقررات این فصل خارج است.

ماده ۳۵- مقررات این فصل، در مورد کشتی‌های جنگی، شناورهای نیروی دریایی یا سایر کشتی‌های تحت مالکیت یا اداره دولت‌ها که صرفاً در زمینه خدمات دولتی یا عمومی غیرتجاری مورد استفاده قرار می‌گیرند قابل اعمال نیست.

فصل ششم - داوری

ماده ۳۶- اشخاص می‌توانند با توافق یکدیگر، دعوا یا دعاوی

خارجی مصوب ۱۰ ژوئن ۱۹۵۸ نیویورک» مصوب ۱۳۸۰/۱/۲۱، در دادگاه دریایی انجام می‌شود.

فصل هفتم - اجرای آرا

ماده ۴۴- احکام صادر شده از دادگاه دریایی که قطعی نشده باشند، وفق قانون اجرای احکام مدنی مصوب ۱۳۵۶/۸/۱، قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی مصوب ۱۳۹۴/۳/۲۳ و سایر مقررات مربوط به وسیله قسمت اجرای آرا آن دادگاه به مرحله اجرا گذاشته می‌شوند.

ماده ۴۵- درخواست شناسایی و اجرای آرای صادر شده از دادگاه‌های سایر کشورها در دعاوی موضوع ماده چهار قانون، به دادگاه دریایی تهران تقدیم می‌شود. شناسایی و اجرای این آراء تابع شرایط مقرر در قانون اجرای احکام مدنی و سایر مقررات مربوط است.

فصل هشتم - رسیدگی به جرائم و اعتراض به آرا

ماده ۴۶- رئیس قوه قضاییه، بر حسب ضرورت، با توجه به سابقه و تجربه قضات، شعبه‌ای از شعب دادگاه تجدیدنظر استان و شعبه‌ای از شعب دیوان عالی کشور را برای رسیدگی تجدیدنظر و فرجامی نسبت به آرا صادر شده از دادگاه دریایی اختصاص خواهد داد. اختصاص شعبه‌ای از شعب دادگاه تجدیدنظر و دیوان عالی کشور به شرح فوق‌الذکر، نافی صلاحیت شعب مذکور برای رسیدگی به آرای صادر شده از دیگر دادگاه‌ها، در حدود قانون، نیست.

ماده ۴۷- در اجرای ماده ۵۶۶ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲/۱۲/۴، قوه قضاییه مکلف است در حوزه‌هایی که دادگاه دریایی تشکیل شده است. شعبه یا شعبی از مراجع قضایی کیفری اعم از دادرسی‌ها و دادگاه‌ها را برای رسیدگی به جرائم دریایی اختصاص دهد. تبصره ۱- اختصاص شعبی از مراجع قضایی کیفری برای رسیدگی به جرائم موضوع این ماده، نافی صلاحیت آن‌ها برای رسیدگی به سایر جرائم، در حدود قانون، نیست.

تبصره ۲- مقامات قضایی و کارکنان مربوط به دو فصل اخیر این قانون، موظف به طی دوره‌های آموزشی مقرر در آیین‌نامه موضوع ماده ۳ خواهند بود.

تبصره ۳- منظور از جرائم دریایی، کلیه جرائم مندرج در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹ و سایر جرائمی است که در ارتباط با فعالیت کشتی واقع شود.

فصل نهم - اجرای قانون

ماده ۴۸- این قانون شش ماه پس از انتشار در روزنامه رسمی لازم‌الاجرا می‌شود.

موضوع ماده چهار قانون را که ممکن است در مورد یک یا چند رابطه حقوقی معین اعم از قراردادی یا غیر قراردادی، میان آن‌ها به وجود آید یا اینکه محقق شده است اعم از اینکه در دادگاه، طرح شده یا نشده باشد و در صورت طرح، در هر مرحله که باشد به داوری شخص یا اشخاص حقیقی یا سازمان داوری ارجاع کنند. این توافق ممکن است به صورت شرط داوری در قرارداد اصلی و یا به صورت قرارداد جداگانه باشد.

تبصره- در صورتی که اصحاب دعوا، داور یا مرجع داوری را در توافق خود مشخص نکرده باشند، باید برای تعیین داور به دادگاه دریایی رجوع کنند. در تعیین داور، باید سوابق تحصیلی و شغلی مرتبط او در زمینه حقوق دریایی، مورد توجه دادگاه قرار گیرد.

ماده ۳۷- علاوه بر آن قسمت از دعاوی مشمول صلاحیت دادگاه دریایی که ارجاع آن‌ها به داوری منوط به رعایت شرایط مقرر در سایر قوانین مربوط است، دعاوی راجع به بند یک ماده چهار قانون، قابل ارجاع به داوری نیست.

ماده ۳۸- در داوری‌هایی که در ایران انجام می‌شود، خواهان، برای اخذ قرار تأمین خواسته یا دستور موقت از داور یا مرجع داوری، باید درخواستی متضمن مشخصات خوانده و داور یا مرجع داوری را به انضمام توافق‌نامه داوری، به دادگاه دریایی تقدیم کند. دادگاه فوراً بدون اخطار به خوانده و یا احراز اعتبار توافق داوری، قرار تجویز صدور قرار تأمین خواسته یا دستور موقت به وسیله داور یا مرجع داوری را صادر و به خواهان و داور یا مرجع داوری ابلاغ می‌کند.

ماده ۳۹- داور یا مرجع داوری، مبلغ تضمین را تعیین و به دادگاه دریایی و خواهان اعلام می‌کند. خواهان پس از تودیع تضمین، رسید آن را به دادگاه تسلیم می‌کند. پس از تودیع تضمین و تأیید دادگاه، داور یا مرجع داوری نسبت به صدور قرار تأمین خواسته اقدام می‌کند.

ماده ۴۰- قرار تأمین خواسته یا دستور موقت صادر شده از سوی داور یا مرجع داوری، به وسیله دادگاه دریایی اجرا می‌شود. اتخاذ تصمیم درباره خسارت احتمالی نیز با توجه به رأی داور یا مرجع داوری در دادگاه دریایی انجام می‌گردد.

ماده ۴۱- قرار تأمین خواسته یا دستور موقت صادر شده از سوی داور یا مرجع داوری، ظرف ۱۰ روز از تاریخ ابلاغ، در دادگاه دریایی قابل اعتراض است، رأی دادگاه در این خصوص قطعی است.

ماده ۴۲- آیین رسیدگی داوری دعاوی دریایی، تابع مقررات مورد توافق طرفین است. در صورت عدم توافق، قانون داوری تجاری بین‌المللی مصوب ۱۳۷۶/۶/۲۶، نسبت به داوری‌هایی که در قلمرو جمهوری اسلامی ایران انجام می‌شوند اعمال می‌گردد.

ابطال یا اجرای آرای داوری نیز به ترتیب مقرر در قانون مذکور یا مقررات مورد توافق طرفین، در صلاحیت دادگاه دریایی است.

ماده ۴۳- شناسایی و اجرای آرای داوری خارجی در خصوص دعاوی موضوع ماده چهار قانون، مطابق «قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون شناسایی و اجرای احکام داوری



«لایحه قانون کشتیرانی تجاری ایران» در دستور کار دولت قرار گرفت

سایر قوانین و مقررات مربوط و مکمل، تصویب و اجراء شده‌اند. در ایران در قرن حاضر، تدوین مقررات در این گستره، با وضع قانون ماهوی آغاز نمی‌شود، بلکه معدودی از مقررات نوعاً شکلی از جمله آیین‌نامه بندهای ایران مصوب ۲۴ دی ماه ۱۳۱۷ یا آیین‌نامه ثبت و بهره‌برداری شناورها مصوب خردادماه ۱۳۳۱، به تصویب مراجع ذی‌ربط رسیده‌اند. اما با توجه به اینکه خلا جدی قانونی که مباحث گوناگون مرتبط با حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی تجاری را پوشش دهد همواره در نظام حقوقی ایران محسوس بود، با اقتباس از برخی قوانین خارجی به ویژه قوانین وقت فرانسه و بلژیک همچنین مقررات پاره‌ای از کنوانسیون‌های بین‌المللی که دولت ایران متعاقباً به عضویت آن‌ها درآمد، تلاش‌هایی انجام شد که نهایتاً در تاریخ ۲۹ شهریور ۱۳۴۳، به تصویب قانونی تحت عنوان «قانون دریایی ایران» با محوریت حمل‌ونقل دریایی در برخی مباحث مرتبط انجامید که هنوز لازم‌الاجراء است.

از ایرادات مهم وارد به این قانون، آن است که برخی از مباحث مورد نیاز در این حوزه از جمله انتقال لاشه کشتی‌ها و شناورها همچنین یدک‌کشی را در بر نمی‌گیرد و در خصوص برخی موضوعات مانند رهن و حقوق ممتاز دریایی، اجاره کشتی و خسارت مشترک دریایی، ناقص و مجمل است و در عین حال، بر خلاف وصف پویایی قوانین و مقررات این حوزه و لزوم به روز بودن آن‌ها، بخش عمده مقررات آن، در سال‌های گذشته بدون تغییر یا اصلاح باقی‌مانده است.

این در حالی است که اهمیت و نقش مهم کشتیرانی در گستره

وزارت راه و شهرسازی با توجه به گذشت مدت زمان طولانی از تصویب قانون دریایی ایران و تغییر و تحولات گوناگون در کشتیرانی تجاری در این مدت، لایحه پیشنهادی جدیدی با عنوان «لایحه قانون کشتیرانی تجاری ایران» را جهت سیر مراحل بررسی و تصویب، به هیئت دولت ارائه کرده است.

به گزارش مانا به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر هیئت دولت، بر اساس اسناد و سوابق تاریخی، کشتی‌سازی و دریانوردی تجاری و غیرتجاری از سوی ایرانیان و سایر ملل، به قرن‌های دور باز می‌گردد و در پاره‌ای از آثار ادبی این سرزمین همچون شاهنامه نیز مؤیداتی بر این ادعا یافت می‌شود.

سوابق مذکور حاکی از آن است که ایرانیان از دیرباز به اهمیت موضوع دریانوردی و کشتیرانی واقف بوده‌اند. اما مقررات حاکم بر موضوعات مختلف کشتیرانی تجاری در سیر تاریخی خود، نوعاً به صورت عرف‌های منطقه‌ای تکوین یافته‌اند.

با توجه به گسترش روزافزون تجارت دریایی، لزوم وجود دقت و شفافیت در این مقررات همچنین تسهیل دسترسی همه اشخاص ذی‌ربط به آن‌ها، دولت‌ها در قرون اخیر به ویژه از قرن ۱۹ میلادی، تدریجاً اقدام به قانون‌گذاری یا ایجاد تحول اساسی در قوانین خود در این حوزه کردند؛ به‌طوری که در گذر زمان، در بسیاری از کشورهای جهان که به دریاها و راه‌های آبی دسترسی دارند و طبعاً بخشی از تجارت ملی یا بین‌المللی آن‌ها از طریق به‌کارگیری و بهره‌برداری از کشتی‌های تجاری انجام می‌شود، حسب مورد قوانینی تحت عنوان «قانون دریایی» یا «قانون کشتیرانی تجاری» همچنین



تجاری ایران در سازمان بنادر و دریانوردی انجامیده است تا به امید خداوند، با طی مراحل قانونی مقرر، جایگزین قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ شود. در خصوص دلیل تغییر نام «قانون دریایی» به «قانون کشتیرانی تجاری» به اختصار باید اشاره شود که موضوع قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ عمدتاً مباحثی از قبیل ثبت و تابعیت کشتی، رهن و حقوق ممتاز دریایی، حمل و نقل بار و مسافر، تحدید مسئولیت مالکان کشتی‌ها، نجات کشتی، خسارت مشترک دریایی و مسئولیت مدنی ناشی از تصادم کشتی‌ها می‌باشد که اصطلاحاً در ادبیات حقوقی به صورت غالب دارای ماهیت حقوق خصوصی است. لذا با توجه به این که حوزه دریا و امور حقوقی مرتبط با آن بسیار گسترده از موضوع قانون دریایی ۱۳۴۳ به شرح فوق می‌باشد، به منظور تبیین حدود انتظارات معقول از قانون جدید و مرزبندی موضوع آن با مباحثی از قبیل صلاحیت دولت‌ها در مناطق دریایی، رژیم حقوقی حاکم بر تنگه‌های بین‌المللی که تحت عنوان حقوق دریاها در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ احکام آن تبیین شده یا امور فنی از قبیل امور مرتبط با مقررات حاکم بر ایمنی دریانوردی که در کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط از جمله کنوانسیون مشهور «ایمنی جان اشخاص در دریا» و اینکه در هیچ کشوری مقررات مختلف مرتبط با حوزه دریا و امور گوناگون دریایی در یک قانون واحد تحت عنوان قانون دریایی تنظیم نشده، با توجه به رویه برخی از کشورها در این زمینه برای قانون جدید نام «قانون کشتیرانی تجاری» برگزیده شده است. پیشنهاد فوق هم‌اکنون در کمیسیون لوایح دولت در دست بررسی و تصمیم‌گیری است.

تجارت ملی و بین‌المللی کشور ما همانند سایر کشورهای متصل به دریاها و آبراه‌ها، کاملاً آشکار است و طبعاً تنظیم مناسب روابط حقوقی دست‌اندرکاران حمل و نقل دریایی مستلزم تمهید کلیه مقدمات لازم از جمله تدوین قوانین و مقررات مناسب و منطبق با مقتضیات حاکم در این حوزه است.

در واقع در تبیین اهمیت و جایگاه کشتیرانی تجاری در جهان کنونی، ذکر همین نکته بس که حسب آمار ارائه شده از سوی مراجع ذیربط، بالغ بر ۹۰ درصد از تجارت و حمل و نقل بین‌المللی انواع کالاهای، از طریق دریاها و آبراه‌ها و به وسیله کشتی‌های تجاری مختلف انجام می‌شود. طبعاً کشور ما نیز از این امر مستثنی نیست، چه اینکه ایران از شمال به دریای خزر و از جنوب به آب‌های خلیج فارس و دریای عمان متصل است و به ویژه از جنوب، به آب‌های آزاد ارتباط دارد و بنادر جنوبی کشور، نقشی حیاتی در مبادلات بازرگانی خارجی کشور داشته و کشتی‌های تجاری دریایما، به‌طور مستمر در این بنادر پهلو می‌گیرند و اقدام به تخلیه و بارگیری کالا می‌کنند.

با توجه به مراتب مذکور، بیش از یک دهه است که ضرورت تدوین قانونی که با لحاظ همه شرایط و مقتضیات مربوط، در برگیرنده سرفصل‌ها و مباحث گوناگون و کشتیرانی بازرگانی با محوریت حمل و نقل دریایی باشد، به‌طور جدی احساس شده و تلاش‌هایی نیز در این خصوص به عمل آمده است که سرانجام با صرف وقت و دقت بسیار و حسب مورد، پس از اخذ نظرات اهل فن و مراجع ذی‌ربط، به تدوین پیش‌نویس قانون کشتیرانی

شناخت کارشناسان رسمی دادگستری در امور وسائط نقلیه دریایی و غواصی

کالاها همیشه در معرض بروز خسارت هستند و آنچه در طول قرن‌ها اصلی‌ترین مسئله حمل‌ونقل دریایی کالا بوده است، تشخیص مسئول جبران خسارت وارده به کالا و شناور حمل‌کننده آن می‌باشد. بر همین اساس در حمل‌ونقل دریایی مبحث مسئولیت متصدی حمل جایگاه ویژه‌ای دارد، چرا که در قوانین حمل‌ونقل دریایی از اولین آن در سال ۱۸۹۲ بنام هارتر در آمریکا و مقررات لاهه ۱۹۲۴ که به عنوان اولین کنوانسیون بین‌المللی در زمینه حقوق حمل‌ونقل دریایی و مقررات هامبورگ ۱۹۸۷ و امروزه مقررات روتردام ۲۰۰۹ همگی در جهت حل مشکلات به وجود آمده در حوزه حمل‌ونقل دریایی و تعیین مسئولیت‌ها می‌باشند و وابستگی به کشتی و کشتیرانی از مهم‌ترین مباحث تنظیم مقررات آن بوده است.

ماهیت حقوقی و اقتصادی پیچیده رشته حمل‌ونقل دریایی موجب تنظیم مقررات گسترده‌ای گشته است و در حال حاضر شرکت‌های کشتیرانی و شرکت‌های بیمه حمایتی کشتی‌ها (کلپ‌های پی‌اند. آی) بیشترین سعی خود را در آموزش افسران کشتی‌های خود بر مبنای جلوگیری از ضررهای وارده بر اثر خطرات مربوط به شناسایی و جلوگیری از خطراتی که کالا، کشتی و محیط زیست را تهدید می‌کند و رعایت قوانین بین‌المللی در این زمینه به عمل می‌آورند.

از آنجایی که کارشناسان امور وسائط نقلیه دریایی و غواصی افراد فرهیخته‌ای هستند که در طیف وسیعی از عملیات



حمل‌ونقل ایمن کالا از طریق دریا، مجامع بین‌المللی اقدام به تصویب کنوانسیون‌های متعددی کرده اند که از آن جمله می‌توان به کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها و آیین‌نامه‌های تصویب شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، اشاره کرد. دولت ایران به ۳۲ کنوانسیون، پروتکل و آیین‌نامه ملحق شده است و با توجه به تصویب در مجلس شورای اسلامی، جزو قوانین ملی محسوب می‌شوند. اجرای کنوانسیون‌ها و همانطور سایر اسناد مرتبط با حوزه‌های حمل‌ونقل دریایی در سطح بین‌الملل نیاز به دانش، تخصص، تجربه و تسلط، دارد. کارشناسان رسمی دادگستری در امور وسائط نقلیه دریایی به این مهم و تحلیل آن‌ها پاسخ مناسب می‌دهد.

حمل کالا توسط کشتی در کنار سایر ویژگی‌های منحصربه‌فرد، نقش بی‌بدیلی در تجارت بین‌الملل دارد و از طرفی حمل کالا در دریا خطرات خاص خود را دارد.

کارشناس رسمی دادگستری امور وسائط نقلیه دریایی و غواصی، باتوجه به ماهیت فعالیت آن در گروه تخصصی امور وسائط نقلیه قرارگرفته است که به لحاظ وسعت و گستره پوشش و تنوع و موارد کاری، اهمیت ویژه‌ای در عرصه اقتصادی جهانی و به تبع آن در اقتصاد ملی دارد و توجه به اهمیت این بخش را نشان می‌دهد. با توجه به حجم انبوه حمل‌ونقل کالا در مسیرهای طولانی بین کشورهای و بین قاره‌ای که از طریق حمل‌ونقل دریایی صورت می‌پذیرد، لزوم توجه و تخصص در حوزه‌های مرتبط با این بخش را برای مخاطبین دوجندان کرده است.

توسعه تجارت بین‌الملل به طرز شگفت‌آوری با حمل‌ونقل دریایی کالا توأم گشته، به نحوی که اکثر قراردادهای دادوستد بین‌المللی حاوی بندی راجع به حمل کالا نیز می‌باشد. امروزه بیش از ۹۰ درصد حمل کالا از طریق دریا و ناوگان دریایی صورت می‌گیرد. به منظور



کارشناس رسمی دادگستری در امور وسایط نقلیه دریایی و غواصی

متقاضیان اخذ پروانه کارشناسی رسمی دادگستری، وفق ماده ۱۵ قانون علاوه بر وثاقت باید واجد شرایط ذیل باشند:

۱- متدین به دین اسلام، یا یکی از اقلیت‌های دینی شناخته شده در قانون اساسی

۲- داشتن تابعیت ایرانی

۳- نداشتن پیشینه کیفری

۴- عدم اعتیاد به مواد مخدر

۵- نداشتن وابستگی و سابقه عضویت و هواداری در گروه‌های غیرقانونی، یا مخالف اسلام

۶- داشتن دانشنامه کارشناسی یا بالاتر در رشته علوم دریایی (عرشه)، برق و الکترونیک دریایی، مکانیک دریایی، سازه و معماری کشتی و کمیسر دریایی از یکی از دانشگاه‌های معتبر داخلی (اعم از دولتی یا غیردولتی)، یا خارجی مورد تأیید وزارت علوم، تحقیقات و فناوری

۷- داشتن حداقل ۵ سال سابقه کار تجربی بعد از اخذ مدرک تحصیلی مذکور در روز ثبت نام

۸- داشتن حداقل ۲۵ سال سن

۹- داشتن معافیت یا کارت پایان خدمت وظیفه عمومی (برای آقایان)

۱۰- داشتن سلامت جسمی لازم که شخصاً بتواند امور کارشناسی را بدون نیاز به کمک دیگران انجام دهد

با توجه به سوابق کارشناس رسمی امکان اعلام نظر و تهیه گزارش‌های کارشناسی را فراهم می‌آورد.

مهم‌ترین عناوین و شرح صلاحیت کارشناس رسمی دادگستری وسایط نقلیه دریایی و غواصی به شرح زیر می‌باشد:

- رسیدگی به قرارداد حمل و نقل دریایی و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی
- اجرای مفاد قانون دریایی ایران و قراردادهای حمل و نقل دریایی
- تعیین مسئولیت‌ها در قراردادهای حمل و نقل دریایی
- رسیدگی به سوانح و حوادث دریایی و شرایط کار و دستمزد کارکنان در دریا و بر روی کشتی

- رسیدگی به خسارت وارده به بدنه کشتی و تجهیزات کشتی
- رسیدگی و تعیین علل و مسببین و میزان خسارت به تجهیزات و نفرات در عملیات زیرآبی

- رسیدگی به وقایع مرتبط با آلودگی ناشی از کشتی‌ها، پوشش حمایتی (بیمه دریایی) و حقوق دریایی
- ارزیابی انواع شناورها، لایروب‌ها، شناورهای خدماتی و سازه‌های دریایی
- بررسی تأخیر کشتی‌ها در تخلیه بار (دموراز)

- بررسی مسئولیت مالک کشتی در قبال بارگیری، جانمایی، مهار و حمل کالا
- رسیدگی به اختلافات طراحی و ساخت کشتی

- رسیدگی به اختلافات مربوط به نجات کشتی (سالویج) و همچنین جستجو و نجات دریایی (سار)

- رسیدگی به اختلافات مربوط به رده‌بندی و گواهینامه‌های صادره برای کشتی‌ها

- اختلافات مربوط به قراردادهای اجاره کشتی، تعمیرات و سوخت‌رسانی
- ارزیابی برند شرکت‌ها و مؤسسات دریایی

شرایط عمومی و اختصاصی ثبت نام

کشتیرانی صاحب نظر بوده و مدت مدیدی را در این رشته‌ها کار کرده و دانش و تجربه اندوخته‌اند، به عنوان حلقه‌های مهم در زنجیره جهانی این صنعت فعالیت می‌کنند.

با نگرش به مراتب فوق، عدم شناخت و تسلط به مباحث و موضوعات متنوع این بخش می‌تواند موجب خسارت‌های هنگفتی به مخاطبین و بهره‌برداران شود. حوادث دریایی طی دهه گذشته که خصوصاً در چندین پرونده و موارد خسارت جانی و مالی سنگینی را به شرکت‌های حمل و نقل دریایی وارد کرده است، به خوبی اهمیت موضوع کارشناسی در این حوزه را نمایان می‌کند.

کارشناس رسمی دادگستری در امور وسایط نقلیه دریایی و غواصی، پس از اخذ پروانه فعالیت حرفه‌ای به عنوان کارشناس رسمی در عناوین حوزه فعالیت بایستی صلاحیت‌های مربوطه را اخذ کند.

اهمیت این بخش از این منظر قابل توجه ویژه است که کالا و بارهایی که در سیستم حمل و نقل دریایی جابه‌جا می‌شوند قابل مقایسه با سایر سیستم‌های حمل و نقل نیستند. بخش عمده حمل و نقل بار بین‌قاره‌ای از طریق این سیستم حمل و نقل با کمترین ریسک و تنش در حال انجام است. به نسبت بزرگی و حجم کالای جابه‌جا شده، عدم توجه و یا رسیدگی‌های به موقع و سهل‌انگاری در این بخش خسارت‌های جانی و مالی بسیار شدیدی را به بار خواهد آورد. برآورد خسارت‌های ناشی از نقص در طراحی و راه‌اندازی شناورها و همچنین در هنگام صدور بیمه‌نامه که از الزامات راه‌اندازی و شروع سفر شناورها و حمل و نقل بارهای دریایی هستند، مستلزم ارزیابی و برآورد ارزش شناور و تعیین مشخصات آن از جانب کارشناسان مرتبط و خصوصاً کارشناس رسمی دادگستری وسایط نقلیه دریایی است. رسیدگی به سوانح مرتبط با شناورهای دریایی و برآورد خسارت‌های ناشی از آن در رده‌های مختلف قدرت شناور

نقد و بررسی لایحه تشکیل دادگاه‌های دریایی

یاسمن زمانی

maritime.law.7@gmail.com

۱- اینکه بالاخره بعد از سال‌ها بحث و مذاکره سرانجام ضرورت وجود چنین محکمه‌ای، آن‌هم در کشور ما که از موقعیت استراتژیک و ویژه‌ای در خاورمیانه برخوردار بوده و دارای کیلومترها نوار ساحلی می‌باشد، احراز شد، جای بسی خرسندی است؛ چرا که این نقیصه در مجموعه قوانین - علی‌الخصوص مقررات مربوط به رشته حمل‌ونقل - کاملاً احساس می‌شد. از نقاط قوت لایحه مذکور می‌توان به ماده ۸ آن اشاره کرد: «در صورت توافق طرفین مبنی بر ارجاع دعوی به دادگاه خارجی یا مرجع داوری اعم از خارجی یا داخلی، دادگاه دریایی، در صورتی از رسیدگی به دعوا خودداری خواهد کرد که خواننده تا پایان جلسه اول دادرسی به این امر ایراد کند.»

در این بخش از لایحه، مستفاد از ماده ۸ قانون داوری تجاری بین‌المللی ایران مصوب ۱۳۷۶، شرط انتفای صلاحیت محاکم دریایی در فرض وجود شرط داوری، منوط به اعلام و ایراد خواننده می‌باشد؛ به این معنا که در صورت شرکت خواننده در دادرسی و عدم استناد به شرط داوری، اعراض ضمنی از امر داوری محسوب می‌شود و صلاحیت محکمه محرز و مسلم خواهد بود.

در واقع تدوین‌کنندگان لایحه، این ماده را با الهام از ماده ۸ قانون داوری تجاری بین‌المللی مقرر کرده اند که بسیار به جا است، چرا که لایحه‌ای که جنبه بین‌المللی آن پررنگ است می‌بایست با نگرش و مطابقت

با دیگر قوانین بین‌المللی تقریر شود؛ از دیگر نقاط قوت این لایحه آموزش قضات و همچنین اختصاص شعبی در دادگاه‌های بدوی و تجدیدنظر و دیوان عالی کشور به رسیدگی به دعاوی دریایی است.

لکن به نظر می‌رسد به‌طور کلی نگرش این لایحه شتاب‌زده و بدون انجام کارشناسی‌های لازم و صلاح و مشورت از اهل فن، به ویژه کارشناسان و وکلایی که در این زمینه تخصص دارند صورت گرفته است. چرا که با نگاهی اجمالی به لایحه مورد بحث ملاحظه می‌شود، علی‌رغم عنوان تخصصی و وزن آن، اغلب مواد، بندها و تبصره‌ها فاقد نوآوری و بار علمی لازم در این زمینه بوده و متن قانون مذکور بیشتر با تکیه بر قوانین داخلی فعلی (که بعضاً در پرونده‌های مبتلا به معمول هم ناکارآمدی‌های فراوان دارند؛ چه رسد به پرونده‌های حمل‌ونقل دریایی که جنبه بین‌المللی قوی و پیرنگی دارند) نگرش شده، حال آنکه قانون‌نویسی به این شکل نه تنها مشکلی از مشکلات حقوقی کنونی در این زمینه حل نخواهد کرد، بلکه بر پیچیدگی و ابهامات موجود نیز دامن زده و نهایتاً محصل آن، اطاله دادرسی و به هدر رفتن هزینه‌های پرداخت شده از طرف اصحاب دعوی (مخصوصاً خواهان) خواهد بود.

در ماده ۴۴ لایحه مورد بحث در خصوص اجرای حکم آمده است: «آراء صادره از دادگاه‌های دریایی، وفق قانون اجرای احکام

مدنی و قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی اجراء می‌شود.» متذکر می‌شود که دو قانون اخیر در برخی موارد، در مورد پرونده‌های مبتلا به مفتوح در دادگستری نیز ناکارآمدی‌ها و نواقصی دارند، چه برسد به اینکه، احکام دادگاه‌های دریایی - که در بیشتر موارد حداقل یکی از اطراف پرونده شرکتی غیرایرانی است - بر طبق آن‌ها مورد اجراء قرار گیرند.

از طرفی با توجه به اوضاع سیاسی چند سال اخیر و در سایه تحریم‌های فزاینده علیه کشور، بحث همکاری دیگر کشورها با دادگاه‌های ایران در خصوص انجام تحقیقات یا سایر موارد مربوط به پرونده در هاله‌ای از ابهام است (ماده ۱۳).

از طرفی به فرض که دادگاه دریایی حکمی له شرکت ایرانی و علیه شرکتی خارجی صادر کند، این حکم چگونه اجراء خواهد شد؟ به دلیل تحریم‌های صورت گرفته، تردد کشتی‌های خارجی به آب‌های ایرانی پنهانی و با دور زدن تحریم‌ها صورت می‌گیرد، بنابراین طبیعی است که این شرکت‌ها در ایران، اموال یا حساب بانکی برای توقیف به نفع محکوم له نداشته باشند. بنابراین محصل ماجرا، صدور حکمی که قابلیت اجرایی چندانی ندارد خواهد بود و این در حالی است که خواهان هزینه‌های گزافی بابت طرح دعوی، حق الوکاله، هزینه کارشناسی و... پرداخت کرده است. خاطرنشان می‌شود که قانون‌نویسی امری بسیار فنی و دقیق

است و هر قانونی که به تصویب برسد لاجرم، مورد قضاوت و سنجش اهل فن و عامه مردم به لحاظ کارآمد بودن آن قرار خواهد گرفت؛ بنابراین شایسته بود در نگارش لایحه مذکور دقت نظر و تفحص بیشتری صورت می‌گرفت؛ چه اینکه حتی "نامگذاری قانون" به‌طور کامل "عناوین قانونی" را پوشش نداده و شایسته بود که این قانون در قالب "ماده واحده" به تصویب رسیده و پس از آن در قالب قانونی دیگر، به صلاحیت‌ها و آیین دادرسی مربوط به آن پرداخته می‌شد.

۲- انجام اصلاحات بر روی متن قانون زمانی امکان‌پذیر و مؤثر است که بدنه قانون به درستی شکل گرفته و محتوای آن از غنای لازم و ابتدایی برخوردار باشد.

در لایحه پیش رو چه از لحاظ ساختار شکلی و چه محتوای آن، متأسفانه شیوه‌های قانون‌نویسی رعایت نشده است. قانون‌نویسی نوعی هنر است. حاصل تحقیق و کار کارشناسی هنگام نوشتن قانون در نهایت تصویب قانونی است که حداقل در برهه زمانی تصویب آن، قابل اجراء بوده و از نقد و قضاوت اهل فن و مخاطبین آن نمره قبولی بگیرد. به نظر می‌رسد لایحه فعلی بیشتر از اصلاحات یا به بازنگری اساسی نیاز دارد.

۳- متأسفانه همانگونه که پیشتر اشاره شد ایرادات عیده‌ای بر لایحه تشکیل دادگاه‌های دریایی وارد است و اگر این ایرادات وجود نداشت می‌شد امیدوار بود که با تصویب و اجرائی شدن این لایحه، دعاوی دریایی در محکمه‌ای درخور و شایسته و با حضور قضاتی که دوره‌های ویژه‌ای را در این ارتباط گذرانده‌اند رسیدگی شود، لکن به نظر می‌رسد اجرائی این لایحه به این شکل در عمل ممکن نیست، هم به دلیل غلبه جنبه بین‌المللی آن و هم به دلیل اینکه در فرآیند دادرسی مواردی غیرقابل پیش‌بینی ممکن است رخ دهد و بعید به نظر می‌رسد که قانون فعلی برای حل این موارد و ابهامات احتمالی به اندازه کافی کارآمد بوده و یا چاره‌ای اندیشیده باشد. به عنوان مثال اقتضای تصویب قانونی این چنین، وجود

قانون اجرائی احکام مختص همان قانون است نه اجرائی رأی بر اساس قانون اجرائی احکام و قانون نحوه اجرائی محکومیت‌های مالی.

۴- شوراهای حل اختلاف در انجمن‌های کشتیرانی، مراجع داوری و حل اختلاف هستند که در صورت توافق طرفین دعوی، پرونده در مرجع مذکور توسط داوران انجمن کشتیرانی رسیدگی شده و در مورد آن رأی صادر می‌شود. بنابراین شوراهای حل اختلاف وابسته به انجمن‌های کشتیرانی به عنوان یک مرجع داوری هیچ منافاتی با تشکیل دادگاه‌های دریایی ندارد؛ چرا که "داوری" یک نهاد رسمی و شناخته شده در آیین دادرسی مدنی -چه داخلی و چه بین‌المللی- است و از طرفی در متن خود لایحه از جمله ماده ۸ داوری در مورد دعاوی دریایی پیش‌بینی شده و همچنین در فصل ششم لایحه مذکور تحت عنوان "داوری" به بررسی بیشتر این مسئله می‌پردازد؛ کمالینکه دادگاه دریایی و انجمن کشتیرانی می‌توانند به موازات و در کنار یکدیگر به اختلافات حمل‌ونقل دریایی رسیدگی کنند؛ البته همه این موارد منوط به انجام اصلاحات بنیادین در لایحه فعلی است.

۵- مهم‌ترین پیش‌نیاز و در واقع مهم‌ترین خلأ در این زمینه، خلأ قانونی است که تصویب این لایحه می‌تواند قدم اول در رفع این خلأ باشد، لکن بهتر است در لایحه فعلی بازبینی و بازنگری مجدد صورت گیرد و قوانین مرتبط دیگر نیز به آن اضافه شود.

۶- عمده‌ترین کمبود ناآگاهی دست‌اندرکاران حمل‌ونقل دریایی از قوانین موجود است.

آموزش قوانین به پرسنل بنادر و شرکت‌های کشتیرانی می‌بایست در اولویت باشد. بسیار دیده می‌شود که مدیران شعب کشتیرانی با سال‌ها سابقه کار، کوچکترین اطلاعاتی در خصوص قوانین و مقررات دریایی نداشته و تنها با تکیه بر تجارب خود در مسائل کاری عمل می‌کنند. این در حالی است که اگر همان مسئله به صورت پرونده در دادگاه مطرح شود، ای بسا که حکم علیه

ایشان صادر شده و محکوم شوند و از آنجا که مبالغ مورد مناقشه در دعاوی حمل‌نقل معمولاً ارزی بوده و با تبدیل به وجه رایج، ارقامی گزاف خواهد شد، بنابراین از نظر مالی تبعات نامطلوبی در پی داشته و می‌تواند شرکت محکوم‌علیه را تا مرز ورشکستگی پیش ببرد. در مورد پرسنل بنادر نیز به همین ترتیب و چه بسا که از پرسنل محترم بنادر، به این دلیل که شاغل در یک نهاد رسمی و دولتی می‌باشند و روزانه تعداد کثیری از مراجعین را پاسخگو بوده یا لدی‌الاقتضا راهنمایی می‌کنند، انتظار بیشتری در این مورد می‌رود.

سخن آخر - همانگونه که پیشتر اشاره شد قانون‌نویسی و قانونگذاری در جای خود نوعی هنر است و اصولاً قانون برای به اجراء درآمدن و رفع نقیصه‌ها و ابهامات و بازکردن گره‌ای از نظام حقوقی موجود نوشته می‌شود و نه فقط تصویب و ثبت شدن در مجموعه قوانین چندجلدی. چه اینکه یکی از بهترین خصایص برای یک قانون، اجرائی بودن آن دقیقاً مطابق با آنچه هدف از نگاشتن آن بوده می‌باشد. به همین دلیل "جامع بودن" قانون، آن را "اجرائی" و کارآمد کرده که خود حاصل جامع‌نگری، تفحص و تحقیق قانون‌گذار در موضوعی است که در مورد آن به وضع قانون پرداخته که متأسفانه در لایحه پیش رو مورد غفلت قرار گرفته است. مطالعات کارشناسانه، کمک گرفتن از متخصصان، بررسی در قوانین مرتبط داخلی، توجه به قوانین بین‌المللی و مطالعات تطبیقی و مشورت با علمای حقوق و اهل فن به هنگام تقریر قوانین از جمله مواردی است که جامعیت یک قانون و در نتیجه کارایی آن را تضمین می‌کند. وگرنه اشخاص در فرآیند دادرسی دچار مشکل شده و قانون مذکور بعد از مدتی متروک می‌شود.

لایحه تشکیل دادگاه‌های دریایی با شتابزدگی تدوین و تصویب شده و این شتابزدگی جامعیت و کارایی لایحه مذکور را زیر سؤال برده است. امید است ایرادات موجود برطرف شده و در نهایت آنچه درخور و شایسته سیستم قانونگذاری و دادرسی است به تصویب برسد.

در پاسخ به نقد و بررسی لایحه تشکیل دادگاه‌های دریایی

دکتر توازنی زاده





رسیده است. شخصا در تنظیم نهایی لایحه به صورت فعلی مشارکت فعال داشته‌ام و با جزئیات آن آشنا هستم. با اطمینان عرض می‌کنم لایحه توسط اهل فن تهیه شده و فرایند کارشناسی در مورد آن انجام شده است.

مهم‌ترین نکته در گفته‌های ناقد محترم به مقررات پیش‌بینی شده در لایحه در ارتباط با موضوع اجرای احکام قضایی صادره از دادگاه دریایی مربوط می‌شود که البته نیازمند توضیح تفصیلی که مناسب این مقام نیست اما صرفا از باب این که معلوم باشد این موضوع مورد توجه تهیه‌کنندگان لایحه بوده است اشاره می‌کنم که در این خصوص موضوع توقیف کشتی در فرایند اجرای احکام و اموری از جمله تشریفات خاص فروش قضایی کشتی توقیف شده مطرح می‌شود که در پیش‌نویس قانون دریایی تهیه شده در مبحث حقوق ممتازه دریایی پیش‌بینی شده است که لایحه قضایی توقیف کشتی‌ها و تشریفات فروش قضایی آن‌ها به صورت لایحه مستقلی تهیه شود.

قابل ذکر است که برخی مباحث مطرح شده توسط ناقد محترم از قبیل لزوم آشنایی کارکنان بنادر و شرکت‌های حمل‌ونقل و سایر دست‌اندرکاران فعالیت کشتیرانی با قوانین دریایی و... ارتباط مستقیم با موضوع لایحه ندارد.

سخن آخر این که حتی در کشورهای پیشرفته دریایی نیز اگر به تاریخ تحولات حقوقی در مورد تشکیل دادگاه دریایی مراجعه شود ملاحظه خواهد شد که تحولات و شکل‌گیری قوانین مربوط در این زمینه سیری تدریجی و تکاملی داشته است.

باری، لایحه‌ای که با کوشش و زحمت فراوان تهیه شد و به تصویب رسید، البته بهترین و کامل‌ترین لایحه ممکن در این زمینه نیست، اما با توجه به ساختار و بنیادهای نظام حقوقی ایران قطعاً واجد حداقل‌های لازم در این زمینه می‌باشد و لذا بعد از گذشت سال‌های مدید از تصویب قانون دریایی ایران ۱۳۴۳ به عنوان نقطه آغاز باید آن را ارج نهاد.

نقد خانم زمانی عمدتاً ناظر به موارد زیر است:

لایحه شتابزده تهیه و به تصویب رسیده و بنابراین از جامعیت برخوردار نیست.

در تهیه لایحه به مقتضیات بین‌المللی مربوط توجه نشده و لایحه براساس قوانین و مقررات داخلی تنظیم شده است. اصول قانون‌نویسی در تهیه لایحه از لحاظ شکلی و... رعایت نشده است.

علت نقص‌های فوق آن است که با اهل فن مشورت نشده و بدون کارشناسی لازم متن تهیه شده است.

نکات قابل یادآوری در مورد این نقد:

ایکاش ناقد محترم قبل از نقد زحمت شنیدن توضیحات تهیه‌کنندگان لایحه را برخورد هموار می‌کرد. شاید در این صورت این گونه داوری نمی‌کرد. اما در مورد نقدهای مطرح شده:

پیش‌نویس اولیه لایحه بر مبنای مطالعه تطبیقی در قوانین و مقررات مربوط کشورهای پیشرو در زمینه حقوق دریایی از قبیل انگلیس و فرانسه و... و نیز کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط از قبیل کنوانسیون توقیف کشتی‌ها و... توسط شخصی که دارای دکترای حقوق خصوصی از دانشگاه تهران است و رساله دکترای خود را در مورد تصادم کشتی‌ها و... نوشته و افزون بر این مقالات متعددی در زمینه موضوعات مرتبط با حقوق دریایی نگاشته و سال‌هاست که به امر وکالت دادگستری نیز مشغول است و حدود بیست سال است که با سازمان بنادر همکاری دارد و به دو زبان انگلیسی و فرانسه هم آشناست، تهیه و تنظیم شده است.

پیش‌نویس تهیه شده در جلسات متعدد کارشناسی هم در سازمان و هم با برخی کارشناسان و مسولان قوه قضاییه به اعتبار این که لایحه قضایی است مورد بررسی قرار گرفته سپس در کمیسیون لوایح هم پس از نظر خواهی از دستگاه‌های مختلف مجدداً طی چندین جلسه مورد بررسی قرار گرفته و نهایتاً با توجه به ساختار نظام و بنیادهای نظام حقوقی ایران و پاره‌ای مقتضیات عملی سیستم قضایی ایران به ترتیب فعلی در دولت به تصویب

آیا جهان در دوران پسا کرونا تغییر خواهد کرد؟

همانگونه که شیوع کرونا زندگی تمام جهانیان را تغییر داد و همه مردم آرزو دارند شرایط به حالت عادی بازگردد، جهان پساکرونا تا چه حد با دوران کرونا تفاوت خواهد داشت و در این میان وضعیت صنعت حمل و نقل دریایی چگونه خواهد بود.

به گزارش گروه بین الملل مانا، تحلیلگران و کارشناسان دریایی در وبیناری که اخیراً برگزار شد پیرامون تغییرات صنعت حمل و نقل در دوران پساکرونا به سخنرانی پرداختند و یادآور شدند در دوران پساکرونا حمل و نقل دریایی شاهد یک دگردیسی امیدوارانه خواهد بود.

خانم Iris Baguilat با اشاره به اینکه چهار موضوع اصلی ایمنی، هوشمندسازی، حمل و نقل سبز و اشتغال در حمل و نقل دریایی در دوران بعد از کرونا فعالان جامعه دریایی را درگیر خواهد ساخت، یادآور شد: "به اعتقاد مقامات بهداشتی، همه گیری ویروس کرونا به این زودی‌ها پایان نخواهد یافت و عوارض و آسیب‌های آن سال‌ها ادامه خواهد داشت؛ به همین جهت باید پرسید جامعه حمل و نقل دریایی که تحت تأثیر شدید کووید-۱۹ قرار گرفته چه برنامه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدتی را باید

ترسیم کند."

وی افزود: "همه می‌دانیم که بیماری کرونا ابتدا به بزرگترین اخلاص فناوری‌ها تبدیل شد، اما در ادامه برنامه‌های پیش‌بینی شده برای فناوری را تسریع کرد. در واقع باید اذعان داشت کرونا اگرچه شرایط را برای حمل و نقل دریایی بسیار سخت کرد، اما آثار مثبتی هم داشت." جهان در مدت یک سال اخیر شاهد بود که حمل و نقل دریایی و بنادر به فناوری دیجیتال روی آوردند و امروزه شاهد هستیم که حضور فیزیکی برای انجام فعالیت‌های دریایی در یک جا و مکان معنا و مفهوم ندارد و هرکسی می‌تواند تحت هر شرایطی با استفاده از آخرین فناوری‌ها و کنترل از راه دور فعالیت‌های حمل و نقل دریایی را هدایت کند. بدون شک این شرایط در دوران بعد از کرونا با شدت تمام ادامه می‌یابد.

در ادامه John Dolan نیز گفت: "همین که صنعت حمل و نقل دریایی سازگاری خود را با دوران کرونا به اثبات رساند و توانست آن را به خوبی مدیریت کند، و نشان داد که این صنعت همچنان زنده است و می‌تواند در دوران پساکرونا همچنان فعال بماند."

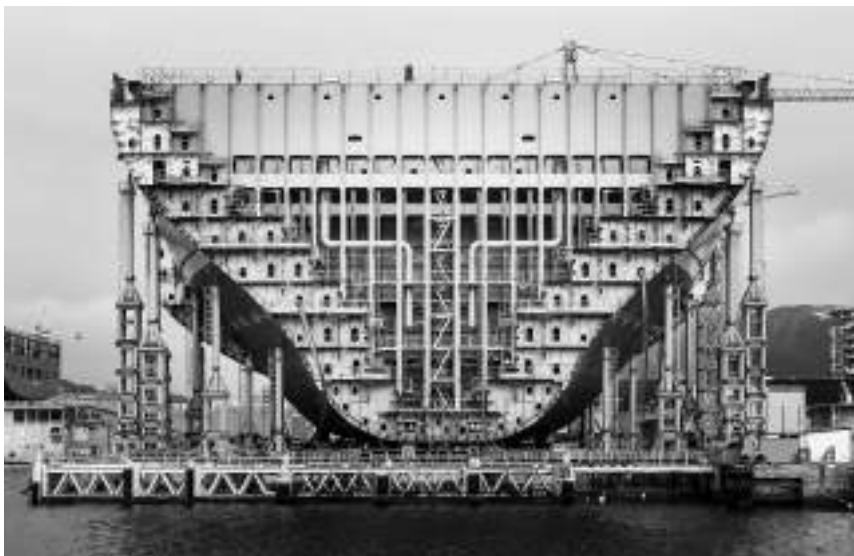
وی یادآور شد: "به اعتقاد من یک انعطاف‌پذیری در صنعت حمل و نقل دریایی و بندری اتفاق افتاده که باید پایدار بماند و به رشد و بالندگی برسد."

به گفته وی جامعه دریایی در مدت یک سال اخیر با چالش‌های زیادی مواجه شد که شاید تا به حال به آن فکر نکرده بود و توانست بر همه آن‌ها غیر از بحران تغییر خدمه تا حد زیادی غلبه کند و از این بابت جامعه دریایی مدیون دریانوردان و خدمه کشتی‌ها هستند که هنوز با استرس و اضطراب و عدم دسترسی به خانواده مواجه هستند. اطمینان داریم که چنین بحرانی در دوران پساکرونا وجود نخواهد داشت.

Gisa Paredes در ادامه این کنفرانس با اشاره به اهمیت بهداشت روانی در صنعت دریایی گفت: "اوپل شیوع ویروس کرونا تلاش زیادی به عمل آمد تا سلامت جامعه دریایی به ویژه سلامت روان آن‌ها برجسته شده و ما به این نتیجه رسیدیم که نمی‌توان آن را پنهان کرد و در حال حاضر فقط نگرانی جامعه دریایی از بحران خدمه است."

وی در ادامه گفت: "حالا اینکه در آینده چه عواملی تغییر خواهد کرد همه

رشد بطئی ناوگان تجاری جهان در ۵ سال آینده



بیمکو در ادامه این گزارش بیشترین رشد را برای ناوگان حمل گاز LNG پیش‌بینی کرد و یادآور شده است بخش حمل‌ونقل گاز در میان ۱۱ بخش حمل‌ونقل دریایی بیشترین رشد را خواهد داشت؛ به گونه‌ای که در حال حاضر تعداد کشتی‌های این بخش که در حال حاضر ۵۹۳ فروند کشتی است در پنج سال آینده با رشد ۶/۷ درصدی به ۸۱۹ تا ۸۹۳ فروند کشتی افزایش خواهد یافت.

کشتی‌های کروز نیز با رشد متوسط سالانه ۴/۲ درصدی در پایان سال ۲۰۲۶ به ۷۶۳ فروند کشتی خواهد رسید. از سوی دیگر ناوگان کشتی‌های تانکر نیز از رشد مناسبی در پنج سال آینده برخوردار خواهد شد و با رشد ۲/۸ درصدی سالانه شاهد ۴۰ سفارش جدید در پنج سال آینده خواهد بود.

بر اساس پیش‌بینی مؤسسه بیمکو ناوگان تجاری جهان در پنج سال آینده با رشد ۱/۲۵ درصدی به توسعه خود ادامه خواهد داد. در این میان ساخت کشتی‌های گازبر، مسافری و تانکر از رشد بیشتری برخوردار خواهند بود.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ مؤسسه بیمکو با اشاره به اینکه ناوگان تجاری جهان در آغاز سال ۲۰۲۱ دارای ۷۴ هزار و ۵۰۵ فروند کشتی بود، پیش‌بینی کرد تا سال ۲۰۲۶ این تعداد با نرخ رشد ترکیبی سالانه ۱/۲۵ درصدی به ۷۹ هزار و ۲۸۲ فروند کشتی به تعبیری دیگر به ۸۰ هزار کشتی برسد.

براساس این گزارش به‌طور متوسط سالانه بین ۵۶۷ تا ۹۵۵ فروند کشتی وارد ناوگان تجاری جهان می‌شود.

کارشناسان در این موضوع توافق دارند که سفرها دوباره برقرار خواهد شد و حرکت کشتی‌ها همچنان ادامه خواهد داشت.

واکسن به اندازه کافی تولید و مردم جهان واکسینه خواهند شد و متأسفانه باید گفت که اشتغال در صنعت دریایی همان‌گونه در حال حاضر دچار چالش است در دوران پساکرونا هم ادامه خواهد داشت، اما در حال حاضر زود است که بتوانیم بگوییم که بعد از کرونا چه اتفاقی خواهد افتاد.

اما اطمینان دارم شرایط بهتری نسبت به این روزها در انتظار جامعه دریایی است. من معتقدم که جهان حمل‌ونقل دریایی به خودآگاهی و مسئولیت‌پذیری درباره سلامتی افراد رسیده است پیامی که در این ارتباط باید به مردم بدهیم آن است که باید سعی کنیم در دوران پساکرونا یک اتفاق خوب بیفتد که لازمه آن تلاش‌های ما در دوران کرونا است.

باید ببینیم چگونه می‌توانیم بیشتر از فناوری‌ها بهره ببریم و نشاط را دوباره به جامعه دریایی برگردانیم. این کار به برنامه‌ریزی نیاز دارد که باید از هم اکنون شروع شود.

آنچه که در حال حاضر حمل‌ونقل دریایی را آزار می‌دهد فرسودگی شغلی واقعی است که گرفتار آن هستیم باید همه تلاش‌ها بر این نکته استوار باشد که این فرسودگی شغلی از بین برود و مرحله جدیدی آغاز شود، اما اعتراف می‌کنم واهمه دارم از اینکه نسل جوانی که به دنبال کار در دریا هستند با مشاهده بحران تغییر خدمه رغبت و گرایش کمتری به این شغل نشان دهند. باید روی این موضوع بیشتر بیندیشیم."

وی در پایان گفت: "باید ضمن توجه به سلامت روانی نسل جوان آنان را به آینده و دوران پساکرونا امیدوار کنیم. بالاخره این نوید را به جامعه دریایی می‌دهم که شرایط در هر حال بهتر از امروز خواهد شد و صنعت دریایی شاهد یک دگردیسی پر از امید خواهد بود."

بلندپروازی ترکیه برای رقابت با کانال سوئز

معتقدند بار مالی و کسر بودجه سنگینی را به مردم ترکیه تحمیل خواهد کرد. اما موافقان طرح اعلام کردند هزینه ساخت پس از شش سال از زمان افتتاح کانال تأمین می‌شود.

اردوغان با اشاره به امتیازات ویژه این پروژه به شدت و تمام‌قد از آن دفاع کرده و می‌گوید نقش ترکیه با احداث این کانال در منطقه بیش از پیش آشکار خواهد شد. بر اساس آمار و ارقام منتشر شده طول کانال استانبول ۴۵ کیلومتر و عرض آن

رأس آن رئیس جمهور اردوغان بزرگترین پروژه یعنی کانال استانبول را چندی پیش برای کاهش بار ترافیکی تنگه بسفر کلید زد. کانال استانبول که به گفته کارشناسان و مسئولان موافق دیدگاه رئیس جمهور دریای سیاه را به دریای مرمره متصل می‌کند، گرانترین پروژه‌ای است که تاکنون در کشور ترکیه به اجرا در می‌آید، مخالفانی نیز دارد.

پروژه ۱۵ میلیارد دلاری که بسیاری از کارشناسان با، اما و اگرهای فراوان

انسداد کانال سوئز زنگ‌ها را برای کشورهای ساحلی به منظور جایگزینی طرحی نو، بلندپروازانه، زودبازده و سودده به صدا در آورد تا به رقابت با کانال سوئز برخاسته و از این محل کسب درآمد کنند.

در این میان روسیه و ترکیه با استقبال هوشمندانه از این طرح‌ها توجه جامعه جهانی را به خود جلب کردند. روسیه اعلام کرد مسیر دریای شمال بهترین گزینه برای دور زدن کانال سوئز است و ترکیه نیز در





بین ۲۵۰ تا هزار متر با عمق ۲۵ متر دریای سیاه را به دریای مرمره وصل می‌کند.

قرار است کانال تا سال ۲۰۲۳ به شکل ضربتی آماده شود. ترکیه با این کار بخش عمده‌ای از عبور و مرور اروپا، جنوب غربی اروپا به مدیترانه را در کنترل خود داشته و از ترانزیت ۲۰۰ هزار کشتی در سال عوارض دریافت خواهد کرد.

بر این اساس کشتی‌های اوکراینی، بلغاری، گرجی و روسیه به جای استفاده از تنگه بسفر از کانال استانبول استفاده خواهند کرد. اوران کوز خبرنگار خبرگزاری فرانسه در گزارشی از مراسم افتتاح پروژه کانال استانبول می‌نویسد:

"اردوغان رئیس جمهور ترکیه با گذاشتن سنگ اول یکی از شش گذرگاه کانال، عملیات اجرایی آنچه او «پروژه دیوانه» خود می‌خواند، علی‌رغم اشتیاق مردم آغاز کرد."

او خطاب به جمعیت حاضر که بخش عمده‌ای از آنان را مخالفان با در دست داشتن پلاکاردهای اعتراضی تشکیل

می‌دادند، گفت: "این مراسم برای افتتاح یک چشمه نیست بلکه تاج جواهر پروژه‌هایی است که در آینده افتخار ترکیه خواهند شد. در واقع این کانال حسادت جهانیان را بر می‌انگیزد."

او ادامه داد: "ترافیک در تنگه بسفر بیش از حد بالاست و کشتی‌ها چند روز باید برای عبور صبر کنند، عبور و مرور کشتی‌های بزرگ تجاری از آن دشوار است و هر آن ممکن است به تصادف یا حادثه منجر شود. تنها راه حل یافتن مسیر دیگری است."

در ادامه گزارش خبرگزاری فرانسه آمده است افکار عمومی به خصوص شهردار استانبول سخنان رئیس جمهور را بر نمی‌تابد، به گونه‌ای که در مراسم افتتاح پروژه بسیاری از طرفداران محیط زیست مخالفت خود با این طرح را اعلام کردند.

یکی از کارشناسان مخالف طرح در این زمینه گفت: "متأسفانه حفر کانال در یک منطقه جنگلی است که فضای سبز آن بر اثر اجرای کانال از بین خواهد رفت. منابع آب شیرین شهروندان از این محل تأمین

می‌شود که از قرن ۱۷ تاکنون با سیستم آب شهری پیوند خورده است."

وی ادامه داد: "احداث کانال تعادل طبیعی جریان‌های متقابل بین دریای سیاه و مرمره را برهم زده و دریای مرمره با آلودگی بیش از حد مواجه می‌شود."

اوران کوز در پایان این گزارش یادآور می‌شود: اگرچه اردوغان پس از دو دهه فرمانروایی بر ترکیه می‌خواهد چشم‌های خود را بر واقعیت‌های مطرح شده از سوی مخالفان این طرح ببندد. او با صدای بلند در مراسم افتتاحیه اعلام کرد از نظر وی این پروژه دوستدارترین پروژه محیط زیستی است که ترکیه به خود دیده است. اما دوستداران محیط زیست در همان مراسم پا را فراتر گذاشته و گفتند این کانال مصنوعی مانند یک سیفون آب‌های دریای سیاه را به صورت مکش به دریای مدیترانه خواهد ریخت و جز آلودگی زیست‌محیطی ارمغانی برای مردم ترکیه نخواهد داشت.

منبع: سایت خبری مانا

نقشه راه آژانس بین‌المللی انرژی برای اجرای قانون ۲۰۲۰ تا سال ۲۰۵۰



آژانس بین‌المللی انرژی به منظور اجرای هر چه بهتر قانون ۲۰۲۰ نقشه راه صنعت حمل‌ونقل جهانی را برای مقاطع سال ۲۰۳۰ و ۲۰۵۰ منتشر کرد. به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ بر اساس این نقشه که بخش‌های مختلف حمل‌ونقل را در برمی‌گیرد، کل سرمایه‌گذاری سالانه انرژی به منظور دستیابی به کربن صفر درصد تا سال ۲۰۳۰ به پنج تریلیون دلار افزایش می‌یابد و سرمایه‌گذاری در زمینه سوخت‌های فسیلی نباید انجام شود. از سوی دیگر کارخانه‌های جدید نباید از زغال سنگ به عنوان سوخت استفاده کنند، همچنین حمل‌ونقل جاده‌ای نیز به مرور نسبت به حذف سوخت فسیلی اقدام کرده و نیروگاه‌ها از سوخت‌های فسیلی به منظور تأمین انرژی دوری کنند.

در ادامه این گزارش آمده است کلیه دولت‌ها باید سیاست‌های انرژی و اقلیمی خود را در زمینه حمل‌ونقل دریایی، جاده‌ای، ریلی و هوایی تنظیم کنند و به مراکز ذی‌ربط ارائه دهند. از سوی دیگر با توجه به اینکه اقتصاد جهان تا سال ۲۰۳۰ حدود ۴۰ درصد بزرگتر خواهد شد، به همین جهت میزان صرفه‌جویی در مصرف انرژی را باید سالانه پیش‌بینی کنند. در این ارتباط کشورها باید همکاری لازم را به منظور کاهش کربن انجام دهند و استفاده از سوخت‌های فسیلی طی ده سال آینده ۷۵ درصد کاهش یابد. Fatih Birol مدیر اجرایی آژانس بین‌المللی انرژی در زمینه انتشار این گزارش یادآور شد: "نقشه راه آژانس بین‌المللی انرژی نشان می‌دهد که انتقال سریع از یک

سیستم انرژی فسیلی به انرژی پاک یک فرصت بزرگ برای اقتصاد کشورهاست." وی اظهار داشت: "صندوق بین‌المللی پول برای جایگزینی سوخت کم‌کربن به جای فسیلی حمایت لازم را انجام دهد." وی در ادامه گفت: "جهان یک مسیر مناسب برای دستیابی به انرژی جهانی با کربن صفر درصد دارد، اما این مسیر باریک بوده و نیاز به توسعه بی‌سابقه‌ای در محدوده تولید، انتقال و استفاده از انرژی‌های نو در سطح جهان دارد."

در پایان این گزارش آمده است برنامه کشورها به منظور دستیابی به نقشه راه آژانس بین‌المللی انرژی قرار است در ماه نوامبر سال ۲۰۲۱ با حضور کلیه اعضای آژانس، اعضای IMO و سایر سازمان‌های مردم نهاد ذی‌ربط مورد بررسی قرار گیرد.

تأکید بانک جهانی بر استفاده از سوخت آمونیاک و هیدروژن



سوخت‌ها بیشترین خاصیت کربن صفر درصد را دارند. از سوی دیگر بسیاری از کشورها به ویژه کشورهای که دارای منابع انرژی تجدیدپذیر زیادی هستند می‌توانند به این سوخت‌ها دسترسی داشته باشند؛ چرا که موقعیت مناسبی برای سرمایه‌گذاری و استخراج آن‌ها دارند. Bernice Van Bronkhorst مدیر جهانی تغییرات اقلیمی در بانک جهانی نیز در ادامه پیرامون انتشار این گزارش خاطرنشان ساخت: "سوخت‌های جدید کم‌کربن به دلیل فرصت منحصربه‌فرد خود نیاز به تقویت زیرساخت‌ها در کشورهای مختلف دارند.

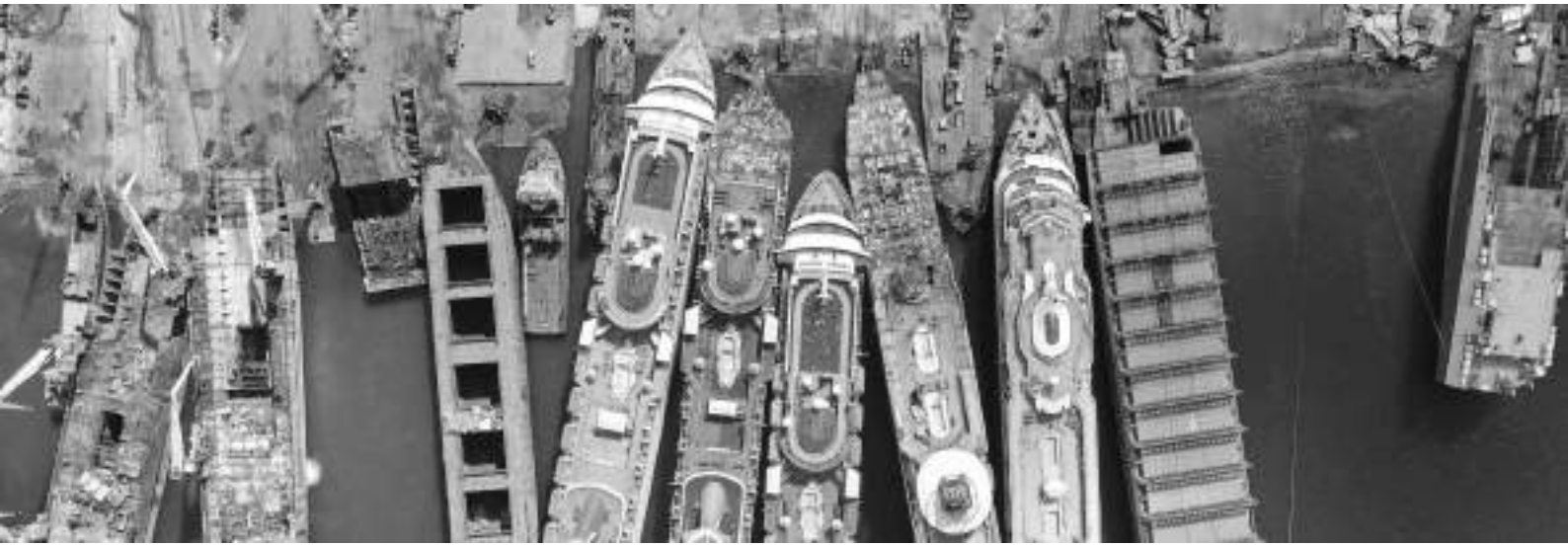
"وی در پایان گفت: "بانک جهانی درصد است به منظور کاهش گازهای گلخانه‌ای و دستیابی به کربن صفر درصد به حمایت از کشورهای در حال توسعه برای دستیابی به سوخت‌های کم‌کربن ادامه دهد."

بانک جهانی نشان می‌دهد که گاز LNG انرژی و پتانسیل محدود و کوتاه‌مدت برای کربن‌زدایی دارد، اما از سوی دیگر هزینه‌های اضافی نیز بر استفاده‌کنندگان از این گاز تحمیل می‌کند. "وی یادآور شد: "توصیه می‌شود که صاحبان خطوط کشتیرانی در صورتی که گاز LNG انتخاب می‌کنند برنامه کوتاه‌مدت برای آن داشته باشند، زیرا گاز LNG پس از سال ۲۰۳۰ به سرعت بازار خود را از دست خواهد داد. به همین جهت ذی‌نفعان صنعت حمل‌ونقل دریایی باید به فکر پتانسیل‌های جدید سوخت به ویژه در کشورهای در حال توسعه باشند.

"به گفته وی سوخت آمونیاک و هیدروژن به عنوان امیدوارکننده‌ترین سوخت با کربن صفر درصد برای حمل‌ونقل دریایی معرفی می‌شود، زیرا یافته‌های محققان بانک جهانی نشان می‌دهد این

بانک جهانی با انتشار گزارشی با اشاره به اینکه گاز LNG خاصیت کربن‌زدایی کمی دارد، پیشنهاد می‌کند جامعه دریایی از سوخت آمونیاک و هیدروژن برای کربن‌زدایی و کاهش گازهای گلخانه‌ای استفاده کند. به گزارش گروه بین‌الملل مانا، بانک جهانی با انتشار نتایج تحقیقاتی یک گزارش به صاحبان صنایع و حمل‌ونقل دریایی توصیه کرد به جای انتخاب گاز LNG، آمونیاک و هیدروژن را برگزینند.

Karin Kemper مدیر جهانی محیط زیست، منابع طبیعی و آبی بانک جهانی گفت: "تحقیقاتی درباره سوخت‌های کم‌کربن به منظور داشتن اقیانوس سالم‌تر، کیفیت هوایی بهتر و گازهای گلخانه‌ای کمتر از سوی گروهی از کارشناسان و محققان بانک جهانی انجام شد که در این تحقیقات نقش گاز LNG در کاهش کربن مورد بررسی قرار گرفت. یافته‌های محققان



کشتی‌ها بر اساس میزان کربن سوخت رتبه‌بندی می‌شوند

سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام کرد به منظور کاهش گازهای گلخانه‌ای و دستیابی به اهداف قانون IMO 2020 تمامی کشتی‌ها بر اساس میزان انتشار کربن به صورت اجباری رتبه‌بندی می‌شوند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ در بیانیه IMO آمده است یکسری اقدامات اساسی اجباری برای کاهش انتشار کربن در حمل‌ونقل دریایی اتخاذ شده که به زودی لازم‌الاجراء خواهد شد.

بر این اساس کشتی‌ها متناسب با بهره‌وری انرژی خود به ترتیب حروف الفبا A، B، C، D، E، درجه‌بندی می‌شوند. کشتی‌هایی که درجه A دریافت می‌کنند کمترین میزان کربن را دارا می‌باشند و از سوی مقامات بندری و سایر ذی‌نفعان تشویق شده و مشکلی در تردد برای آنان وجود نخواهد داشت و از حمایت‌های مالی برای دریافت وام برخوردار می‌شوند.

IMO در ادامه این بیانیه یادآور شده

است کشتی‌های دارای درجه B، C، D و E ضمن اینکه ممکن است برای تردد آن‌ها مشکلاتی پدید آید، برای سه سال متوالی یک برنامه اصلاحی اجباری را اجراء خواهند کرد تا به مرحله A برسند.

در همین حال کیتاک لیم دبیرکل IMO در زمینه اقدامات اجباری و بهره‌وری انرژی IMO طی سخنانی گفت: "تصویب اقدامات جدید براساس اقدامات اجباری بهره‌وری انرژی است که منجر به حمل‌ونقل درست در مسیر کربن‌زدایی خواهد بود. زیرا اعتقاد داریم اجباری بودن قوانین و دستورالعمل‌ها، ضمانت اجراء را دوچندان می‌کند." وی افزود: "مسیر کربن‌زدایی یک مسیر طولانی مشترک است که باید دیدگاه‌های مختلف با یکدیگر در این مسیر یکسان شوند تا در زمینه کاهش گازهای گلخانه‌ای پیشرفت قابل توجهی حاصل شود. همانگونه که از زمان اجراء قانون IMO 2020 پیشرفت قابل توجهی را شاهد هستیم."

کیتاک لیم یادآور شد: "صنعت کشتیرانی

مسیر کربن‌زدایی را ادامه خواهد داد و در این میان تصمیمات بلندپروازانه‌ای را شاهد نیستیم بلکه همه آن‌ها براساس شواهد و واقعیت‌ها صورت می‌گیرد."

وی در ادامه تصریح کرد: "اصلاحات کنوانسیون MARPOL از اول نوامبر سال ۲۰۲۲ و همچنین الزامات صدور گواهینامه EEXI و CII از اول ژانویه ۲۰۲۳ لازم‌الاجراء خواهد شد که می‌تواند نقش مؤثری در کاهش آلودگی داشته باشد." وی ضمن بیان این مطلب که اولین گزارش‌های رتبه‌بندی میزان کربن سوخت در سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ براساس نوع کشتی‌ها و خطوط کشتیرانی برای اطلاع جامعه دریایی منتشر خواهد شد، تأکید کرد: "سازمان بین‌المللی دریانوردی امیدوار است حداکثر تا اول ژانویه سال ۲۰۲۶ اثر بخشی اجراء قانون ۲۰۲۰، اصلاحات پیوست MARPOL و گواهینامه CII و EEXI را مشاهده کرده و در صورت لزوم اصلاحات بیشتری را تدوین و تصویب کند."



ناوگان جهانی حمل و نقل دریایی کم کربن تشکیل می شود

سنتی به فناوری‌های جدید در ارتباط و با سوخت کشتی‌ها به کارگیرد.

از سوی دیگر شرکای این اتحادیه متفق‌القول می‌شوند که با حذف مرزهای کشورها همه‌گونه همکاری را برای تحقق ایده‌ها و اهداف تعیین شده به کارگیرند. در واقع اتحادیه حد و مرزی برای هیچ شرکت و کشوری قائل نیست. شایان ذکر است،

AP Moller - Maersk، MAN Energy Solutions، Mitsubishi Heavy Industries، NYK Line، و Seaspan Corporation و Total شرکت‌های حمل و نقل و صنایع آمریکا در این اتحادیه حضور دارند.

آرمان‌های قانون ۲۰۲۰ تا سال ۲۰۵۰ از اهداف اولیه این اتحادیه است. از شرکت‌هایی که قرار است در این اتحادیه سهام باشند می‌توان از مرسک، MAN Energy Solutions، Total، NYK Line و ... نام برد.

در بیانیه‌ای که از سوی اتحادیه جدیدالتأسیس منتشر شده، آمده است شرکای این پروژه تصمیم دارند انواع سوخت شناورهای کانتینری، فله و تانکرها را از مازوت به سوخت‌های کم کربن، LNG، LPG، آمونیاک، متانول و... تبدیل کنند.

اتحادیه قرار است کلیه پتانسیل‌های زیست‌محیطی را به منظور تغییر رویه‌های

۹ شرکت بزرگ حمل و نقل و صنایع دریایی هسته اولیه اتحادیه‌ای را تشکیل می‌دهند که در آینده به ناوگان جهانی حمل و نقل کم کربن منجر می‌شود.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ شرکت‌های بزرگ حمل و نقل به منظور دستیابی به کربن صفر درصد و تبدیل شناورهای موجود به سوخت کم کربن، انتقال فناوری و رعایت مسائل زیست‌محیطی اتحادیه را تشکیل می‌دهند.

براساس این گزارش ارزیابی گزینه‌های تبدیل سوخت‌های فسیلی به کم کربن، سرمایه‌گذاری در تبدیل شناورهای موجود به شناورهای با سوخت کم کربن و تحقق

هم‌افزایی دانش‌بنیان‌ها برای رفع مشکلات صنعت دریایی

کوچ ساخت و تعمیر کشتی‌ها به کشورهای هم‌جوار!



مدیر گروه هوشمندسازی ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی، حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی ریاست جمهوری ضعف شرکت‌ها در صدور مجوزها، عدم هم‌افزایی میان ارگان‌های دریایی و عدم هماهنگی نهادهای دریایی با طرح‌های توسعه فناوری این معاونت را از معضلات صنعت دریایی کشور نام برد و گفت: "این امر موجب شده که هیچ شهر صاحب نام در حوزه بندری نداشته باشیم و بنادر کشور نیز جزو ۱۰۰ بندر برتر دنیا قرار نگرفته‌اند." دکتر شهاب خدامرادی در گفت‌وگو با ایسنا با اشاره به وضعیت صنعت دریا، با تأکید بر اینکه بحث اقتصاد دریایی ارتباط تنگاتنگی با اقتصاد جهانی دارد، افزود: "ایران در حوزه حمل‌ونقل دریایی دارای دو ناوگان بزرگ «نفتکش جمهوری اسلامی ایران» و «کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران» است که در دنیا به نام این دو ناوگان شناخته می‌شود و با توجه به اهمیت این حوزه، در حوزه‌های ساخت، تولید، تعمیر و نگهداری و تجهیز شناورها و فراساحلی متأسفانه جایگاه خوبی نداریم." وی ادامه داد: "به ویژه در سال‌های اخیر

این جایگاه به شدت نزول کرده است؛ به گونه‌ای که در گذشته «کوچ ساخت شناور» داشتیم و الان با پدیده «کوچ تعمیرات شناور» به کشورهای اطراف و حاشیه خلیج فارس به ویژه در ۴ تا ۵ سال اخیر مواجه هستیم. این در حالی است که تعمیرات شناورها و کشتی‌ها می‌تواند اشتغال‌زایی خوبی در کشور ایجاد کند." خدامرادی ایران را یک کشور دریایی دانست که دو پهنه بزرگ آبی در شمال و جنوب کشور دارد، اظهار کرد: "از این رو موضوعات اقتصاد دریایی با امنیت دریایی نیز مرتبط است؛ از این رو ناچار هستیم در این حوزه سرمایه‌گذاری کنیم و توجه ویژه به این صنعت داشته باشیم." مدیر گروه هوشمندسازی ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی، حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی، نیروی کار ارزان، انرژی ارزان، وجود ناوگان تجاری را از جمله مزیت‌های نسبی در صنعت دریایی کشور نام برد و خاطر نشان کرد: "در حال حاضر در این حوزه با دو مشکل اساسی «مسئولان سیاسی کشور» و «مدیریت اجرایی و کارخانجات» در کشور مواجه

هستیم که این دو مشکل متأسفانه صنعت دریایی را زمین گیر کرده است." وی افزود: "در حوزه ساخت کشتی و شناورها، تا حدودی قطعات و سامانه‌ها وارداتی بوده است، ولی در زمینه مدیریت اجرایی در کارخانجات مشکلات عدیده وجود دارد که باید با توان علمی داخلی آن‌ها را مرتفع کرد." خدامرادی ادامه داد: "رویکرد مسئولان این شرکت‌ها و مسئولان دولتی برای تعمیر شناورها و تأمین یک سری از اقلام، به بیرون بوده است؛ ضمن آنکه اعمال تحریم‌ها موجب شد که نتوانیم این بخش را توسعه دهیم." وی با تأکید بر اینکه رویکرد مسئولان به باز شدن فضای بین‌المللی و خرید از خارج است، خاطر نشان کرد: "در حوزه تعمیرات نیز، حوضچه‌های خشک نیاز است که در یکی از شرکت‌ها میلیاردها تومان سرمایه‌گذاری شده است، ولی ۲۰ سال است که این طرح نیمه کاره رها شده است و علی‌رغم قول‌هایی که داده شده است، نتوانستند شناورهای بزرگ را جذب کنند." خدامرادی عدم چابکی بخش دولتی برای

تعمیرات شناورها را از دیگر چالش‌های این صنعت نام برد و یادآور شد: "زمانی که شرکت‌ها نتوانند نظر مشتریان خود را جلب کنند، مشخص خواهد بود که موجب نارضایتی آن‌ها می‌شود، در نتیجه نیازهای خود را از طریق کشورهای عربی برطرف می‌کنند."

چالش‌هایی که صنعت دریایی را رو به زوال کشانده است

مدیر گروه هوشمندسازی ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی، حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با اشاره به نقش این ستاد در این صنعت، گفت: "در این زمینه ما سعی کردیم تا آنجا که مقدور است، در زمینه ساخت سامانه‌ها و قطعات مصرفی صنعتی کشتیرانی کشور ورود کنیم."

وی اخذ استانداردهای بین‌المللی را یکی از الزامات اصلی صنعت دریایی دانست و یادآور شد: "ما در این زمینه خدمات مناسبی را به شرکت‌ها ارائه کردیم؛ چرا که اخذ استانداردها برای شرکت‌های فعال در این زمینه مزیت محسوب خواهد شد، چرا که می‌توانند محصولات دارای استاندارد خود را در همه کشورهای دنیا به فروش برسانند." خدامرادی با بیان اینکه تاکنون کشور برای بازار داخل نتوانسته اقدامی در زمینه اخذ استانداردها ارائه دهد، اضافه کرد: "ما حتی رویکرد صادراتی برای این صنعت نداریم؛ از این رو جایگاه صنعت دریایی ایران در سال‌های اخیر تنزل کرده و صنعتی کشتی‌سازی که می‌توانست صنعت راهبردی برای کشور باشد، زمین‌گیر شده است و نیاز به همتی است که امیدواریم در دولت آینده به آن توجه شود."

وی تضاد منافع میان سازمان‌های دریایی را از دیگر چالش‌های این صنعت ذکر کرد و افزود: "علاوه بر آن موضوع بازیافت کشتی‌ها از مهم‌ترین موضوعات این صنعت است؛ چرا که از این طریق هم فولاد مورد نیاز این حوزه تأمین می‌شود و هم اشتغال‌زایی ایجاد خواهد شد، ولی

تضاد منفعی که میان سازمان حفاظت محیط زیست دریایی و مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) وجود دارد و سازمان صنایع دریایی و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) نیز نتوانستند آن را حل کنند، موجب شده است که بازیافت کشتی‌ها به کشورهای اطراف واگذار شود."

این محقق حوزه دریایی با تأکید بر اینکه جذب امور بازیافت کشتی‌ها می‌توانست بازار بزرگی ایجاد کند، خاطرنشان کرد: "در حال حاضر برای واردات فولاد سوبسید پرداخت می‌کنیم، ولی اگر کشتی‌ها در کشور بازیافت شوند، هم می‌توانیم از فولاد آن استفاده کنیم و هم می‌توانستیم از درآمدهای جانبی آن بهره‌مند شویم."

به گفته وی، وجود اختلافات میان نهادها و نبود هم‌افزایی میان ارگان‌های دریایی و همچنین نبود متولی برای رفع این اختلافات سبب ایجاد این مشکلات در صنعت دریایی کشور شده است و ما در معرض تهدید بزرگی قرار داریم، به‌طوری که جایگاه کشور را در این صنعت به شدت کاهش داده است، به ویژه در حوزه ساخت سکوهای فراساحلی! مدیر گروه هوشمندسازی ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی، حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی اضافه کرد: "حتی در سرویس‌دهی سکوهای فراساحلی به دلیل اعمال تحریم‌ها شناورهای خارجی از این صنعت کنار رفتند، از این رو سرویس‌دهی به این صنعت برای ما تبدیل به معضل شد و این امر نشان‌دهنده عدم برنامه‌ریزی در این حوزه است." وی با بیان اینکه اکثر کشورهایی که دارای پهنه‌های دریایی هستند، بزرگترین شهرهای آن‌ها، بندری هستند، افزود: "در کشور ما به جز بندرعباس که تا حدودی جمعیت زیادی دارد، هیچ شهر صاحب‌نام در حوزه بندری نداریم، ضمن آنکه بنادر کشور نیز و جزو ۱۰۰ بندر برتر دنیا قرار نگرفته‌اند و این امر نشان از ضعف مدیریتی است."

خدامرادی اضافه کرد: "در اسناد

بالادستی کشور تأکیداتی بر توسعه دریایی شده است و همچنین مقام معظم رهبری نیز مکرراً در فرمایشاتشان به این موضوع تأکید کردند، ولی صنعت دریایی در سال‌های اخیر فرازونشیب‌های زیادی داشته است و کشتی صنعتی دریایی به گل نشسته است."

دست یاری به سمت کشتی به گل نشسته دریایی

خدامرادی با بیان اینکه در استان هرمزگان حدود ۴ هزار فروند شناور موجود است که هر کدام از آن‌ها هر ۶ ماه نیاز به تعمیر و نگهداری دارند، اظهار کرد: "در معاونت علمی در سال گذشته و امسال، ملزومات مصرفی مانند رنگ و پوشش‌های مورد نیاز این شناورها را با کمک شرکت‌های دانش‌بنیان تولید می‌کنیم."

وی خاطرنشان کرد: "از این رو شرکت‌های فعال در این زمینه را شناسایی کردیم تا پوشش‌های مورد نیاز صنعت دریایی را که تاکنون از خارج تأمین می‌شد، تولید کنند." این مقام مسئول با تأکید بر اینکه همچنین سعی شده بر روی قطعات پرمصرف صنایع دریایی مانند «جلیقه‌های نجات»، «رادارهای دریایی» و «جی پی اس» متمرکز شویم، گفت: "امید داریم در سال جاری در زمینه توسعه زیرساخت‌های «بنادر هوشمند» با هدف ارزان شدن حمل‌ونقل و «به‌روزرسانی کارگاه‌های مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو)» اقدام کنیم که در زمینه به‌روزرسانی کارگاه‌های این شرکت به دلیل عدم تمایل این شرکت، موفقیتی به دست نیامد." این محقق حوزه دریایی تأکید کرد: "ما با هوشمندسازی زیر ساخت کارگاه‌های شرکت ایزوایکو می‌توانیم ۳ پارامتر مهم از نظر مشتریان شامل «زمان»، «هزینه» و «کیفیت» را ارتقاء دهیم که متأسفانه انجام نشده است و امید داریم در دولت جدید این امر اجرایی شود."

منبع: خبرگزاری اقتصادی ایران

پایان تکیه آمریکا بر کرسی نخست اقتصاد جهان؛

چین به زودی بر کرسی نخست اقتصاد جهان تکیه می‌زند

پیش‌بینی می‌شود چین به زودی بزرگترین اقتصاد جهان خواهد شد. به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران به نقل از خبرگزاری فرانسه، بنیاد صلح کارنگی در گزارشی پیش‌بینی کرد اقتصاد چین تا سال ۲۰۳۵ جای آمریکا را به عنوان بزرگترین اقتصاد جهان بگیرد و اندازه اقتصاد این کشور در آن سال، دو برابر اندازه فعلی باشد. کارنگی با پیش‌بینی رشد اقتصادی بالای ۱۰ درصد برای چین در سال جاری اعلام کرد: بر مبنای شاخص قوت خرید، اکنون اقتصاد چین حدود

نصف اندازه اقتصاد آمریکا است. چین به لطف توسعه سریع اقتصادی خود موفق شده است تا در سال‌های اخیر خود را به عنوان یک ابرقدرت نوظهور در جهان معرفی کند و در استراتژی چین برای تبدیل شدن به برترین کشور جهان، اقتصاد جایگاه بسیار مهمی خواهد داشت. بسیاری از نهادها، مؤسسات و شرکت‌های خارجی در سال‌های اخیر حضور خود را در چین گسترش داده‌اند و حتی این احتمال وجود دارد که شهرهای پکن و شانگهای به قطب‌های مالی و اقتصادی جدید جهان

تبدیل شوند. آلبرت کایدل - اقتصاددان این بنیاد - بیان اینکه رشد اقتصادی چین در سال‌های پیش رو پایدار خواهد بود، بازار بسیار بزرگ داخلی و افزایش تقاضای خارجی برای واردات محصولات چینی را موتور محرک رشد اقتصادی این کشور دانست. به گفته کایدل، حجم تولید ناخالص داخلی چین تا سال ۲۰۵۰ به حدود ۸۲ تریلیون دلار خواهد رسید که تقریباً دو برابر تولید ناخالص داخلی آمریکا در آن سال خواهد بود که رقمی حدود ۴۴ تریلیون دلار برآورد می‌شود.

به گفته کارنگی، آمریکا در سال‌های آینده نفوذ اقتصادی و مالی خود را روی اروپا حفظ خواهد کرد، اما در برخی دیگر مناطق نظیر شرق آسیا و آفریقا، شاهد سنگین شدن کفه به نفع چین خواهیم بود. چین در حال حاضر شریک نخست تجاری بسیاری از این کشورهاست و این مسئله در آینده هم ادامه خواهد داشت. با این حال سطح استاندارد زندگی در آمریکا حتی در آینده هم بهتر از چین خواهد بود و انتظار می‌رود کیفیت زندگی شهروندان آمریکایی در سال ۲۰۵۰ حدود ۳۰ درصد بهتر از شهروندان چینی باشد.





قاطعیت در مدیریت

مقدمه

در گذشته خیلی از کارکنان آموخته‌اند که اگر بخواهند حرفشان را بزنند از ترقی و اضافه حقوق خبری نخواهد بود و ممکن است کار خود را نیز از دست بدهند. اما روزبه‌روز پیشرفت‌هایی برای ایجاد جامعه‌ای مبتنی بر ارزش‌های قاطعیت، حاصل شده است. افراد نسبت به گذشته راحت‌تر نظر خود را بیان می‌کنند. روابط میان افراد به برابری طرفین توجه دارد؛ هرچند رفتار بعضی از مدیران به گونه‌ای است که اگر در عصر قبلی زندگی میکردند، خوشحالت‌تر بودند. اما به دلایل متعدد، محل کار تا حد زیادی انسانی‌تر شده است و کارکنان ابراز عقیده می‌کنند و به‌رغم مخالفت رئیس، دیدگاه‌های خود را بازگو می‌کنند. قاطعیت برای همه افراد در سازمان می‌تواند سودمند باشد و نتایج سودمندی فراهم کند، به نحوی که مدیر قاطع رابطه بهتری با زیردستان و برخورد مؤثرتری با مافوق خود دارد. رفتار قاطع اغلب با رفتار پرخاش‌گرانه اشتباه می‌شود. ازجمله تمایزات اساسی میان مدیران قاطع و مدیران پرخاشگر این واقعیت است که مدیر قاطع مورد احترام دیگران است، همان گونه که برای خود ارزش و احترام قائل می‌شود، به دیگران نیز احترام می‌گذارد. چنین مدیری به جای آنکه دیگران را مجبور به تبعیت از خواسته‌های خود کند با آن‌ها مشورت می‌کند. درحالی که مدیران پرخاشگر به تابعیت محض زیردستان عادت کرده اند نه مشارکتشان.

تعریف قاطعیت

قاطعیت یکی از جنبه‌های قابل اصلاح ارتباط میان افراد است. این مهارت می‌تواند افراد را در برخورد با همکاران مافوق و زیردست بسیار یاری دهد. به اعتقاد لازاروس قاطعیت دارای چهار مؤلفه است:

اول، رد تقاضا، دوم، جلب محبت دیگران و مطرح کردن درخواستهای خود، سوم، ابراز احساسات مثبت و منفی، چهارم، شروع، ادامه و خاتمه گفت‌گوها به اعتقاد کیت دیویس قاطعیت فرآیند

بیان احساسات، درخواست تغییرات، دادن و دریافت کردن بازخور صادقانه است. لنج و جاکوبسکی معتقدند قاطعیت عبارت است از گرفتن حق خود و ابراز افکار، احساسات و اعتقادات خویش به نحوی مناسب، مستقیم و صادقانه به صورتی که حقوق دیگران زیر پا گذاشته نشود. قاطعیت با درک و پذیرش اینکه هر فردی حق انتخاب و کنترل زندگی خود را دارد آغاز می‌شود. قاطعیت به معنای بهره‌کشی از دیگران نیست، بلکه به معنای محافظت از خود و منابع خود است. هر

تعریفی که از قاطعیت موردقبول قرار گیرد باید در آن بر رعایت و احترام به حقوق خود و دیگران تأکید و بین گرفتن حقوق خود و پایمال کردن حقوق دیگران تمایز قائل شد.

کارکردها

مهارت قاطعیت به فراخور موقعیت چند هدف را برآورده می‌سازد. به‌طور کلی استفاده ماهرانه از قاطعیت به فرد کمک می‌کند که:

- جلو پایمال شدن حقوق خود را بگیرد
- تقاضاهای نامعقول دیگران را رد کند
- بتواند از دیگران درخواست‌های معقولی داشته باشد
- با مخالفت‌های نامعقول دیگران، برخورد درست و مؤثری بکند
- حقوق دیگران را به رسمیت بشناسد
- رفتار دیگران در برابر خود را تغییر دهد
- از رفتارهای پرخاشگرانه غیرضروری خودداری کند
- در هر موردی موضع خود را با اعتمادبه‌نفس و آزادانه مطرح سازد

زمینه فرهنگی قاطعیت

زمینه فرهنگی بر قاطعیت تأثیر می‌گذارد. به‌طور مثال، فرهنگ‌هایی که اعتقادات مذهبی شدیدی دارند، گاهی قاطعیت را به عنوان یک روش معتبر رد می‌کنند، و فروتنی، تقدیرگرایی، عدم صراحت، رعایت شعائر و... را رواج می‌دهند. آموزش قاطعیت برای این افراد، بی‌معنا و مشکل‌آفرین است. همچنین در برخی از فرهنگ‌ها احترام و اطاعت از بزرگسالان واجب است و هرگونه قاطعیت کوچک‌ترها را در برابر بزرگسالان تقبیح می‌کنند. برخی از فرهنگ‌ها قاطعیت را رفتاری «مردانه» دانسته و از زنان انتظار تسلیم و خدمت‌گذاری دارند.

طبقه‌بندی رفتار افراد

به‌طور کلی می‌توان افراد (رفتار افراد) را

به سه دسته کلی تقسیم کرد:

دسته اول: افراد به تحقیر دیگران می‌پردازند، حقوق دیگران را نادیده می‌گیرند، دیگران را می‌رنجانند و فقط به اهداف خود توجه دارند، این افراد را افراد پرخاشگر می‌نامند. پرخاشگری ممکن است هدف‌های فرد را برآورده سازد، اما اسباب مرارت دیگران را فراهم می‌کند.

دسته دوم: افراد کم‌رو هستند که فاقد قاطعیت هستند، نمی‌توانند احساسات خود را نشان دهند، احساس رنجش دارند و حق انتخاب خود را به دیگران می‌دهند. افراد کم‌رو بندرت به هدف‌های خود می‌رسند.

دسته سوم: افراد قاطع، افرادی هستند که با صداقت احساسات خود را بیان می‌کنند، اغلب به هدف می‌رسند، حتی اگر به هدف نرسند احساس خوبی دارند زیرا رفتار مناسبی داشته‌اند. به جهت اهمیت این سه دسته، رفتار هر یک در زیر مفصل‌تر مورد بررسی قرار می‌گیرد.

افراد پرخاشگر: پرخاشگری یعنی تهدید دیگران و نادیده گرفتن حقوق آن‌ها. مردم افراد پرخاشگر را افرادی ناسازگار، زورگو، سلطه‌گر و غیرخویش‌نندار می‌دانند. اگرچه این افراد با نهیب زدن و ترساندن دیگران می‌توانند حرف خود را به کرسی بنشانند، اما باعث می‌شوند تا دیگران از آن‌ها بیزار و گریزان شوند. افراد پرخاشگر همواره به دنبال برنده شدن هستند، حتی اگر این برنده شدن به بهای ضرر رساندن به دیگران باشد. این افراد معتقدند که همیشه حق با آنان است و دیگران هیچ حقی ندارند و آنچه خود می‌گویند، نسبت به گفته‌های دیگران از اهمیت بیشتری برخوردار است، و نقش و کمکشان در مقایسه با نقش و کمکی که دیگران ارائه می‌دهند، بارزتر است. این افراد تلاش می‌کنند با بلند حرف زدن، قطع کردن صحبت دیگران، قلدری، استفاده از کنایه، و یا با استفاده از گفته‌های تهدیدآمیز و نگاه‌های خصمانه بر دیگران غلبه کنند. افزون بر این، اطمینان اغراق‌آمیزی نسبت به خود دارند. کلمه

«من» را با تأکید به کار می‌برند، دیگران را در گفته‌های خود نادیده می‌گیرند، بسیار زود برافروخته می‌شوند و به شدت از دیگران انتقاد می‌کنند و در اغلب اوقات موضعی صریح دارند، همیشه پیشنهادات و خواسته‌هایشان را طوری مطرح می‌کنند که گویا در حال دستور دادن هستند.

هدف افراد پرخاشگر، برنده شدن بدون رعایت حقوق دیگران است. به‌طور کلی می‌توان علائم رفتاری افراد پرخاشگر را بدین صورت بیان کرد:

- فریاد کشیدن
- درها را به هم کوفتن
- ناسزاگفتن
- اخم کردن
- تمسخر کردن
- چشم‌غره رفتن
- انگشت خود را سوی دیگران نشانه رفتن
- پوزخند زدن
- تکان دادن مشت‌ها
- صحبت دیگران را قطع کردن
- تحقیر دیگران در حضور جمع
- همه تقصیرات را به گردن دیگران انداختن
- مدیریت افراد پرخاشگر: این افراد خود را مصمم نشان می‌دهند؛ اما درواقع این راهی است برای مخفی ساختن فقدان اعتمادبه‌نفسشان. منطق این افراد آن است که باید برای آنچه می‌خواهند بجنگند و به هر قیمتی شده از خود دفاع کنند. وظیفه مدیریت در مواجهه با این افراد آن است که به آنان تفهیم کند ضرورتی ندارد همواره وضع تدافعی اتخاذ کنند، زیرا همه مترصد این نیستند که آنان را زمین بزنند؛ و اینکه می‌توانند بدون سرزنش دیگران هم به خواسته‌های خود برسند. مدیران برای کمک به این افراد لازم است:
- به آنان گوش سپارند و در هنگام بحث نگاهشان کنند
- روی مواردی تأکید کنند که با آنان توافق دارند
- به‌طور تلویحی نشان دهند که می‌شود در پایان همه پیروز باشند

● به خاطر مشارکت‌شان از آنان تشکر کنند

افراد کم‌رو: افراد کم‌رو نقطه مقابل افراد پرخاشگر هستند. تمایل عمده آنان پرهیز از برخورد، حتی به بهای تضییع حقشان است. اگرچه پرهیز از برخورد، در اغلب اوقات مطلوب است، اما همواره نمی‌توان از آن اجتناب ورزید. افراد کم‌رو نه تنها در دفاع از حق خود طفره می‌روند، بلکه از قرارداد دادن خود در موقعیت‌هایی که باید باشند نیز پرهیز می‌کنند. این افراد معتقدند دیگران «حق» دارند اما خودشان «محق» نیستند. سخن خود را بسیار آهسته شروع می‌کنند. به دیگران اجازه می‌دهند تا سخنانشان را قطع کنند و در مقابل انتقاد، مضطرب می‌شوند و با اندک تهدیدی برخلاف میل خود عمل می‌کنند. کم‌رویی یعنی در نظر نگرفتن خود و اتخاذ سبک انفعالی به نحوی که دیگران افکار، احساسات و حقوق ما را به راحتی نادیده بگیرند. افرادی مرددند که این سبک «خاضعانه» را دارند.

علایم رفتارهای افراد کم‌رو را می‌توان به این صورت فهرست کرد:

- عدم تمایل به ابراز عقیده
 - خود را دست کم گرفتن
 - موافقت با انجام کارهایی که تمایلی به انجام آن ندارند
 - با خود زیر لب حرف زدن
 - پرحرفی کردن
 - گریه کردن
 - پشت سر دیگران گله و شکایت کردن
 - برقرار نکردن تماس چشمی
 - با خود و اشیای دوروبر بازی کردن
- مدیریت افراد کم‌رو: مدیریت در برخورد با افراد کم‌رو لازم است در وهله اول به آنان تفهیم کند که واجد ارزش‌های چندی هستند. چنین افرادی همیشه از بحث و گفت‌گو طفره می‌روند و از پذیرش مسئولیت شانه خالی می‌کنند، در نتیجه همواره دیدگاه دیگران نسبت به آنان نامطلوب است و همین موضوع به تثبیت و تداوم رفتار انفعالی و غیرقاطعانه آنان

کمک می‌کند. مدیران برای تغییر دادن این افراد باید:

- هنگامی که صحبت می‌کنند هشیارانه به آنان گوش بسپارند و نگاهشان کنند
- مشارکت آنان در بحث ولو اندک را ارج نهند
- مسئولیت انجام کاری را به آنان واگذار کنند
- آنان را تشویق کنند که به هنگام نیاز کمک بخواهند
- افراد قاطع: آنان نسبت به احقاق حق خود توانایی و تمایل بیشتری دارند، اما به گونه‌ای عمل می‌کنند که دیگران نیز به حق خود برسند. این افراد برخلاف افراد کم‌رو، از تعارض فرار نمی‌کنند. اما با افراد پرخاشگر نیز شباهتی ندارند. برخورد این افراد نسبت به تعارض منصفانه است. حالات و حرکات غیرکلامی آنان در حین سخن گفتن، ناشی از اعتماد به نفس و توأم با آرامش است. مدیران قاطع صریح‌اند و بی‌آنکه از موضوع مورد نظر شانه خالی کنند، با صداقت بر روی آن توافق کرده و یا آن را رد می‌کنند. ارتباط چشمی آنان با افراد، بسیار خوب است و آهنگ صدایشان بیش از آنکه سبب تضعیف گفته‌هایشان شود، موجب تقویت آن‌هاست. افراد قاطع به دنبال ملاحظه حقوق دیگران و درعین حال گرفتن حق خود هستند. هدف افراد قاطع رعایت عدالت برای تمامی طرف‌های درگیر است.
- علایم رفتارهای افراد قاطع به شرح زیر است:
- واکنش نشان دادن به لحنی دوستانه، اما قاطع
- برقراری تماس چشمی حاکی از اطمینان خاطر بدون خیره شدن
- ابراز احساسات و عقاید خود
- بها دادن به خود و نرنجاندن دیگران
- داشتن ژست‌های مثبت و راحت
- توانایی و قاطعیت تصمیم‌گیری
- به شیوه‌ای رسا و شمرده حرف می‌زنند
- زمان قاطعیت: عدم قاطعیت لااقل در سه موقعیت بهتر از قاطعیت است.

اول: وقتی احساس کنید طرف مقابل در مخمصه افتاده است. مثلاً وقتی در رستوران شلوغی هستید و می‌دانید که پیشخدمت این رستوران تازه‌کار است، می‌توانید بعضی از ضعف‌های او را نادیده بگیرید (او به کسی که بعد از شما آمده زودتر رسیدگی می‌کند). در این حالت نباید قاطعیت نشان داد، زیرا او قصد پایمال کردن حق شما را نداشته است. نشان دادن قاطعیت، استرس او را بی‌جهت می‌افزاید. در این حالت ممکن است به مشکلاتی که میان شما و او وجود دارد موقتاً بی‌اعتنایی کنید.

دوم: هنگام تعامل با شخص بسیار حساس. هرگاه احساس می‌کنید قاطعیت شما موجب گریه کردن یا حمله شخص به شما می‌شود، بهتر است قاطعیت نشان ندهید، بخصوص اگر این «اولین و آخرین برخورد» شما با وی باشد. سوم: هنگامی که متوجه اشتباه خود شده‌اید. برای مثال پس از ارتکاب به تخلفات رانندگی، بهتر است در برابر مأمور پلیس قاطعیت نشان ندهید. در این وضعیت معذرت‌خواهی بهترین راه حل است. به جای اینکه درصدد اصلاح یا توجیه عمل خود برآیید، با کمال خونسردی به اشتباه خود اعتراف کنید. باید در نظر داشت که همیشه عدم قاطعیت مناسب نیست. معمولاً عدم قاطعیت مستمر، ناگهان به پرخاشگری مبدل می‌شود و فرد احساس می‌کند دیگر طاقت ندارد مورد سوءاستفاده قرار گیرد و دیگران او را نادیده بگیرند. بنابراین، بهتر است از همان ابتدای تعامل اجتماعی قاطعیت نشان دهید.

چهارم: هنگامی که با افراد سلطه‌جو و اصلاح نشدنی مواجه هستید. گاهی با افرادی مواجه هستید که کنار آمدن با آن‌ها دشوار است. کمترین مقدار قاطعیت در برابر این اشخاص در هر زمان و مکان، واکنش‌های منفی آنان را در پی دارد. برخی از افراد به قدری رفتارشان ناخوشایند است که ارزش برخورد کردن با آن‌ها وجود ندارد و گاه سودی که عاید می‌شود در مقایسه با ارزش ناراحتی که از آن ناشی می‌شود، بسیار کمتر است.

منبع: دانشنامه رشد

عمیق‌ترین چاه آبی جهان حفر شد



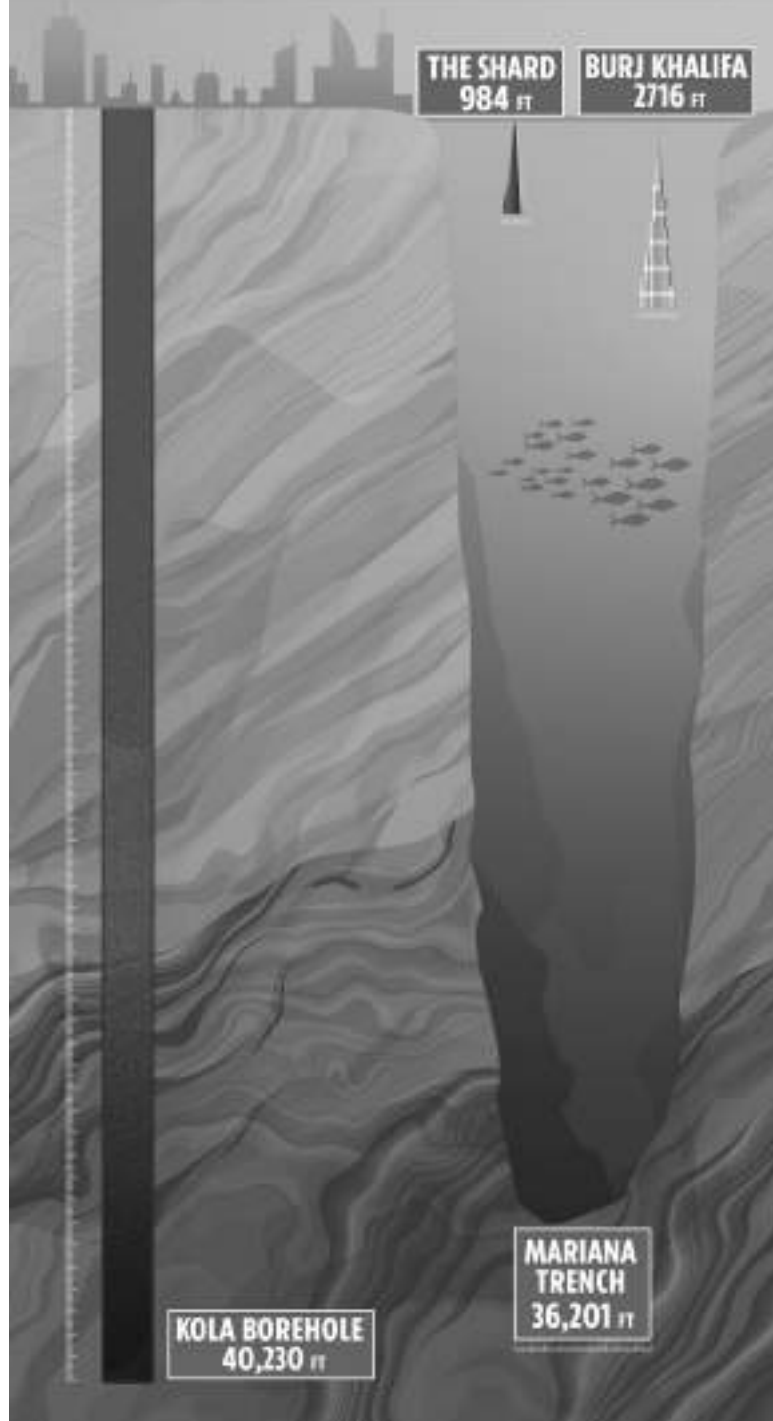
دانشمندان عمیق‌ترین چاه آبی دنیا را تا عمق ۸ کیلومتری در بستر اقیانوس آرام حفر کردند.

به گزارش ایسنا و به نقل از آی‌ای، یک گروه مستقر در کشتی تحقیقاتی «Kaimei» که در سواحل ژاپن مستقر شده بود، حفره‌ای عمیق‌تر از هر عملیات حفاری بستر دریا در تاریخ اقیانوس آرام حفر کرده است. این گروه یک میله حفاری موسوم به «GPC» به طول ۴۰ متر



THE DEEPEST HOLE IN THE WORLD

The Kola Borehole is the deepest hole on Earth and plunges 7.5 miles. It was made as part of a Soviet experiment, which only stopped digging because the temperatures down there got too hot.



را تقریباً ۲۶ هزار و ۲۰۰ فوت معادل ۵ میل یا ۸ کیلومتر به زیر بستر اقیانوس آرام فرستادند. مأموریت این رکوردشکنی برای حفر عمیق‌ترین چاه آبی، مطالعه رسوبات منطقه برای درک بهتر تاریخ زلزله‌های باستانی این منطقه بود.

قبلاً هم کاوش‌های مشابهی به منظور بررسی تأثیرات تغییر اقلیم در یخچال‌های طبیعی با حفاری انجام شده بود.

سایت حفاری کشتی تحقیقاتی «Kaimei» به‌طور هدفمند بسیار نزدیک به مرکز زمین لرزه ۹/۱ ریشتری توهوکو قرار گرفته بود که در سال ۲۰۱۱ سونامی ویرانگری ایجاد کرد و منجر به فاجعه نیروگاه برق فوکوشیما شد.

عمیق‌ترین حفره‌های جهان در خشکی و دریا

تقریباً ۵۰ سال رکورد عمیق‌ترین چاه در اعماق اقیانوس متعلق به کشتی تحقیقاتی «Glomar Challenger» بود.

Glomar Challenger در سال ۱۹۷۸ یک حفره در بستر اقیانوس آرام حفاری کرد که توانست تا عمق ۷ کیلومتری زمین برود. اما عمیق‌ترین چاه حفاری شده در خشکی حتی عمیق‌تر از چاه جدید رکوردشکن کشتی تحقیقاتی «Kaimei» است.

چاه ابرژرف «Kola» که گاهی اوقات به عنوان «ورودی جهنم» نیز نامیده می‌شود، بین سال‌های ۱۹۷۰ تا ۱۹۹۵ توسط دانشمندان روسی در شبه جزیره Kola حفر شد و سرانجام با انحلال اتحاد جماهیر شوروی رها شد. این چاه به عمق حداکثری ۷/۶ میل معادل ۱۲ کیلومتر و ۲۰۰ متر زیر سطح زمین رسید که عمیق‌ترین حفره‌ای است که تاکنون در زمین یا دریا حفر شده است. طبق بیانیه مطبوعاتی تیم کشتی تحقیقاتی «Kaimei» که توسط کاپیتان نائوتو کیمورا در دریا هدایت می‌شد، اکنون منتظر دیدن نتایج تجزیه و تحلیل علمی انجام شده بر روی نمونه‌های بازیابی شده از این حفاری هستند.

این یافته‌ها در کنار مدل‌سازی رایانه‌ای توسط سریع‌ترین ابررایانه جهان موسوم به «Fugaku» متعلق به ژاپن می‌تواند به این کشور کمک کند تا در مقابل زلزله‌های ویرانگر دیگر در آینده آماده شود.

کشتیرانی در بندر خرمشهر



ملافتح‌الله کعبی درباره دلیل تأسیس این بندر می‌نویسد: شهر «محمرة» کنار رودخانه بزرگ که امتداد آن تا کناره کارون است، بنا شده است.

این آبادی یکی از مهم‌ترین شهرهایی است که تاکنون در قسمت غربی کناره خوزستان برای امور حمل و نقل و ایجاد گمرک بنا شده است.

بنابراین گفته شده که در زمان محمدشاه قاجار به این دلیل که صدور و خروج کالای ایران از بندر بصره کار دشواری بود و همچنین به دلیل فشاری که عثمانی بر تجار می‌آورد، در ابتدا یک گمرک به دستور شاه توسط حاکم محلی برای تجار ایرانی ساخته شد.

موقعیت مناسب این گمرک موجب شد که در زمان جنگ هرات، والی بغداد، به این گمرک حمله کند. به دلیل همین رخداد بود که معاهده «ارزروم» منعقد شد. بعد از مدتی این گمرک با کوچ دادن مردم روستای نزدیک به آن به یک بندرگاه تبدیل شد که محمره نامیده می‌شد. بندر خرمشهر تنها بندر ایران بود که کشتی‌ها می‌توانستند در سواحل آن کناره بگیرند.

چنان‌که ایرج افشار می‌گوید: «دو عامل در رشد بندر محمره (خرمشهر) تأثیر زیادی داشت؛ نخست افتتاح کانال سوئز و دوم کشف نفت که در عمران این بندر نقش بسیار مهمی ایفا کرد».

در عصر ناصری بعد از افتتاح کانال

سوئز، استفاده و بهره‌برداری از این بندر، هم برای ایران و هم برای انگلستان حائز اهمیت شد و در پی فشار انگلستان و باز شدن راه آبی کارون به روی کشتی‌های بخار، موقعیت بندر خرمشهر دگرگون شد. سودآوری کشتیرانی در رود کارون آنقدر زیاد شد که ایرانیان نیز خواستار ایجاد شرکت‌های تجاری در منطقه شدند. ناصرالدین شاه نیز امتیاز شرکت ناصری را که نوعی شراکت در کشتیرانی کارون بود، به حاج محمدمهدی معین‌التجار و شریکش معتمدالسلطان معروف به ملک‌التجار واگذار کرد.

این شرکت در سال ۱۳۳۰/۱۹۱۱ ه.ق با ۱۸ فروند کشتی در خلیج فارس فعالیت می‌کرد. توسعه کشتیرانی موجبات رشد جمعیت و بزرگ شدن بندر و حومه آن را فراهم ساخت. لوریمر در سال ۱۳۲۴/۱۹۰۶ ه.ق. جمعیت خرمشهر را ۲۳ هزار نفر دانسته که رقم بسیار بالایی است؛ چون همان زمان جمعیت بوشهر را ۱۵ هزار نفر دانسته است. او محمره را تنها بندر خوزستان می‌داند که تجارت خارجی دارد و از رفت و آمد ۱۴۳ فروند کشتی بخار که همگی انگلیسی بوده‌اند در این بندر خبر می‌دهد. به لحاظ جغرافیایی این بندر بسیار نزدیک به عراق است و در واقع بین این بندر و عراق تنها اروندرود قرار دارد. بنابراین از قدیم‌الایام بین این بندر و عراق عثمانی ارتباط تجاری برقرار بود. از نظر تجارت محلی، خرمشهر تقریباً با تمام خوزستان داد و ستد دارد.

در سمت شمال این بندر، اهواز، شوشتر، دزفول و بهبهان قرار دارند. در دوره قاجاریه می‌شد با نوعی کشتی از خرمشهر تا شوشتر کالا حمل کرد؛ اهواز میان شوشتر و دزفول و محمره قرار داشت و خود منطقه

وسعی را شامل می‌شد که بعد از رشد خرمشهر به سرعت بر جمعیتش افزوده شد و توسعه شهری یافت. تمام مناطق خوزستان به واسطه رودهای مهمی که در منطقه جریان دارند، از استعداد کشاورزی خوبی برخوردارند.

از سوی دیگر شوشتر در شمال به کوه‌های بختیاری می‌رسد که محل زندگی عشایر است. بنابراین در خوزستان هم کالاهایی مانند گندم، جو، خرما، پنبه و صیفی‌جات به دست می‌آمد و هم از مناطق بختیاری کالاهایی مانند فرش، جاجیم، گلیم، حیوانات بارکش همچون اسب، قاطر و الاغ می‌آمد.

تا پیش از باز شدن راه آبی کارون، بیشتر ارتباط تجاری این بندر با بصره بود. یک راه خشکی هم از سمت کرمانشاه به بغداد وجود داشت که گاهی کالاهای خوزستان را نیز در آن ترانزیت می‌کردند، اما بعد از گشایش راه کارون، ارتباط تجاری با مراکز مهم تجاری مانند هند و اروپا به‌طور مستقیم برقرار شد. عمده کالاهایی که از سراسر خوزستان جمع می‌شد و به بندر خرمشهر برای صادرات حمل می‌شد، محصولات کشاورزی و دامی بود.

منتها مسئله بسیار مهمی که در منطقه وجود داشت این بود که قبایل بختیاری و قبایل اعرابی که در خوزستان به‌طور پراکنده سکونت داشتند، همه، تکاپوی نظامی داشتند و خریدار اسلحه بودند، بنابراین وقتی راه کارون باز شد تجارت اسلحه بسیار رونق پیدا کرد. به صورتی که در آغاز قرن بیستم یکی از مشکلات دولت مرکزی مسلح بودن قبایل خوزستان بود. عمده کالاهای وارداتی، پارچه و قند و اسلحه بود که تنها برای بندر خرمشهر مصرف نداشت بلکه به صورت گسترده در خوزستان خریدار داشت. چنان‌که گفته شد بندر خرمشهر به دلیل رشد تجارت به وجود آمد. این بندر به لحاظ جغرافیایی موقعیت بسیار مناسبی داشت.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

اگر زیاد با کامپیوتر کار می‌کنید این مطلب را بخوانید

می‌شود.

او افزود: "وقتی چشم‌هایمان دچار استرس می‌شوند، روند چشمک زدن بسیار کاهش می‌یابد و حرکت صفحه به این معنی است که ما باید بیشتر تلاش کنیم تا تمرکز کنیم. همچنین قرارگیری نادرست صفحه نمایش می‌تواند فشار بیشتری را بر روی چشم ما ایجاد کند."

فیبی گریناکر استاد یوگا، تمرینات خاصی را توصیه می‌کند که باعث آرامش چشمها، کاهش خستگی و تسکین آنها می‌شود. سه تمرینی را که این معلم یوگا برای تسکین فشار و دردسر روزمره چشم توصیه می‌کند عبارتند از:

۱- کف دستان خود را به هم بمالید تا دستهایتان گرم شود و آنها را به مدت ده ثانیه بر روی چشمان خود قرار دهید. با این فرآیند، تنش جمع شده در چشم شما جذب شده و به آرامی بهبود می‌یابد.

۲- به مدت ۱۰ تا ۱۵ ثانیه خیلی سریع پلک بزنید، سپس چشمان خود را ببندید و بگذارید تا آرام شوند. این ورزش به ویژه در رفع خشکی و خستگی چشم بسیار مفید است.

۳- چشمان خود را چند بار در جهت عقربه‌های ساعت و خلاف جهت عقربه‌های ساعت بچرخانید. این ورزش نه تنها به تقویت عضلات چشم کمک می‌کند، بلکه به بهبود فرم چشم نیز کمک خواهد کرد.

منبع: خبرگزاری اقتصادی ایران



هستند.

در آلمان، کل زمانی که فرد در مقابل هر نوع صفحه نمایش سپری می‌کند، هشت ساعت است. طبق نظرسنجی‌ها، استفاده از تلفن همراه در طی این اپیدمی ۷۶ درصد افزایش یافته است. ۴۵ درصد مردم بیشتر وقت خود را مقابل لپ‌تاپ می‌گذرانند، ۳۴ درصد بیشتر از تلویزیون استفاده می‌کنند و ۲۲ درصد مردم بیشتر وقت خود را با تبلت می‌گذرانند.

راشنی پاتل متخصص بینایی‌سنجی در مورد خطرات نگاه کردن به صفحه نمایش در تمام طول روز هشدار داد و گفت: "سندرم بینایی رایانه یا خستگی چشم دیجیتال ناشی از خیره شدن به صفحه نمایش در تمام طول روز است. این اصطلاحی است که برای توصیف مشکلات مختلف چشم و بینایی ناشی از آن استفاده

ما ساعت‌های زیادی را مقابل مانیتور یا دستگاه‌های دیجیتالی می‌گذرانیم که در تاریکی کامل، چشم را بیش از حد خسته می‌کنند.

به دلیل همه‌گیری کرونا و قرنطینه خانگی، استفاده از تلفن‌های همراه، تبلت‌ها و تلویزیون به طرز چشمگیری در سراسر جهان افزایش یافته و منجر به خستگی چشم‌ها شده است. در این گزارش بهترین روش برای مصون نگهداشتن چشم از آسیب‌های این اتفاق ارائه می‌شود.

شیوع کرونا، نه فقط زندگی اجتماعی ما را مختل کرده، بلکه بیش از هر چیز باعث خستگی و رنج چشمان ما شده است. طبق تحقیقی که توسط سایت «Bellevi» سوئیس انجام شده، بسیاری از مردم دنیا به‌طور متوسط روزانه ۹ ساعت و ۴۵ دقیقه در مقابل دستگاه‌های دیجیتال

چگونه یک کارمند می تواند کارآفرین باشد؟

رفاهی و... همه آن اتفاقاتی است که با دقت کردن به آن ها و عمیق شدن، تعداد زیادی نکته در خودشان دارند. در همه این دقت ها و توجه کردن ها، احتمالاً چیزهایی می بینید که می توانند بهتر از چیزی باشند که هستند، اما نیستند؛ چیزهایی که حتی به عنوان کمبود یا نقص هم دیده نمی شوند و کارمندهای دیگر اداره شما، به طور خیلی عادی از آن می گذرند، اما شما عادی نباشید.

مثلاً تبدیل سیستم کاغذی به سیستم الکترونیکی یا چیزی شبیه به این. در واقع ببینید برای کجای کار می توانید پیشنهاد بهتری ارائه بدهید؛ پیشنهادی که در این مرحله قرار نیست صرفاً برای آن اداره به کار برود و فقط نوعی ایده برای کارآفرین شدن شماست.

ماجرای این است که یک کارآفرین تنها، شاید امکان حضور چندساعته در یک محیط ثابت را نداشته باشد و خیلی چیزها را نبیند و آن ایده هایی که به ذهن شما می رسد، هیچ وقت به ذهنش خطور نکند. پس از کارمند بودنتان استفاده کنید و از محیطی که در آن هستید، برای ایده سازی هایتان کمک بگیرید.

خیرخواه اداره تان باشید

این کار با پیشنهاد قبلی متفاوت است. در واقع با دقت کردن در محیط می توانستید صرفاً ایده ای بگیرید که از آن برای کاری جدید استفاده کنید، اما حالا می توانید ایده هایتان را برای بهتر کردن محل کارتان و به دست آوردن دل مدیرتان به کار ببرید. می توانید خود محیط کاری تان را جایی برای کارآفرینی قرار بدهید. حالا که در شغل تان جا افتاده اید و جای پایتان را سفت کرده اید و احتمالاً کارتان را هم دوست دارید،



است که خودمان آن را به دست گرفته ایم و کم و زیاد درآمدش، دست خودمان است.

اما آیا واقعاً یک کارمند، می تواند کارآفرین هم باشد؟ تجربیات ما نشان می دهد که بله می شود؛ فقط طبیعتاً به کمی همت بیشتر و البته دقت نیاز دارد. در روزهایی که خیلی ها از بدی های کارمندی می گویند و همه را به کارآفرینی تشویق می کنند، ما چند پیشنهاد بهتر برای یک کارمند کارآفرین بودن داریم؛ پیشنهادهایی که شاید توانستید روی یکی از آن ها بیشتر فکر کنید، آن را با شرایطتان بسنجید و عملی اش کنید.

در محیط کارتان خوب دقت کنید

اداره، شرکت یا سازمانی که شما در آن مشغول هستید، قطعاً بخش های مختلفی دارد که شما تا به حال با دقت به آن توجه نکرده اید. وسایل اداری، ارباب رجوع ها، خدمات رسانی به کارمندان، بخش های

آیا واقعاً یک کارمند، می تواند کارآفرین هم باشد؟ تجربیات ما نشان می دهد که بله می شود؛ فقط طبیعتاً به کمی همت بیشتر و البته دقت نیاز دارد.

به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران، از مزایا و معایب کارمندی همیشه گفته اند و شنیده ایم؛ از شیرینی گرفتن حقوق در سر ماه تا پیش بینی آینده ای که فکر می کنیم جایی برای پیشرفت ندارد. اما این بار داستان فرق می کند؛ ما می خواهیم حرف دیگری بزنیم و شیرینی ها و تلخی های کارمندی و کارآفرینی را با هم ترکیب کنیم. موضوعی که خیلی ها به سبب کارمند بودن، «ای بابا» می گویند و آن را رد می کنند، اما واقعیت این است که ما درباره کاری شدنی صحبت می کنیم. البته منظورمان از کارآفرینی، اضافه کار بیشتر برای حقوق بیشتر یا شاغل شدن (یا همان کارمند بودن) در کاری دیگر، اما پس از ساعات اداری نیست؛ منظورمان کاری

حتماً می‌توانید پیشنهادهایی در ذهن‌تان داشته باشید که می‌تواند خروجی یا نام و اعتبار شرکت و سازمان‌تان را بهتر از چیزی که هست، معرفی کنید؛ آن وقت هم کارآفرینی خودتان را دارید و هم در محیط کاری بهتر از قبل مشغول به کار هستید. دیگر خودتان ببینید که با یک تیر، چند نشان زده‌اید؛ یعنی هم یک کارمند نمونه بوده‌اید، هم ایده‌تان مدیران‌تان را به وجد آورده و هم با موفقیت شرکت فعلی‌تان، کارآفرینی خودتان پا گرفته است؛ البته می‌دانیم شروع چنین کاری فقط به حرف نیست و با هزاران، اما و اگر قانونی و بعد از آن هم نیاز به همراهی و همدلی مدیران‌تان دارد، اما شما این کار را انجام دهید؛ امتحانش ضرر ندارد که اگر بشود چه می‌شود.

وقت اضافه را بچسب

چیزی که همه ما و شما می‌دانیم این است که در بسیاری از ادارات، وقت‌های اضافه زیادی بین کارمندان وجود دارد که اکثراً با مسائل معمولی از بین می‌رود؛ وقت‌هایی که قرار نیست هیچ ضرری به بازده کاری شما بزنند، اما می‌توانند روند کاری شخصی‌تان را دگرگون کنند. اگر می‌خواهید تا همیشه یک کارمند معمولی نمانید و کمی در حقوق آخر ماه‌تان تغییر ایجاد کنید و البته به جز حس کارمندی، حس رهبری و مدیریت را هم تجربه کنید، بهتر است در آن وقت‌های اضافه، کارهای مهمی انجام دهید. منظورمان این است که با توجه اینکه ما کارمندیم و از صبح تا شب سرکاریم، نمی‌توانید از زیر قدم‌های بزرگ‌تر در پروید، چون خودتان هم می‌دانید که واقعاً این‌طور نیست و اگر بخواهید، می‌توانید وظایف کارمندی‌تان را به موازات بخش کوچکی از کارآفرینی پیش ببرید. حالا چطور ممکن است؟ اول هر چیز باید شرایط خودتان را با خودتان مقایسه کنید و ببینید این زمان‌های اضافه، چقدر و با چه کیفیتی است؛ بعد فکر کنید که در این زمان چه کاری می‌شود کرد؟

مثلاً شاید ساده‌ترین حالتش این است که می‌توانید از طریق راه‌اندازی صفحه‌ای در فضای مجازی (وبلاگ، سایت و استفاده از شبکه‌های مجازی)، تولید محتوایی در راستای فعالیت‌های کاری‌تان در همین شرکت یا اداره داشته باشید و آن را به سمتی که دل‌تان می‌خواهد هدایت کرده و گسترش بدهید.

دنبال مشکل باشید

پای صحبت‌های همکاران‌تان بنشینید و غره‌ایشان را بشنوید. غرهایی که مربوط به محیط کار است و از یک چیزی و یک اتفاقی و حتی یک رفتاری ناراحت هستند. همین غرها و گله‌ها و شکایت‌ها گاهی راه را به سمتی می‌برد که جرعه رفع آن در ذهن‌تان زده می‌شود و خب شاید هرکسی موقعیت دیدن و شنیدن این مشکلات را نداشته باشد تا برای رفع آن دست به کار شود. بعد از آن فکر کنید که علت آن مشکل و ناراحتی از چه است و آیا ممکن است شما راه چاره‌ای برایش داشته باشید؟ گاهی همین راه چاره‌های ساده و پیش‌پا افتاده، جایی برای کارآفرینی و یا در حالت کوچک‌تر، برای کسب درآمد شما است. در واقع همه کارآفرینی‌ها از یک نیاز و یک مشکل شروع شده است. پس در اتاق‌های محیط کارتان، بین آدم‌ها و لای همه وسایل اداری، به دنبال یک مشکل، یک کمبود و یک ایراد باشید؛ بعد خودتان آن را دست بگیرید و برایش راه‌حل ایجاد کنید.

به دنبال چرا باشید

انگار باید کمی شعاری حرف بزنیم و بگوییم که بابت اتفاق‌هایی که در طول روز و در برخورد با مشتری‌ها و ارباب‌رجوع‌هایتان دارید، به دنبال چرا بگردید، اما خب واقعیت است. جواب هر چرایی در برخورد با فردی خاص، یک علت خاصی دارد که همان علت می‌تواند سبب کارآفرین شدن‌تان شود. در واقع حرف‌مان این است که از برخورد

با این همه آدم متفاوتی که در طول روز با آن‌ها معاشرت می‌کنید به سادگی نگذرید. به حرف‌های ارباب‌رجوع‌هایتان با دقت گوش بدهید؛ در لابه‌لای حرف‌های آن‌ها احتمالاً چیزی را پیدا خواهید کرد که بتوانید بیشتر از همیشه روی آن فکر کنید. در واقع کارمند بودن شما یعنی اینکه شما این شانس را دارید که با آدم‌های متفاوت و مختلفی معاشرت کنید و از آن‌ها چیزهای زیادی بفهمید که هرکدام از آن‌ها در موقعیت خاصی ممکن است به شما کمک زیادی بکند. خیلی از کارآفرین‌ها به تنهایی در کاری فعال هستند و فقط سرشان با کار خودشان گرم است و کسی را نمی‌بینند و چیزی نمی‌دانند، اما محیط‌های اداری چنین فرصتی برای شما فراهم می‌کند که با آدم‌های متفاوتی با طرز فکرها و موقعیت‌های متفاوت آشنا شوید؛ پس از کارمند بودن‌تان نهایت استفاده را بکنید.

استراحت کمتر، کار بیشتر

آدم به آدم متفاوت است؛ یکی ترجیح می‌دهد بعد از ساعات کارمندی‌اش، به خانه برود، استراحت کند و به خانواده‌اش بپردازد، اما یکی دیگر ترجیح می‌دهد یکی دو ساعت از زمان استراحت بعد از کارش را به تولید چیز دیگری فکر کند و به موازات کارمندی‌اش، کارآفرین باشد. پس هیچ‌کدام خوب و بد مطلق نیستند، فقط با هم متفاوت هستند. اگر شما هم راه دوم را انتخاب می‌کنید، پیشنهاد ما این است که به فکر یک کسب‌وکار خلاصه و مفید بروید که بتوانید با مثلاً دو ساعت وقت، آن را به یک جایی برسانید. طبیعتاً کارآفرین شدن در بعضی از شاخه‌ها نیاز به زمانی با آرامش بیشتر دارد که نمی‌شود وقت‌های بین کاری را برایش کنار گذاشت (که البته اگر بتوانید خیلی بهتر است)، اما هشت تا ده ساعت کار کارمندی، یکی دو ساعت وقت برای کارآفرین بودن به شما خواهد داد که بتوانید به کسب‌وکارهایی کوچک، نیاز به رسیدگی کمتر و درآمدی شاید جزئی اضافه بر حقوقتان فکر کنید.



حقوق دریایی

بر پایه قانون دریایی ایران
و
مقررات بین‌المللی دریایی

مؤلف: دکتر مرتضی نجفی اسفاد

مؤلف کتاب حاضر، حاصل ربع قرن تدریس خود در مقاطع کارشناسی و کارشناسی ارشد دانشکده‌های حقوق را با خواننده در میان گذاشته است و سعی کرده است اثری جامع فراهم آورد. کتاب حاضر مبحث حقوق دریایی را بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی استوار کرده است و پس از بحث در کلیات به مبحث کشتی می‌پردازد و متعاقب آن وارد بحث اصلی می‌شود و مباحثی مانند حقوق ممتاز دریایی، رهن دریایی، حمل‌ونقل دریایی، اجاره کشتی، کمک و نجات دریایی و خسارات مشترک را مورد بررسی قرار می‌دهد. ضمائم کتاب نیز قابل توجه و شامل سه استفتاء از مراجع تقلید است، با توجه به نارسایی‌های متعدد قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ نویسنده در جای جای کتاب به مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی و قوانین دریایی برخی کشورهای مطرح در این زمینه متوسل شده است و به مدد همین مطلب خواننده با ضعف‌ها و کاستی‌های مقررات دریایی فعلی نیز آشنا می‌شود و تا اندازه‌ای راه حل برطرف کردن آن را می‌آموزد.

سرفصل‌ها

فصل اول: کلیات

فصل دوم: کشتی

فصل سوم: حقوق ممتاز دریایی

فصل چهارم: رهن دریایی

فصل پنجم: حمل‌ونقل دریایی

فصل ششم: اجاره کشتی

فصل هفتم: کمک و نجات در دریا

فصل هشتم: خسارات مشترک

قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

اعلام آمادگی چاپ مقالات در فصلنامه تخصصی «به‌هنگام» (UPDATE)

■ 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 ۲۰۱۰ به آدرس update@asiaclass.org ارسال فرمایید.

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

باسپاس

سر دبیر فصلنامه «به‌هنگام»

نشریه «به‌هنگام» ضمن استقبال از تعامل سازنده با اساتید و متخصصان خیره و دانشجویان علوم و فنون دریایی و استفاده از دانش و تجارب ایشان و نیز در جهت ارتقاء سطح ایمنی دریایی و اعتلای فرهنگ دریایی، 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 زیر دریا؛

■ صنعت نفت و گاز، انرژی و اقتصاد دریایی؛

■ جوشکاری، مواد و تجهیزات در صنعت دریایی؛

■ حمل‌ونقل و بیمه دریایی؛

فرم اشتراک فصلنامه علمی - تخصصی «به‌هنگام»

..... سازمان درخواست‌کننده:

..... نام و نام خانوادگی:

..... شغل:

..... نوع درخواست:

..... (الف) دریافت شماره‌های قبلی با واریز ۲۰۰/۰۰۰ ریال برای هر شماره/شماره‌های درخواستی:

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

..... نوع اشتراک: سالانه: ۸۰۰،۰۰۰ ریال دوسالانه: ۱،۶۰۰،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.

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

تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵ فاکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸ کد پستی: ۱۴۳۹۶۳۴۵۶۱

پست الکترونیک: update@asiaclass.org

طریق راه آهن به ۳۰۵ هزار TEU کانتینر می رسد. این گزارش حاکی است کلیات طرح احداث این پایانه به کمیسیون پارلمان اروپا ارائه شده که کارشناسان ضمن تأیید آن هیچ نشانه ای از نقض احتمالی قوانین زیست محیطی در این طرح را شناسای نکرده اند.

شرکت TIL وابسته به گروه MSC در این پروژه سرمایه گذاری خواهد کرد و قصد دارد بلندپروازانه ترین پروژه راه آهن برقی در داخل این بندر را به اجرا درآورد. قرار است پنج خط ریلی کانتینرها را وارد و یا از آن خارج کند. ناگفته نماند تمامی فرآیندهای این پایانه بر اساس فناوریهای جدید انجام می شود.

احداث این پایانه به عنوان یک نیروی محرکه برای اقتصاد اسپانیا محسوب می شود که سرمایه گذاری اولیه آن حدود ۱/۵ میلیارد یورو خواهد بود.

پیش بینی شده است تا سال ۲۰۵۰ میزان افرادی که تحت پوشش خدمات این بندر قرار می گیرند به ۴۰۰ میلیون نفر برسد. با بهره برداری از این پایانه در سال ۲۰۳۰، تأثیر اقتصادی بندر بر اقتصاد اسپانیا بیش از ۲/۲۷ درصد خواهد بود.

بر اساس پیش بینی کارشناسان هر یک یورو سرمایه گذاری در تجهیزات پایانه جدید والنسیا در کل بخش های اقتصادی ۱/۵۶ یورو تأثیر خود را خواهد گذاشت.



احداث پیشرفته ترین پایانه کانتینری سازگار با محیط زیست در بندر والنسیا

بزرگترین پایانه کانتینری عاری از هرگونه آلودگی با هدف کاهش ۹۸ درصدی میزان انتشار کربن با هزینه ۱/۵ میلیارد یورو در بندر والنسیا اسپانیا احداث می شود که کارشناسان اتحادیه اروپا از آن به عنوان مدرن ترین و پایدارترین پایانه جهان یاد می کنند.

به گزارش گروه بین الملل مانا بر اساس گزارش اداره بندر والنسیا زیرساخت های زیست محیطی، تخلیه و بارگیری، تأمین برق و جراثیل ها، ماشین آلات جابه جاکنده کانتینر در این پایانه به گونه ای طراحی و اجرا می شود که انتشار CO₂ را به حداقل می رسانند.

با بهره برداری از پایانه عاری از دود و آلودگی در بندر والنسیا ۴۴ هزار شغل جدید ایجاد می شود. علاوه بر این تا سال ۲۰۲۵ نیز ۴۳ هزار دیگر ایجاد خواهد شد و ظرفیت جابه جایی سالانه کانتینر از



افزایش توان عملیاتی جابه جایی کالا در بندر روتردام با غلبه بر کرونا

مدت توانستیم گازهای گلخانه ای را در اجرای قانون ۲۰۲۰ کاهش دهیم."

وی با اشاره به اینکه درآمد بندر در نیمه اول سال ۲۰۲۱ با ۷/۵ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال قبل به ۳۷۸/۶ میلیون یورو رسید، خاطر نشان ساخت:

"در این مدت میزان جابه جایی کالاهای فله خشک ۲۲ درصد و نفت خام ۴ درصد و کانتینر با ۸/۷ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل با افزایش روبه رو شد."

بندر روتردام اعلام کرد با غلبه بر ویروس کرونا توانسته است توان عملیاتی و میزان جابه جایی کالای خود را در شش ماهه اول سال ۲۰۲۱ به ۲۳۱ میلیون تن برساند که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل شش درصد رشد نشان می دهد.

به گزارش گروه بین الملل مانا؛ Allard Castelein مدیرعامل بندر روتردام گفت: "با پشت سر گذاشتن دوران کرونا در سال گذشته میلادی، در نیمه اول سال ۲۰۲۱ با افزایش کالاهای ورودی و خروجی در این بندر به رکورد مناسبی رسیدیم ضمن اینکه در این



بسته پیشنهادی جاه طلبانه اتحادیه اروپا برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در بنادر

اتحادیه اروپا با ارائه بسته پیشنهادی جاه طلبانه از تمامی بنادر اروپایی خواست به تحقق اهداف قانون انتشار گازهای گلخانه‌ای در بنادر کمک کنند. این در حالی است که نمایندگان بنادر اعلام کردند بدون بودجه و حمایت‌های دولت اجرای آن امکان‌پذیر نیست. به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ سازمان بنادر دریایی اروپا (ESPO) به عنوان نماینده انجمن‌های ۲۲ کشور عضو اتحادیه اروپا اعلام کرد اتحادیه اروپا پیشنهادی را تحت عنوان دستیابی به اهداف قانون تغییرات اقلیمی و کاهش گازهای گلخانه‌ای بدون پشتوانه مالی ارائه

داده که قرار است اهداف قانون سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال‌های ۲۰۳۰ و ۲۰۵۰ را محقق سازد.

Isabelle Ryckbost دبیرکل ESPO در این ارتباط گفت: "تمامی موارد برای تحقق اهداف سبز آب و هوایی و محیط زیستی مهیا است، اما بنادر برای اجرای طرح‌های جاه طلبانه و بلندپروازانه نیاز به حمایت مالی دولت‌ها دارند و نمی‌توان بنادر را در این راه تنها گذاشت."

وی افزود: "سازمان بنادر دریایی اروپا ضمن استقبال از این طرح باید زیرساخت‌های لازم برای سوخت‌های جایگزین را آماده کرده و یک سیاست کارآمد و منسجم در این ارتباط بوجود آورد تا از پرداخت هزینه‌های اضافی پرهیز شود، اما متأسفانه در این بسته فقط به کلیات اشاره شده و راه کارهای سرمایه‌گذاری پیش‌بینی نشده است."

وی در ادامه افزود: "اگر بخواهیم برای اجرای این برنامه با عنوان ۵۵ پیشنهاد با دید مثبت نگاه کنیم باید سرمایه‌گذاری‌های خود را برای ۵۰ سال آینده تنظیم کنیم. به همین جهت از اتحادیه اروپا می‌خواهیم بودجه لازم را برای حمایت از این طرح اختصاص دهد چراکه بسته تنها با اعلام عمومی مفید فایده نخواهد بود بلکه با پشتیبانی از سوی کشورها می‌تواند قابل اجرا باشد."



رونمایی از بزرگترین کشتی بیمارستانی در چین

کشتی بر اساس استانداردهای بین‌المللی برای کمک به کشورهای محروم ساخته شده و تاکنون ۶۰۰ داوطلب از سراسر جهان برای کمک در ارائه خدمات پزشکی و بهداشتی به مناطق مختلف جهان اعلام آمادگی کرده‌اند."

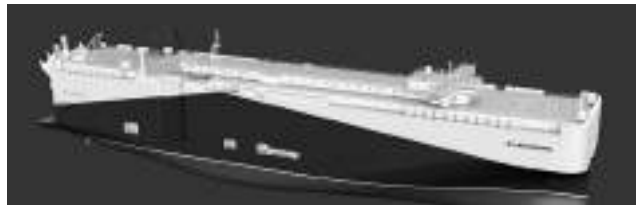
وی یادآور شد: "کشتی دارای ۲۰۰ تخت بیمارستانی، آزمایشگاه و انواع کلینیک‌های مورد نیاز است که می‌تواند به ۹۵۰ نفر خدمات ارائه دهد. همچنین این کشتی ۶۴۰ خدمه را در خود جای می‌دهد." وی در پایان گفت: "با توجه به اینکه بیش از ۹۳ درصد جمعیت آفریقای جنوبی به مراقبت‌های پزشکی نیاز دارند و همه‌گیری کرونا جمعیت قاره آفریقا را در تنگنا قرار داده است، به همین جهت اولویت اصلی خدمات‌رسانی به مردم آفریقای جنوبی است."

کارخانه کشتی‌سازی Tianjin Xingang چین بزرگترین کشتی بیمارستانی را با نام «Global Mercy» به زودی روانه آب‌های بین‌المللی خواهد کرد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، این کشتی در اولین سفر خود رهسپار بندر روتردام شده و از آنجا مأموریت خود را به بندر سنگال ادامه می‌دهد. بر اساس این گزارش Jim Paterso مشاور اجرایی Mercy Ships در این زمینه گفت: "عملیات اجرایی ساخت این کشتی از سال ۲۰۱۶ آغاز شده و ۱۴ شریک فعال برای ساخت این کشتی با هم همکاری کردند."

Ricardo Olson مدیر پروژه شرکت Stena RoRo سوئد نیز که در ساخت این کشتی همکاری داشته است، گفت: "این

سال ۲۰۲۳ تحویل شوند. Simon Motter رئیس تدارکات گروه فولکس واگن در این زمینه گفت: "پس از آنکه دو فروند کشتی خودروبر در سال ۲۰۲۰ با سوخت LNG تحویل این شرکت شد، تمایل خود را برای ساخت چهار فروند دیگر با سوخت LNG اعلام کردیم." وی گفت: "با این سفارش قصد داریم ضمن روی آوردن به تحرک الکترونیکی در حمل و نقل دریایی سهم عمده‌ای در پاک‌ی آب و هوا و خنثی کردن کربن داشته باشیم، زیرا علاوه بر اینکه کشتی‌ها از گاز LNG استفاده خواهند کرد خودروها نیز با سوخت پاک تولید خواهند شد." به گفته وی استراتژی کمک به کاهش گازهای گلخانه‌ای و حذف سوخت‌های فسیلی از سال ۲۰۱۶ در صدر برنامه‌های این کمپانی قرار گرفته است و کمپانی در صدد است مانند سایر ملل در کاهش انتشار CO₂ نقش اساسی داشته باشد.



ساخت کشتی با ظرفیت ۷ هزار خودرو توسط چین

یک شرکت کشتی‌سازی چینی به سفارش فولکس واگن چهار کشتی هر کدام به ظرفیت حمل ۷ هزار خودرو می‌سازد. به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ توافق ساخت این کشتی‌ها چندی پیش توسط کمپانی چینی ناشناس، فولکس واگن و مان انرژی تولیدکننده موتور کشتی منعقد شده و قرار است کشتی‌ها تا پایان



همچنین با تأسیس یک صندوق اعانه فراملی از همه کشورهای عضو انتظار کمک مالی دارد." در ادامه این گزارش آمده است: علی‌رغم تشکیل گروهی توسط ۱۰۰ سازمان دریایی برای سرکوب دزدی دریایی، متأسفانه هنوز آب‌های آفریقا به خطرناک‌ترین منطقه در جهان به منظور دریانوردی تبدیل شده است. این گزارش حاکی است در این ارتباط گزارش‌های IMO نشان می‌دهد در سال ۲۰۲۱ بیش از ۲۳ مورد دزدی دریایی در منطقه آفریقا گزارش شده که از افزایش بیش از حد نسبت به سال‌های قبل حکایت دارد. یکی از اعضای سازمان امنیتی انگلیس از عدم همکاری اتحادیه اروپا و برخی سازمان‌ها انتقاد کرده و گفت: "جامعه دریایی به منظور ایجاد اقدامات پیشگیرانه به منظور رفع مشکل دزدی دریایی نیازمند همکاری بیشتر کشورهاست." اما متأسفانه سازمان ناتو و اتحادیه اروپا در زمینه همکاری و ارائه راه‌حل‌های ملموس برای دزدی دریایی در آفریقا غایب هستند.

قطعنامه جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در زمینه تشدید مقابله با دزدی دریایی در آفریقا

سازمان بین‌المللی دریانوردی برای تشدید مبارزه با دزدی دریایی در آفریقا با صدور قطعنامه‌ای از کشورهای عضو خواست به صندوق امنیت دریایی آفریقا به منظور مقابله با دزدی دریایی به ویژه در خلیج گینه کمک مالی کنند. به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ کمیته ایمنی دریایی IMO (MSC) در زمینه صدور قطعنامه اعلام کرد: "این قطعنامه بر لزوم همکاری بیشتر با کلیه ذی‌نفعان دریایی به منظور تبادل اطلاعات در مورد جرائم دریایی و غیرقانونی بودن آن تأکید می‌کند.

سوخت کم‌کربن را حل خواهد کرد و این شرکت ضمن مشارکت با سازندگان و تولیدکنندگان موتور یک فرآیند طولانی‌مدت را رقم خواهد زد.

مدیرعامل AP Moller - Maersk در ادامه گفت: "به منظور ایجاد زیرساخت تولید آمونیاک سبز در اروپا تأسیسات تولید این نوع انرژی در ساحل غربی دانمارک نصب شده و قرار است به تولید آمونیاک در حد گسترده ادامه دهد."

وی گفت: "برنامه‌ریزی در این ارتباط به گونه‌ای است که علاوه بر تأمین نیازهای خطوط کشتیرانی دانمارک، قادریم آمونیاک سبز را به کشورهای اروپایی صادر کنیم."

Henriette Hallberg Thygesen در ادامه یادآور شد: "همانگونه که اعلام شد اولین کشتی با سوخت آمونیاک سبز سفارش داده شده و خوشحالم که اولین کشتی با کربن خنثی را در سال ۲۰۲۳ تحویل می‌گیریم."

وی با اشاره به اینکه آمونیاک سبز گزینه امیدوارکننده‌ای برای سوخت‌های دریایی است یادآور شد: "خوشبختانه سازندگان موتور کشتی نیز برای تولید موتورهای سازگار با آمونیاک اعلام آمادگی کردند که ما آن را به فال نیک می‌گیریم."

وی در پایان گفت: "براساس اعلام سازمان زیرساخت‌های کپنهاگ (CIP) پروژه تولید آمونیاک سبز در دانمارک می‌تواند میزان CO₂ را سالانه بیش از ۱/۵ میلیون تن کاهش داده که معادل حذف آلودگی سالانه ۷۳۰ هزار اتومبیل به‌طور دائم از جاده‌هاست. این تأسیسات برای تولید آمونیاک سبز در سال ۲۰۲۶ برنامه‌ریزی شده است."



مرسک اولین کشتی با سوخت متانول را سفارش داد

خط کشتیرانی مرسک اولین کشتی کانتینری با سوخت متانول را به منظور دستیابی به کربن صفر درصد سفارش داد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ موتورآلات این کشتی ۱۷۲ متری قرار است توسط پنج تولیدکننده موتور کشتی ساخته شود و مؤسسه ردهبندی ABS نیز آن را تأیید خواهد کرد.

Henriette Hallberg Thygesen مدیرعامل شرکت AP Moller - Maersk در این زمینه گفت: "این کشتی کانتینری در مسیر دستیابی به سوخت سازگار با محیط زیست پیشگام خواهد بود و تا زمان تحویل یعنی سال ۲۰۲۳ تجربه ارزشمندی را برای ساخت سایر کشتی‌های هم‌ردیف آن در اختیار جهانیان قرار خواهد داد."

وی افزود: "توسعه و تکامل این کشتی چالش بزرگ دستیابی به



مقامات کانال سوئز قبلاً اعلام کرده بودند قصد توسعه این مسیر دوم را که در ۲۰۱۵ با ۱۰ کیلومتر افتتاح شده بود دارند تا آن را به ۸۲ کیلومتر برسانند.

مصر قبلاً طرح‌های خود را برای عریض کردن و تعمیق بخش جنوبی کانال سوئز اعلام کرده بود.

نفتکش Ever Given با پرچم پاناما که متعلق به یک شرکت ژاپنی بود، در بیست و سوم مارس در این مسیر به گل نشست و شش روز طول کشید تا بتوانند آن را آزاد کنند.

این نفتکش هنوز هم به خاطر درگیری مالی بین مالکان آن و مقامات کانال سوئز در دریاچه Great Bitter کانال سوئز نگه داشته شده است.

یک مسیر کشتیرانی دیگر به کانال سوئز اضافه می‌شود

مقامات کانال سوئز قصد توسعه مسیر دوم این کانال در بخش جنوبی در نزدیکی محل به گل نشستن کشتی Ever Given را دارند.

به گزارش خبرگزاری تسنیم به نقل از عرب نیوز، مسئولان اداره کانال سوئز در حال توسعه مسیر دوم این کانال هستند که امکان رفت‌وآمد دوطرفه را در بخش جنوبی کانال در نزدیکی محلی که آن نفتکش غول‌پیکر گیر کرده بود، فراهم می‌کند.

NO KITCHEN NIGHTMARES AT SEA WITH THE NEW ICS TRAINING RECORD BOOK FOR SHIPS' COOKS

Ships' cooks have a unique role on board a vessel and it is widely known that a well fed crew is essential to the effective running of a ship.

Ensuring every ship has a properly trained and experienced cook on board is vital. To support both employers and ships' cooks, the International Chamber of Shipping has produced a brand new record book to enable ships' cooks to track their career progression and communicate their expertise and experience to employers and colleagues. This is the first global resource to help cooks on board demonstrate competency and record their training and experience as they develop their careers at sea.

The new Training Record Book for Ships' Cooks can be used by an individual to demonstrate that they have followed a structured training programme and have an understanding of the core competencies required to safely prepare nutritious and appropriate food during a voyage. It will also act as a record of their experience and career progression and can be used at any level and in any country, both on board and at maritime catering academies.

The new record book has been written based on the competence requirements of the ILO Guidelines on the training of ships' cooks, enabling evidence of competency to be recorded in all key areas identified by the ILO. It covers both practical and safety skills such

as specific cooking techniques and dealing with allergies and food intolerances.

Natalie Shaw, Director of Employment Affairs for the International Chamber of Shipping says: "Seafarers live and work on board ship and mealtimes serve to influence attitudes regarding long periods at sea. Ships' cooks are essential to the efficient and safe running of any vessel. It is difficult to overestimate how important food and nutrition are to seafarers. Not only does good food enable the seafarer to perform duties effectively, it is also crucial to maintaining the health and morale of crews.

"Indeed the quality of food on board is so essential to crew welfare that it is documented in the ILO Maritime Labour Convention (MLC), which recognises how important it is to have and serve sufficient food and drinking water of appropriate quality on board by qualified and trained catering personnel."

The Training Record Book for Ships' Cooks is the first global resource available to the industry and is an essential companion to the formal training undertaken by ships' cooks both on board and onshore. Ships' cooks have very varied backgrounds ranging from the professional chef on a cruise ship through to the reserve ship's cook covering the mess when the ship's cook is on shore leave, and this new record book supports those at all levels.

Source: www.tankeroperator.com

ABS AND LEADING INDUSTRY PLAYERS' ROADMAP FOR VESSEL CONVERSION TO LOW-CARBON OPERATIONS

Major new project to turn the transition to carbon-free fuels into actionable steps.

ABS is part of a joint development project (JDP) with the Mærsk McKinney Møller Center for Zero Carbon Shipping and leading global players in the marine and offshore industries to assess the technical, financial and environmental potential of converting existing vessels to zero-carbon fuels and technology.

Together with JDP partners A.P. Møller – Maersk, MAN Energy Solutions, Mitsubishi NYK, Seaspan and Total, ABS and the Center will assess conversion options and de-risk asset investments by analyzing the emission reduction potential as well as the techno-economic opportunity of converting vessels currently fueled by fossil-based fuels to zero- or neutral-carbon fuel solutions.

The project will also identify a number of technical modifications of relevance for today's new buildings to reduce the cost of future conversions, thus minimizing the associated financial risk for shipowners. The project partners will address various vessel types including containers, tankers and bulk carriers and their potential conversion from fuel oil, LNG and LPG to future solutions such as ammonia or methanol. The financial assessment will cover items such as conversion-, technology- and fuel costs as well as associated operating costs, whereas the environment assessment will, among other things, cover the greenhouse gas reduction

potential over the lifetime of a vessel.

"This is a vitally important piece of work for the industry. We are assessing the opportunities and consequences of converting ships from fossil-based fuels to a zero- or neutral- carbon fuel solution, which is something every shipowner and operator urgently needs actionable insight into. This project will turn the industry's decarbonization ambitions into a series of actionable steps with a pathway for each vessel type to carbon-free operations," said Georgios Plevrakis, ABS Director, Global Sustainability.

"In order to accelerate the investments in a zero-carbon maritime value chain, we have to reduce the risk of stranded assets. With this project, we address that challenge by providing clarity and an overview of the operational, fuel and technology options, their associated environmental and financial impact as well as their transition pathways," said Claus Winter Graugaard, Head of Onboard Vessel Solutions, the Center.

The project is informed by the ABS Guide for Gas and Other Low-Flashpoint Fuel Ready Vessels, which introduced an Alternative Fuel Ready program for the marine industry, identifying all technical issues that must be considered in development of low- and zero-carbon fuel designs.

Source: www.tankeroperator.com

PIRACY AND ARMED ROBBERY INCIDENTS AT LOWEST LEVEL IN 27 YEARS

The ICC International Maritime Bureau (IMB) received the lowest number of reported incidents for the first half of any year since 1994.

IMB's latest global piracy report details 68 incidents of piracy and armed robbery against ships – the lowest total since 1994 – down from 98 incidents during the same period last year. In the first six months of 2021, IMB's Piracy Reporting Centre (PRC) reported 61 vessels boarded, four attempted attacks, two vessels fired upon and one vessel hijacked.

Despite the overall decline in reported incidents, violence against crews has continued with 50 crew kidnapped, three each threatened and taken hostage, two assaulted, one injured and one killed throughout the first half of 2021.

While the reduced numbers of reported incidents is welcome, the IMB PRC continues to caution against complacency. Vessels were boarded in 91% of the reported incidents.

Cautious gains in Gulf of Guinea

The Gulf of Guinea continues to be particularly dangerous for seafarers with 32% of all reported incidents taking place in the region, according to IMB. The region accounted for all 50 kidnapped crew and the single crew fatality recorded by IMB during the first half of 2021.

The number of kidnappings recorded in the Gulf of Guinea in the last quarter is the lowest since Q2 2019, but pirates continue to target all vessel types throughout the region. IMB warns that fishing vessels have been hijacked in the Gulf of Guinea and later used as mother ships to target other merchant vessels.

“Whilst IMB welcomes reduced piracy and armed robbery activity in the Gulf of Guinea, the risk to seafarers still remains,” said IMB Director Michael Howlett. “By reporting all incidents to the Regional Authorities and IMB PRC, seafarers can maintain pressure against pirates. Bringing together maritime response authorities through initiatives – like Nigeria's Deep Blue Project and Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum – will continue and strengthen knowledge sharing channels and reduce risk to seafarers in the region.”

In early June, a bulk carrier was approached by a skiff with six pirates while transitioning through the region at around 210nm off the coast of Lagos. The

carrier – equipped with appropriate vessel hardening – was able to prevent the armed pirates from coming onboard, but the incident demonstrates the continued capacity of pirates in the region to carry out attacks at further distances from the coast.

Knife attacks in Singapore Straits

The Singapore Straits recorded 16 incidents in the first six months of 2021, in comparison to 11 during the same period in 2020. These attacks are considered opportunistic in nature, but IMB warns that in seven incidents the perpetrators were armed with knives. In three separate incidents, seafarers were reported to have been either threatened, assaulted or injured.

Incidents rise off the coast of Peru

In comparison to the first half of 2019 and 2020, Callao Anchorage, Peru has experienced a two-fold increase in the number of incidents with nine incidents reported in total for 2021. There were four incidents in Q2 2021 and knives reported in three of these, according to the latest figures from IMB. Perpetrators in the region possess the capacity to carry out violent attacks with two separate incidents of crew being taken hostage and assaulted occurring in the first six months of 2021.

Manila Bay, Philippines

Vessels are advised to take precautionary measures while anchored in Manila Bay, Philippines, as four incidents were reported to IMB for Q2 2021.

“Reporting piracy and armed robbery incidents is the first line of defense against future attacks,” said ICC Secretary General John W.H. Denton AO. “Sustained reporting to IMB will enable governments, maritime response agencies and other stakeholders to establish safer waters for our seafarers and smooth flow of goods throughout global supply chains.”

IMB Reporting Centre

Since its founding in 1991, IMB PRC remains a single point of contact to report all crimes of maritime piracy and armed robbery, 24 hours a day. Their prompt forwarding of reports, and liaison with response agencies, broadcasts to shipping via GMDSS Safety Net Services, and email alerts to CSOs, all provided free of cost, help the response against piracy and armed robbery and the security of seafarers, globally.

Source: www.tankeroperator.com

OCIMF REPLACING SIRE TANKER INSPECTION PROGRAMME WITH NEW REGIME FROM 2022

The Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) is currently developing an updated and enhanced version of its Ship Inspection Report Programme (SIRE) tanker risk assessment tool, the ship inspection regime that has become central to supporting safety and best practice in the marine industry.

The new regime, SIRE 2.0, will replace the current system from Q2 2022, delivering a more comprehensive inspection regime with enhanced tools, strengthened governance processes and more in-depth reporting outcomes, following a risk-based approach, the oil industry body has confirmed.

Significantly, SIRE 2.0 inspections will be completed using an intrinsically safe, Ex-proof (IECEX) tablet device, allowing inspections and feedback to be reported and documented in real-time. An expanded question set covering core (critical requirements), rotational (ad-hoc), conditional (unique to vessel, operator or ship type) and campaign (a target area of concern) questions will be created for each vessel inspection. In another key development, every question in the inspection report will be assessed in relation to equipment, processes and human factors.

This approach will allow inspections to be completed more efficiently and enable 'grades' of reporting from positive to negative, providing more detailed marine assurance data for identifying and addressing root causes of deficiencies or problems onboard. Use of tablet devices will also enable Inspectors to submit photographic evidence to support findings and allow GPS tracking and auto-logging of inspection start and finish times. Enhanced governance processes will ensure greater transparency and control for OCIMF and other parties involved in the programme, with stringent compliance requirements enhancing accountability.

Robert Drysdale, Managing Director, OCIMF, comments: "Replacing SIRE with a new, improved and altogether more comprehensive SIRE 2.0

regime from next year will mark a significant change for industry – but this change will deliver tangible benefits by enhancing our ability to ensure safety and best practice across the global tanker fleet. SIRE has served industry well, improving standards of safety onboard, but with more sophisticated risk management tools and resources available, SIRE 2.0 will ensure that this crucial ship inspection programme can continue to evolve in-step with the changing nature of risk in our industry."

OCIMF has been working on this project to develop SIRE 2.0 since 2017. Three working groups responsible for governance, inspection and technology report to a steering group that is tasked with delivering the new programme.

The SIRE 2.0 regime is expected to become operational from Q2 2022. Until then, the current SIRE programme will continue to be updated and improved to incorporate the latest standards, best practice and regulations.

Sam Megwa, Programmes Director, OCIMF, adds: "The SIRE 2.0 programme, processes, policies and procedures have now been developed, including the IT software that facilitates the new regime, and a programme of trial inspections is currently underway. We recognise the significance of this change and have been working closely with the OCIMF membership, users of the existing SIRE programme and Inspectors as well as industry partners and peers in developing the programme. We have drawn upon their expertise and feedback to build a more robust, accurate and intelligent inspection process that will benefit all.

There is still much work to be done and the coming months will be critical, but we have absolute confidence that SIRE 2.0 will transform the industry's ability to protect people and the environment from harm. We look forward to continuing to work with our stakeholders to manage this change."

Source: www.tankeroperator.com

WORLD'S FIRST LIQUEFIED-HYDROGEN CARRIER UNVEILED



Kawasaki Heavy Industries is leading the race to transport what some say is the eco fuel of the future.

A Japanese shipbuilder is leading the race to transport what some say is the eco fuel of the future. Kawasaki Heavy Industries has built the world's first vessel dedicated to carrying liquefied hydrogen.

The company says the Suiso Frontier can hold enough of the material to fill about 15,000

fuel-cell vehicles.

It's planning a test run by the end of the current fiscal year to bring liquefied hydrogen from Australia to Japan.

Hydrogen emits no carbon dioxide. The Japanese government wants to increase the country's use of it 10-fold to around 20 million tons a year by 2050.

Source: www.tankeroperator.com

AUTONOMOUS SHIPS: REGULATORY SCOPING EXERCISE COMPLETED

IMO's Maritime Safety Committee finalizes its analysis of ship safety treaties, to assess next steps for regulating Maritime Autonomous Surface Ships (MASS).

The Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO), at its 103rd session in May 2021, has completed a regulatory scoping exercise to analyze relevant ship safety treaties, in order to assess how Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) could be regulated.

The completion of the scoping exercise represents an all important first step, paving the way to focused discussions to ensure that regulation will keep pace with technological developments.

The scoping exercise was initiated in 2017 to determine how safe, secure and environmentally sound MASS operations might be addressed in IMO instruments.

The exercise involved assessing a substantial number of IMO treaty instruments under the remit of the MSC and identifying provisions which applied to MASS and prevented MASS operations; or applied to MASS and do not prevent MASS operations and require no actions; or applied to MASS and do not prevent MASS operations but may need to be amended or clarified, and/or may contain gaps; or have no application to MASS operations.

Varying degrees of autonomy were considered: crewed ship with automated processes and decision support (Degree One); remotely controlled ship with seafarers on board (Degree Two); remotely controlled ship without seafarers on board (Degree Three); and fully autonomous ship (Degree Four).

The safety treaties assessed include the SOLAS Convention and various codes made mandatory under SOLAS (Casualty Investigation, Enhanced Survey Programme (ESP), Fire Safety Systems (FSS), Fire Test Procedures (FTP), Bulk Chemical (IBC), Gas Carrier (IGC), Solid Bulk Cargoes (IMSBC), Dangerous Goods (IMDG), Carriage of Irradiated Nuclear Fuel (INF), Intact Stability, International Safety Management (ISM), Ship and Port Facility Security (ISPS), Grain, Polar, Recognized Organizations (RO)); collision regulations (COLREG); Load Lines Convention and 1988 Protocol; Convention on Safe Containers (CSC); STCW Convention and Code, as well as STCW-F Convention; search and rescue (1979 SAR Convention); tonnage measurement (Tonnage 1969) and the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing

(CSS Code) and IMO Instruments Implementation Code (IIM Code).

The outcome of the regulatory scoping exercise was discussed and completed by the MASS Working Group which met during MSC 103.

For each provision, the exercise identified whether MASS could potentially be regulated by: equivalences as provided for by the instruments or developing interpretations; and/or amending existing instruments; and/or developing a new instrument; or none of the above as a result of the analysis.

The outcome highlights a number of high-priority issues, cutting across several instruments that would need to be addressed at a policy level to determine future work.

These involve the development of MASS terminology and definitions, including an internationally agreed definition of MASS and clarifying the meaning of the term "master", "crew" or "responsible person", particularly in Degrees Three (remotely controlled ship) and Four (fully autonomous ship).

Other key issues include addressing the functional and operational requirements of the remote-control station/center and the possible designation of a remote operator as seafarer.

Further common potential gaps and themes identified across several safety treaties related to provisions containing manual operations and alarms on the bridge; provisions related to actions by personnel (such as firefighting, cargoes stowage and securing and maintenance); watchkeeping; implications for search and rescue; and information required to be on board for safe operation.

The Committee noted that the best way forward to address MASS in the IMO regulatory framework could, preferably, be in a holistic manner through the development of a goal-based MASS instrument. Such an instrument could take the form of a "MASS Code", with goal(s), functional requirements and corresponding regulations, suitable for all four degrees of autonomy, and addressing the various gaps and themes identified by the RSE.

The Committee invited Member States to submit proposals on how to achieve the best way forward to a future session of the MSC.

The outcome of the MSC's regulatory scoping exercise, as approved by the Committee, including the full analysis of treaties, can be found as an annex to the report of MSC 103 (MSC 103/21/Add.1, annex 8) and can also be found in circular MSC.1/Circ.1639 (Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)).

Source: IMO website

1 January 2023. This means that the first annual reporting on carbon intensity will be completed in 2023, with the first rating given in 2024.

Review by 1 January 2026

A review clause requires the IMO to review the effectiveness of the implementation of the CII and EEXI requirements, by 1 January 2026 at the latest, and, if necessary, develop and adopt further amendments.

The Committee also agreed to keep under review the impacts on States of the aforesaid amendments to MARPOL Annex VI, paying particular attention to the needs of developing countries, especially LDCs and SIDS, so that any necessary adjustments can be made.

Amendments to MARPOL - prohibiting HFO in the Arctic

The MEPC adopted amendments to MARPOL Annex I (addition of a new regulation 43A) to introduce a prohibition on the use and carriage for use as fuel of heavy fuel oil (HFO) by ships in Arctic waters on and after 1 July 2024.

The prohibition will cover the use and carriage for use as fuel of oils having a density at 15°C higher than 900 kg/m³ or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm²/s. Ships engaged in securing the safety of ships, or in search and rescue operations, and ships dedicated to oil spill preparedness and response would be exempted. Ships which meet certain construction standards with regard to oil fuel tank protection would need to comply on and after 1 July 2029.

A Party to MARPOL with a coastline bordering Arctic waters may temporarily waive the requirements for ships flying its flag while operating in waters subject to that Party's sovereignty or jurisdiction, up to 1 July 2029.

Amendments to MARPOL Annexes I and IV concerning the exemption of UNSP barges from survey and certification requirements

The MEPC adopted amendments to draft amendments to MARPOL Annexes I and IV concerning the exemption of UNSP barges from survey and certification requirements.

The amendment specifies that the Administration may exempt a UNSP barge from the annual survey and certification requirements, for a period not exceeding 5 years provided that the UNSP barge has undergone a survey to confirm that certain conditions are met.

The amendments also provide the form for the International Oil Pollution Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges. The MEPC

also approved a related circular on guidelines for exemption of UNSP barges.

Amendments to AFS Convention - cybutrene

The MEPC adopted amendments to the IMO Convention for the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (AFS Convention), to include controls on the biocide cybutryne.

The AFS Convention already prohibits the use of biocides using organotin compounds.

Underwater noise - further work to begin

The Committee agreed to commence further work on underwater noise from ships. The MEPC agreed to include a new output on review of the 2014 Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life (MEPC.1/Circ.833) and identification of next steps.

The Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) has been assigned to coordinate the work since the review of the Guidelines mainly relates to technical issues, with a target completion year of 2023.

A significant portion of the underwater noise generated by human activity may be related to commercial shipping. The international community recognizes that underwater-radiated noise from commercial ships may have both short and long-term negative consequences on marine life, especially marine mammals.

Air pollution and energy efficiency

The MEPC:

- Approved adopted amendments to the Guidance for best practice for member state/coastal state including the indicative example of license for bunkering;
- Approved a Work Plan to progress the work on the Shaft/Engine Power Limitation concept;
- Adopted amendments to the Guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions; and
- Adopted amendments to the 2018 Guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency design index (EEDI) for new ships.

Postponed items

Due to a lack of time, a number of items were postponed to the next session, including outputs from the Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR 8).

Source: IMO website

- Development of amendments to SOLAS regulation II-1/3-4 to apply requirements for emergency towing equipment for tankers to other types of ships.

- Revision of the 2010 FTP Code to allow for new fire protection systems and materials.

- Revision of the Interim explanatory notes addressing the safe return to port (MSC.1/Circ.1369) and related circulars.

- Development of an entrant training manual for PSC personnel.

- Development of guidance in relation to the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) to assist in the implementation of the IMO Instruments Implementation Code (III Code) by Member States.

Approval/adoption of other guidance and guidelines

Among other issues, the MSC also:

- Approved amendments to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual.

- Approved Guidelines for safety measures for fishing vessels of 24m in length and over operating in polar waters.

- Approved Guidelines for pleasure yachts of 300 gross tonnage and above not engaged in trade operating in polar waters.

- Approved MSC.1/Circ.1318/Rev.1 on the revised guidelines for the maintenance and inspections of fixed carbon dioxide fire-extinguishing systems.

- Approved MSC.1/Circ.797/Rev.35 on the List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-1/7 of the STCW Code.

- Established a Correspondence Group on Dissemination of MSI and SAR-related information, to consider the mandatory use of all recognized mobile satellite services providing services within the service area for dissemination of information by MSI and SAR information providers; and consider options to address cost implications for MSI and SAR information providers; the group to report to MSC 105

Source: IMO website

MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC 76), 10 TO 17 JUNE 2021 (REMOTE SESSION)

Reduction of GHG emissions from shipping measures adopted

The MEPC adopted amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) Annex VI that will require ships to reduce their greenhouse gas emissions. These amendments combine technical and operational approaches to improve the energy efficiency of ships, in line with the targets established in the 2018 Initial IMO Strategy for Reducing GHG Emissions from Ships and also provide important building blocks for future GHG reduction measures.

The new measures will require all ships to calculate their Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) following technical means to improve their energy efficiency and to establish their annual operational carbon intensity indicator (CII) and CII rating. Carbon intensity links the GHG emissions to the transport work of ships.

Attained and required Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)

The attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) is required to be calculated for ships of 400 gt and above, in accordance with the different values set for ship types and size categories.

Annual operational carbon intensity indicator (CII) and CII rating

The amendments apply to ships of 5,000 gross tonnage and above (the ships already subject to the requirement for data collection system for fuel oil consumption of ships). These ships are required to have determined their required annual operational carbon intensity indicator (CII).

Ships will get a rating of their energy efficiency (A, B, C, D, E - where A is the best), which will be incorporated in their mandatory Statement of Compliance to be issued by the Administration. Administrations, port authorities and other stakeholders as appropriate are also encouraged to provide incentives to ships rated as A or B.

Entry into force

The amendments to MARPOL Annex VI (adopted in a consolidated revised Annex VI) are expected to enter into force on 1 November 2022, with the requirements for EEXI and CII certification coming into effect from

via MSC circular of the 4th version of The Guidelines on Cyber Security Onboard Ships (jointly prepared by industry NGOs) and approved an update to the MSC-FAL Guidelines on maritime cyber risk management to include a reference to the guidelines (subject to endorsement by the Facilitation Committee).

Piracy and armed robbery against ships

The MSC held discussions in a working group to bring all interested stakeholders together to address the escalating incidents of piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea.

The Committee adopted a resolution on recommended action to address piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea, which calls for increased collaboration and action to tackle an escalation in the number and severity of attacks in the Gulf of Guinea region, which threatens the lives and well-being of seafarers and the safety of shipping.

The MSC also developed a draft Assembly resolution, for adoption at the 32nd IMO Assembly in December 2021, updating the previous resolution A.1069(28) on Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the Gulf of Guinea.

Based on reports submitted to IMO, in 2020, the number of incidents taking place in the Gulf of Guinea (West Africa) increased to 87 (up by 20 compared to 2019), with a total of 112 crew members reported as kidnapped/missing. This represented a significant proportion of the total 226 incidents of piracy and armed robbery against ships occurred or attempted in 2020 globally. To date, in 2021, 23 incidents have been reported in the West Africa region. A working group is expected to be established to afford all Gulf of Guinea stakeholders the opportunity to discuss how best to ensure seafarers' safety in the region.

Detecting and reporting containers lost at sea

The MSC considered, among numerous other proposals for new work items, a proposal to address the problem of containers lost at sea. This is in the context of recent incidents involving large numbers of containers lost at sea and IMO Action plan to address marine plastic litter from ships, which calls for consideration of the establishment of

a compulsory mechanism to declare loss of containers at sea and identify number of losses, in order to reduce safety and environmental consequences of container losses.

The MSC agreed to include a new output (for 2022-2023) on "Development of measures regarding the detection and mandatory reporting of containers lost at sea that may enhance the positioning, tracking and recovery of such containers", with two sessions needed to complete the item, coordinated by the Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC) and in association with the Sub-Committee for Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR), as and when requested by the CCC Sub-Committee.

Addressing fires on container ships

The MSC agreed to include in the biennial (2022-2023) agenda of the Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE), a new agenda item on "Development of amendments to SOLAS chapter II-2 and the FSS Code concerning detection and control of fires in cargo holds and on the cargo deck of container ships", with a target completion year of 2025, in association with the CCC Sub-Committee as and when requested by the SSE Sub-Committee.

The move followed discussion of a number of submissions proposing to specifically address container ship fires. The MSC noted, in particular, the need for a holistic risk-based approach and prioritization of risk prevention and mitigation enhancement when developing amendments.

Other new outputs

The MSC also agreed to new outputs on:

- Review of the IGC Code.
- Revision of the 1979, 1989 and 2009 MODU Codes and associated MSC circulars to prohibit the use of materials containing asbestos, including control of storage of such materials on board.
- Development of amendments to SOLAS chapters IV and V and performance standards and guidelines to introduce VHF Data Exchange System (VDES).
- Development of performance standards for a digital navigational data system (NAVDAT).

Regulations on Domestic Ferry Safety, subject to ongoing review. The draft model regulations are intended to provide framework provisions on domestic ferry safety that can be incorporated into national law. The model regulations are focused solely on safety and do not make any provisions for issues such as facilitation, security or pollution.

The MSC invited the IMO International Maritime Law Institute (IMLI) to note the developments and to develop a curriculum, or take other appropriate steps, whereby interested IMLI students may undertake assignments on incorporating the model regulations into domestic legislation of their respective countries.

The Committee noted an updated work plan submitted by the Secretariat which envisages approval/adoption of the model regulation by the MSC in 2022, as well as development of online training material on domestic ferry safety.

The Committee noted an updated work plan submitted by the Secretariat which envisages approval/adoption of the model regulation by the MSC in 2022, as well as development of online training material on domestic ferry safety.

The Committee agreed to establish a Working Group on Domestic Ferry Safety at MSC 104 to further develop the model regulations (using MSC 103/8 document on measures to improve domestic ferry safety as basic document) and invited Member States and interested parties to make suggestions on amendments to the model regulations to MSC 104.

A list of observed and potential gaps in domestic ferry safety was endorsed. The list of issues for domestic ferry safety which need to be addressed include, among others, overcrowding, lack of compliance and inadequate maintenance. The list was developed by IMO Secretariat following a broad survey of information related to domestic ferry safety available in the public domain (covering incidents reported from January 2017 to June 2019).

IMO Secretariat has been working with other stakeholders to address the pressing matter of domestic ferry safety, including INTERFERRY

and the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP). A number of regional meetings have addressed domestic ferry safety.

The Committee endorsed the Bangkok Declaration on Enhancing Domestic Ferry Safety in Asia and the Pacific Region and the Development of Model Regulations on Domestic Ferry Safety, which was the outcome of the Expert Group Meeting on Improving Domestic Ferry Safety in Support of Safe Maritime Connectivity in Asia and the Pacific, which met virtually in March 2020.

The Committee also endorsed the outcome of the regional workshop on safety of domestic ferries and non-convention ships, held in Lagos, Nigeria in October 2019, which supports the development of explanatory notes to the framework Model Regulations on Domestic Ferry Safety.

Measures to enhance maritime security

The Committee considered recent developments on maritime security, noting that IMO is an implementing partner in a new four-year EU funded project on "Port Security and Safety of Navigation in Eastern and Southern Africa and the Indian Ocean" and will also be implementing a similar EU-funded project in the Red Sea.

SOLAS Contracting Governments were encouraged to ensure information provided in the publicly accessible GISIS module on maritime security were up-to-date; and to develop effective maritime security governance structures, including national maritime security committees and strategies, and to strengthen these where they already exist. They were urged to continue to effectively implement, in partnership with industry, IMO security measures, including SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code, taking into account new and emerging security threats, and to request IMO's technical assistance, as appropriate.

States were also encouraged to consider donating to the International Maritime Security Trust (IMST) Fund to support the continued delivery of technical assistance under the global programme for the enhancement of maritime security.

The Committee approved the dissemination

national authorities prioritize their seafarers, as far as practicable, in their national COVID-19 vaccination programmes (taking into account the WHO SAGE Roadmap); and also proper consideration of extending COVID-19 vaccines to seafarers of other nationalities, taking into account their national vaccines supply.

Member States are further recommended to consider exempting seafarers from any national policy requiring proof of COVID-19 vaccination as a condition for entry, taking into account that seafarers should be designated as “key workers”, as they travel across borders frequently.

Regulatory scoping exercise on Maritime Autonomous Surface Ships

The MSC completed the regulatory scoping exercise (RSE) for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) and approved a circular providing the outcome. (MSC.1/Circ.1640 on Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)).

This represents an important first step, paving the way for focused discussions to ensure that regulation keeps pace with technological developments.

In terms of the next steps, the Committee agreed that proposals for new outputs would be needed to address the various gaps in IMO instruments identified in the RSE and invited interested Member States to submit such proposals to a future session of the Committee.

Development of further measures to enhance the safety of ships relating to the use of oil fuel

The Committee established a working group to look at a number of safety issues related to oil fuel, building on work carried out by a correspondence group.

Good progress was made in developing relevant mandatory SOLAS requirements relating to reporting of cases where fuel suppliers do not meet SOLAS requirements and on action against such fuel suppliers. Progress was also noted by the Committee in developing regulations for the documentation of the flashpoint of the actual fuel batch when bunkering.

The working group also continued the development on a list of issues to be addressed by guidelines for ships to address

situations where indicative test results suggest that the oil fuel supplied may not comply with flashpoint requirements.

The need for collaboration between the MSC and Marine Environment Protection Committee (MEPC) was highlighted during the deliberation.

On the issue of licensing schemes for bunker suppliers, the Committee invited Member States to consider the implementation of licensing schemes for bunker suppliers operating in their jurisdiction.

The MSC re-established a correspondence group to:

- further develop, with a view towards finalization, draft SOLAS amendments relating to reporting of confirmed cases where oil fuel suppliers have failed to meet IMO flashpoint requirements; and draft SOLAS amendments on actions against oil fuel suppliers that have been found to deliver oil fuel that does not comply with minimum flashpoint requirements;
- further develop mandatory requirements regarding the documentation of the flashpoint of the actual fuel batch when bunkering;
- further develop the guidelines for ships to address situations where indicative test results suggest that the oil fuel supplied may not comply with SOLAS regulation II-2/4.2.1 (which says that no fuel oil with a flashpoint lower than 60 degrees Centigrade shall be used, unless specifically permitted);
- collect information on and consider possible measures related to oil fuel parameters other than flashpoint; and
- submit a written report to MSC 105 (meeting in the first half of 2022).

Following discussion, the MSC endorsed an updated work plan. This would see finalization of measures related to the flashpoint of fuel oil by MSC 105 (2022) and finalization of measures to enhance the safety of ships relating to the use of fuel oil by MSC 106 (2023).

The 2020 sulphur limit MARPOL regulations came into force on 1 January 2020, leading to new fuel blends coming on the market, including very low sulphur fuel oils.

Domestic ferry safety

The Committee approved, in principle the basic structure of framework Model

MARITIME SAFETY COMMITTEE, 103rd SESSION (MSC 103)

The 103rd session of IMO's Maritime Safety Committee (MSC) met in remote session from 5 to 14 May 2021.

MSC 103 Highlights:

1. Adoption of amendment
2. COVID-19 matter
3. Regulatory scoping exercise on Maritime Autonomous Surface Ships
4. Further measures to enhance the safety of ships relating to the use of oil fuel
5. Measures to enhance maritime security
6. Piracy and armed robbery against ships
7. Domestic ferry safety
8. Containers lost at sea
9. Container ship fires
10. Other matters

Adoption of amendments

The Committee adopted amendments to the following instruments:

- amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) regulation III/33 and the LSA Code, aiming to remove the applicability of the requirements to launch free-fall lifeboats to test their strength with the ship making headway at speeds up to 5 knots in calm water on cargo ships of 20,000 GT and above. The expected entry into force date is 1 January 2024. The MSC also approved a related circular on voluntary early implementation of the draft amendments to SOLAS chapter III and the LSA Code, which encourages Governments to implement the requirements earlier, on a voluntary basis.
- the Revised recommendation on testing of life-saving appliances (resolution MSC.81(70)), consequential to the adoption of the amendments to SOLAS regulation III/33 and the LSA Code.
- a new draft SOLAS regulation II-1/25-1,

requiring water level detectors on multiple hold cargo ships other than bulk carriers and tankers. The expected entry into force date is 1 January 2024.

- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), adding the definition of "high-voltage" in STCW regulation I/1. The expected entry into force date is 1 January 2023.

● section A-I/1 of the STCW Code, including the capacity "electro-technical officer" in the definition of "operational level", as a consequential amendment to the introduction of this capacity as part of the 2010 Manila Amendments. The expected entry into force date is 1 January 2023.

- chapter 9 of the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code), relating to fault isolation requirements for individually identifiable fire detector systems installed, in lieu of section identifiable fire detector systems on cargo ships and passenger ship cabin balconies; and clarifying the acceptability of less complex and costly section identifiable fault isolation for individually identifiable fire detector systems. The expected entry into force date is 1 January 2024.

● the International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (ESP Code), relating to thickness measurements at the first renewal survey of double hull oil tanker. The expected entry into force date is 1 January 2023.

COVID-19 matters

The MSC adopted a resolution on "Recommended action to prioritize COVID-19 vaccination of seafarers". This resolution recommends that Member States and relevant

ships colliding, oil spill accidents, contraband or smuggling problems involving two or more nations, aspects related to building of ships and naval vessels and any other event pertaining to marine areas, the help of a maritime expert witness is needed.

Maritime expert witnesses are known for their expertise because they can provide valuable help by just reconstructing points rather than be a physical witness to a said event or accident. It is this mental expertise that makes them as precious as a physical witness in the counterpart of maritime law.

A Maritime lawyer is the person who benefits the most with the help of a maritime expert witness. Considering that major areas of oceanic waters are inaccessible to common men, it becomes important that a marine law-court takes the aid of a maritime expert witness into consideration. Like in the oil spill in Louisiana, it would have been almost impossible for any common men to have noticed the oil spill promptly. Therefore in a marine law-court, experts are brought to state the case – either for or against and through their presentation of understanding the event or incident, correct judgment is provided.

Also, because maritime law involves the presence of so many different countries, it becomes important on the grounds of impartiality and fairness that a maritime lawyer employ the services of a maritime expert witness who will be able to provide expertise in the fairest of manner.

When it comes to shipping companies, it is important that the right kind of maritime witness is employed. Because when you take shipping companies, it is not just two business concerns involved, but also the matter of two separate nations also being involved. Therefore it becomes important that a very reliable maritime expert witness is chosen and that no party is victimized unnecessarily.

In today's times employing a maritime expert witness is something that any dealing with maritime law needs to be done. This is because, a maritime expert witness offers not just expertise, but he also offers the guidance to go on the right path after understanding what the experts feel or think about any issue.

Such guidance, in-turn helps not just maritime lawyers and their clients, but also justice to prevail rightfully in the end.

What Is a Maritime Expert Witness?

A maritime expert witness is a person who possesses knowledge of matters relating to the construction of ships, marine shipping, or navigation and who offers this expertise in a court of law. They prepare an analysis of situations and present the information to attorneys, judges and juries. They offer general insight on the cause of an accident, reconstruct the events of an accident and determine environmental threats. They also may be called upon to analyze the cause of personal injury suits and product liability suits.

An expert witness is a person who has specific knowledge in a given field and is called to testify in a court of law. The court permits this person to testify without having been present at the scene of the crime due to specialized training or experience in a given field. Unlike other witnesses, who are only permitted to give testimony based on observed facts, an expert witness gives technical testimony based primarily on expertise and opinions. The court allows either the prosecuting or defense attorneys to use such testimony to support claims made by the prosecution or the defense.

A maritime expert witness analyzes the cause of marine casualties and personal injuries during litigation for either the defendant or the plaintiff. A maritime expert witness may also be called to testify in environmental cases and offer analysis on the threat of hazardous materials such as lead, toxic PCBs and other toxic metals either aboard the ship or at the ship yard.

A maritime expert witness may be called upon to recreate the technical events causing an accident. An expert witness can provide testimony and analysis on the design, construction, and operations to determine the cause of the injury. A maritime expert witness is instrumental in product liability cases and can help determine whether an accident was due to faulty ship design or construction, management of the ship, or maritime operations.

MARITIME EXPERT WITNESS



Who is a Maritime Expert Witness?

A maritime expert witness is of utmost importance when it comes to maritime law. A maritime expert witness is generally a person who is proficient in all aspects of marine areas and whose opinion in a court of law is highly valued and counted for.

When it comes to maritime law, it has to be understood that the scope of maritime law is very vast. In fact, in certain areas the scope of

maritime law might extend to several countries connected by a common expanse of ocean or sea. Moreover in matters relating to the oceans or seas, it so happens that witnesses cannot be expected to be present at the scene where an incident or accident has taken place. It's only with the help of a maritime witness that maritime lawyers can seek to provide absolute and complete justice to their clients.

In cases relating to maritime accidents like

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 14, Issue 49, SUMMER 2021

Address: No. 31, 5th Street, North Kargar Avenue,
Tehran, Iran
Postal Code: 14396-34561
Tel: 0098 21 84397005
Fax: 0098 21 88025558
E-mail: update@asiaclass.org
Legal Representative: Ali Sharifi Ghazvini
Manager-In-Charge: Malek-Reza Malekpour Ghorbani
Chief Editor: Saeid Kazemi
Executive Affairs: Jaleh Sedaghati Monawar
Financial Affairs: Mohammad-Hossein Zoghi
LAYOUT & DESIGN: Mohammad Mahdi Ghafoori Kaffash

Index:

Maritime Expert Witness / 2

Maritime Safety Committee, 103rd session (MSC 103) / 4

Marine Environment Protection Committee (MEPC 76) / 8

Autonomous ships: regulatory scoping exercise completed /10

news



مؤسسه رده‌بندی آسیا
ASIA CLASSIFICATION SOCIETY

Offshore Services

- Marine Warranty Survey and Third Party Assurance
- Mobile Offshore Drilling Unit Classification
- Rig Inspection and Certification

At your side and through all phases of projects:

- Design appraisal, plan and document review and approval
- During construction inspection and supervision
- Verification of compliance with requirements and safe practice in transportation
- Installation process monitoring according to approved procedures and environmental conditions i.e. substructure, analysis review/approval and after installation correction control
- During lifetime and periodical inspection and certification of equipment

Areas of activities:

- Land rig and drilling equipment
- All kinds of marine transportation
- All types of Crane and Lifting gears
- Fixed and floating installation and commissioning
- Subsea survey and metrology, preparation, installation

Address: No. 31, 5th St., Kargar Ave., Tehran-Iran

URL: www.asiaclass.org

E: offshore@asiaclass.org

T: +98 21 84397110

F: +98 21 88025558



مؤسسه رده‌بندی آسیا
ASIA CLASSIFICATION SOCIETY

- بازرسی و صدور گواهینامه شناورها و سازه های فراساحلی
- کنترل و تایید طراحی و نظارت در حین ساخت
- بازرسی کالا و ارزیابی انطباق (VOC و COI)
- بازرسی و صدور گواهینامه ایمنی تجهیزات بالابری
- ارزیابی، آزمون و تایید محصول صنعتی و دریایی
- ارزیابی و تایید صلاحیت تولید کنندگان و تامین کنندگان خدمات
- ارزیابی و تایید فعالیت‌های ایمنی و امنیتی شناورها و شرکت‌ها
- بازرسی ضمانت دریایی (MWS)

Core Values:

Uphold the law
Maximize Safety
Protect client's interests
Save the Environment



- Assessment, testing and approval of Industrial & Marine products
- Verification and approval of service suppliers & manufacturers
- Survey and certification of marine vessels & offshore structures
- Cargo inspection & Verification of conformity (COI & VOC)
- Assessment and certification against ISM & ISPS code
- Lifting equipment inspection & certification
- Design review & plan approval services
- Marine Warranty Survey (MWS)



www.asiaclass.org
info@asiaclass.org

تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱، تلفن: ۸۳۳۹۶-۰۲۱
Add.: No. 31, 5th St., Kargar Ave., Tehran - Iran Tel.: (+9821) 84396