

شماره ۱۱

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

سال چهاردهم / زمستان ۱۴۰۰ قیمت : ۲۰۰۰ تومان

بهنگام

شناورهای سنتی





موسسه رده بندی آسیا

بهنگام

فصلنامه علمی- تخصصی دریایی



طرح روی جلد: الهام زرقانی

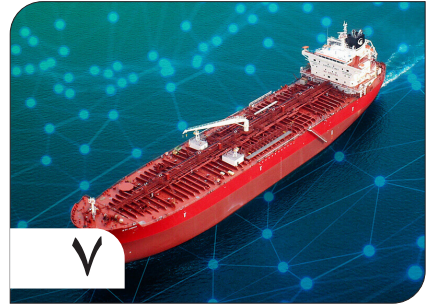
فصلنامه بهنگام آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه‌های صاحب‌نظران و کارشناسان است. فصلنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است. دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر فصلنامه نیست.

سال چهاردهم / شماره ۵۱ / زمستان ۱۴۰۰
روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
صاحب امتیاز: محمدرضا ظفری انارکی
مدیرمسئول: محمدرضا ظفری انارکی
سرمدیر: 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

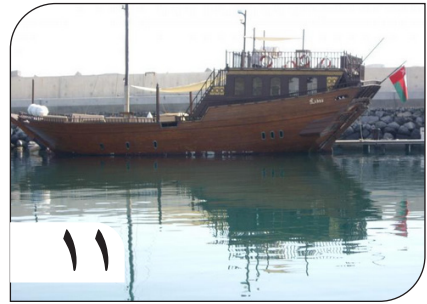


نشر تراپیر

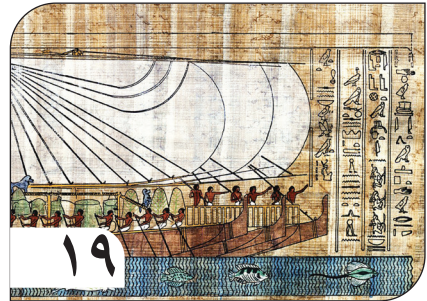
مجری طرح: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر تراپیر
صفحه آرایی: محمد مهدی غفوری کفاش
چاپ و لیتوگرافی: خاتم‌نو



۷



۱۱



۱۹



۲۰



۲۶

سخن سردبیر؛ این خطرات بی‌بدیل / ۴

بازرسی و رده‌بندی:

فهرست قطعه‌نامه‌های نشست سی و دوم مجمع

سازمان بین‌المللی دریانوردی / ۶

پذیرش گواهینامه و اسناد الکترونیکی کشتی‌ها از

ژانویه ۲۰۲۲ / ۷

اجرای شدن الزامات جدید آب توازن کشتی‌ها

در سال ۲۰۲۲ / ۸

مقالات:

شناور سنتی آری یا نه / ۹

پیشینه شناورهای سنتی / ۱۲

آشنایی با انواع لنج / ۱۵

نخستین کشتی‌های جهان / ۱۸

فناوری:

مرسک با طراحی جدید کشتی‌های سبز به

استقبال اقیانوس بدون کربن رفت / ۲۰

راه‌اندازی اولین کشتی کانتینر برقی خودران

جهان / ۲۱

کشتی و کشتیرانی:

کشتی‌های بزرگ و مشکلات بزرگ‌تر / ۲۲

اعزام ۱۴ کشتی بزرگ مسافری به یاردهای اوراق

هند بر اثر زلزله / ۲۳

چین با پیشی گرفتن از کره در صنعت کشتی‌سازی

اول شد / ۲۴

راه‌اندازی جت دریایی مسافری توسط ایتالیا / ۲۵

قوانین و مقررات:

بازنگری در مصوبه جایگزینی شناورها در دولت

سیزدهم / ۲۶

اجرای شدن قانون اقدام ملی حفاظت از دریاها

طی برنامه هفتم توسعه / ۲۷

قانون تصویب اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی

استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و

نگهبانی برای دریانوردان (اس تی سی دلیو ۱۹۷۸

۲۸ / (۱۳۵۷)

استانداردهای جدید دیجیتالی بنادر کانتینری

اعلام شد / ۲۹

بیمه و حقوقی:

با بیمه دریایی و اهمیت آن آشنا شوید / ۳۰

کلپ‌های P&A کیش و قشم به دانش روز مجهز

هستند / ۳۱

درس‌های آموخته از یک واقعه / ۳۲

حمل و نقل:

استراتژی صنعت دریایی در سال ۲۰۲۲ از دید

کارشناسان بین‌المللی / ۳۴

کشتیرانی MSC رتبه اول را از مرسک گرفت

/ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در رتبه

چهاردهم / ۳۵

محیط زیست:

راه‌اندازی سامانه هشدار سریع مخاطرات

اقیانوسی / ۳۶

کاهش ۲۵ درصدی انتشار گازهای گلخانه‌ای با

رسوب‌زدایی از بدنه کشتی‌ها / ۳۸

تأکید IMO بر حذف کامل کربن تا سال ۲۰۵۰ /

۳۹

توافق ۲۲ کشور برای کنترل گازهای گلخانه‌ای در

دریای مدیترانه / ۳۹

اقتصادی:

بانک جهانی؛ افزایش رشد اقتصادی

ایران به ۳/۱ درصد / ۴۰

۹۷۶ میلیارد دلار ارزش ناوگان دریایی

۱۰ کشور برتر جهان / ۴۱

هشدار صندوق بین‌المللی پول به اقتصادهای

نوظهور درباره سیاست‌های سختگیرانه

آمریکا / ۴۲

مدیریت:

تعاریفی از انواع مدیریت / ۴۳

رضایت جامعه دریایی از آموزش آنلاین در دوران

کرونا / ۴۳

خواندن‌ها:

احیای تجارت دریایی ایران / ۴۴

درباره لنج بوم مسی / ۴۷

اوضاع بنادر و جزایر جنوب در دوره قاجار / ۴۸

گوناگون:

این ۳ جمله را به افراد مضطرب نگویید / ۵۰

خبر مرگ نوبل / ۵۰

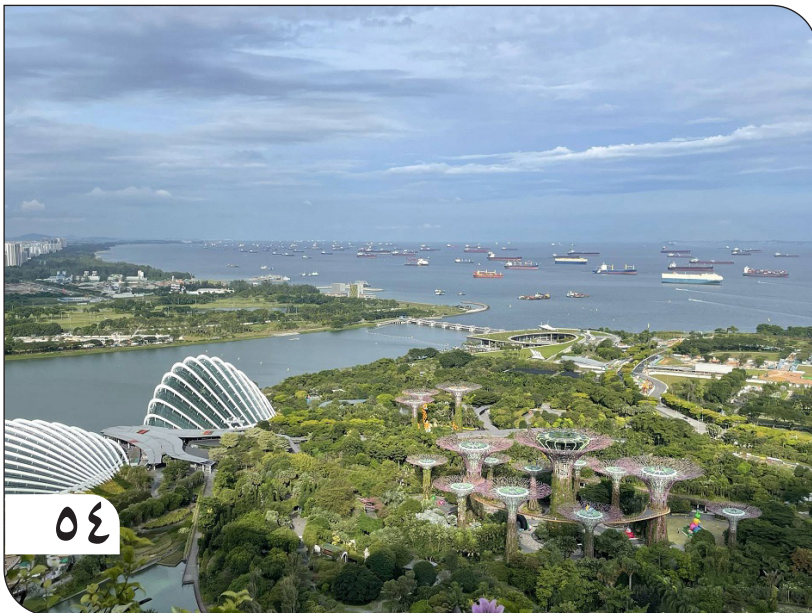
معرفی کتاب

دریانوردی و لنج‌سازی بندرکنگ با تأکید بر بوم

مسی / ۵۱

اخبار / ۵۲

بخش انگلیسی



این خاطرات بی بدیل

s.kazemi@asiaclass.org

امروز نیز حفظ شده‌اند. این میراث، گستره وسیعی از هنرهای بومی، آیین‌های سنتی، جشن‌ها و مراسم ملی، مهارت‌های دستی و فرهنگ شفاهی مردم هر کشور را شامل می‌شود.

کشور ایران نیز با تاریخ و تمدن چند هزار ساله، میراث فرهنگی غنی و پرباری دارد. البته با توجه به گستردگی قلمرو حکومت پادشاهان ایران باستان در بخش بزرگی از فلات ایران در سال‌های دور، بسیاری از کشورهای همسایه اشتراکات فرهنگی زیادی با کشور ایران داشته، از این رو برخی آثار معنوی ایران مشترک با سایر کشورها در لیست جهانی ناملموس یونسکو ثبت شده‌اند. از جمله آثار معنوی ایران در لیست یونسکو می‌توان به آیین نوروز، ردیف‌های موسیقی سنتی ایران، آیین ورزش‌های پهلوانی و زورخانه‌ای، هنر نمایشی تعزیه، چوگان و دانش سنتی لنج‌سازی و دریانوردی در خلیج فارس اشاره کرد. دانش لنج‌سازی و دریانوردی ایرانیان با قدمتی سه هزار ساله، هشتمین اثر فرهنگی معنوی ایران بود که در ششمین اجلاس یونسکو در سال ۱۳۹۰ در فهرست آثار ناملموس این سازمان به ثبت رسید. آیین، مراسم، آوازاها و نواها، گویش‌های محلی، جشن‌ها، دانش و فنون سنتی دریانوردی، صیادی و لنج‌سازی در استان‌های جنوبی در سواحل خلیج فارس در پرونده ثبت جهانی این اثر معنوی به چشم می‌خورند.

لنج‌ها و قایق‌های دست‌ساز جنوب ایران از گذشته‌های دور مهم‌ترین ابزار برای سفرهای دریایی و امرار معاش مردمان بومی جنوب کشور بوده‌اند. تاجران و صیادان نیز برای کسب‌وکار خود از این سازه‌های بومی استفاده می‌کردند. در جریان ساخت لنج‌های سنتی جنوب ایران، فرهنگ بومی این خطه به شکل شفاهی جریان داشته، موسیقی محلی هم‌زمان با تلاش سازندگان لنج نواخته شده و پدران به فرزندان خود شیوه و فنون ساخت لنج را آموزش داده‌اند. دانش لنج‌سازی در این منطقه سینه‌به‌سینه حفظ شده و به شکل تجربی به نسل‌های امروزی رسیده است.

هیئت دولت در اسفند ماه سال قبل برنامه جایگزینی شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن با عنوان لنج تجاری اعم

بهرام بیضایی؛ ادیب، پژوهشگر، نویسنده و کارگردان شهیر ایرانی از ابتدای فعالیت هنری به مدرنیته با دیدی انتقادی می‌نگریست. البته نقد او هیچگاه به مفهوم و اصول نظری مدرنیسم نبود، بلکه انتقاد او از شیوه و راه این تغییر و تحول بود. شیوه‌ای که بدون هیچ تفکر و اندیشه‌ای فقط باعث نابودی و فراموشی ارزش‌های کهن می‌شوند. در واقع، نگاه انتقادی بیضایی به مفهوم سرمایه‌داری است که در قالب مدرن‌سازی، فرهنگ را مورد حمله قرار می‌دهد. از این منظر فیلم «سگ کشی» وی معنا و مفهومی قابل تأمل پیدا می‌کند. در این فیلم بیضایی پا را از نقد سنت یا مدرنیته فراتر برده و اصول فکری و دیدگاه جامعه را مورد واکاوی قرار می‌دهد. شخصیت نقش اول زن فیلم، کسی است که پیشیمان از گذشته آمده است تا اشتباهش را در قبال شوهرش جبران کند؛ اما در این راه با جامعه‌ای روبرو می‌شود که در آن همه، از آن نماد سنت یعنی حجره‌داری که با چرتکه کار می‌کند گرفته تا آن مظهر مدرنیته در فروشگاه ادوات کامپیوتری به او به چشم ابزار نگاه می‌کنند و در آخر متوجه می‌شود که حتی شوهرش هم جزئی از این دنیای ناپاک است. بیضایی در این فیلم ضمن انتقاد توأمان از سنت و مدرنیته، نکته مهم و در عین حال ظریفی را یادآور می‌شود که بدون اصلاح تفکر حاکم بر جامعه، بحث تقابل بین سنت و مدرنیته بیهوده است و بحث اصلی، خطر اضمحلال فرهنگ این سرزمین توسط فرهنگ سرمایه‌داری وارد شده از دنیای غرب است.

میراث جهانی یونسکو مجموعه‌ای از مکان‌های فرهنگی یا طبیعی هستند که در سازمان جهانی یونسکو ثبت می‌شوند. ایتالیا از لحاظ تعداد آثار ثبت شده در میراث جهانی یونسکو با ۵۸ اثر، رتبه اول را داراست. تعداد آثار ایران در لیست میراث جهانی یونسکو تا این لحظه ۲۶ فقره است که نمایانگر فرهنگ و اندیشه مردمان ایران زمین در جهان بوده و نمادی از هویت ملی ایرانیان می‌باشند. در عین حال میراث فرهنگی ناملموس یونسکو یا همان آثار معنوی شامل آثاری است که ریشه در تمدن و تاریخ آن کشورها داشته، سینه‌به‌سینه بین نسل‌های مختلف هر کشور منتقل، و تا به

از چوبی و فایبرگلاس را با شناورهای فلزی استاندارد تصویب کرد. برنامه یاد شده ناظر بر محورهای نظیر ایجاد نظام انگیزشی در الگوی جایگزینی شناورهای سنتی به شناورهای فلزی، الگوهای تأمین مالی مربوط به طرح یادشده، امحای شناورهای جایگزین شونده و تأمین بیمه بیکاری برای دریانوردانی است که در نتیجه اجرای این طرح شغل خود را از دست می‌دهند.

پیشتر در دهه ۸۰ هم با استفاده از وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی، بخشی از شناورهای چوبی و فلزی و فایبرگلاس از رده خارج و شناور فلزی از نوع لندینگ کرافت به عنوان جایگزین معرفی شدند که با تلاش صنایع کشتی‌سازی داخلی، بازار ساخت این نوع از شناورها رونق گرفت. اما در عمل، لندینگ کرافت‌های فوق جایگزین لنج‌ها نشده و صرفاً به بازار حمل‌ونقل دریایی اضافه شدند و این در حالی بود که قادر به حمل هر نوع کالایی نبوده و عملاً بسیاری از کالاهای بایستی دوباره توسط همان لنج‌ها حمل می‌شدند! در واکاوی دلایل بروز چنین نابسامانی و احساس نگرانی بابت عدم موفقیت شناورهای جایگزین، در برنامه مصوب چه از نظر استقبال مردم منطقه و چه از منظر کارکرد فنی و تجاری نوع شناور جایگزین، بایستی این موضوع را چندوجهی و در بستر تاریخی، فرهنگی و اجتماعی توأمان با در نظر گرفتن ابعاد فنی و ایمنی مورد کنکاش قرار داد.

متأسفانه تصمیمات و سیاست‌گذاری‌های کلان در حوزه دریا در پایتخت و در محیط‌های کارشناسی بیگانه از دریا و فرهنگ بومی منطقه اتخاذ می‌شود که در نتیجه آن هنوز ظرفیت‌ها و مزیت‌های توسعه دریامحور فقط در حد شعار باقی مانده و حتی در مواردی اجرای برنامه‌های مصوب را با ابهامات جدی مواجه می‌کند.

در حالی که دانش سنتی لنج‌سازی و دریانوردی در خلیج فارس در فهرست میراث جهانی ناملموس یونسکو به ثبت رسیده و در نتیجه دولت مکلف به پاسداری از این میراث فرهنگی جهانی با اتخاذ اقدامات لازم می‌باشد، مصوبه اخیر در صورت اجراء می‌تواند ساخت لنج‌های چوبی را با تهدیدی جدی مواجه کند. حتی آنچه که

به عنوان تسهیلات مرتبط با گردشگری برای لنج‌های سنتی در نظر گرفته شده نیز با مقوله گردشگری دریایی هماهنگ نیست، چرا که به عنوان مثال لنج‌ها برای فعالیت در امر گردشگری طبق ضوابط سازمان بنادر و دریانوردی بایستی دارای عمری کمتر از ۱۵ سال داشته و از دو میلی سرزمین اصلی نیز دورتر نروند!

ضمن توجه به دغدغه طراحان برنامه جایگزینی شناورهای سنتی با شناورهای استاندارد، سؤالی که مطرح می‌شود آنست که با توجه به جایگاه فرهنگ ایمنی در ساختار حمل‌ونقل دریایی بخصوص در تناژ شناورهای متوسط و کوچک، آیا جایگزینی شناور چاره کار هست؟ همچنین در حالی که ساخت لنج‌های سنتی در جنوب جزئی از فرهنگ بومی منطقه و بخشی از هویت تاریخی و اجتماعی آنان و تجارت با این نوع شناورها هم خصوصیات خاص و بازار کالایی مشخصی را شامل می‌شود، آیا تضمینی وجود دارد که سرنوشت این برنامه هم به ناوگان لندینگ کرافت نوظهور در دهه هشتاد دچار نشود؟؟ آیا تحلیل و بررسی کارشناسانه دقیقی از علل حوادث در ناوگان شناورهای سنتی و بخصوص لنج‌ها، توسط طراحان این برنامه صورت گرفته است؟؟

سهم ساخت سنتی و مواد سازه‌ای مورد استفاده در این حوادث نسبت به نقصان سیستم آموزش دریانوردان چه در حوزه ناوبری، چه در حوزه قابلیت دریانوردی، بارچینی، حفاظت در مقابل آتش و آبگرفتگی و غیره چقدر است که با جایگزینی شناور خواستار ارتقای ایمنی این ناوگان شده‌اند؟ آیا دستگاه‌ها و نهادهای مسئول در حوزه آموزش و ارتقای سطح ایمنی دریانوردان ناوگان شناورهای سنتی، وظایف خود را به درستی ایفاء کرده‌اند که بنا را بر حذف تدریجی لنج‌ها - این خاطرات بی‌بدیل خطه جنوب و آب‌های نیلگون خلیج فارس و دریای عمان - گذاشته‌اند؟ شاید که در لایه‌های زیرین بحث سنت و مدرنیته در مبحث شناورهای کوچک باری و مشکلات عدیده در این بخش از حمل‌ونقل دریایی این سرزمین هم بتوان ریشه‌های فرهنگی-اجتماعی را جستجو کرد.

فهرست قطعنامه‌های نشست سی و دوم مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی

چالش‌های پیش روی خدمه در دوران پاندمی کووید-۱۹
قطعنامه A.1161(32) - تصویب و اجرایی شدن توافقنامه
کیپ تاوون (۲۰۱۲)

قطعنامه A.1162(32) - ترغیب کشورهای عضو و تمامی
ذی‌نفعان مربوطه به ترویج اقدامات برای جلوگیری و توقف ثبت
جعلی و جواز ثبت جعلی کشتی‌ها و سایر اعمال فریبکارانه در بخش
دریایی

قطعنامه A.1163(32) - تفسیر ماده ۴ کنوانسیون تحدید
مسئولیت برای دعاوی دریایی (۱۹۷۶) مصوب کشورهای ملحق
شده به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی (۱۹۷۶)
حاضر در اجلاس سی و دوم مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی

قطعنامه A.1164(32) - تفسیر ماده ۴ کنوانسیون تحدید
مسئولیت برای دعاوی دریایی (۱۹۷۶) مصوب کشورهای ملحق
شده به پروتکل ۱۹۹۶ اصلاحیه کنوانسیون تحدید مسئولیت برای
دعاوی دریایی (۱۹۷۶) حاضر در اجلاس سی و دوم مجمع سازمان
بین‌المللی دریانوردی

قطعنامه A.1165(32) - تفسیر ماده ۶ پروتکل ۱۹۹۲ اصلاحیه
کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی
(۱۹۶۹) برای اصلاح ماده (2) کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت
مدنی برای خسارت آلودگی نفتی (۱۹۶۹) مصوب کشورهای ملحق
شده به پروتکل ۱۹۹۲ برای اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت
مدنی برای خسارت آلودگی نفتی (۱۹۶۹) حاضر در اجلاس سی و
دوم مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی

قطعنامه A.1166(32) - استراتژی ظرفیت‌سازی دهه ۲۰۲۱-
۲۰۳۰

قطعنامه A.1167(32) - ترتیبات تجدیدنظر شده مالی و
مشارکتی جهت یک برنامه مؤثر و پایدار همکاری‌های فنی

قطعنامه A.1168(32) - مناسبات با سازمان‌های درون‌دولتی

قطعنامه A.1169(32) - مناسبات با سازمان‌های غیردولتی

قطعنامه A.1170(32) - روز جهانی زنان در حوزه دریایی

قطعنامه A.1171(32) - تجدیدنظر مقررات مالی سازمان

قطعنامه A.1172(32) - ترغیب کشورهای عضو به پذیرش
اصلاحات کنوانسیون IMO

سی و دومین اجلاس مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی از
۶ تا ۱۵ دسامبر ۲۰۲۱ به صورت مجازی برگزار شد و بیش از ۱۴۰۰
نماینده در آن شرکت کردند.

مجمع، اصلاحاتی را در کنوانسیون IMO با هدف افزایش تعداد
اعضاء شورا به ۵۲ عضو به تصویب رساند. مجمع همچنین
قطعنامه‌های مهمی در مورد تعویض خدمه در دوران پاندمی
کورونا، پیشگیری و توقف دزدی دریایی در خلیج گینه، ظرفیت‌سازی،
ایمنی شناورهای ماهیگیری و پیشگیری از ثبت جعلی کشتی و سایر
رفتارهای فریبکارانه را تصویب کرد.

قطعنامه‌های مشروحه زیر مصوبات این اجلاس بودند:

قطعنامه A.1148(32) - بودجه نتیجه‌محور برای دوره دوساله
۲۰۲۳-۲۰۲۲

قطعنامه A.1149(32) - برنامه راهبردی تجدیدنظر شده
سازمان طی دوره شش ساله ۲۰۱۸-۲۰۲۳

قطعنامه A.1150(32) - دیون معوقه سهمیه‌ها

قطعنامه A.1151(32) - ارائه صورت‌های مالی و گزارش
حساب‌رسان مستقل

قطعنامه A.1152(32) - اصلاحات کنوانسیون IMO

قطعنامه A.1153(32) - راهنمای کاربرد پایدار ماده ۱۷
کنوانسیون IMO (بند(b) ۹)

قطعنامه A.1154(32) - قواعد تجدیدنظر شده شیوه‌نامه
مجمع

قطعنامه A.1155(32) - دستورالعمل کنترل کشور صاحب
بندر، ۲۰۲۱

قطعنامه A.1156(32) - راهنمای بازرسی تحت سیستم
یکپارچه بازرسی و صدور گواهینامه (HSSC)، ۲۰۲۱

قطعنامه A.1157(32) - فهرست غیرجامع برای وظایف تحت
اسناد لازم‌الاجرای مرتبط با آیین‌نامه اجرای اسناد لازم‌الاجرای
IMO (III Code)

قطعنامه A.1158(32) - راهنمای خدمات ترافیک شناورها

قطعنامه A.1159(32) - پیشگیری و توقف دزدی دریایی،
سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها و اقدامات غیرقانونی دریایی در
خلیج گینه

قطعنامه A.1160(32) - اقدامات جامع در مواجهه با

منبع: سایت IMO

مترجم: ژاله صداقتی منور



پذیرش گواهینامه و اسناد الکترونیکی کشتی‌ها از ژانویه ۲۰۲۲

گواهینامه‌ها و اسناد ممیزی و رده‌بندی صادر شده الکترونیکی کشتی‌ها از ۳۰ ژانویه ۲۰۲۲ پذیرفته می‌شود.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ مؤسسه رده‌بندی ClassNK اعلام کرد از این پس اسناد خدمات استاندارد، ممیزی، صدور گواهینامه‌های ایمنی به صورت الکترونیکی صادر خواهد شد. در اطلاعیه مؤسسه ClassNK حذف کاغذ، جلوگیری از زیان و خسارت، مقابله با جعل اسناد، تسهیل در اشتراک‌گذاری اطلاعات، جلوگیری از مفقود شدن اسناد بین ذی‌نفعان را از مزایای گواهینامه‌های الکترونیکی عنوان کرده

است. براساس این گزارش گواهینامه‌های الکترونیکی از ۳۰ ژانویه ۲۰۲۲ در کشورهای صاحب پرچم از جمله پاناما، لیبیا، سنگاپور، جزیره مارشال، باهاما، مالتا و ... پذیرفته می‌شود. طرح آزمایشی صدور گواهینامه از سال ۲۰۱۷ در برخی کشورها به اجراء در آمد و هم‌اکنون به مرحله‌ای رسیده که می‌توان از آن به عنوان یک طرح بین‌المللی یاد کرد. مؤسسه ClassNK یادآور شده است اپلیکیشن سیستم درخواست آنلاین برای کشتی‌های در حال تردد از طریق "NK-SHIPS" در دسترس متقاضیان قرار می‌گیرد. اسناد الکترونیکی برای نظرسنجی مؤسسات رده‌بندی، سوابق

ممیزی ISM/ISPS/MLC صادر می‌شود که از ۳۰ ژانویه ۲۰۲۲ دارندگان آن مجاز به ارائه اسناد الکترونیکی هستند. در این ارتباط مالکان و مدیران خطوط کشتیرانی که هنوز گواهینامه‌های الکترونیکی دریافت نکرده‌اند همچنان می‌توانند از اسناد کاغذی استفاده کنند. شایان ذکر است دفتر مرکزی ClassNK در توکیو، شهرهای بزرگ ژاپن و سراسر جهان شعبه‌هایی دارد. تا پایان دسامبر سال ۲۰۲۱ مؤسسه رده‌بندی ClassNK بیش از ۹۱۲۴ کشتی را تحت پوشش داشت. به طور کلی ۲۰ درصد از ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش این مؤسسه رده‌بندی هستند.



اجرای شدن الزامات جدید آب توازن کشتی‌ها در سال ۲۰۲۲

مردم‌نهاد است و اعضای آن از ساکنان تمامی قاره‌ها تشکیل شده است که در حال حاضر بر روی آخرین فناوری‌های مربوط به سیستم جدید آب توازن کار می‌کنند.

در همین حال Marcie Merksamer دبیر این انجمن گفت: "با صدور مجوز از سوی IMO تصمیم داریم در تمامی جلسات IMO فعالانه شرکت کنیم و از همفکری و مشارکت اعضاء برای دستیابی به ایده‌های برتر به منظور رفع نیازهای مربوط به سیستم تصفیه آب توازن استفاده کنیم."

در این راستا بر اساس گزارشی که از سوی مؤسسه CalssNK منتشر شده، کشتی‌هایی که قبل از سال ۲۰۱۷ ساخته شدند باید گواهینامه BWMS کنوانسیون را دریافت کنند

از سوی دیگر کشتی‌هایی که از تاریخ ۸ سپتامبر ۲۰۱۷ به بعد ساخته شده‌اند باید در یک برنامه زمانی مشخص خود را با این کنوانسیون مطابقت دهند. بدین ترتیب از تاریخ ۸ سپتامبر ۲۰۲۲ تمامی کشتی‌ها با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ GT به بالا ملزم به استفاده از سیستم جدید تصفیه آب توازن هستند.

بر اساس ارزیابی مؤسسه ClassNK تا سال ۲۰۲۰ حدود ۷۰ هزار کشتی تجاری مشمول مقررات کنترل و مدیریت آب توازن هستند که از آن تاریخ تاکنون به تعداد کشتی‌ها افزوده شده است. گفته می‌شود روزانه سه تا چهار هزار گونه موجودات زنده توسط آب توازن کشتی‌ها به اقصی نقاط جهان منتقل می‌شود.

همچنین بر اساس تخمین سازمان‌های مردم‌نهاد سالانه بیش از ۱۰ میلیارد تن آب توازن توسط کشتی‌ها انتقال می‌یابد که با اجرای کنوانسیون جدید و نصب سیستم تصفیه آب توازن میزان آلودگی زیست‌محیطی به شدت کاهش می‌یابد.

الزامات جدید کنوانسیون بین‌المللی آب توازن کشتی‌ها (BWMS) که در سال ۲۰۰۴ توسط IMO تصویب شده، از تاریخ ۸ سپتامبر ۲۰۲۲ برای کشتی‌ها الزامی می‌شود.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، بر اساس گزارش‌های منتشر شده در سایت‌های خبری به منظور تحقق اهداف جدید کنوانسیون بین‌المللی آب توازن برای تمامی کشتی‌ها، IMO برای انجمن جهانی سازندگان تجهیزات جدید تصفیه آب توازن اعتبار ویژه‌ای قائل شده و اعلام کرده اعضای این انجمن برای بحث و بررسی چگونگی اجرای کنوانسیون در جلسات این سازمان شرکت کنند.

دکتر Efi Tsolaki رئیس انجمن سازندگان تجهیزات آب توازن کشتی‌ها در این زمینه گفت: "مشاوره سازمان بین‌المللی دریانوردی با سازمان‌های غیردولتی مانند این انجمن به ما این فرصت را می‌دهد تا تخصص‌های فنی و عملیاتی را در اختیار سازندگان این سیستم قرار دهیم و از نقطه نظرات تمامی کشورهای عضو در جلسات سود ببریم." وی گفت: "از سال ۲۰۱۷ به بعد تمامی اعضای این انجمن در تدارک ساخت سیستم‌های جدید با فناوری پیشرفته عاری از آلودگی زیست‌محیطی تصفیه آب توازن کشتی‌ها هستند و قرار است این دستگاه‌های تصفیه که به میزان زیادی ساخته شده و آماده نصب بر روی کشتی‌هاست، در ژوئن سال ۲۰۲۲ رونمایی شود و سپس در اختیار تمامی کشتی‌هایی که از سال ۲۰۱۷ به بعد و قبل از آن ساخته شده‌اند قرار گیرد."

وی افزود: "این سیستم‌ها دارای کمترین آلودگی زیست‌محیطی است."

وی گفت: "انجمن سازندگان تجهیزات آب توازن یک سازمان

شناور سنتی آری یا نه



شناور سنتی بوم ◀



شناور سنتی ناکو ◀



شناور سنتی سمبوک ▶

و اقیانوس هند دیده می‌شود. لنج‌ها بر پایه قایق‌های بادبانی رایج در خلیج فارس ساخته می‌شوند، با این تفاوت که به جای بادبان با موتور حرکت می‌کنند و عرشه باز یا نیمه‌باز دارند. از دهه ۱۹۵۰ میلادی موتور بنزینی یا دیزل برای پیش‌راندن لنج‌ها به کار رفته و امروزه بیشتر لنج‌ها به موتور مجهز هستند. در گذشته انواع مختلفی از شناورهای سنتی با ویژگی‌ها و کاربردهای متفاوتی وجود داشته‌اند که سه نوع بوم، سمبوک و ناکو رایج‌ترین انواع لنج‌ها هستند.

مواد اولیه و اصلی برای ساخت این قایق‌ها، چوب‌های جنگلی مقاوم در برابر رطوبت از قبیل سای، ساج و تنه درختانی مثل کهور، کنار، توت و چنار است.

مزایا و مشکلات شناورهای سنتی
شناورهای سنتی (لنج‌ها) با توجه به

نگین نظری

کارشناس بخش رده‌بندی، مؤسسه رده‌بندی آسیا

شناور سنتی

منظور از شناورهای سنتی، شناورهایی هستند که طراحی آنها بر اساس تجربه و بدون در نظر گرفتن معیارهای مهندسی انجام شده باشد و خدمه و کارکنان آن نیز به طریقه سنتی و نه آکادمیک شناور را اداره می‌کنند. ساختار این شناورها ساختاری قدیمی است که با گذشت زمان، گسترش تکنولوژی و بهبود استانداردها و قوانین فنی و ایمنی، کماکان ساختار ابتدایی خود را حفظ کرده‌اند. این شناورها عمدتاً شامل لنج‌های چوبی فعلی می‌شوند. لنج گونه‌ای از کشتی کوچک یا قایق بزرگ باری و مسافری است که در خلیج فارس و دریای عمان

هزینه‌های ارزان در ساخت و تعمیر و نگهداری و امکان تردد در بنادر کوچک و همچنین به عنوان یک شناور بومی و سنتی در مناطق جنوبی کشور کاربرد گسترده‌ای در صنعت حمل نقل دریایی داشته‌اند؛ اما در سال‌های اخیر با توجه به آسیب‌های زیست‌محیطی ناشی از ساخت شناورهای چوبی و مشکلات پیش رو در پیاده‌سازی قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی، طرح‌های زیادی در جهت حل معضلات مربوطه شناورهای سنتی مطرح شده است.

بروز حوادث زیاد در لنج‌ها منجر شد سازمان بنادر و دریانوردی مصوبه‌ای را به عنوان طرح سامان‌دهی شناورهای سنتی تصویب کند. بر اساس این طرح بکارگیری تجهیزات مختلف ایمنی و ناوبری اعم از



آتش‌سوزی لنج صیادی در بندر کنارک

GPS، VHF، جلیقه‌های نجات و موارد دیگر برای شناورهای کوچکی که به فعالیت در آب‌های ایران مشغولند، الزامی شد. در سال ۱۳۸۲ دستورالعمل ایمنی موتور لنج‌های چوبی به مؤسسات رده‌بندی ابلاغ شد که دربرگیرنده کلیه الزامات ایمنی و فنی مربوط به سازه، ماشین‌آلات و تجهیزات ایمنی، ناوبری و رادیویی و بازرسی‌های مورد نیاز موتور لنج‌های چوبی بود.

با این وجود طی بررسی‌های انجام شده، بیشترین سوانح دریایی رخ داده در سال‌های اخیر مربوط به شناورهای سنتی بوده است. از دلایل وقوع حوادث می‌توان به جنس بدنه اشتعال‌پذیر، عدم استفاده از تجهیزات استاندارد اطفاء حریق، عدم رعایت قوانین دریانوردی و سوختگیری، آب‌بند نبودن کامپارتمنت‌های شناور، استفاده از پمپ‌های تخلیه ناکافی و غیراستاندارد اشاره کرد. همچنین شناورهای سنتی عمدتاً در بنادر کوچک با امکانات محدود تردد می‌کنند که فاقد سیستم‌های آتش‌نشانی از نوع مناسب و تعداد و قابلیت پوشش مکفی و مؤثر بوده و منجر به وقوع آتش‌سوزی‌های گسترده‌ای می‌شود.

در برخی از کشورهای حوزه خلیج فارس، ورود شناورهای سنتی و چوبی را ممنوع کرده‌اند و یا شرایط سختگیرانه برای تردد اینگونه شناورها لحاظ شده است. سازمان بنادرو دریانوردی ایران نیز طرح جایگزینی شناورهای سنتی را مطرح کرده است که با انتقادات مختلفی به ویژه از سوی فعالان و متولیان صنعت میراث فرهنگی و گردشگری مواجه شده است.

بر اساس مقاله منتشر شده توسط Institute of Peace and Conflict Studies (IPCS)

با عنوان تجارت لنج‌ها در محدوده دریای عرب (Dhow Trade in North Arabian Sea)، یکی از مسائل و مشکلات فعالیت لنج‌ها، اقتصادی نبودن تجارت با آنها است، زیرا علاوه بر ظرفیت کم حمل بار (کمتر از هزار تن)، این شناورها تنها قادر به حمل بارهای عمومی

در حال حاضر طرح‌های متفاوتی برای جایگزینی شناورهای سنتی ارائه شده است. انتخاب جایگزین مناسب، نیازمند تجزیه و تحلیل دقیق مشخصات شناورهای سنتی، بررسی کامل و دستیابی به درک مناسبی از وضعیت این نوع شناورها است. همانطور که گفته شد ساخت شناورهای سنتی یک صنعت بومی است که نسل به نسل انتقال یافته است و حدود ۳۵۰ سال قدمت دارد. سالیانه تعداد زیادی از بومیان در بخش‌های مختلف ساخت و تعمیر این شناورها مشغول به کار هستند؛ لذا اجرای طرح جایگزینی شناورهای سنتی می‌تواند اشتغال دریانوردان و سازندگان اینگونه شناورها را به خطر بیندازد.

یکی دیگر از طرح‌های مطرح شده در خصوص شناورهای سنتی، تغییر کاربری اینگونه شناورها و تبدیل آنها به شناورهای تفریحی در قالب صنعت گردشگری می‌باشد. با توجه به قدیمی بودن و سابقه فرهنگی و تاریخی این شناورها، حذف آنها توجیه‌پذیر نخواهد بود. به همین علت در بسیاری از کشورها به منظور حفظ سنت قدیمی ساخت لنج، از آنها با کاربری جدید استفاده می‌شود.

به عنوان مثال، به منظور توسعه صنعت گردشگری دریایی و حفظ فرهنگ بومی و سنتی، می‌توان از آنها در جهت مقاصد تفریحی و گردشگری استفاده کرد. در زیر نمونه‌هایی از این رویکرد در کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس بررسی شده است. همچنین بر اساس اطلاعات سایت خبری CNN در امارات، به منظور حفظ

مانند آهن، ذغال‌سنگ، فولاد، سیمان، غلات و احشام می‌باشند و قابلیت حمل کانتینر، خودرو و ماشین‌آلات صنعتی سنگین را ندارند. ضمناً این شناورها، مسافت میان کشورهای خلیج فارس، هند و شرق آسیا را بین ۲ تا ۳ طی هفته می‌کنند که همین امر باعث می‌شود معمولاً در تحویل زمانی بار تأخیر داشته باشند. بر اساس همین مقاله سالانه تعدادی از لنج‌ها مورد حمله دزدان دریایی سومالی قرار می‌گیرند. یکی از مسائل و نگرانی‌ها در رابطه با شناورهای سنتی ایمنی خدمه اینگونه شناورها در مقابل دزدان دریایی است؛ چرا که بر اساس توصیه‌های اداره حمل‌ونقل هند، مسیر دریایی سواحل شرقی آفریقا و سومالی به ویژه غرب و جنوب خط فرضی بین صلاله در عمان و ماله در مالدیو برای شناورهای کوچک مانند لنج‌ها بسیار خطرناک است. علاوه بر این برخی از این لنج‌هایی که مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفته‌اند جهت قاچاق مواد مخدر مورد استفاده قرار می‌گیرند که بر اساس گزارش سازمان CMF (Combined Maritime Forces) بخش زیادی از قاچاق مواد مخدر به شرق آفریقا توسط لنج‌ها انجام می‌شود. لنج‌های کوچک و محلی راه ارتباطی بین کشورهای شرق آفریقا و بخشی از خاورمیانه مانند یمن و عمان هستند. اگرچه بخشی از این تجارت به صورت قانونی می‌باشد، اما لنج‌ها یک روش کارآمد را جهت قاچاق کالای غیرقانونی مانند مواد مخدر فراهم می‌کنند.



نمونه‌ای از لنج سنتی جهت گشت دریایی در عمان ◀



استفاده از شناور سنتی (لنج) به عنوان رستوران دریایی شناور ◀



برگزاری مسابقات لنج‌های بادبانی ◀

توجه به مشکلات آنها امکان‌پذیر نخواهد بود. با توجه به جنبه‌های گسترده حفظ و یا جایگزینی شناورهای سنتی، تصمیم‌گیری در این خصوص نیازمند برنامه‌ای مدون و تحلیل جامع از وضعیت موجود است.

سخن آخر
با توجه قدیمی بودن و سابقه فرهنگی و تاریخی این شناورها، حذف آنها توجیه‌پذیر نیست. از طرفی نیز با توسعه صنعت و افزایش حجم واردات و صادرات استفاده از اینگونه شناور با

صنعت لنج‌سازی، سالانه مسابقاتی توسط این شناورها سنتی بادبانی برگزار می‌شود. در کشور عمان از اینگونه شناورها به عنوان مکانی جهت برگزاری جشن‌ها و مهمانی‌ها و یا انجام سفرهای لوکس ساحلی برای مسافران، استفاده می‌شود.

پیشینه شناورهای سنتی

مقدمه

بر اساس شواهد تاریخی و آثار به جا مانده از دوران باستانی در نقوش حک شده در سنگ‌ها، چنین بر می‌آید که اولین وسیله نقلیه آبی، شناوری بوده است که با جریان آب در رودخانه جابه‌جا می‌شد. کنجکاوای انسان‌های اولیه ساکن در جوار رودخانه‌ها و آشنایی آنان با پدیده شناوری تنه درختان موجب شد که آنها از تنه درختان برای گذر از رودخانه یا جابه‌جایی در آن استفاده کنند. به تدریج، با اتصال تنه درختان به یکدیگر وسیله مناسب‌تری ساخته شد که بعدها «کلک» خوانده شد.

بشر در دوران پیدایش ابزارآلات سنگی و فلزی به تدریج قطعاتی از تنه درختان را خالی کرد و آنها را به صورت کاسه‌ای در آورد و به این ترتیب، مشکل غوطه‌وری تنه درختان را که در واقع طغیان آب رودخانه موجب آزار وی می‌شد، رفع کرد. با پیشرفت در نحوه اتصال قطعات تنه درختان، انسان به شکل مناسبی از شناور دست یافت که مشابه قایق‌های امروزی بود و از آن برای جابه‌جایی خود در رودخانه و صید ماهی‌ها بهره‌گرفت. او با تکیه بر مهارت‌های خود، به تدریج شناورهای بزرگ‌تری ساخت و با استفاده از بادبان‌های پوستی یا پاپیروسی قابلیت‌های آنها را بهبود بخشید و امکان جابه‌جایی احشام و وسایل خود را نیز فراهم آورد.

با گسترش دامنه کاربرد قایق‌ها، نوعی وسیله حمل‌ونقل دریایی موسوم به «لنج» ساخته شد. لنج شناوری است که به طور سنتی ساخته می‌شده است و امروزه همچنان در پهنه آب‌های بعضی از مناطق حضور خود را حفظ کرده است. این نوع شناور، در منطقه خلیج فارس و نیز پهنه گسترده دریاهای دور تا شمال و شرق آفریقا به منظور جابه‌جایی کالا یا صیادی

به کار می‌رود.

با پیشرفت فناوری و ظهور شناورهای فلزی در دوران انقلاب صنعتی در اروپا، رفته‌رفته از اهمیت واحدهای سنتی و لنج‌ها کاسته شد؛ با این حال، همچنان تعداد بی‌شماری از لنج‌ها سهم عمده‌ای در حیات اقتصادی منطقه خلیج فارس و دریای عمان دارند. نیازهای روزمره مرزنشینان دریایی ایران، همچنان به وجود لنج‌ها وابسته است و بسیاری در این خطه به کار ساخت و تعمیر لنج‌ها و فعالیت تجاری با آنها مشغول هستند.

تاریخچه

باستان‌شناسان، بنا بر آثار به جا مانده از دوران باستان، نظیر سنگ‌نگاره‌های کشتی‌های بادبانی کوچک و پاپیروس‌های مصر باستان، زمان اختراع قایق را به پیش از سال ۶ هزار ق.م برآورد کرده‌اند. از مستندات تاریخی این گونه استنباط می‌شود که خلیج فارس از جمله اولین مراکز سکونت بشر اولیه بوده است. انسان‌های نخستین، برای اولین بار در این دریا به قایقرانی پرداختند و سپس، هنر قایق‌سازی را به همراه قایق‌های خود به آبراه‌ها و دریاهای دیگر بردند و رموز کار را به همه انسان‌های ساحل‌نشین آموختند. اولین دسته انسان‌های دوران کهن (فینیقیان، بابلیان، کلدانیان، سومریان، یونانیان، ایرانیان و تازیان) در آب‌های خلیج فارس کشتیرانی می‌کرده‌اند.

بقایای ویران‌گورهای دیرین در بحرین و عیلام و کاوش‌های مقدماتی دیرین شناختی در پیرامون بوشهر ثابت کرده‌اند که در آنجا از سال هزار ق.م تأسیسات کشتیرانی وجود داشته است.

از زمان‌های دور کشتی‌ها در دریای سرح، مدیترانه و خلیج فارس در عبور

مرور بوده‌اند. شناورهای مذکور، اغلب به ماهیگیران و دزدان دریایی و بازرگانانی تعلق داشته که به تجارت و دادوستد مشغول بوده‌اند.

شناورهای ایرانی در دوران باستان

در زمان هخامنشیان، در دوران اوج قدرت دریایی ایران، به طور مداوم کشتی‌های بازرگانی و ناوهای نیروبر، در دریاها و رودها رفت‌وآمد داشته‌اند. این کشتی‌ها، برای عبور از دریاها، به ظرفیت ۳۰۰ تا ۵۰۰ تن و برای عبور از رودهای دجله، فرات، سند و نیل، به ظرفیت ۱۰۰ تا ۲۰۰ تن ساخته می‌شدند.

کشتی‌های این دوران قابلیت دریانوردی ۱۰۰ تا ۱۵۰ کیلومتر در روز را داشته‌اند. در این دوران، کشتی‌هایی که به امر شاهان هخامنشی در فینیقیه و آسیای صغیر، کاریا و یونیه و سواحل هلنسپونت (داردابل) و بسفر ساخته می‌شدند از کشتی‌های یونانی بزرگ‌تر و سریع‌تر بودند.

امروزه، اسناد و مدارک معتبری دال بر تحولات اساسی در صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی ایرانیان، از دوران تهاجم اسکندر مقدونی به ایران و حکومت اشکانیان و ساسانیان به جا نمانده است؛ ولی سفرهای شناورهای بزرگ تجاری ایرانی از خلیج فارس به بندر کانتون چین به ثبت رسیده است.

در سال ۷۲۷ م، کشتی‌های ایرانی به بندر کانتون، در چین، سفر می‌کردند و به هنگام ورود به کانتون کالای خود را به نماینده‌های حکومت چین تحویل می‌دادند و این کالا در انبار گذاشته می‌شد تا آخرین کشتی ناوگان نیز به بندر می‌رسید. سپس ۳ عشر از مال‌التجاره به عنوان عوارض واردات نگهداری و بقیه به صاحبان تحویل داده می‌شد.

کشتی‌هایی که با این دادوستد اشتغال

داشتند و به کانتون رفت و آمد می‌کردند بسیار بزرگ بودند و ارتفاع آنها از سطح آب به اندازه‌ای بود که نردبان‌های بلندی برای بالا رفتن به عرشه آنها استفاده می‌شد.

شناورهای ایرانی در دوران پس از اسلام

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

همکاری نزدیک دریانوردان ایرانی با اعراب حاشیه جنوبی خلیج فارس، رفت و آمدهای قومی و محلی و مهاجرت‌های خانوادگی باعث شد که زبان دریانوردی به صورت مشترک با ادغام کلماتی با ریشه فارسی در زبان عربی و بالعکس متداول شود.

شناورهای سنتی (لنج)

شناورهایی چوبی و سنتی که در مناطق خلیج فارس، اقیانوس هند، دریای سرخ و غرب سواحل آفریقا برای تجارت یا ماهیگیری به کار گرفته می‌شوند. این گونه شناورها در انواع مختلف ساخته می‌شوند. قبل از نصب موتورهای دیزلی، این شناورها اغلب به دکل و بادبان مجهز بودند.

پس از اسلام، شناورهای صیادی و تجاری به طور عام «سفینه» یا «جهاز» خوانده می‌شدند. امروزه اطلاعات موثقی از چگونگی اطلاق کلمه «لنج» به این گونه شناورهای سنتی در دست نیست؛ ولی در زبان انگلیسی این واژه به قایق یا کشتی کوچکی مجهز به موتور یا پارو اطلاق می‌شود که در نزدیکی بنادر، رودخانه‌ها و نزدیکی سواحل به کار می‌رود.

در گذشته قسمتی از تجارت بین خلیج فارس و هند، دریای سرخ و ساحل شرقی آفریقا با سفاین محلی معروف، به نام عربی «گاله» و «بوم» انجام می‌شده است. در این سال‌ها، سفاین مشابهی نیز با نام «کوتیه»

و «دانجیه» در هند و پاکستان، ساخته و در این مسیر به کار گرفته می‌شدند. سفاین کوچک‌تر، که به منظور صید مروارید یا تجارت به کار می‌رفتند، ۱۰ تا ۱۲ تن ظرفیت داشتند و «سمبوق»، «شوای»، «حلیبت»، «میشوه»، «بتیل» و «باگره» خوانده می‌شوند. همچنین کشتی‌های ایرانی که در این زمان از خلیج فارس به سایر نقاط شبه‌قاره هند و سواحل شرقی آفریقا در تردد بودند، به نام‌های «سمبوک»، «باگالا»، «لامو»، «فنج» (فنج یا غنچه) و غیره معروف بودند.

ساخت لنج

ساخت لنج، در بعضی از کارگاه‌های سواحل خلیج فارس، دریای عمان و اغلب جزایر ایرانی متداول است. در ساخت این نوع شناور، از چوب، میخ و ریشه‌های آغشته به روغن برای درزگیری بین الوارهای تشکیل‌دهنده بدنه خارجی استفاده می‌شود.

چوب مهم‌ترین و اصلی‌ترین ماده‌ای است که در لنج‌ها به کار می‌رود. چوب‌های مختلفی که در ساخت لنج‌ها به کار می‌روند، به طور کلی به ۲ دسته ایرانی و خارجی تقسیم می‌شوند:

چوب‌های ایرانی، که در سواحل خلیج فارس در ساختمان لنج‌ها به کار می‌روند، چوب درخت توت، چنار، کرت، کنار و کهور را شامل می‌شوند. چوب کرت، کهور و کنار بیش از دیگر چوب‌های داخلی در کارگاه‌های لنج‌سازی به کار می‌رود؛ زیرا در مقایسه با آنها مقاومت بیشتری در آب دریا از خود نشان می‌دهند.

چوب‌های خارجی، یا چوب‌های وارداتی نظیر بتری، جنگلی، ربط جنگلی و ساج یا شاه، که برای ساخت انواع لنج در سواحل خلیج فارس به کار می‌روند. این چوب‌ها، بیشتر از کشورهای هند، مالزی، و سنگاپور وارد می‌شوند. چوب‌های خارجی بیشتر در زیر بدنه و قسمت‌های مهم لنج، که در تماس با آب دریا هستند، به کار می‌روند. به طور معمول پایه و اساس ساخت

لنج‌ها بر نحوه استفاده آنها در امر صیادی یا تجاری و حمل‌ونقل دریایی استوار است. پس از تعیین این موارد، نوع و ظرفیت ناخالص آن برآورد می‌شود و با پایه‌گذاری شاه‌تیر، بدنه لنج بر آن ساخته می‌شود.

برای ساخت یک لنج خوب، از چوب ساج استفاده می‌شود که محکم و انعطاف‌پذیر است، البته چوب‌های دیگری نیز در ساخت لنج‌ها به کار می‌روند؛ ولی فاقد کیفیت مناسب هستند. زمان ساخت یک لنج با توجه به ظرفیت حمل بار آن ۳ تا ۶ ماه به طول می‌انجامد.

نوع لنج‌های سنتی چوبی اعم از باری و صیادی، قرن‌هاست که تغییر شکل سازه‌ای اساسی نیافته و همان طرح‌های ساختمانی گذشته، شامل نوع بوم، ناکو، سنبوک و انواع دیگر در کارگاه‌های لنج‌سازی ساخته می‌شوند؛ با این تفاوت که امروزه، در آنها به جای بادبان از نیرو محرکه حاصل از عملکرد موتور، محور و پروانه استفاده می‌شود.

سازه لنج‌ها در دریای توفانی، استحکام کافی و آب‌بندی ندارد. به علت فقدان دیواره تصادم در قسمت جلو و فقدان دیواره‌های عرضی مستحکم و آب‌بندی شده، چنانچه به هر دلیل قسمت کوچکی از بدنه سوراخ یا شکسته شود؛ آب به تمام نقاط لنج سرایت کرده و موجب غرق آن می‌شود. با اینکه لنج‌ها به یک پمپ ثابت و یک پمپ سیار مجهز هستند در بیشتر مواقع، شدت ورود آب در هوای توفانی بیش از ظرفیت تخلیه این پمپ‌هاست.

سازه لنج

امروزه، لنج‌ها تا حدودی به تجهیزات ایمنی مناسبی مجهز شده‌اند و تعداد زیادی از آنها دارای قایق نجات هستند. اشکال عمده و اساسی دیگری که در سازه لنج‌های چوبی موجود است، کوچکی آنهاست که موجب می‌شود وضعیت زندگی خدمه مغایر با استانداردهای مطلوب باشد و زندگی در لنج را بسیار بد و نامطلوب کند. انواع لنج‌های چوبی سنتی، اعم از باری



آن مناطق را به مقصد بنادر ایران جابه‌جا می‌کردند.

در سال‌های بعد از انقلاب، به ویژه در زمان جنگ تحمیلی عراق با ایران، لنج‌ها نقش چشمگیری در حفظ جریان مداوم ورود و خروج کالا به کشور ایفاء کردند.

در مقایسه با کشتی‌های بزرگ امروزی، لنج‌ها وسایل نقلیه بسیار ارزانی هستند؛ بنابراین، در مرحله بهره‌برداری نیز برای حمل بار در مسیرهای کوتاه بسیار کم‌هزینه‌تر از کشتی‌های بزرگ هستند. همین ویژگی باعث شده است تا لنج‌ها، همچنان در بازار تجارت خارجی ایران در منطقه خلیج فارس تأثیرگذار باشند. کشتی‌های بزرگ برای پهلوگیری در سواحل ایران هزینه‌های بالایی پرداخت می‌کنند؛ بنابراین، آنها زمانی می‌توانند به بنادر ایران وارد شوند که بخش عمده محموله آنها به مقصد ایران بارگیری شده باشد.

در بیشتر مواقع بخش کوچکی از محموله کشتی‌های بزرگی که در خلیج فارس حضور می‌یابند به بازرگانان ایرانی تعلق دارد و پرداخت هزینه بالای ورود کشتی به بندر برای صاحبان کالا مقرون به صرفه نیست. به همین جهت این محموله‌ها در دبی یا سایر بنادر خلیج فارس تخلیه و سپس با لنج‌ها به سواحل ایران حمل می‌شوند. این کار، ارزان‌ترین روش حمل کالا به داخل کشور است و در طول سال، حجم چشمگیری از کل واردات کشور را شامل می‌شود. لنج‌های ایرانی در تمامی سواحل جنوبی خلیج فارس شناخته شده‌اند و صاحبان آنها در آن سوی آب‌ها دوستان و آشنایان فراوانی دارند. به همین جهت با سفر مداوم میان بنادر ایران و سایر کشورها، ارتباط فرهنگی و اجتماعی میان ایران و کشورهای منطقه را تقویت می‌کنند؛ به ویژه آنکه ورود و خروج این لنج‌ها به بنادر منطقه از نظر اقتصادی نیز، برای آن کشورها سودمند است. لنج‌های ایرانی حمل بیشتر کالاهای صادراتی ایران، از جمله میوه، را به دبی بر عهده دارند. این بارها، پس از انتقال به دبی، با شناورهای بزرگ‌تر به سایر

و صیادی، در کارگاه‌های لنج‌سازی خلیج فارس و دریای عمان ساخته می‌شوند. نقشه‌ای برای ساخت آنها طراحی و ترسیم نمی‌شود و هنر لنج‌سازی از پدر به پسر، یا از استاد به شاگرد سینه به سینه منتقل می‌شود.

در گذشته، برای لنج‌سازی، از چوب‌های مرغوب جنگلی، نظیر ساج استفاده می‌شد؛ ولی گرانی و کمیابی این گونه چوب‌ها باعث شده که امروزه، چوب‌های صنعتی مختلف داخلی و خارجی جایگزین شوند؛ بنابراین، استحکام بدنه لنج‌ها مانند گذشته‌های دور نیست و لنج‌های جدید آسیب‌پذیر هستند. لنج‌سازان فاقد هرگونه تحصیلات مرتبط با کشتی‌سازی هستند و آگاهی کمی درباره مسائل تعادل و هیدرواستاتیک دارند.

لنج‌سازی و قایق‌سازی تا ربع قرن اخیر در سواحل و بنادر جنوبی ایران همچنان رونق و اعتبار خود را حفظ کرده بود و در بعضی از بنادر هنوز هم، این کار ادامه دارد؛ ولی با رواج قایق‌های فایبرگلاس و نبود امکانات، این صنعت بومی و سنتی به تدریج رونق خود را از دست داده است.

در حال حاضر کارگاه‌های لنج‌سازی قشم، لافت، گوران، بندرکنگ، بندرعباس، استان بوشهر، اروندکنار و چابهار از جمله مراکزی هستند که در امر ساخت لنج فعالیت دارند.

نقش لنج در توسعه تجارت

لنج‌ها در کار توسعه تجارت بین‌المللی ایران، یکه‌تاز بودند و بخش عمده‌ای از بارهای صادراتی ایران را به سواحل آن سوی خلیج فارس حمل و کالاهای وارداتی

بازارهای جهانی حمل می‌شوند. در بنادر ایرانی خلیج فارس تحرک و جنب‌وجوش زیادی بر لنج‌ها دیده می‌شود. اغلب، چندین فروند لنج همزمان سرگردم بارگیری محموله‌ها به مقصد بازارهای منطقه هستند. در زمانی که یک کشتی اقیانوس‌پیما مراحل پهلوگیری خود را در یک بندر ایرانی تکمیل می‌کند، ده‌ها لنج سفر خود را آغاز کرده‌اند. تعداد زیاد لنج‌های پراکنده در ۲ هزار کیلومتر از سواحل جنوب کشور و اشتغال میلیونی جمعیت منطقه به کارهایی که به گونه‌ای با لنج در ارتباط است سهمی پرارزش به این وسیله دریایی بخشیده است.

نقش لنج در فعالیت صیادی

صنعت بهره‌برداری از منابع آبزیان خلیج فارس و دریای عمان به میزان عمده‌ای بر عهده لنج‌های محلی و صیادان آنهاست. گرچه از ورود کشتی‌های بزرگ صیادی به مناطق جنوبی کشور مدت زمان زیادی می‌گذرد، هنوز بسیاری از کشتی‌های بزرگ صیادی، صید را از شناورهای کوچک

آشنایی با انواع لنج

برای اسکلت و تخته‌های مرغوب هندی به نام «سای» برای بدنه آن است.

هنوز وسیله کار گلافلان بسیار ابتدایی است که سبب کندی کار و کمی تولید سالیانه می‌شود. مهم‌ترین مراکز تولید این صنعت عبارت اند از: بوشهر، بندر ریگ، بندر گناوه، جزیره شیخ و برخی دیگر از بنادر جنوب ایران.

رضا طاهری در کتاب «از مروارید تا نفت» به قسم زیر لنج‌های حاشیه خلیج فارس، خصوصا حوالی بندر کنگان بسته، به طرح بدنه آن‌ها، را دسته‌بندی می‌کند:

۱- لنج سماج

سماج یک نوع قایق ماهیگیری است و امروزه بر روی آن موتور می‌بندند و کارایی‌اش برای ماهیگیری است و تا حدود ۵ تن ماهی در آن می‌ریزند. «سمک» یا «سمج» به معنای ماهی است.

۲- حوری

حوری یک نوع قایق کوچک است که گونه‌های آن از یک تا ۱۰ نفر را با خود جابه‌جا می‌کند. بیشتر از تنه‌های عظیم درختان و به صورت یک‌تکه می‌سازند و چون از این درختان و یا چوب‌ها وجود ندارد، حوری را از چند تکه چوب که به هم می‌بندند، به وجود می‌آورند. ظرفیت حوری کوچک ۱۰۰ و حوری بزرگ ۴۰۰ کیلو می‌باشد. در گذشته هر لنج ماهیگیری یا کشتی‌های باری یک حوری به همراه خود داشته است، حوری یک تکه سبک‌تر از کتر است و در زمان‌های مورد نیاز و نجات غریق زودتر از کتر آماده به دریا انداختن می‌شود. در زمانی که دریا آرام است و کسی به دریا افتاده است از حوری استفاده می‌کنند و اگر دریا ناآرام باشد از کتر و اگر طوفانی باشد از ماشوه استفاده می‌کنند.

لنج گونه‌ای از کشتی کوچک یا قایق بزرگ باری و مسافری است که در خلیج فارس و دریای عمان و اقیانوس هند دیده می‌شود. لنج‌ها بر پایه قایق‌های بادبانی رایج در خلیج فارس ساخته می‌شوند، با این تفاوت که به جای بادبان با موتور حرکت می‌کنند و عرشه باز یا نیمه‌باز دارند.

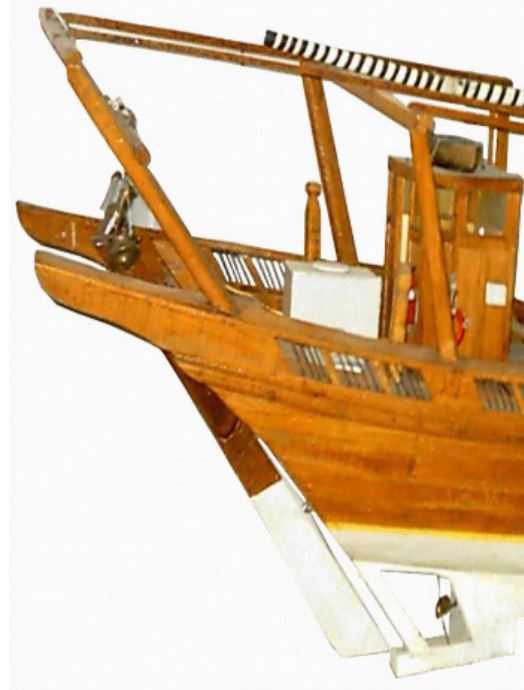
از دهه ۱۹۵۰ میلادی موتور بنزینی یا دیزل برای پیش‌راندن لنج‌ها به کار رفت و امروز بیشتر لنج‌ها موتور دارند. رضا طاهری در کتاب «از مروارید تا نفت» درباره وجه تسمیه کلمه لنج آورده است که:

«در گذشته به تمام کشتی‌های بادی که با شرع و بادبان حرکت می‌کردند جهاز می‌گفتند و امروزه به کشتی‌هایی که با موتور رفت‌وآمد می‌کنند لنج می‌گویند. لنج از دیدگاه لغت‌شناسی به معنای راه رفتن با ناز و کبر است و شاید از آن جا که لنج با آهستگی می‌خرامد و به جلو می‌رود به این نام خوانده می‌شود.»

در جنوب به کسانی که در کار ساخت لنج می‌باشند «جلاف» یا «گلاف» گفته می‌شود. به اتاق ناخدا «قماره» و به انبار پایینی «خن» گفته می‌شود.

در ایران لنج‌ها در کرانه‌های خلیج فارس بسیار یافت می‌شوند و لنج‌سازی یکی از صنایع بومی مردمان خلیج فارس است. لنج‌سازی و قایق‌سازی از قدیمی‌ترین و مهم‌ترین صنایع دستی جنوب ایران است و سابقه آن به دوره افشاریه می‌رسد. این صنعت در سال‌های اخیر به واسطه افزایش مبادلات دریایی و صید ماهی از رونق زیادی برخوردار شده است.

نیروی شاغل این صنعت منحصر به همان «گلافلان» (سازندگان لنج و قایق) قدیمی است. مصالح اولیه مورد نیاز چوب‌های جنگلی مقاوم در مقابل رطوبت



مدل یکی از لنج‌های رایج در خلیج فارس ◀

صیادی تحویل می‌گیرند و تنها به تبدیل، آماده‌سازی و بسته‌بندی یا انجماد آن می‌پردازند.

صیادان محلی هر روز روانه دریا می‌شوند و در پایان روز، انواع ماهی‌های صید شده را در اختیار کشتی‌های بزرگ قرار می‌دهند. صیادان محلی در عملیات صید خود، با دشواری‌های زیادی روبه‌رو هستند. در سواحل طولانی خلیج فارس و دریای عمان، لنگرگاه‌های مناسبی برای استقرار لنج‌ها وجود ندارد و روستاهای محل سکونت صیادان محلی، اغلب به قدری از سواحل دور هستند که دسترسی آنان را به دریا با اشکال توأم می‌کنند. در اغلب این مناطق تأسیسات نگهداری از صید و وسایل نقل و انتقال به ساحل موجود نیست. همین امر باعث شده است که متوسط صید هر لنج ایرانی در مقایسه با لنج‌های سایر کشورها بسیار کمتر باشد.

منبع: دایره‌المعارف جامع بندری - دریایی



خوری

۳- سَمعه

سمعه جهازی بود که در گذشته مورد استفاده قرار می‌گرفت و برای نصب بادبان بسیار مناسب بود ولی برای قراردادن موتور به بدنه‌اش به کار نمی‌خورد.

۴- بتیل

بتیل یک نوع جهاز ماهیگیری است که در گذشته برای ماهیگیری از آن استفاده می‌شد.

۵- شوعی

شوعی جهازهای کوچکی بودند که هم با بادبان حرکت می‌کردند و هم با پارو. از نوع شوعی امروزه هم وجود دارد ولی بر روی آن موتور گذاشته‌اند.

۶- کتر

کتر قایق کوچکی است که گنجایش دو یا سه نفر را دارا می‌باشد. در حقیقت قایق نفربر مخصوص ناخداست، او را در زمان درخواست به کشتی یا ساحل می‌رساند. در قدیم لنج‌های بزرگ آن را همراه می‌بردند تا اگر یکی از خدمه به دریا سقوط کند به وسیله آن که وزن کمتری دارد و می‌شود به سرعت آن را از کشتی جدا و به دریا انداخت او را نجات دهند. قبلاً اگر جهاز کتر نداشت نجار کشتی در حین مسافرت طولانی که معمولاً تا هندوستان ۲۰ روز طول می‌کشید یک کتر برای کشتی می‌ساخت.

۷- تشاله

چون لنج آب‌خور زیادی دارد و نمی‌تواند کاملاً به ساحل برسد بیشتر بار لنج را با تشاله که می‌توانست تا نزدیک ساحل برود به مقصد می‌رسانده‌اند.

۶- ماشوه

ماشوه (قایق نجات) در زمان عادی یک وسیله نفربر یا بارکش است و جاشوها را از کنار ساحل به کشتی می‌برد. در گذشته با پارو حرکت می‌کرد ولی امروزه موتور کوچکی را روی آن قرار داده‌اند و همان کار گذشته را انجام می‌دهد. گنجایش ۱۵ نفر دارد و به هنگام طوفان و غرق لنج کارکنان کشتی

در مسافرت‌های دریایی بر اثر ناخوشی‌های گوناگون و یا در رویدادهای گوناگون از قبیل طوفان و برخورد با کوه‌سنگ‌ها و یا حیوانات غول‌پیکر دریایی از بین می‌رفتند.

۱۰- بگاره

در بندرکنگان از بگاره زیاد استفاده می‌شده است. این کشتی کوچک را دریانوردان کنگانی برای ماهیگیری با تور (جل) استفاده می‌کرده‌اند که به آن «عامله» نیز می‌گفته‌اند. بیشتر صید عامله را حشینه تشکیل می‌داده است و تاکنون نیز صید حشینه به همین روش است.

۱۱- و ۱۲- کچی (کوتی) و منجی

منجی و کوتی دو لنج بی‌موتور می‌باشند، به وسیله بادبان حرکت می‌کردند و برای مسافرت به جزیره‌ها و شیخ‌نشین‌های نزدیک مورد استفاده قرار می‌گرفتند. با آنها خرما و گاهی مصالح ساختمانی به دبی می‌بردند و گاهی نیز با آن به صید ماهی می‌پرداختند. شمار سرنشینان آن تا ۱۵ نفر است. مانند بگاره از آن استفاده می‌کردند و امروزه کمتر از آن‌ها استفاده می‌شود.

۱۳- سمبوک

باربری سمبوک ۱۰۰ تن است. در حال

داخل آن شده و خود را نجات می‌دهند.

۹- بَغله

بغله به وسیله بادبان به حرکت درمی‌آمده است. از این جهت این نوع لنج را «بغله» گفته‌اند که سینه صدر یا رأس آن گرد بوده است و قسمت پشت آن پهن‌تر، به بخش پشت آن تفر می‌گفته‌اند. در سینه بغله برآمدگی وجود دارد، چون سرپنده‌ای (طوطی) که گویی درون بغله را می‌نگرد. بغله به کشتی‌های بزرگ گفته می‌شود و در عربی به معنای قاطر است و چون در دریا به سادگی و با سکان کشتی را حرکت می‌داده‌اند بغله نامگذاری کرده‌اند. اعراب در بدو دریانوردی، کشتی‌های سکاندار ایرانی را به شتری با افسار تشبیه می‌کرده‌اند. بغله برای سفرهای دوردست در اقیانوس هند مورد استفاده قرار می‌گرفته است. می‌گویند از نظر شکل ظاهری فرق زیادی بین بغله و کوتی و غنچه نبوده است، ولی از جهت اندازه، بغله از همه بزرگ‌تر بوده، بعد از آن کوتی و در آخر غنچه قرار داشته است. شمار جاشوهایی که در بغله کار می‌کردند کمینه ۳۰ نفر و بیشینه ۴۰ نفر بوده است. باربری بغله بین ۳۰۰ تا ۷۰۰ تن بوده است. مدت زمان مسافرت با بغله ۲ تا ۶ ماه بوده است. جاشوها و کارکنان بغله در راه سفر دشواری‌های بسیار داشتند و چه بسا



◀ بتیل



◀ لنج سماج

حاضر نوعی سمبوک ماهیگیری به اسم «سماج» نیز ساخته می‌شود. سماج در برابر اندازه سمبوک کوچک‌تر است فقط با آن به صید ماهی می‌پردازند. سینه سمبوک در قدیم کمی منحنی شکل بوده است ولی سمبوک ماهیگیری امروزی دارای سینه‌ای به شکل زاویه منفرجه است. کارکنان سمبوک قدیمی بیش از ۱۰ نفر بوده است، ولی در سمبوک ماهیگیری جدید ۵ نفر کار می‌کنند. سمبوک‌های جدید دارای موتور می‌باشند.

۱۴- جالبوت

باربری جالبوت حداقل ۵ تن تا حداکثر ۱۰۰ تن می‌باشد. کارکنان به ۷ نفر می‌رسند، در حال حاضر به جالبوت‌ها موتور وصل شده است. جالبوت‌ها به سواحل جنوبی خلیج فارس مسافرت می‌کردند. آنها برای بازرگانی چوب، شکر، برنج و حیوانات و اشیاء دیگر استفاده می‌شدند.

ساختمان سینه جالبوت یا رأس آن راست است، برای همین به آن جالبوت می‌گویند. مرحوم سدیدالسلطنه کبابی در کتاب «المناص فی احوال الغوس و الغواص» در صفحه ۵۹ چنین می‌نویسد: «سفینه‌ای است با بادبان حرکت کند و سطح سفینه را برای بضاعت تجار دراز و بلند سازند و در مؤخر سفینه قبه‌ای است

گونه لنج‌ها می‌باشند. انواع و اقسام چوب در ساختمان بوم‌ها به کار می‌رود، مقداری از چوب‌های روی عرشه و انبار و اتاق‌ها از داخل کشور تهیه می‌شود و بقیه چوب‌های بدنه و زیر و جلوی بوم را از خارج مخصوصاً از هندوستان می‌آورند. بوم‌های قدیمی مثل سایر انواع لنج‌ها فاقد موتور بود و بادبان داشت ولی در حال حاضر دارای موتور است. باربری بوم‌ها ۲۰ تا ۳۰۰ تن می‌باشد و به سرزمین‌های دوری مانند دبی، کویت، هند، بصره، عدن، یمن مسافرت می‌کردند.

منبع: تین نیوز

مخصوص مسافرها و آن را عرشه گویند و مخصوص جالبوت‌های بزرگ است. آن گونه جالبوت شبیه است به مهلیه که در عراق متداول است یا شبیه است به سنوک‌هایی که در بحر احمر معمول می‌باشند.

جالبوت‌های کوچک عرشه ندارند و شبیه به بلم می‌باشند و آن نمونه کشتی را فقط در بحرین جالبوت گویند. این اسم تحریفی از کلمه جلیبه که معرف گلبت (گل+بُت) ایرانی می‌باشد.

۱۵- بوم

در حقیقت بوم‌ها بزرگ‌ترین و زیباترین

نخستین کشتی‌های جهان



تاریخ بشر از کرانه‌های خلیج فارس در تمدن «جی» و «آتلانتیس» آغاز شده است و خلیج فارس نخستین دریایی است که انسان‌ها روی آن با قایق دریا را پیمودند.

بقایای ویران گورهای دیرین در بحرین و ایلام و کاوش‌های مقدماتی دیرین‌شناسی که پیرامون بوشهر به عمل آمده، ثابت می‌کند که در آن جا بیش از هزار سال پیش از میلاد تأسیسات کشتیرانی وجود داشته است. بنا به سروده حکیم ابوالقاسم فردوسی در شاهنامه، نخستین کسی که به ساختن کشتی دست زد، جمشید جم از سلسله پیشدادیان بود. به فرموده شاعر بلندپایه ایران، جمشید با کشتی بر آب‌ها و دریاها گذر کرد و از کشتوری به کشور دیگر رفت.

«گذر کرد از آن پس به کشتی، بر آب و کشور به کشور برآمد شتاب» و کارشناسان معتقدند قدیمی‌ترین سند حاضر از دریانوردی ایرانیان، «گوپچه» ای از گل پخته است، که در حفاری‌های ناحیه چغامیش خوزستان به دست آمده و مربوط به دوران پیدایش خط است. در تاریخ، ایرانیان به علت داشتن سابقه طولانی دریانوردی و نیز مسافرت‌های مدام دریایی در خلیج فارس و دریای مکران موفق به کشف و ابتکارهای مهمی در زمینه دریا و دریانوردی شده‌اند. اختراع فانوس و علائم دریایی، قطب‌نما، سکان، حفر کانال و نیز نوشتن و ثبت اطلاعات و اتفاقات، دانستنی‌ها و دانش‌های دریانوردی در دفاتر که به «راهنامه» معروف شده بود در ایران قدیم صورت گرفته است.

تاریخ کشتی‌های بادبانی

تاریخ کشتی‌های بادبانی از زمانی است که اسم قایق‌های بادبانی بزرگ را «کشتی» نامیدند. نخستین آثار دریانوردی دوران

تاریخ از بخش اول سلسله هخامنشیان که به «عیلام» معروف شده، در خلیج فارس بوده است.

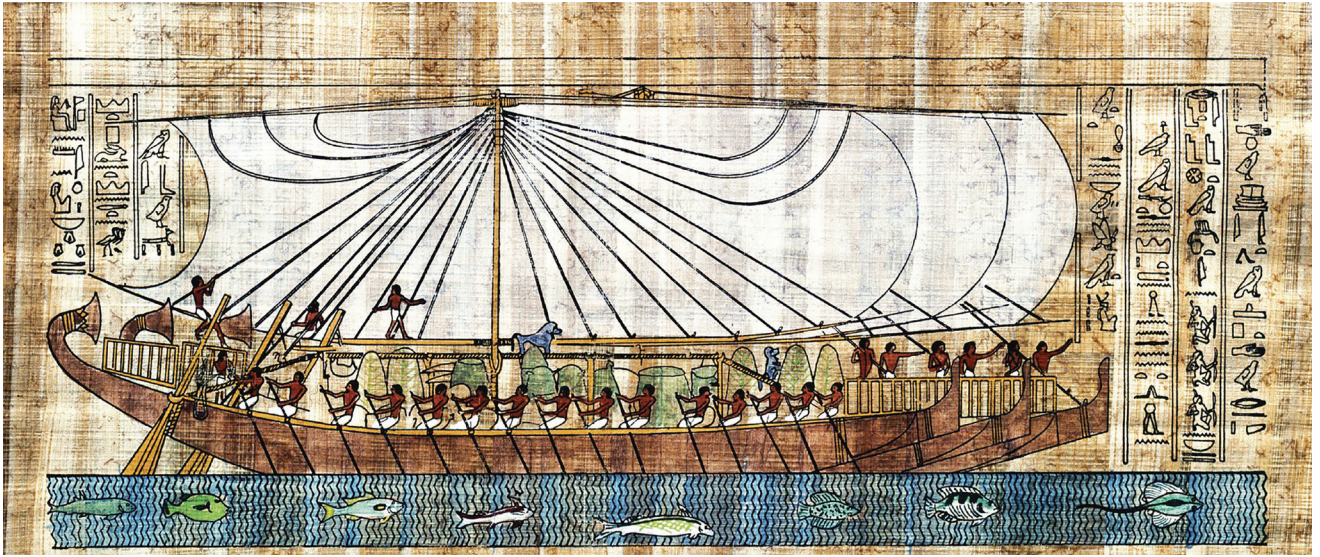
در تاریخ نیز آمده است که کشتی‌های رودخانه نیل نخستین کشتی‌هایی هستند، که اطلاعات زیادی از جزئیات آنها در دسترس است، زیرا که مصریان باستان بر دیوارهای مقبره‌ها و معابدشان نقاشی‌های دقیقی از کشتی‌های خود می‌کشیدند. همچنین نمونه‌های کوچک و زیبایی از این کشتی‌ها را می‌ساختند و آنها را داخل مقبره‌های خود قرار می‌دادند، این نمونه‌ها مینیاتورهای کاملی از کشتی‌های واقعی بودند. قدیمی‌ترین نمونه‌ای که تاکنون پیدا شده حدود ۹ هزار سال قبل از میلاد، از سنگ ساخته شده است و در اثری دیگر که در موزه لندن است، به روی «آمفورا» یا کوزه‌های متعلق به حدود ۸ هزار سال قبل از میلاد، یک کشتی با یک دکل و بادبان مربع‌شکل بزرگ نقاشی شده است.

نخستین کشتی مصری‌ها شبیه به کاسه‌ای کم‌عمق بود و تا اندازه‌ای به تخم‌مرغ شباهت داشت، که از درازا به دو نیم شده باشد، دماغه کشتی با انحنای زیبایی بالا آورده شده بود، عقبه نیز به بالا انحناء داشت و به طور معمول در انتها به طرح نیلوفر آبی بزرگی ختم می‌شد، که گل مقدس مصریان

بود. در وسط کشتی دکل تعبیه شده بود، که بادبان مربع‌شکل را نگه می‌داشت. برخی از قایق‌های رودخانه نیل بسیار بزرگ بودند، تکه سنگ‌هایی که در ساخت اهرام و معابد مصر استفاده شده است، به وسیله این قایق از معادن سنگ موجود در چندین کیلومتر دورتر از راه رودخانه آوردند.

«سوزن کلثوپاترا» که سنگ عظیم هرمی‌شکلی به وزن تقریبی ۱۸۶ تن است و اکنون در دیوار لندن قرار دارد و نیز نمونه دیگری از آن در نیویورک است، به وسیله یکی از قایق‌های رودخانه نیل به مکان اولیه خود در مصر حمل شده بود. حتی سنگ‌های سنگین‌تری تا وزن ۳۸۰ تن توسط نمونه بزرگ‌تر همین قایق‌ها حمل شده بودند.

حدود ۳ هزار سال قبل از میلاد، مصری‌ها رهسپار دریا شدند و به جاهایی مانند جزیره کرت و شهرهای ساحلی فنیقی و جنوب یونان کنونی مسافرت کردند. این سفرهای طولانی با ابداع هاگینگ تراس ممکن شد، که طنابی محکم بود، که از سینه تا پاشنه کشتی امتداد می‌یافت و کشتی را محکم می‌بست. حدود ۱۵۰۰ سال قبل از میلاد، ملکه «هاتشپوست» مصر ۵ کشتی را رهسپار سرزمین پونت کرد، آنها با موفقیت زیادی بازگشتند، که داستان آنها روی دیوارهای معبد دیرالبحری در نزدیکی لاکسور حکاکی



و نقاشی است. از مطالعه اینها چنین بر می آید، که این کشتی‌ها ۳۳ متر طول و ۵/۵ متر عرض داشته و هر کدام به دو پاروی بزرگ هدایت‌کننده مجهز بودند، که به دو طرف کشتی بسته شده و نقش سکان را داشتند. این قبیل کشتی‌ها را حدود ۳۰ برده بارو می‌زدند، طبل‌زنی طبل می‌زد و شلاق‌زنی ناظر بود و جلو داری عمق آب را با نی بلند اندازه می‌گرفت. تاریخ یادگیری کشتی‌های مصری در طی قرون تغییر زیادی نکردند، بدنه و بادبان‌های کشتی‌های ساخته شده از قرن ۴۰ قبل از میلاد، تا قرن اول قبل از میلاد، یکسان است. این مقیاس با تغییراتی که کشتی‌های اروپایی طی ۲ هزار سال گذشته داشته‌اند، امری است که به تاریخ و فرهنگ یادگیری مربوط می‌شود.

کشتی‌های فنیقی

فنیقی‌ها هم دریانوردان خوبی بودند که از راه کانال داریوش در ارتباط تجاری با دریای عمان و خلیج فارس و دریای مکران بودند. کشتی‌های فنیقی از نخستین کشتی‌هایی بودند که دو ردیف پاروزنی در دو سطح مختلف داشتند، این نوع کشتی «دو ردیف» نامیده می‌شد. یونانی‌ها در کشتی و دریانوردی پس از فنیقی‌ها قرار دارند و دو نوع کشتی

در دو طرف و پارویی بلند به عنوان سکان در سمت راست دارد، این کشتی پارویی بزرگ برای چندین قرن نمونه کشتی‌های اروپایی شمالی بود. در طول قرون وسطی کشتی‌ها حالت کشیده خود را از دست دادند و به شکلی گرد و تگرامانند درآمدند. کشتی‌های اولیه این دوره نظیر آنهایی که سربازان صلیبی را با خود حمل می‌کردند، در جلو و عقب زیر عرشه فضای‌های پوشیده بزرگی داشتند، که فضای باز میان آن دو کمره کشتی را تشکیل می‌داد. در قرن ۱۴ میلادی کشتی‌های تجاری تک بادبان که برای محافظت بارها عرشه پوشیده داشتند، به نام «گاگ‌ها» ساخته شدند، سپس «کاراک‌ها» و در پی آن «کارواله» ساخته شدند، کشتی کریستف کلمب به نام «سانتاماریا» از نوع آخر آنها بود.

منبع: تین نیوز

داشتند؛ گالی که همان پارویی بود و بادبانی گالی کشتی جنگی بلند و باریک با تیرچه‌ای تیز در جلو برای سوراخ کردن بدنه کشتی دشمن بود. بعدها کشتی‌هایی با سه ردیف پاروزن هم ساختند. رومی‌ها کار یونانی‌ها را دنبال کردند و برای کسب کنترل دریای مدیترانه با اهالی کارتاژ در جنگ بودند. آنها از کشتی‌های خود به عنوان استحکامات شناور استفاده می‌کردند، با دشمن درگیر می‌شدند و سپس سربازهای خود را به وسیله پلی به نام «کوروس» به کشتی دشمن می‌فرستادند. همین که رومی‌ها بر کارتاژی‌ها پیروز شدند، شروع به ساخت کشتی‌های تجاری کردند که عریض بودند و می‌توانستند بار فراوان حمل کنند. تعدادی کشتی واپکینگ متعلق به قرن نهم و دهم میلادی کشف شده که در میان آنها «گوکستاد» از همه سالم‌تر مانده است. این کشتی ۲۳ متر طول و ۱۶ پارو

مرسک با طراحی جدید کشتی‌های سبز به استقبال اقیانوس بدون کربن رفت



شرکت مرسک از طرح جدید کشتی‌های سبز کانتینری با سوخت متانول که در کره جنوبی در دست ساخت می‌باشد، رونمایی کرد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ شرکت مرسک در اولین مرحله تعداد هشت فروند کشتی ۱۶ هزار TEU را به شرکت هیوندای کره جنوبی سفارش داده که قرار است در سال ۲۰۲۴ آن‌ها را تحویل گیرد. مهندس ناظر ساخت کشتی و نماینده

شرکت مرسک در کارخانه هیوندای به تشریح جزئیات طراحی جدید کشتی‌ها پرداخته و گفت: "سعی شده در طراحی کشتی‌های جدید ۳۵۰ متری آخرین و جدیدترین فناوری‌های روز با کمترین آلودگی زیست‌محیطی استفاده شود و تلاش بر این است که در سوخت مصرفی آن‌ها حداقل ۲۰ درصد صرفه‌جویی شود." وی افزود: "این تعداد کشتی‌ها با طراحی منحصربه‌فرد سالانه یک میلیون تن از انتشار CO_2 می‌کاهند. ما ادعا می‌کنیم که با تحویل و راه‌اندازی کشتی‌های سبز به سمت

اقیانوس بدون کربن گام برمی‌داریم." وی در ادامه گفت: "در طرح جدید محل اسکان خدمه تغییر می‌کند تا ظرفیت کانتینری آن‌ها بالا برود. همچنین بخشی از فضای موجود در کشتی برای چیدن کانتینرها پیش‌بینی می‌شود." وی در پایان تأکید کرد: "این کشتی‌های دوگانه‌سوز با نظارت مؤسسه رده‌بندی ABS ساخته می‌شوند که یکی از سوخت‌ها متانول و دیگری سوخت کم‌سولفور با کربن صفر درصد خواهد بود."

راهاندازی اولین کشتی کانتینر برقی خودران جهان



یارا بیرکلند اولین کشتی کانتینر برقی کاملاً برقی و خودران جهان را در تاریخ ۱۹ نوامبر سال ۲۰۲۱ در اسلو پایتخت نروژ لانگر انداخت.

به گزارش مانا به نقل از نیواطلس، این کشتی که در تملک شرکت یارا است در حال آماده شدن برای حرکت در سواحل جنوبی نروژ و ایفای نقش خود در برنامه‌های این کشور برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای است.

این کشتی ۸۰ متر طول دارد و قرار است از سال آینده میلادی جایگزین یک مسیر حمل‌ونقل زمینی ۱۴ کیلومتری با استفاده از کامیون شود. بر اساس برآوردها استفاده از این کشتی هر سال موجب کاهش هزار تنی انتشار گازهای گلخانه‌ای شده و بکارگیری آن معادل حذف ۴۰ هزار سفر جاده‌ای با کامیون‌های دیزلی است. این کشتی محموله خود را بدون دخالت انسان بارگیری و تخلیه می‌کند، باتری‌هایش را شارژ می‌کند و همچنین بدون دخالت انسان حرکت می‌کند تا به مقصد برسد. حسگرهای این

کشتی قادر خواهند بود اشیایی مانند انواع قایق و کایاک را در آب به سرعت شناسایی کنند تا کشتی تصمیم بگیرد برای جلوگیری از برخورد با هر مانعی چه اقدامی انجام دهد. این کشتی که در آغاز هفته‌ای دو سفر انجام می‌دهد، ظرفیت حمل ۱۲۰ کانتینر ۲۰ فوتی کود را در آن واحد دارد.

باتری‌های سوئیسی Leclanche نصب شده بر روی این کشتی ۷ مگاوات در ساعت ظرفیت داشته و انرژی لازم برای حرکت ۱۰۰ خودروی تسلا را تأمین می‌کنند.

جان دولان معتقد است سالانه بیش از ۲۲۰ میلیون TEU کانتینر در جهان جابه‌جا می‌شود که از این تعداد حدود ۱۰ درصد حامل کالاهای خطرناک هستند که در این ارتباط شرکت بیمه حمل‌ونقل و تدارکات TT Club تخمین می‌زند ممکن است ۵ درصد دیگر از محموله‌های خطرناک اعلام نشود. این امر باعث می‌شود تعداد زیادی کانتینر در کنار این کالاهای خطرناک با خطر انفجار و آتش‌سوزی مواجه شوند که اصلاً قابل مهار نباشد.



کشتی‌های بزرگ و مشکلات بزرگ‌تر

ناگفته نماند کالاهای به دلایل مختلف اشتباه اعلام می‌شود، که اصلی‌ترین آن‌ها هزینه اضافی برای حمل کالاهای خطرناک و محدودیت‌هایی است که برای این نوع کالاهای در نظر گرفته می‌شود. در واقع این قبیل کالاهای باید با کشتی‌های مخصوص حمل شوند، اما متأسفانه با اغماض، برخی ندانم‌کاری‌ها و پنهان‌کاری‌ها به راحتی در کنار کانتینرهای معمولی چیده می‌شوند. بدین ترتیب ممکن است زیان آتش‌سوزی و از بین رفتن کشتی با ۲۰ هزار کانتینر در کنار چند کانتینر حاوی مواد خطرناک زیان و خسارت هنگفتی به بار بیاورد که قابل تخمین نباشد.

از سوی دیگر ممکن است خدمه کشتی‌ها دوره‌های مخصوص کار در کشتی‌های بزرگ را سپری نکرده باشند که لازمه فعالیت در این قبیل کشتی‌هاست و متأسفانه امروزه برخی از صاحبان کشتی و حتی فرمانده، کمتر به این موضوع توجه نشان می‌دهند. به همین جهت ممکن است آموزش ندیده در شرایط نامساعد جوی به علت آنکه آموزش‌های لازم را طی نکرده نتواند برای مقابله با حوادث آمادگی داشته باشد. بدین ترتیب باید خدمه آموزش‌های لازم برای کار در کشتی‌های بزرگ را طی کند. به مراکز آموزش دریایی نیز توصیه می‌شود برای برگزاری چنین دوره‌هایی دست به کار شوند.

موضوع دیگری که مالکان کشتی‌های بزرگ را آزار می‌دهد گم شدن کانتینرها در دریا است. از نوامبر سال ۲۰۲۰ تا مارس ۲۰۲۱ حداقل شاهد پنج مورد از مفقود شدن کانتینرها در دریا بوده‌ایم. برای مثال دو هزار کانتینر شرکت "وان" در اقیانوس آرام و ۷۵۰ کانتینر شرکت "مرسک" که از چین عازم لس‌آنجلس بودند، مفقود شدند که همه کشتی‌ها سبب بزرگ بوده و این کار قابل کنترل نبوده است.

در ارتباط با بزرگ شدن کشتی‌ها ادعای شرکت‌های بیمه نیز افزایش یافته و برخی از شرکت‌های بیمه حاضر نیستند در خطرهای بزرگ سهم باشند؛ به همین جهت هزینه‌های بیمه‌ای را برای کشتی‌های بزرگ به شدت تصاعدی کرده‌اند.

جان دولان در پایان پیشنهاد می‌کند مالکان کشتی‌های بزرگ کانتینری باید یک مشاور را برای داشتن سفر ایمن به استخدام خود درآورند تا مشاوره‌های لازم و مناسب را برای حمل ایمن کانتینرها و آموزش خدمه برای مواقع بحرانی در نظر داشته باشد.

کشتی‌ها به ویژه کشتی‌های کانتینری برای پاسخ به اشتباهی بازار روزبه‌روز بزرگ‌تر می‌شوند. اما در حاشیه بزرگ شدن کشتی‌ها چالش‌هایی نیز وجود دارد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ کاپیتان جان دولان تحلیلگر دریایی و مدیر پیشگیری از خسارت باشگاه استاندارد جهانی با ارائه تحلیلی بر تقاضای زنجیره تأمین، رشد بازار حمل‌ونقل کانتینری و تأثیر آن در تجارت جهانی، به چالش‌های موجود بر سر راه کشتی‌های بزرگ کانتینری پرداخت.

در مقاله این تحلیلگر آمده است در سال ۲۰۲۱ با اوج‌گیری مجدد حمل‌ونقل کانتینری همزمان با افزایش تقاضا اگرچه اپراتورهای خطوط کانتینری سود قابل توجهی را نصیب خود کردند، اما وجود برخی رویدادها و حوادث در این سال چالش‌های کشتی‌های بزرگ‌تر را برای جهانیان یادآور شد، از جمله می‌توان انسداد کانال سوئز توسط یک کشتی بزرگ کانتینری، بحران ازدحام بنادر، کمبود جعبه‌های کانتینری، تأخیر کشتی‌ها در برخی مسیرهای دریایی، احتمال حریق و مفقود شدن کانتینرها از پیامدهای کشتی‌های بزرگ کانتینری است. نویسنده تأکید می‌کند زمانی که چندین سال ۲۰۰۶ صنعت کشتیرانی شاهد کشتی‌هایی به ظرفیت ۱۱ تا ۱۲ هزار TEU کانتینر بود که به عنوان بزرگ‌ترین شناور محسوب می‌شدند، اما امروزه سفارش کشتی‌هایی با ظرفیت‌های ۲۰ هزار تا ۲۴ هزار در دستور کار کشورها قرار گرفته، بدون اینکه به بزرگ شدن بنادر نیز اندیشیده شود.

جامعه دریایی باید به این باور برسد که همه کشورهای بنداری مانند هامبورگ، روتردام، شانگهای چین و... در اختیار ندارند و ورود کشتی‌های بزرگ به بنادر اکثر کشورهای در حال توسعه با مشکلات زیادی همراه است. از سوی دیگر با افزایش اندازه کشتی‌ها ممکن است در آینده ترافیک اقیانوسی امری اجتناب‌ناپذیر باشد و چالش‌های فنی و ایمنی همگام با بزرگ شدن کشتی‌ها رشد کند.

در این ارتباط باید چهار موضوع مشخص در زمینه بزرگ شدن کشتی‌های کانتینری در نظر گرفته شود که از جمله آن‌ها می‌توان به آتش‌سوزی، قرار گرفتن محموله‌های اشتباه در کنار کالاهای خطرناک، تلفات کانتینری در دریا و سیستم ناوبری اشاره کرد.

اعزام ۱۴ کشتی بزرگ مسافری به یاردهای اوراق هند بر اثر ورشکستگی



۱۴ کشتی بزرگ مسافری در یک سال گذشته جهت اوراق به یارد الانگ هند اعزام شده که بیشترین علت آن ورشکستگی است.

به گزارش گروه بین الملل مانا؛ کاپیتان راکش میشر از مدیران یارد الانگ در زمینه اعزام این تعداد کشتی جهت اوراق به سایت ایندین اکسپرس گفت: «هر سال یک یا دو کشتی مسافری به این یارد اعزام می‌شد، اما در ۱۲ ماه گذشته بیشترین تعداد کشتی به

این یارد وارد شده‌اند که تاکنون بی‌سابقه است». وی افزود: «کشتی‌های مسافری حدود ۱۰ درصد از ۱۵۰ کشتی مستقر در یارد برای اوراق را تشکیل می‌دهند». وی با اشاره به اینکه اکثر این کشتی‌ها به گفته نمایندگان صاحبان کشتی‌ها ورشکستگی در دوران کروناست یادآور شد: «البته تعدادی نیز به علت قدیمی بودن اوراق می‌شوند که در حال جایگزینی هستند». به گفته وی کشتی‌های بزرگ و معروف کارنیکا یا جواهر اقیانوس، کلمبوس یا پرنسس ستاره،

مارکوپولو و ماژلان در میان آنهاست. راکش میشر تقاضای شدید برای فولاد را یکی دیگر از عوامل ارسال کشتی به یاردهای اوراق نام برده و گفت: «اگرچه این کشتی‌ها فولاد کمتری نسبت به کشتی‌های تجاری دارند و به نسبت آن‌ها ارزان‌تر هم فروخته می‌شوند، اما صاحبان آن‌ها در شرایط ورشکستگی، اوراق را ترجیح می‌دهند. فراموش نکنیم که برخی از کشتی‌ها قطعات ارزشمندی دارند که مشتریان تمامی آن‌ها را قبل از اوراق یک‌جا می‌خرند.»

چین با پیشی گرفتن از کره در صنعت کشتی سازی اول شد



چین با دریافت ۵۰ درصد کل سفارشات ساخت کشتی جهان در سال ۲۰۲۱ از کره جنوبی پیشی گرفت.

به گزارش گروه بین الملل مانا؛ مؤسسه کلارکسون اعلام کرد کشتی سازان چینی در سال ۲۰۲۱ حدود ۲۲/۸ میلیون (CGT) سفارش دریافت کرده اند که ۵۰ درصد از کل ۴۵ میلیون (CGT) سفارش جهانی را تشکیل می دهد.

این در حالی است که سازندگان کره جنوبی در مجموع ۱۷/۵ میلیون (CGT) کشتی سفارش گرفتند.

در ادامه این گزارش آمده است کشتی سازان چینی در حال حاضر بیشترین تسلط را در ساخت کشتی های کانتینری

از خود نشان می دهند. به همین جهت سفارشات خود را بیشتر از این بخش دریافت کرده اند، اما کشتی سازان کره ای مهارت خود را در ساخت کشتی های LNG نشان می دهند.

از سوی دیگر گزارش KBS World حاکی است حجم سفارشات کره در سال ۲۰۲۱ کمتر بود، زیرا کشتی سازان کره ای ترجیح می دهند پروژه هایی را با ارزش افزوده و حاشیه سود بالا مانند ساخت کشتی های LNG دریافت کنند که در این ارتباط سه کشتی ساز کره ای ۴۶ میلیارد دلار سفارش دریافت کردند؛ در حالی که برای سال ۲۰۲۱ حدود ۳۲ میلیارد دلار هدف گذاری کرده بودند.

بر اساس این گزارش دولت کره یاردهای

خود را بر اساس بازارهای کشتیرانی سبز و خودران برنامه ریزی کرده است که در حال حاضر ۷۵ درصد سفارشات دریافتی از آن کشتی های دوستدار محیط زیست می باشد. در این ارتباط رئیس جمهور کره جنوبی اخیراً اعلام کرده صنعت کشتی سازی کره را با ساخت کشتی های سبز و خودران به صنایع کشتی سازی شماره یک جهان تبدیل خواهیم کرد و هیچکس نمی تواند با آن برابری کند.

شایان ذکر است کره و چین سال ها بر سر رتبه بندی حجم سفارشات رتبه اول با هم رقابت دارند و در سال ۲۰۱۸ یاردهای کره ای عنوان اول را به دست آوردند که در سه سال گذشته این رتبه به چین تعلق گرفت.



راهاندازی جت دریایی مسافری توسط ایتالیا

جت دریایی ۶۹ گره خواهد بود یادآور شد: "این جت با الهام از کاربرد هواپیما و قطار با موتورهای دوقلو هرکدام ۱۲۰۰ اسب بخار در حال حاضر تولید شده که شرکت وارسیلا سازنده موتورهای آن است." وی با اشاره به اینکه فضای داخلی SeaJet بی شباهت به هواپیما نیست یادآور شد: "این شناور به هیچ عنوان آلودگی زیست محیطی ندارد؛ چراکه نیروی محرکه آن از طریق الکترونیکی است و پنل‌های خورشیدی شفاف که بر روی سقف آن است باعث جذب انرژی کمکی می‌شود." وی در پایان گفت: "اطمینان داریم که استفاده از این وسیله نقلیه دریایی که قبلاً به یک رؤیا شبیه بود با استقبال زیاد مسافران دریایی مواجه خواهد شد."

جت دریایی (SeaJet) که مجموعه‌ای متشکل از نوعی هواپیما و قطار مسافری است و می‌تواند ۵۰ مسافر را با سرعت حدود ۷۰ گره دریایی جابه‌جا کند، به آب انداخته شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ شرکت Lazzarini Design ایتالیا اعلام کرد اولین جت دریایی لوکس و کارآمد به صورت آزمایشی که توانایی حمل ۵۰ مسافر با سرعت بالا را دارد توسط این شرکت تولید شد.

بر اساس این گزارش پیرپائولو لازارینی طراح ایتالیایی این جت دریایی با اشاره به اینکه در حال حاضر در مراحل آزمایشی سرعت این

بازنگری در مصوبه جایگزینی شناورها در دولت سیزدهم



به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران، عباس‌نژاد مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی درباره مصوبه جایگزینی شناورهای سنتی با فلزی و نگرانی‌هایی که برای از بین رفتن میراث ناملموس لنج‌سازی پس از تصویب آن در دولت به وجود آمد بیان کرد: «دستورالعمل به این معنا نیست که ما بخواهیم لنج و سنت لنج‌سازی را از بین ببریم. این موضوع در دستورالعمل نیامده است. برعکس دستورالعمل‌هایی نیز داریم که باعث رونق گردشگری بومی و دریایی هم می‌شود.»

وی گفت: «ما با طیفی از شناورها مواجه هستیم که ساختار قدیمی دارند، اما از آنها به شکل امروزی استفاده می‌شود، یعنی روی آنها موتور و تجهیزات گذاشته‌اند و بخشی از حمل بار را در سواحل و بنادر به عهده دارند و هر چند زیاد نیست اما انجام می‌شود. از طرفی شرایط اقتصادی و اجتماعی را در جنوب داریم که نشان می‌دهد این شناورها وابسته به این تجارت هستند. عواملی این وسط پیش می‌آید که شرایط را سخت می‌کند. به عنوان مثال ویروس کرونا شیوع پیدا می‌کند. یک طرف ما هستیم و یک طرف مقصد هست. مقصد مقرراتی را ایجاد می‌کند که شناورها نتوانند به آن طرف بروند یا بار ببرند، مثلاً ممکن است هزینه‌های حمل را زیاد کنند. به هر حال آنقدر شرایط سخت می‌شود که تجارت امروزی با شناور

سنتی، مختل می‌شود.»

وی گفت: «این اختلال موجب می‌شود تجمعی از مشکلات به وجود بیاید. از جمله حوادثی که می‌تواند منجر به آتش‌سوزی یا غرق شدن لنج‌ها شود و همان اجتماعی که از این لنج‌ها ارتزاق می‌کنند، با مشکلات معیشتی روبه‌رو شوند. از طرفی ما با یک فرهنگ و سنت عشیره‌ای و بومی روبه‌رو هستیم که وابستگی اقتصادی به آن دارند. جمع کردن همه این مسائل کار سختی است.»

عباس‌نژاد بیان کرد: «با توجه به سیاست‌هایی که دولت سیزدهم دارد شاید با تغییراتی در مصوبه مواجه شویم و به جای جایگزینی لنج‌ها بتوان نوسازی یا ساماندهی کرد. در همان مدل قبلی هم فرض بر این نبود که فرهنگ از بین برود. ما گفتیم آن مدل را ببریم به سمت همان مدل استفاده سنتی و بومی و شرایطی که بتوان از آنها استفاده کرد و برای کار اقتصادی و تجارت از شناورهای فلزی استفاده شود. ولی همین هم کار سختی است. چون باید آموزش داده شود و فرهنگ را ترویج دهید. آن طرف حق دارد که می‌گوید اجداد ما از این مدل استفاده کرده و من نمی‌توانم چون دانش آن و شرایط مالی هم ندارم. ولی در هر حالت معنایش این نیست که شناور سنتی از بین برود.»

عباس‌نژاد گفت: «اگر در جایی از کلمه

امحاء استفاده شده تنها به این معنی نیست که کلاً از بین برود، بلکه ممکن است شناور چوبی، دیگر نیازی به دریانوردی نداشته باشد و به عنوان رستوران ساحلی در خشکی مورد استفاده قرار گیرد.»

این مقام مسئول بیان کرد: امحاء به این معنی است که این شناور به عنوان شناور استاندارد که فعالیت دریانوردی برای کار تجاری انجام بدهد دیگر ندارد. امحاء می‌تواند به معنی از بین رفتن هم باشد. نمی‌توان نزدیک به ۵ هزار شناور چوبی را نگه داشت چون فرسوده شده‌اند، یا اینکه از نظر اقتصادی دیگر به صرفه نیست و نمی‌تواند تجارت کند. دریانورد مجبور است شناور بزرگ‌تری در اختیار داشته باشد. این شناورها را می‌توان در خشکی استفاده کرد. این هم یک مدل امحاست.»

وی افزود: «در آن مصوبه بندی وجود دارد که مشخص شده ما و وزارت میراث فرهنگی دستورالعملی را در حوزه تغییر کاربری بنویسیم. اینجا وزارت میراث فرهنگی اعلام می‌کند که چطور کارگاه‌های لنج‌سازی به عنوان جاذبه‌های توریستی مدیریت شوند. به عنوان مثال در بندرکنگ، کارگاه لنج‌سازی به مکان توریستی تبدیل شده است.»

پی‌نوشت: آقای عباس‌نژاد هم‌اینک سمت معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی را بر عهده دارند.



اجرائی شدن قانون اقدام ملی حفاظت از دریاها طی برنامه هفتم توسعه

"با هماهنگی‌های صورت گرفته با این ۲۵ دستگاه، برنامه‌ای به عنوان برنامه عمل دستگاه‌ها برای افق برنامه پنج‌ساله هفتم تنظیم و در نهایت با امضای معاون اول ریاست جمهوری به همه دستگاه‌ها ارجاع داده شد." مشاور رئیس سازمان و مسئول پیگیری و اجرای سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در حوزه محیط زیست، ادامه داد: "یکی از مهم‌ترین اقدامات در دستور کار سازمان حفاظت محیط زیست تبدیل برنامه اقدام ملی حفاظت از دریاها به یک لایحه است. به گفته این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، قرار است در دولت جدید این لایحه جهت تصویب نهایی به مجلس شورای اسلامی ارائه داده شود. لاهیجان زاده تأکید کرد: "به این ترتیب برنامه اقدام عمل دریا تبدیل به یک قانون و با یک بند قانونی در برنامه توسعه هفتم لازم‌الاجرا برای تمام دستگاه‌های مربوطه خواهد شد."

زیست و مسئول پیگیری و اجرای سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در حوزه محیط زیست، در ادامه عنوان کرد: "بر اساس پیوست برنامه ششم توسعه سازمان محیط زیست باید نسبت به تهیه برنامه اقدام ملی حفاظت از دریا اقدام می‌کرد." معاون سابق محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست خاطرنشان ساخت: "به این منظور مشاور انتخاب شد و در شرایط کرونا ده‌ها جلسه وبینار و حضوری برگزار کردیم." به گفته این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، به این منظور نزدیک به ۱۲۰ کارشناس برای بررسی برنامه در تمام دستگاه‌ها مشخص شدند و وقت زیادی برای تدوین برنامه اقدام ملی حفاظت از دریاها صرف شد. وی با اشاره به اینکه به منظور تهیه برنامه اقدام ملی حفاظت از دریاها ۲۵ دستگاه به صورت مستقیم و غیرمستقیم مشخص شدند، اذعان داشت:

مشاور رئیس سازمان حفاظت محیط زیست و مسئول پیگیری و اجرای سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در حوزه محیط زیست با بیان اینکه یکی از مهم‌ترین اقدامات در دستور کار سازمان تبدیل برنامه اقدام ملی حفاظت از دریاها به یک لایحه است، گفت: "به این ترتیب برنامه اقدام عمل دریا تبدیل به یک قانون و با یک بند قانونی در برنامه توسعه هفتم لازم‌الاجرا برای ۲۵ دستگاه خواهد بود."

احمد رضا لاهیجان زاده در گفتگو با خبرنگار مانا با تأکید بر اینکه یکی از سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری تهیه برنامه اقدام ملی حفاظت از دریاهاست، گفت: "تدوین برنامه اقدام ملی حفاظت از دریاها بر اساس برنامه‌ریزی انجام شده طی برنامه ششم توسعه با شرح خدمات مفصل در حال تهیه است." مشاور رئیس سازمان حفاظت محیط

قانون تصویب اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان (اس تی سی دبلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷))



قانون تصویب اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان (اس تی سی دبلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) که در جلسه علنی مورخ ۱۴۰۰/۰۷/۲۷ مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید طی نامه شماره ۱۰۲۸۱۲ مورخ ۱۴۰۰/۰۹/۰۸ توسط رییس جمهور ابلاغ شد.

قانون تصویب اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان (اس تی سی دبلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) ماده واحده - اصلاحیه‌های کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان (اس تی سی دبلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) به شرح

زیر تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود:

۱- قطعنامه (ام اس سی ۳۷۳ (۹۳)) مصوب ۲۲ مه ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۳/۱) اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان (اس تی سی دبلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) (پیوست ۹).

۲- قطعنامه (ام اس سی ۳۷۴ (۹۳)) مصوب ۲۲ مه ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۳/۱) اصلاحات آیین‌نامه آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان (اس تی سی دبلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) (پیوست ۱۰).

۳- قطعنامه (ام اس سی ۳۹۷ (۹۵)) مصوب ۱۱ ژوئن ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۳/۲۱) اصلاحات بخش «الف» آیین‌نامه آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان (اس تی سی دبلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) (پیوست ۷)

۴- قطعنامه (ام اس سی ۳۹۶ (۹۵)) مصوب ۱۱ ژوئن ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۳/۲۱) اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان (اس تی سی دبلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) (پیوست ۶).

تبصره- در اجرای اصلاحات کنوانسیون رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷)، یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران الزامی است.

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده و یک تبصره منضم به متن اصلاحات، شامل چهار پیوست در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ بیست و هفتم مهرماه یک‌هزار و چهارصد مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۱۴۰۰/۸/۱۹ به تأیید شورای نگهبان رسید.

استانداردهای جدید دیجیتالی بنادر کانتینری اعلام شد



ارتباط دائمی بین اپراتورهای بندری، کشتی‌ها و پایانه‌ها از مزیت‌های دیگر آن است. وی افزود: "این استانداردها برای تمامی بنادر تعریف شده که کلیه ذی‌نفعان برای دانلود رایگان آنها می‌توانند به سایت SwaggerHub مراجعه کنند."

پانتین زوسونگ دام رئیس راه‌حل‌های دیجیتالی بندر هامبورگ نیز گفت: "فعال کردن این سطح از استانداردها در مقیاس جهانی به منظور دستیابی آنلاین به ارتباطات بندری یک گام اساسی برای رسیدن به بندر هوشمند و دیجیتالی است که باید آن را به فال نیک گرفت."

استانداردهای عملیاتی تمامی کشتی‌ها را در بنادر به اشتراک خواهد گذاشت و کشتی‌های کانتینری را قادر می‌سازد تا سرعت خود را بهینه کرده، مصرف سوخت و انتشار گازهای گلخانه‌ای را کاهش دهند. توماس باگ مدیرعامل انجمن حمل‌ونقل کانتینری دیجیتال جهانی در این زمینه گفت: "تمامی برنامه‌های کشتی‌ها از مبدأ تا مقصد به صورت آنلاین در اختیار کلیه ذی‌نفعان بندری و خشکی قرار خواهد گرفت و تمامی بنادر باید برای فعال کردن این استانداردها اقدام کنند." دستیابی به تماس‌های آنلاین بندری، اعلام نیازها،

استانداردهای جدید دیجیتالی بنادر کانتینری برای تمامی بنادر اعلام شد و از این پس جایگزین استانداردهای قبلی می‌شود.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ انجمن حمل‌ونقل کانتینری جهانی اعلام کرد مجموعه‌ای کامل از استانداردهای جدید برای تماس‌های آنلاین بندری و دقت در تبادل داده‌ها در اختیار تمامی بنادر و کشتی‌ها قرار می‌گیرد تا نسبت به تبدیل فرایندهای فعلی به دیجیتالی مشارکتی اقدام کنند.

براساس این گزارش این مجموعه

با بیمه دریایی و اهمیت آن آشنا شوید



بیمه دریایی یکی از فاکتورهای حیاتی و مهم در صنعت حمل و نقل دریایی محسوب می شود

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و به نقل از سی ترید، بیمه دریایی از اهمیت بالایی در صنعت دریانوردی برخوردار است، زیرا از طریق بیمه دریایی، مالکان و شرکت‌های خدمات حمل و نقل دریایی می‌توانند از بابت مطالبه خسارت به ویژه حمل و نقل اطمینان حاصل کنند.

حمل و نقل دریایی نیز مانند دیگر بخش‌های حمل و نقل زمینی، هوایی و ریلی از حوادث طبیعی در امان نیست. حوادثی مانند دزدی دریایی و حمله به کشتی‌ها در آب‌های برون مرزی نیز در بحث حمل و نقل دریایی تهدید بزرگی محسوب می‌شود و برای جلوگیری از هرگونه ضرر و زیان ناشی از چنین رویدادها و اتفاقاتی، داشتن یک

پشتیبان مانند بیمه دریایی همیشه به نفع صاحب کالا و شرکت حمل و نقل دریایی خواهد بود. یکی دیگر از شاخصه‌های مهم داشتن بیمه دریایی این است که شرکت حمل و نقل دریایی می‌تواند طرح بیمه را با توجه به اندازه کشتی خود، مسیرهایی که کشتی او برای حمل بار طی می‌کند و بسیاری از نکات جزئی از این دست که می‌تواند تأثیر زیادی بر روی کشتی داشته باشد، انتخاب کند.

برنامه‌ها و بسته‌های بیمه‌ای مختلفی وجود دارد که نه تنها محموله، بلکه کشتی را نیز پوشش می‌دهد و این امکان برای شرکت حمل کننده وجود دارد که بر اساس نیازهای خود و فاکتورهای مختلف، بهترین بسته بیمه‌ای را برای کشتی خود انتخاب کند.

ایده بیمه دریایی برای کشتی‌ها و محموله

کشتی در ظاهر ساده به نظر می‌رسد، اما پیچیدگی‌های خاص خودش را دارد. برای مثال فرمانده کشتی بیمه شده باید از پروتکل سختگیرانه و منظمی در مورد مسیر طی شده و زمان صرف شده برای رسیدن محموله و کشتی به بندر مقصد پیروی کند؛ زیرا اگر در مسیر طی شده مغایرت یا تخطی وجود داشته باشد، یعنی فرمانده از مسیر اصلی و از پیش تعیین شده خود منحرف شود، در صورت بروز حادثه‌ای برای کشتی یا محموله، ادعای بیمه به طور کامل رد می‌شود. بیمه دریایی یک پناهگاه امن برای شرکت‌های کشتیرانی و حمل و نقل بوده، زیرا به کاهش زیان مالی ناشی از دست دادن محموله‌های مهم کمک می‌کند و همچنین به شرکت‌های حمل و نقل و صاحبان کالا اطمینان لازم در خصوص از دست رفتن سرمایه‌شان را می‌دهد.



کلوپ‌های P&I کیش وقشم به دانش روز مجهز هستند

و حتی آسیب‌های زیست‌محیطی که ممکن است در آلودگی آب‌ها صورت بگیرد، را پوشش می‌دهند.

وی، ارقام پوشش داده شده توسط کلوپ‌های P&I را سنگین و بالا خواند و گفت: "در ایران با توجه به تأسیس این کلوپ‌ها، بیمه مرکزی به عنوان پشتوانه و بیمه‌گر انکابی با این شرکت‌ها همکاری می‌کند." مدیرکل بیمه‌های انکابی باربری، کشتی و هواپیمای بیمه مرکزی، اذعان داشت که کلوپ‌های P&I کیش و قشم به دلیل ارتباط با بنادر دنیا به دانش روز تجهیز هستند. اسمعیلی‌پور، تأکید کرد: "تا قبل از سال ۹۰ بیمه‌های P&I ایران توسط کلوپ‌های بین‌المللی پوشش داده می‌شدند، اما پس از سال ۹۰ که کلوپ‌های P&I کیش و قشم تأسیس شدند، خیلی از بنادر دنیا این دو کلوپ را نمی‌شناختند و پهلوگیری، بارگیری و ورود آن‌ها به اسکله‌ها در اوایل خیلی مشکل بود."

به گفته وی، بیمه مرکزی به تمام بنداری که کشتی‌های ایران می‌رفتند اعلام کرد که این کشتی‌ها گارانتی دولتی را دارند و در حال حاضر کاملاً این دو کلوپ نیروهای متخصصی دارند و در حال فعالیت بین‌المللی هستند.

دنیا شکل گرفت."

اسمعیلی‌پور، افزود: "امروزه کلوپ‌های P&I شبکه بسیار وسیعی از نمایندگان را در دنیا دارند و در تمام بنادر دنیا به شناورها سرویس می‌دهند."

وی ادامه داد: "دو کلوپ معتبر در دنیا چیزی حدود ۷۰ درصد از شناورهای دنیا را تحت پوشش خود دارند و تمام شناورهای دنیا به نوعی عضو این دو کلوپ هستند و شرط حرکت در آبراهه‌ها و پهلوگیری در بنادر، داشتن بیمه نامه‌های P&I است."

مدیرکل بیمه‌های انکابی باربری، کشتی و هواپیمای بیمه مرکزی، بیان کرد: "موقعیت استراتژیکی بنادر ایران از لحاظ دسترسی به بنادر دنیا و آبراهه‌ها موجب شده تا صادرات نفت و مشتقات آن و واردات کالاها در ایران توسط دریاها انجام شود؛ به همین دلیل و با توجه به شرایط پیش آمده کلوپ‌های کیش و قشم در سال ۹۰ ایجاد شدند و در حال حاضر با سابقه‌ای ۱۰ ساله دانش خوبی دارند."

اسمعیلی‌پور، اذعان داشت که، بیمه‌نامه‌های مسئولیت دامنه خیلی گسترده‌ای دارند و در پوشش‌های P&I کوچک‌ترین اتفاقی که ممکن است بیفتد مانند فقدان بار، آسیب به تأسیسات بندار

مدیرکل بیمه‌های انکابی باربری، کشتی و هواپیمای بیمه مرکزی، با اشاره به اهمیت حمل‌ونقل دریایی در مقایسه با حمل‌ونقل هوایی و ریلی، گفت: "کشورهایی که به آب‌های آزاد دسترسی داشته و بنادر توسعه یافته‌ای هم دارند، ۹۰ درصد حمل‌ونقل خود را در آب‌های آزاد انجام می‌دهند."

به گزارش مانا؛ علی اسمعیلی‌پور، در برنامه زنده اینستاگرامی بیمه مرکزی، بیمه‌های دریایی را جزء قدیمی‌ترین و با سابقه‌ترین بیمه‌نامه‌ها خواند و افزود: "کلوپ‌های P&I یا انجمن‌های حمایت و غرامت به صورت تعاونی غیرانتفاعی در دنیا فعالیت می‌کنند و سهم هر یک از اعضاء در تعهدات و خسارت‌ها کاملاً برابر است."

مدیرکل بیمه‌های انکابی باربری، کشتی و هواپیمای بیمه مرکزی، در خصوص چرایی شکل گرفتن کلوپ‌ها اظهارداشت: "بیمه‌های تجاری، بیمه بدنه کشتی‌ها و مسئولیت شناورها را پوشش دادند، اما پوشش سه چهارم باقی‌مانده برای مالکان کشتی‌ها سخت بود و به همین دلیل یک کلوپ براساس تعهدات این کشتی‌ها در



درس‌های آموخته از یک واقعه

تاریخ و محل حادثه: ساعت ۱۹:۳۰ مورخ ۱۴۰۰/۴/۲۹، تنکابن، بعد از موج شکن ساحل دریا

مشتکی له بعد از برخورد قایق مشتکی عنه با او در ساحل دریا، از محل پا جراحات برداشته و در بیمارستان بستری و پس از مدتی، مرحوم شده است.

وکیل مشتکی عنه در لایحه مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۸ به طور خلاصه مطالب زیر را مطرح کرده است:

- موکل مدعی است اصلاً تصادفی با متوفی نکرده است که متواری باشد.
- بنا بر اظهار موکل، قصور پزشکی پس از سانحه ایجاد شده در پای مشتکی له، باعث فوت متوفی شده است.
- بنا بر اظهار موکل، ساحل کریم‌آباد تنکابن منطقه شنا ممنوعه و محل تردد قایق‌های تفریحی بوده است.
- مشتکی له به نظر کارشناس بدوی مبنی بر سهم در تقصیر اعتراضی نکرده است.
- بنا بر اظهار موکل، در زمان وقوع حادثه، ساحل محل حادثه فاقد ناجی بوده است.
- بنا بر اظهار موکل، تذکر بازرس غرب مازندران در هیئت ناجیان به موکل، صحت ندارد. چون مشارالیه در آنجا نبوده است.
- بنا بر اظهار موکل، در روز حادثه قایق‌های متعددی در محل تردد داشته‌اند، از کجا معلوم که تصادم با متوفی با قایق دیگری رخ نداده باشد.
- بنا بر اظهار موکل، قایق مشتکی عنه در غیاب وی به کلانتری انتقال داده شده است، آسیب دیدن پره پروانه موتور قایق ممکن است دلیل دیگری داشته باشد.
- مشتکی له مطالب مطرح شده در جلسه

استماع مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۸ را از طریق وکیل خود تنظیم کرده است.

خلاصه مطالب مطرح شده در سند تنظیمی توسط وکیل مشتکی له عبارت است از:

- مشتکی عنه، با اعتراض به مشتکی له، قایق خود را دور زده و عمداً به مشتکی له برخورد کرده است.
- در لحظه تصادم، دید کافی وجود داشته، دریا آرام بوده و نور کافی وجود داشته است.
- شاهدان عینی، ناظر برخورد قایق مشتکی عنه با مشتکی له بوده‌اند.

نظریه کارشناسی اول منتخب دادگاه

متن کامل نظریه کارشناس اول، در پرونده، مضبوط است. خلاصه آن به شرح زیر می‌باشد:

- مشتکی عنه در منطقه غیرمجاز و غیرمعمول با قایق خود در حال گشت‌زنی بوده است و در عمق آب دریا بین ۱ تا ۱/۵ متر با مشتکی له برخورد کرده است.
- در بازدید از قایق مشتکی عنه، ملاحظه شد دو پره از پروانه‌های قایق صدمه دیده و برخورد، از طرف چپ قایق (از محل ضربه‌گیر) صورت گرفته است.
- به استناد قانون جلوگیری از تصادم در دریا و قانون دریایی ایران، مشتکی عنه سکانداری قایق بدون گواهینامه قایقرانی، هدایت و راهبری قایقی را که ثبت نشده بوده برعهده داشته است.
- مشتکی عنه ۸۰ درصد در ایجاد سانحه تقصیر داشته است.
- مشتکی له به علت شنا در منطقه‌ای که طرح سالم‌سازی نداشته است، خود را به خطر انداخته و به اندازه ۲۰ درصد در ایجاد

سانحه تقصیر داشته است.

نظریه کارشناسی هیئت سه‌نفره منتخب دادگاه

هیئت کارشناسی نیز به استناد مقررات دریایی و قانون دریایی ایران، مشتکی عنه را ۹۰ درصد در ایجاد سانحه مقصر دانسته و مشتکی له را ۱۰ درصد مقصر اعلام کرده است.

گزارش پاسگاه مرزی دریایی رامسر

پاسگاه مرزی دریایی رامسر مراتب زیر را تأیید کرده است:

- وقوع تصادم در ساعت ۱۹:۳۰ مورخ ۱۴۰۰/۴/۲۹



جمع‌بندی و ارائه نظریه کارشناسی هیئت ۵ نفره منتخب دادگاه

مشتکی عنه به علت:

- تردد قایق در محدوده غیرمجاز
 - عدم دریافت گواهینامه ثبت و بهره‌برداری
 - فقدان گواهینامه ملی ایمنی
 - فقدان بیمه‌نامه حوادث خدمه و مسافر
 - فقدان گواهینامه سکاندار قایق
 - با میزان تقصیر صددرصد، عامل حادثه و مسئول آن می‌باشد.
- مشتکی له به علت ایستادن در آب دریا در عمق ۱ تا ۱/۵ متر (بدون آنکه شنا کرده باشد) و در اثر برخورد قایق به زانوی پای راست جراحات برداشته و فوت کرده است و در ایجاد حادثه تقصیری نداشته است.

تفریحی» بر مبنای ۱۱ مرجع قانونی تهیه کرده است.

برای شناورهای تفریحی زیر ۱۲ متر طول (مشمول قایق مشتکی عنه) الزامات زیر تعریف شده است:

ماده ۶- کلیه خدمه و مسافری قایق باید دارای بیمه حوادث باشند.

ماده ۹-۱ قایق باید مطابق دستورالعمل حاکم، ثبت شود.

ماده ۹-۵ قایق باید از مؤسسه رده‌بندی، گواهینامه بهره‌برداری دریافت کند.

ماده ۹-۶ قایق باید دارای گواهینامه ملی ایمنی باشد.

قایق باید در محدوده تردد مجاز فعالیت کند و سکانی آن دارای گواهینامه باشد.

● جراحات مشتکی له از ناحیه پا در نتیجه تصادم.

● سکانداری قایق تصادم‌کننده برعهده مشتکی عنه بوده است.

● مشخصات قایق عبارت بوده است از: ۱۴ فوت طول، ۴۸ اسب بخار موتور و رنگ سفید و زرشکی.

● قایق تصادم‌کننده فاقد شماره ثبت و فاقد مجوز تردد بوده است.

مقررات حاکم

طول ۱۴ فوت اعلام شده از سوی دریابانی، معادل ۴/۳ متر می‌باشد. سازمان بنادر و دریانوردی، در سال ۱۳۹۶ دستورالعملی، تحت عنوان «ایمنی شناورها و قایق‌های



استراتژی صنعت دریایی در سال ۲۰۲۲ از دید کارشناسان بین‌المللی

با پایان چالش‌های اصلی ناشی از کووید-۱۹ در سال ۲۰۲۱ آموزش نیروی انسانی در کنار سرمایه‌گذاری، نوآوری و سایر فعالیت‌های مورد نیاز به عنوان استراتژی و اولویت در دستور کار شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی قرار می‌گیرد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ جمعی از کارشناسان از ۵۰ شرکت دریایی و اساتید دانشگاه با برگزاری یک وبینار مجازی در تاریخ ۱۵ دسامبر، به ارزیابی فعالیت‌ها و مشکلات صنعت حمل‌ونقل دریایی جهان در سال ۲۰۲۱ پرداخته و پیشنهادهایی را برای پاسخگویی موفقیت‌آمیز این صنعت به تقاضای جهانی در سال ۲۰۲۲ مطرح کردند.

کارشناسان در این وبینار که با همکاری سایت safety4sea برگزار شد به کالبدشکافی چالش‌ها و مشکلات صنعت دریایی در سال ۲۰۲۱ پرداخته و تداوم دیجیتال شدن صنعت حمل‌ونقل دریایی، رفع چالش‌ها و همگام شدن با فناوری، کربن‌زدایی، ایجاد مقررات سختگیرانه برای اجرای قوانین استاندارد و همچنین آموزش نیروی انسانی به عنوان استراتژی جدید صنایع و حمل‌ونقل دریایی پیشنهاد کردند.

خانم Ioannis Lagoudis استادیار گروه مطالعات دریانوردی دانشگاه Piraeus طی سخنانی گفت: "چالش‌های کلیدی امروز برای متخصصان دریایی به ویژه در دو سال اخیر به خوبی روشن شده و راهی که صنعت حمل‌ونقل دریایی پیش‌رو دارد ایجاد تحول، تمرکز بر پاک‌ی محیط زیست و سلامت روان دریانوردان و جذب هرچه بیشتر نیروهای جدید توأم با آموزش در صنعت دریایی است." وی افزود: "در عصری شگفت‌انگیز زندگی می‌کنیم که چالش‌های بسیاری را بعد از همه‌گیری کرونا پشت سر گذاشتیم و

توسعه تجارت دانشکده مطالعات دریانوردی کالج متروپولیتن نیز در ادامه یادآور شد: "شیوع کرونا باعث شد آموزش از راه دور در جامعه دریایی به اشتراک گذاشته شود و خوشبختانه پاسخ مناسبی از این حرکت دریافت کردیم. اگرچه آموزش دشوارتر شد، اما استفاده از ابزارها و پلتفرم و فناوری‌های جدید را از طریق راه دور فرا گرفتیم.

در نتیجه با تمامی آسیب‌ها و خسارتی که وارد شد پایان نتیجه مثبت بود. اینک زمان آن فرا رسیده که زمینه سرمایه‌گذاری در بخش آموزش را در اولویت قرار دهیم؛ البته به این معنی نیست که سرمایه‌گذاری در بخش صنعتی را فراموش کنیم، اما برای جذب نیروی انسانی باید تلاش کرد."

کاپیتان Bikramjit Sandhu مدیر استخدام خدمه Euronav نیز در ادامه گفت: "با ورود نسل جدید به صنعت دریایی که با فناوری آشنا است نقش‌های جدیدی ظهور خواهد کرد و آنان می‌توانند با آموزش هرچه بیشتر، چالش‌ها را به سرعت رفع کنند." کاپیتان Sokratis Tigkos نیز ضمن اشاره به تجربیات شخصی خود در حرفه دریانوردی در بحران کرونا یادآور شد: "باید انگیزه لازم را در بخش دریا برای جذب نیروهای جوان به کار گیریم و به همه جوانان کار و زندگی در دریا را با وجود همه سختی‌ها آموزش دهیم، زیرا آینده صنعت حمل‌ونقل دریایی به نیروهای کلیدی نیاز مبرم دارد." کاپیتان John Doolan مدیر پیشگیری از خسارت نیز طی سخنانی گفت: "با پایان سال ۲۰۲۱ و ورود به سال ۲۰۲۲ فرصت‌های زیادی برای نوآوری و سرمایه‌گذاری در صنعت دریایی وجود دارد که صنعت دریایی باید از آن استفاده کند. باید کاری کنیم که جوانان حاضر به الحاق به کشتی‌ها باشند، زیرا صنعت دریایی آینده بدون نیروهای جوان کلیدی نمی‌تواند موفق باشد."

متخصصان دریایی طی سال‌های اخیر به خوبی یاد گرفتند در میان آب‌های خروشان چگونه می‌توان با آرامش به کار و فعالیت ادامه داده، اختلالات را مدیریت و انعطاف‌پذیری بیشتری را تجربه کرد."

در ادامه Elpi Petraki رئیس WISTA در Hellas طی سخنانی گفت: "کرونا درس‌های زیادی به جهانیان به ویژه به مسئولان و بانیان حمل‌ونقل دریایی داد و آنان را به مشارکت بیشتر برای حل بحران‌ها منسجم کرد. اینک در شرایطی قرار داریم که صنعت دریایی باید با حمایت همه کشورها و همه ذی‌نفعان به راه خود ادامه دهد که در رأس فعالیت‌ها آموزش نیروی انسانی ماهر و متخصص است که زمینه جذب در این صنعت را داشته باشند. باید تأکید کنم منظور از نیروی ماهر نیروی مسلط به انواع فناوری‌های جدید است؛ بنابراین نمی‌توان دریانوردی را مختص یک شرکت یا یک کشور بدانیم. در واقع صنعت دریایی متعلق به جامعه جهانی است." وی در ادامه گفت: "باید تلاش کنیم نیروهای جدید چه در صنایع و چه در حمل‌ونقل دریایی به ما پیوسته و به تلاش‌های خود برای آموزش هرچه بیشتر ادامه دهند، زیرا دیگر دوره نیروهای سنتی دریانورد به پایان رسیده و باید نیروهای جدید به علم و فناوری اشراف داشته باشند." خانم Jillian Carson-Jackson رئیس یک مؤسسه دریایی آموزشی نیز در ادامه گفت: "با پیشرفت فناوری فرصت‌های جدیدی برای نسل جوان وجود دارد که باید زمینه ورود آنان به صنعت حمل‌ونقل دریایی را مهیا کنیم. در حال حاضر موضوع اصلی صنعت حمل‌ونقل دریایی ایجاد یک طرز فکر صحیح برای استفاده از فناوری‌ها است و نیروهای جوان باید یک روند کلیدی را برای مقابله با هرگونه مشکلات طی کنند."

خانم ویکی آپوستولوپولو مدیر اجرایی

جدیدترین رده‌بندی شرکت‌های کشتیرانی اعلام شد؛

کشتیرانی MSC رتبه اول را از مرسک گرفت / کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در رتبه چهاردهم



را به دست گرفته، بارها گفته است که بر اندازه ناوگان تمرکز نکرده و در مصاحبه‌ای در اواخر دسامبر ۲۰۲۱ به بلومبرگ گفت: "اول بودن در ظرفیت هیچ معنایی ندارد." او می‌گوید به دنبال یک استراتژی تجاری برای تبدیل خط کشتیرانی مرسک به یک شرکت لجستیک زمینی و دریایی برای مشتریان است و سرمایه‌گذاری خود را در لجستیک سرعت می‌بخشد. همچنین امسال مرسک سرمایه‌گذاری در حوزه فناوری‌های سبز را اعلام کرد و عملیات ترمینالی خود را نیز گسترش داد. در ماه دسامبر ۲۰۲۱، مرسک بزرگ‌ترین خرید خود را اعلام کرد. این شرکت برنامه خرید LF Logistics که یک شرکت لجستیکی هنگ کنگ است را به ارزش ۳/۶ میلیارد دلار اعلام کرد. گول کشتیرانی دانمارکی در حال حاضر ناوگانی متشکل از ۷۳۸ کشتی با ظرفیتی نزدیک به ۴/۳ میلیون TEU دارد. مرسک صاحب ۶۰ درصد از ناوگان خود یعنی ۳۳۰ کشتی است و برخلاف تصور رقبایش، مرسک هنوز برنامه‌ای برای توسعه گسترده ناوگان کانتینری خود اعلام نکرده است.

علاوه بر MSC، سایر خطوط کشتیرانی مهم مانند CMA CGM، Hapag-Lloyd، COSCO، ONE، Evergreen و HMM، هر کدام برنامه‌هایی را برای افزایش حداقل ۲۰ درصدی ظرفیت خود اعلام کرده‌اند. مرسک در اوت ۲۰۲۱ با سفارش هشت کشتی با ظرفیت ۱۶ هزار TEU با موتورهای با سوخت متانول خیرساز شد، اما کل سفارشات ساخت کشتی آن تنها شش درصد از ظرفیت فعلی را نشان می‌دهد. مرسک برخلاف سایر رقبایش هیچ کشتی فوق‌العاده بزرگ با ظرفیت بیشتر از ۲۴ هزار TEU سفارش نداده است.

جایگاه اول قرار داده که بخش کوچکی از ظرفیت کل تقریباً ۴/۳ میلیون TEU آن است. MSC به صورت خصوصی اداره می‌شود و افزایش ظرفیت خود را از طریق خرید کشتی‌های دست دوم، اجاره کشتی و ساخت کشتی‌های جدید به دست آورده است.

آلفالاینر پیش‌بینی می‌کند که MSC ظرفیت فعلی خود را نزدیک به ۲۵ درصد دیگر نیز افزایش می‌دهد و تقریباً یک میلیون TEU به ظرفیت خود اضافه می‌کند. MSC که در سال ۱۹۷۰ تأسیس شده و برای بیش از چهار سال است که توسط خانواده آپونته اداره می‌شود، از یک کشتی به ناوگان فعلی با ۶۴۵ کشتی و با ظرفیت حدود ۴/۳ میلیون TEU تبدیل شد.

MSC امروزه به ۵۰۰ بندر در بیش از ۲۳۰ مسیر تجاری تردد دارد و سالانه بیش از ۲۳ میلیون TEU کالا جابه‌جا می‌کند. مرسک نیز در سال ۱۹۷۵ حمل‌ونقل کانتینری را با اولین کشتی از ۹ کشتی تازه ساخته شده خود آغاز کرد. مدیر کنونی خط کشتیرانی مرسک که در سال ۲۰۱۶ زمام این شرکت

طبق جدیدترین رده‌بندی شرکت‌های کشتیرانی، گروه کشتیرانی «MSC» از «مرسک» پیشی گرفت و به عنوان بزرگ‌ترین خط کشتیرانی کانتینری جهان شناخته شد و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در رتبه ۱۴ جدول قرار گرفت.

به گزارش مانا، طبق تازه‌ترین رتبه‌بندی منتشر شده، گروه کشتیرانی «MSC» از «مرسک» پیشی گرفت و به عنوان بزرگ‌ترین خط کشتیرانی کانتینری جهان شناخته شد.

همچنین طبق این رده‌بندی جدید، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با شش دهم درصد از ظرفیت حمل کانتینری در جهان و ظرفیت حمل فعلی ۱۵۰،۰۴۰ TEU در بین ۱۰۰ شرکت دیگر در رتبه چهاردهم قرار گرفته است.

بر اساس این گزارش، شرکت کشتیرانی سوئیسی-ایتالیایی مدیترانه (MSC) سال جدید را با عنوان بزرگ‌ترین خط کشتیرانی جهان از نظر ظرفیت حمل کانتینر آغاز کرد.

آلفالاینر در رتبه‌بندی جدیدی که منتشر کرده برای اولین بار MSC را با تنها ۱۸۸۸ TEU ظرفیت بیشتر، بالاتر از مرسک در

راه اندازی سامانه هشدار سریع مخاطرات اقیانوسی



سرپرست پژوهشگاه علوم جوی پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی با تأکید بر اینکه از سال ۲۰۰۷ تاکنون، دامنه طوفان‌های حاره‌ای به سواحل ایران رسیده و این امر در حال افزایش است، گفت: «به منظور شناسایی مخاطرات جوی-اقیانوسی با توجه به توپوگرافی پیچیده ایران، سامانه‌ای در این پژوهشگاه در حال راه‌اندازی و توسعه است که با تکمیل مدل‌های آن امکان پیش‌بینی پدیده‌های اقیانوسی و هشدار سریع در کشور فراهم خواهد شد.»

پروین غفاریان در گفت‌وگو با ایسنا، تغییر اقلیم را یک سامانه بسیار پیچیده توصیف کرد که ناشی از برهمکنش‌های زیادی است و گفت: «دوری و نزدیکی به دریاها، جنس زمین، یخ‌کره و عرض جغرافیایی (مناطق نزدیک به قطب یا حاره‌ای) از جمله عواملی است که تغییر اقلیم را ایجاد می‌کند. این پدیده می‌تواند به صورت طبیعی و یا بر اثر عوامل انسان‌ساز باشد.»

وی تغییر اقلیم موجود را ناشی از فعالیت انسان دانست و اظهار کرد: «فعالیت انسانی موجب رها شدن بیش از حد گازهای گلخانه‌ای شده است که این امر به دلیل صنعتی شدن جوامع انسانی است که بیش از ۱۰۰ سال است انتشار گازهای گلخانه‌ای در جو صورت می‌گیرد و موجب گرم شدن زمین شده است.»

غفاریان، تغییر در محیط‌های آبی و تخریب پوشش گیاهی در زمین را از دیگر اثرات فعالیت انسانی نام برد و یادآور شد: «اولین اثر گرمایشی این فرآیند، بر روی اقیانوس‌ها قابل مشاهده است. از آنجایی که اقیانوس و جو برهمکنش دارند، این برهمکنش موجب خواهد شد که تأثیرات منفی تغییر اقلیم را در جو زمین و یا در محیط‌های اقیانوسی شاهد باشیم.»

سرپرست پژوهشگاه علوم جوی

پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی نمونه این پدیده را در سال ۹۸ در استان‌های گلستان و لرستان ذکر کرد و افزود: «اثرات دیگر تغییر اقلیم «خشکسالی‌های طولانی‌مدت» است. به این معنا که چند سال خشکسالی تجربه می‌شود که بارش آن کمتر از حد میانگین است. علاوه بر آن تغییر اقلیم افزایش تعداد و شدت پدیده‌های مخرب جوی را ایجاد خواهد کرد که به آن «پدیده‌های فرین آب و هوایی» گفته می‌شود.»

غفاریان با بیان اینکه ایران شاهد چندین پدیده فرین اقلیمی بوده است، خاطر نشان کرد: «در حالی که تاکنون طوفان‌های حاره‌ای به سواحل ایران نمی‌رسید، ولی از سال ۲۰۰۷ تاکنون کشور چندین طوفان حاره‌ای را تجربه کرده است. در سال ۲۰۰۷ طوفان «گونو»، ۲۰۱۰ طوفان «فت»، طوفان «نیلوفر» و در مهرماه سال جاری نیز طوفان «شاهین» از جمله طوفان‌های حاره‌ای است که به سواحل ایران رسیده‌اند.»

وی اضافه کرد: «این طوفان‌ها مختص مناطق حاره‌ای هستند و در منطقه ایران در شمال اقیانوس هند و دریای عرب شکل می‌گیرند و در برخی مواقع تغییر مسیر می‌دهند و به سواحل ایران به چابهار می‌رسند. از این رو است که مسیر حرکت و اثرات این طوفان‌ها را تا تنگه هرمز می‌توانیم مشاهده کنیم.»

پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی تأثیر بارز تغییر اقلیم در اقیانوس‌ها را «گرم شدن و بالا رفتن دمای سطح آب» عنوان کرد و یادآور شد: «یکی از پیامدهای گرم شدن سطح آب اقیانوس‌ها، ایجاد طوفان‌های حاره‌ای است. طوفان‌های حاره‌ای زمانی تشکیل می‌شوند که دمای اقیانوس از حدی گرم‌تر شود.» به گفته این محقق حوزه علوم جوی، دمای ۲۶ درجه سلسیوس آستانه دمایی برای ایجاد طوفان‌های حاره‌ای است. غفاریان، «امواج گرمایی» را از دیگر اثرات تغییر اقلیم نام برد و یادآور شد: «امواج گرمایی زمانی ایجاد می‌شود که حداقل ۵ روز دما بیشتر از میانگین بلندمدت آن روز و یا آن ماه باشد. این امواج گرمایی علاوه بر کاهش آسایش مردم، بر روی کشاورزی و سایر عوامل مؤثر است، ضمن آنکه تغییر اقلیم، «الگوی بارش» را نیز تغییر خواهد داد، به گونه‌ای که بارشی که باید ۳۰۰ میلی‌متر در طول سال در منطقه‌ای ببارد، توزیع و الگوی آن تغییر می‌یابد و تمایل به سمت بارش‌های رگباری می‌یابد؛ به همین دلیل است که حجم بارش در زمان کمتری رخ می‌دهد و ممکن است به دلیل طوفان تندری، در عرض دو ساعت به ناگهان ۵۰ میلی‌متر بارش در یک منطقه داشته باشیم که این امر موجب سیلاب خواهد شد.»

سرپرست پژوهشگاه علوم جوی



سرپرست پژوهشگاه علوم جوی پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی با بیان اینکه این طوفان‌ها دارای دو اثر مخرب «ایجاد بادهای شدید» و «ایجاد سیلاب‌های ساحلی» هستند، اظهار کرد: «ایجاد چنین طوفان‌هایی موجب آب‌گرفتگی ساحلی و بروز خسارات زیادی خواهد شد.»

دلیل تغییر مسیر طوفان‌ها

غفاریان، در پاسخ به این سؤال که دلیل تغییر مسیر طوفان‌های حاره‌ای چیست، توضیح داد: «مسیر طوفان‌ها بر اساس عوامل مختلف جوی مشخص می‌شود. گرم شدن بیش از حد آب دریا و تحت تأثیر قرار گرفتن پارامترهای جوی به ویژه در سطوح پایین جو باعث می‌شود که طوفان‌ها تغییر مسیر دهند و به سواحل ایران نزدیک شوند.» وی با تأکید بر اینکه شواهد به دست آمده از اندازه‌گیری‌ها نشان می‌دهد که وقوع چنین چرخنده‌هایی موجب افزایش غلظت اکسیژن محلول در آب و PH و کاهش دما و شوری آب در کوتاه‌مدت شده است، ادامه داد: «علاوه بر آن وقوع این طوفان‌ها موجب تغییر در شیمی آب می‌شود.»

غفاریان با تأکید بر اینکه در طول این سال‌ها شدت و تعداد این طوفان‌ها افزایش یافته است، یادآور شد: «طوفان «شاهین» اثراتی را در شهرهای ساحلی استان سیستان و بلوچستان داشته است، به گونه‌ای که تا بندر جاسک خساراتی را وارد کرده است.»

راه‌اندازی سامانه هشدار سریع

سرپرست پژوهشگاه علوم جوی

پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی با اشاره به راه‌اندازی سامانه هشدار سریع در این پژوهشگاه، توضیح داد: «هیأت بین‌الدول تغییر اقلیم (IPCC) اعلام کرده است که تغییر اقلیم رخ داده است و اجتناب‌ناپذیر است، ولی در این زمینه باید چندین کار اجرایی شود که یکی از آنها کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای است و ضمن آنکه جوامع بشری باید خود را با شرایط تغییر اقلیم وفق دهند.» وی راه‌اندازی سامانه هشدار سریع مخاطرات جوی-اقیانوسی را یکی از تأکیدات هیأت بین‌الدول عنوان کرد و افزود: «با استفاده از این سامانه سواحل و محیط‌های دریا پایش می‌شوند و این سامانه باید به قدری قوی باشد که بتواند حتی طوفان‌هایی در مقیاس‌های کوچک را تشخیص دهد. از این رو نیاز به سامانه‌هایی داریم که با استفاده از مدل‌های عددی، قادر به پیش‌بینی وضع هوا و اقیانوس باشند؛ از این رو نیاز به مدل‌های تدقیق شده برای توپوگرافی پیچیده و مرزهای آبی گسترده ایران داریم.»

غفاریان با بیان اینکه وجود چنین توپوگرافی پیچیده موجب شده است که پیش‌بینی آب و هوایی و اقیانوسی در ایران از پیچیدگی خاصی برخوردار شود، یادآور شد: «این پیچیدگی به حدی است که مدل‌هایی که در کشورهای اروپایی به طور موفقیت‌آمیزی اجرا شده است، در ایران به دلیل دارا بودن توپوگرافی پیچیده و رشته‌کوه‌های البرز و زاگرس و چنین منابع آبی وسیع، اجرای آن با دشواری‌هایی مواجه شود.» غفاریان با تأکید بر اینکه بر این اساس اقدام به راه‌اندازی این

سامانه در پژوهشگاه کردیم، یادآور شد: «این سامانه قادر به پیش‌بینی وقوع طوفان است که این توانمندی می‌تواند ما را در ایجاد آمادگی بیشتر برای مدیریت بحران افزایش دهد. جلوی وقوع پدیده طوفان را نمی‌توان گرفت، ولی اگر آگاهی لازم از زمان‌های وقوع پدیده طوفان‌ها داشته باشیم، می‌توانیم از بروز خسارات احتمالی آن جلوگیری کنیم.»

سرپرست پژوهشگاه علوم جوی پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی، هشدار سریع را از دیگر قابلیت‌های این سامانه دانست و یادآور شد: «با استفاده از داده‌های این سامانه می‌توانیم احتمال هجوم هوای سرد قطبی در زمستان در دریای خزر را برای وقوع «بحران سفید» و یا «برف دریاچه‌ای» در دریای خزر برآورد کنیم.»

وی با بیان اینکه در این زمینه نیاز است تا مکانیزم پدیده‌ها را به خوبی بشناسیم و بر اساس آن مدل‌ها را برای ایران تدقیق و آماده کنیم، گفت: «در این زمینه نیاز به سخت‌افزارهای مناسبی داریم که جوابگوی اجرای مدل‌های پیچیده جفت شده جو اقیانوس باشد.»

به گفته این محقق، در این سامانه مراحل تدقیق مدل‌ها انجام شده است و مدل‌ها برای سواحل شمالی جهت پیش‌بینی برف دریاچه‌ای و در سواحل جنوبی برای پیش‌بینی طوفان حاره‌ای و هم‌رفتی تدوین شده است. غفاریان ادامه داد: «بوشهر طوفان‌های هم‌رفتی بسیاری دارد که نمونه آن «متئو سونامی» است که در سال ۲۰۱۷ (اسفند ۱۳۹۶) در بوشهر رخ داده است و این سامانه روی این رخداد به منظور پیش‌بینی پدیده‌ها تدقیق شده است.»

فیبر نوری برای این سامانه خریداری شده است، ولی برای تقویت آن نیاز به حمایت‌های بیشتری دارد.»

غفاریان تأکید کرد: «در حال حاضر امکان پیش‌بینی پدیده‌های اقیانوسی در کشور وجود دارد، مشروط بر آنکه سامانه‌ها تقویت شوند تا بتوانیم این مدل‌ها را عملیاتی کنیم.»

منبع: خبرگزاری ایسنا

کاهش ۲۵ درصدی انتشار گازهای گلخانه‌ای با رسوب‌زدایی از بدنه کشتی‌ها

تمیز و پاک بودن بدنه کشتی از لایه‌های نازک لجن تا ۲۵ درصد انتشار گازهای گلخانه‌ای را کاهش می‌دهد. در این ارتباط مدیریت رسوب زیستی برای مقابله با این نوع آلودگی‌ها از سوی کارشناسان مطرح می‌شود.

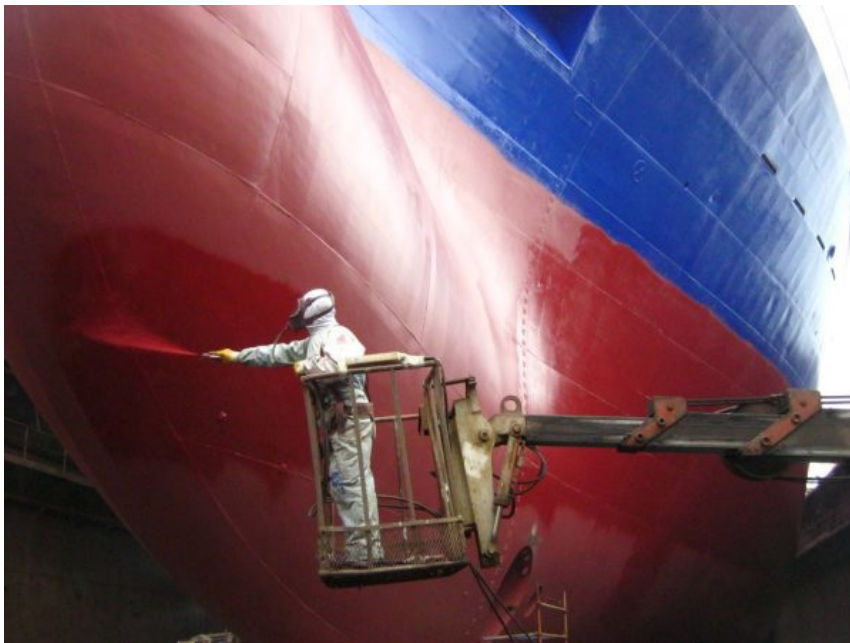
به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ مطالعات انجام شده توسط اتحادیه جهانی صنعت (GIA) و مؤسسه بیمکو که در بیست‌وششمین کنفرانس تغییرات آب و هوایی سازمان ملل متحد (COP26) توسط کارشناسان و محققان مطرح شد، نشان می‌دهد تمیز نگه داشتن بدنه کشتی‌ها از لایه‌های نازک لجن انتشار گازهای گلخانه‌ای را تا ۲۵ درصد کاهش می‌دهد.

بر اساس مطالعات انجام شده هنگام تردد کشتی‌ها در دریا لایه‌های نازکی به ضخامت نیم میلی‌متر حدود ۵۰ درصد از سطح بدنه کشتی را می‌پوشاند که به افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای منجر می‌شود.

بر این اساس رسوب زیستی میکروارگانسیم‌ها، گیاهان، جلبک‌ها و جانوران ریز دریایی روی سطوح کشتی یکی از مهم‌ترین عواملی است که علاوه بر آلودگی زیست‌محیطی بر کارایی کشتی‌ها نیز تأثیر می‌گذارد.

از سوی دیگر بدنه صاف و تمیز و عاری از رسوب زیستی در صنعت کشتیرانی از اهمیت بالایی برخوردار است.

این گزارش حاکی است مطالعات انجام



اجاره‌کنندگان رعایت شود. هدف از اجرای این پروژه آن است که اطمینان حاصل شود اپراتورهای کشتی گزینه‌های بهبود کارایی کشتی‌ها را در مدت زمان فعالیت کشتی‌ها منظور می‌کنند و برای تمیزی بدنه کشتی تلاش می‌کنند.

در پایان این گزارش نتیجه‌گیری شده است به منظور کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در بدنه کشتی‌ها مدیریت رسوب زیستی راه‌حل مناسبی برای مهار تغییرات آب و هوایی و حفظ تنوع زیستی اقیانوس‌ها به شمار می‌رود که به تأیید سازمان بین‌المللی دریانوردی هم رسیده است.

شده توسط سازمان‌های مردم‌نهاد و مؤسسات رده‌بندی و در رأس آن مؤسسه بیمکو حاکی است در بررسی عوامل منجر به انتشار گازهای گلخانه‌ای یک لایه سبک لجن، دوده و جانوران کوچک ذره‌بینی بر روی یک کشتی کانتینری می‌تواند حتی تا ۵۵ درصد به انتشار گازهای گلخانه‌ای منجر شود.

در این ارتباط برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در صنعت دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) الزامات قانونی را برای طراحی کشتی و شاخص‌های عملکرد عملیاتی کشتی‌ها الزام آور کرده است که باید توسط سازندگان کشتی، اپراتورها، مالکان و

تأکید IMO بر حذف کامل کربن تا سال ۲۰۵۰

توافق ۲۲ کشور برای کنترل گازهای گلخانه‌ای در دریای مدیترانه



کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در هفتاد و هفتمین نشست خود، تمامی اعضا را متعهد به بررسی دقیق‌تر اقدامات در زمینه کربن زدایی کرد.

به گزارش مانا؛ در هفتاد و هفتمین نشست کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی، پیشنهاد دریافت مبلغ دو دلار از اعضا برای بررسی و تحقیق بر روی هر تن از سوخت‌های کربنی رد شد و میزان افزایش کربن زدایی از ۵۰ درصد به صد درصد تا سال ۲۰۵۰ تغییر کرد.

گای پلاتن دبیرکل اتاق بین‌المللی کشتیرانی، اعلام کرد: "رویکرد اعضا به گونه‌ای است که گویا بحران‌های زیست‌محیطی هرگز اتفاق نیافتاده است. هرگونه تأخیر ما را از اهدافمان در زمینه حفظ محیط زیست دور خواهد کرد."

لوسی گیلیام مسئول بخش کشتیرانی در یک نهاد غیردولتی به اسم «دریاها در خطر هستند»، اعلام کرد: "ما بحران شرایط جوی و زیست‌محیطی را انکار نمی‌کنیم، اما در این زمینه تأخیر در عملکرد هم داشته‌ایم."

هزینه دو دلاری به ازای هر تن سوخت کربنی، راه حل اساسی در زمینه استفاده از سوخت‌های کم‌مصرف نبوده و فقط پیشنهادی برای حل مسائل فنی و صنعتی است. در صورت به تصویب رسیدن این موضوع در جلسه آینده، این اولین هزینه اجباری در زمینه کربن زدایی جهانی است که دولت‌ها موظف به پرداخت آن خواهند بود. شاید عجیب به نظر برسد اما برخی حامیان محیط زیست با این طرح مخالف هستند. این مخالفت به این دلیل است که تحلیلگران کربن زدایی معتقدند طرحی به این گستردگی و پیچیدگی می‌بایست هزینه‌ای بین ۴۵۰ تا ۹۰۰ دلار به ازای هر تن سوخت کربنی داشته باشد. اتحادیه اروپا نیز در حال تدوین طرحی است که طی آن دیگر فعالیت‌های تجاری که باعث انتشار گازهای گلخانه‌ای می‌شوند به‌عنوان بخشی از حمل‌ونقل بین‌المللی در بنادر اتحادیه اروپا محسوب شوند."

۲۲ کشور با امضای کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون بارسلون» اعلام کردند دریای مدیترانه در سال ۲۰۲۵ به منطقه کنترل انتشار گازهای گلخانه‌ای تبدیل می‌شود.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ این توافق‌نامه در نشست نمایندگان ۲۲ کشور جهان در دهم دسامبر ۲۰۲۱ در آنتالیای ترکیه به منظور حفظ محیط زیست دریایی و سواحل مدیترانه به امضاء رسید.

بدین ترتیب مدیترانه به منطقه کنترل انتشار گوگرد تحت کنوانسیون IMO تبدیل خواهد شد و تمامی کشورها باید اقدامات لازم را به کار گیرند تا از اول ژانویه ۲۰۲۵ این منطقه به منطقه سوخت‌های پاک تبدیل شود. در صورتی که این کشورها تلاش‌های خود را به کار گیرند و برای ایجاد منطقه بدون انتشار گوگرد اقدامات لازم را انجام دهند این منطقه چهارمین منطقه‌ای خواهد بود که از سوخت‌های فسیلی به سوخت‌های کم‌سولفور و پاک تبدیل می‌شود.

سه منطقه دیگر که قرار است به عنوان منطقه عاری از سوخت‌های فسیلی تبدیل شود دریای بالتیک، دریای آمریکای شمالی و دریای کارائیب است.

ایجاد منطقه امن محیط زیستی دریای مدیترانه از سال ۲۰۰۵ در دست اجراء بوده که بعد از ۱۶ سال بالاخره به نتیجه رسید.

مطالعات انجام شده توسط متخصصان فرانسوی که سه سال پیش انجام شده نشان می‌دهد با ایجاد منطقه کنترل انتشار گوگرد در دریای مدیترانه ۷۷ درصد از انتشار دی‌اکسید گوگرد کاسته می‌شود.

در صورتی که سوخت دریایی کم‌سولفور تغییر یابد از مرگ زودرس ۶۰ هزار نفر جلوگیری به عمل می‌آید. از سوی دیگر ارزیابی مؤسسه INERIS در سال ۲۰۱۹ نشان داد اجرای قانون ۲۰۲۰ میزان انتشار SOX در این منطقه را از ۶۰۶ هزار تن در سال ۲۰۱۹ به ۱۵۰ هزار تن در سال ۲۰۲۰ رسانده است.

در این میان ذرات معلق هوا با کاهش ۶۰ درصدی مواجه شده و میزان SOX حدود ۷۶ درصد کاهش یافت. این برنامه تحت نظر کمیته دریایی سازمان ملل و سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌باشد که منجر به کنوانسیون بارسلون شده است.

بانک جهانی؛ افزایش رشد اقتصادی ایران به ۳/۱ درصد



افزایش رشد اقتصادی ایران به ۳/۱ درصد

بانک جهانی در جدیدترین گزارش خود رشد اقتصادی ایران در سال میلادی گذشته را ۳/۱ درصد برآورد کرد.

بانک جهانی در جدیدترین گزارش خود موسوم به «دورنماهای اقتصادی جهان»، رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۲۱ را ۳/۱ درصد برآورد کرده است.

اقتصاد ایران در حالی طی سال ۲۰۲۱

رشد ۳/۱ درصدی را تجربه کرده است که همچنان تحت تحریم‌های موسوم به حداکثری آمریکا و همچنین محدودیت‌های ناشی از شیوع کرونا قرار داشته است.

این نهاد بین‌المللی همچنین پیش‌بینی کرده است اقتصاد ایران در سال جاری میلادی رشد ۲/۴ درصدی را تجربه کند.

بانک جهانی در گزارشی که خرداد ماه منتشر کرد، رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۲۱ را ۲/۱ درصد و برای سال ۲۰۲۲ را ۲/۲

درصد پیش‌بینی کرده بود. بر اساس برآورد بانک جهانی، رشد اقتصادی جهان در سال ۲۰۲۱ به ۵/۵ درصد رسید و انتظار می‌رود این رقم در سال جاری میلادی به ۴/۱ درصد کاهش یابد.

اقتصاد آمریکا هم در سال میلادی گذشته رشد ۵ درصدی، منطقه یورو رشد ۵/۲ درصدی و چین رشد ۸ درصدی داشته‌اند.

منبع: ایران اکنومیست

TABLE 2.4.2 Middle East and North Africa economy forecasts¹

(Real GDP growth at market prices in percent, unless indicated otherwise)

Percentage point differences from June 2021 projections

	2019	2020	2021e	2022f	2023f	2021e	2022f	2023f
Algeria	1.0	-5.1	4.1	2.0	1.5	0.5	-0.3	-0.1
Bahrain	2.1	-5.1	3.5	3.2	2.9	0.2	0.0	-0.3
Djibouti	7.8	0.5	5.1	4.3	5.5	-0.4	-1.7	-0.7
Egypt, Arab Rep. ²	5.6	3.6	3.3	5.5	5.5	1.0	1.0	0.0
Iran, Islamic Rep. ²	-6.8	3.4	3.1	2.4	2.2	1.0	0.2	-0.1
Iraq	6.0	-15.7	2.6	7.3	6.3	0.7	-1.1	2.1
Jordan	2.0	-1.6	2.2	2.3	2.3	0.8	0.1	0.0
Kuwait	-0.6	-8.9	2.0	5.3	3.0	-0.4	1.7	0.2
Lebanon ³	-6.7	-21.4	-10.5	..	..	-1.0	..	..
Libya ³	2.5	-31.3	78.2	..	..	11.5	..	..
Morocco	2.6	-6.3	5.3	3.2	3.5	0.7	-0.2	-0.2
Oman	-0.8	-2.8	3.0	3.4	4.1	0.5	-3.1	-0.1
Qatar	0.8	-3.6	3.0	4.8	4.9	0.0	0.7	0.4
Saudi Arabia	0.3	-4.1	2.4	4.9	2.3	0.0	1.6	-0.9
Tunisia	1.5	-9.2	2.9	3.5	3.3	-1.1	0.9	1.1
United Arab Emirates	3.4	-6.1	2.7	4.6	2.9	1.5	2.1	0.4
West Bank and Gaza	1.4	-11.3	6.0	3.4	3.4	2.5	-0.2	-0.3

۹۷۶ میلیارد دلار ارزش ناوگان دریایی ۱۰ کشور برتر جهان

۱۰ کشور صاحب بیشترین تعداد کشتی در جهان، ۹۷۶ میلیارد دلار دارایی دارند. در این رتبه بندی چین در رده اول قرار دارد.



به گزارش گروه بین الملل مانا، چین با ۱۹۱ میلیارد دلار دارایی بیشترین تعداد کشتی های کانتینری را در اختیار دارد و از افزایش نرخ کانتینری در سال ۲۰۲۱ بیشترین بهره را برده است.

در مجموع ۵۱۶ کشتی از ژانویه ۲۰۲۱ به بعد در جهان سفارش داده شده که ۴۶ درصد آن ها توسط سه خط کشتیرانی چینی صورت گرفته است.

ژاپن

ژاپن با ۱۸۷ میلیارد دلار دارایی ناوگان دریایی، از رتبه اول سال های قبل در سال ۲۰۲۱ به رده دوم سقوط کرد. در بین ۱۰ کشور برتر ژاپن دارای بالاترین میزان کشتی های گازبر LPG با ۷/۴ میلیارد دلار است. همچنین ارزش کشتی های حامل خودرو و تحت مالکیت ژاپن نیز به ۱۳/۴ میلیارد دلار می رسد که در مقایسه با ۲۰۲۰ حدود ۶/۱ میلیارد دلار افزایش نشان می دهد.

یونان

یونان از ژانویه سال ۲۰۲۱ به مقام سوم این رده بندی صعود کرده و ارزش ناوگان این کشور ۹۳/۲ میلیارد دلار بود که از ابتدای سال ۲۰۲۱ تاکنون به ۱۴۵ میلیارد دلار افزایش یافته است. یونان مالک بزرگترین ناوگان نفتکش جهان است که درآمد این ناوگان در ۲۰۲۱ در پایین ترین سطح خود باقی ماند. یونان همچنین ناوگان با ارزش کشتی های LNG را دارد که از ابتدای سال ۲۰۲۱ تاکنون دو میلیارد دلار به ارزش ناوگان آن افزوده شده است. ارزش ناوگان فله

ششم باقی ماند که در سال گذشته، ۳۴ میلیارد دلار به ارزش ناوگان آن افزوده شده است.

کره جنوبی

کره جنوبی در رتبه هفتم ارزش دارایی قرار دارد، از انگلیس پیشی گرفته و ارزش کل ناوگان این کشور به ۵۸ میلیارد دلار می رسد که از ابتدای سال گذشته ۲۴ میلیارد دلار بالا رفته است. سرمایه گذاری کره جنوبی در بخش کشتی های گازبر LNG و LPG در سال ۲۰۲۱ به دو برابر افزایش یافت که در حال حاضر ۱۵ فروند از آن ها در دست ساخت می باشد.

یونان در سال ۲۰۲۱ از ۲۸ میلیارد دلار به ۵۳ میلیارد دلار افزایش یافت

آمریکا

آمریکا با مجموع ۹۶ میلیارد دلار دارایی ناوگان به رتبه ۴ سقوط کرده است که از این رقم ۵۶ میلیارد دلار آن مربوط به کشتی های کروز مسافری است. این کشور به عنوان بزرگترین مالک کشتی های کروز جهان شناخته می شود که مجموع دارایی این ناوگان در سال ۲۰۲۱ هفت میلیارد دلار افزایش یافت. این کشور همچنین در بخش کشتی های رو-رو دارای ۲/۱ میلیارد دلار دارایی است.

سنگاپور

سنگاپور از ژانویه سال ۲۰۲۱ با حدود ۷۸ میلیارد دلار دارایی در بخش حمل و نقل فله و کانتینری در جایگاه پنجم قرار گرفته و تنها ارزش ناوگان کانتینری این کشور در سال ۲۰۲۱ از ۱۰ میلیارد دلار به ۲۵ میلیارد دلار افزایش یافت که رقم قابل توجهی است. سنگاپور بیشترین تعداد کشتی های کوچک کانتینری را در اختیار دارد که به تثبیت جایگاه این کشور در رتبه پنجم منجر شده است. همچنین خرید و فروش کشتی های دست دوم نیز به دارایی ناوگان این کشور افزوده است.

آلمان

آلمان با ۷۶/۸ میلیارد دلار دارایی در رتبه

انگلیس

ناوگان دریایی انگلیس در مجموع ۵۴ میلیارد دلار ارزش دارد که به رتبه هشتم سقوط کرده و ارزش کل دارایی آن در سال ۲۰۲۱ حدود ۱۵ میلیارد دلار افزایش یافت و بیشترین دستاوردها را در حمل و نقل فله و کانتینری دارد.

تایوان

تایوان رتبه نهم دارایی ناوگان را با ۴۷ میلیارد دلار به خود اختصاص داد که ۳۲ میلیارد دلار آن تنها از ناوگان کانتینری به دست آمده است. این کشور در سال گذشته ۱۰۷ کشتی سفارش داده که ۲۰ درصد کل سفارش های ثبت شده در جهان است

نروژ

نروژ از ابتدای سال ۲۰۲۱ با یک پله سقوط و ۴۳ میلیارد دلار دارایی به رتبه دهم رسید که ناشی از سرمایه گذاری در ساخت کشتی های جدید با فناوری ها و سوخت های جدید می باشد. برخی قراردادهای این کشور به حالت تعلیق درآمد و تمام بخش های مختلف را تحت شعاع قرار داده و نیم میلیارد ارزش خود را از دست داده است. ارزش دارایی این کشور اگرچه در آمار و ارقام نمی گنجد، اما دارای بیشترین کشتی با فناوری های جدید و میزان سرمایه گذاری برای ساخت آنهاست که دارایی دریایی آن با سایر کشورهای این جدول برابری می کند.

هشدار صندوق بین‌المللی پول به اقتصادهای نوظهور درباره سیاست‌های سختگیرانه آمریکا



صندوق بین‌المللی پول با اعلام اینکه اقتصادهای نوظهور باید برای افزایش نرخ بهره آمریکا آماده باشند، هشدار داد که تمهیدات فدرال رزرو سریع‌تر از حد انتظار می‌تواند باعث تزلزل بازارهای مالی شود و خروج سرمایه و کاهش ارزش پول در خارج را رقم زند.

به گزارش روز دوشنبه (۲۰ دی) ایرنا به نقل از خبرگزاری رویترز، صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی کرد که رشد قوی اقتصاد آمریکا ادامه یابد و تورم احتمالاً در اواخر سال جاری تعدیل شود.

صندوق بین‌المللی پول قرار است ۲۵ ژانویه (۵ بهمن) پیش‌بینی‌های تازه‌ای در مورد اقتصاد جهانی را منتشر کند.

این صندوق یادآور شد که تشدید تدریجی سیاست پولی آمریکا احتمالاً تأثیر اندکی

بر بازارهای در حال ظهور خواهد داشت و تقاضای خارجی، تأثیر افزایش هزینه‌های تأمین مالی را جبران می‌کند.

اما تورم گسترده دستمزد در آمریکا یا تنگنای عرضه پایدار ممکن است قیمت‌ها را بیش از حد انتظار افزایش دهد و به انتظارات برای تورم سریع‌تر دامن زند، ضمن اینکه باعث افزایش سریع‌تر نرخ از سوی بانک مرکزی آمریکا شود.

صندوق بین‌المللی پول با استناد به خطرات ایجاد شده به واسطه افزایش سریع‌تر از حد انتظار نرخ بهره بانک مرکزی آمریکا و شیوع دوباره همه‌گیری افزود: اقتصادهای نوظهور باید برای کشمکش بالقوه تلاطم اقتصادی آماده شوند.

مقام‌های ارشد صندوق بین‌المللی پول گفتند که افزایش سریع‌تر نرخ بهره فدرال رزرو ممکن است بازارهای مالی را برهم

زند و شرایط مالی را در سراسر جهان سخت‌تر کند. این تحولات ممکن است با کاهش تقاضا و تجارت آمریکا همراه باشد و به خروج سرمایه و کاهش ارزش پول در بازارهای نوظهور بینجامد.

صندوق بین‌المللی پول تأکید کرد که بازارهای نوظهور با فشارهای تورمی قوی‌تر یا مؤسسات ضعیف‌تر باید سریع‌تر اقدام کنند تا اجازه دهند ارزش‌ها کم‌بها شوند و شاخص نرخ بهره افزایش یابد.

نهاد مزبور از بانک‌های مرکزی خواست تا به طور واضح و پیوسته برنامه‌های خود را برای تشدید سیاست ابلاغ کنند.

همچنین دولت‌ها می‌توانند برنامه‌ها برای افزایش منابع مالی با افزایش تدریجی درآمدهای مالیاتی، بازنگری در طرح اعطای یارانه و بازنشستگی و تمهیدات دیگر را اعلام کنند.

جامعه دریایی ضمن اظهار رضایت از شیوه آموزش آنلاین به عنوان یک ضرورت در دوران کرونا خواستار ادامه این روش در سال‌های آینده با کسب تجربه از دو سال گذشته شدند. در این میان برخی از آنان برگزاری آموزش آنلاین و حضوری را پیشنهاد کردند.

رضایت جامعه دریایی از آموزش آنلاین در دوران کرونا

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ براساس یافته‌های تحقیقاتی شرکت Marine Learning Systems سیستم آموزش آنلاین باعث شده تا در بودجه‌های آموزشی صرفه‌جویی مناسبی به عمل آمده و آموزش کاربران با افت تحصیلی مواجه نشود.

در ادامه این گزارش آمده است در ۲۰ ماه گذشته چالش‌های بی‌سابقه‌ای در آموزش دریانوردی مشاهده شده است که تلاش‌های جامعه جهانی دریایی باعث شد این آموزش کمتر تحت تأثیر همه‌گیری کووید-۱۹ قرار گیرد، زیرا آموزش آنلاین علی‌رغم تمامی مشکلات در این مسیر با پشت سر گذاشتن چالش‌ها و مشکلات به راه خود ادامه داد. در نظرسنجی صورت گرفته مربیان آموزشی، مدیران مراکز آموزش دریایی، مدیران خطوط کشتیرانی، مالکان کشتی و اساتید مراکز آموزشی رضایت کامل خود را از برگزاری کلاس‌های آنلاین اعلام کردند.

در ادامه این گزارش آمده است اینک پس از گذشت بیش از دو سال از همه‌گیری کرونا، مربیان آموزشی در صنعت دریایی و مسئولان مراکز آموزش دریایی به این نتیجه رسیدند که آموزش آنلاین شیوه مناسبی برای آموزش نیروی انسانی در دوران کرونا بود که می‌تواند برای سال‌های آینده ادامه داشته باشد.

Murray Goldberg مدیرعامل شرکت Marine Learning Systems در زمینه نتایج حاصله از تحقیقات انجام شده می‌گوید بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد نکات قابل توجهی در روش‌های آموزش آنلاین طی دو سال اخیر وجود داشته که از جمله آن‌ها می‌توان به بودجه آموزشی اشاره کرد، بدین گونه که کلاس‌های حضوری با ۳۰ درصد صرفه‌جویی در منابع مالی همراه بوده که این رقم در برخی کشورها به ۵۰ درصد نیز می‌رسد. وی تأکید کرد: "صرفه‌جویی در زمان نیز از جمله مواردی است که شرکت‌کنندگان در نظرسنجی به آن اشاره کرده‌اند.

در این ارتباط علی‌رغم دشواری آموزش حضوری بسیاری مؤسسات سعی کردند روش‌های آموزش حضوری و آنلاین را ادغام کنند که مورد تأیید ۸۵ درصد اپراتورهایی است که در نظرسنجی ما شرکت کردند.

آنان معتقدند آموزش چهره‌به‌چهره همزمان با آموزش آنلاین می‌تواند تأثیرات متقابل خود را بر آموزش دریایی بگذارد و پیشنهاد دادند این شیوه در سال آینده نیز ادامه یابد. وی یادآور شد: "بررسی‌های بیشتر آماری حاکی از آن است که ۸۰ درصد مراکز آموزش دریایی از شیوه آموزش آنلاین استفاده کردند، اما به آموزش حضوری نیز توجه لازم را نشان داده‌اند. در پاسخ به این پرسش که آیا همه‌گیری کووید-۱۹ توانسته بر شیوه آموزش دریایی تأثیر منفی بگذارد باید بگویم که آسیب‌پذیری آموزش دریایی از محل ویروس کرونا آنچنان نیست که بتواند جلوی آموزش دریایی را بگیرد، چرا که بیش از ۷۵ درصد اپراتورها اعلام کردند تمامی موارد و موضوعات آموزش‌های حضوری را به آنلاین منتقل کرده‌اند که باعث صرفه‌جویی شده است. ۶۰ درصد از اپراتورها نیز اعلام کردند آموزش دریایی باعث عقب‌ماندگی درسی نیروهای دریانورد نشده است."

تعاریفی از انواع مدیریت

● مدیریت انفجاری

دارای ویژگی اتخاذ تصمیم‌های ناگهانی و غیرقابل کنترل، عصبانیت غیرقابل پیش‌بینی و تحریکات شدید رفتاری.

● مدیر مقرراتی

دارای وسواس در اجرای مقررات؛ به نحوی که با استفاده از چارچوب مقررات، مشکل‌آفرینی کرده و حرکات سیستم را کند می‌کند.

● مدیر نمایشی

با دور کردن از هنجارها، تعجب زبردستان را برانگیخته و نظر آنان را جهت ارضای نیاز مفرط به ستایش، به سوی خود جلب می‌کند.

● مدیر بی‌اعتماد

پیوسته خود را در معرض توطئه دیگران دانسته و به واکنش‌های کارکنان حساسیت بیش از اندازه دارد.

● مدیر واکنشی

دارای تزلزل و بی‌ثباتی شخصیت، هیجانان شدید و وابسته به دیگران است.

● مدیر مضطرب

با احساس قریب‌الوقوع یک واقعه، تحریک‌پذیری زیادی دارد. به دلیل هراس ناشی از اضطراب، دچار درماندگی و بی‌تصمیمی است.

● مدیر سلطه‌جو

کمیود اعتمادبه‌نفس در او احساس وحشت و ناتوانی ایجاد می‌کند و با تحکم سعی در اعمال رفتار سلطه‌جویانه دارد.

● مدیر نامتناسب

به سبب عدم برخورداری از فرهنگ مدیریت متناسب با شرایط زمان و مکان، معمولاً فاقد ظرفیت لازم برای تصدی پست مدیریت بوده و در انجام وظایف خود ناتوان است.

● مدیر عوام‌فریب

به جای اداره امور، به اداره کارکنان و مراجعان می‌پردازد و سعی وی در جهت حفظ پست و هدف‌های شخصی در سازمان است.

نگاهی به زندگی و فعالیت‌های معین‌التجار بوشهری

احیای تجارت دریایی ایران

یکی از تجار بزرگ و قدرتمند دوران قاجار، حاج محمد معین‌التجار بوشهری بود که در عهد ناصری وارد تحولات سیاسی-اقتصادی ایران شد. وی چه در روابط بازرگانی خارجی ایران در جنوب کشور و چه در تحولات اقتصادی و سیاسی داخلی، نقش مؤثری داشت. با افتتاح مجلس شورای ملی یکی از نماینده بانفوذ و با درایت تجار در مجلس اول بود. در دوره سوم هم به نمایندگی از مردم بوشهر وارد مجلس شورای ملی شد. در دوران مشروطه و جنگ جهانی اول و نیز در انتقال قدرت از قاجاریه به پهلوی حضور فعال داشت، به نحوی که در بیشتر دوره‌ها رابط دولت و مردم بود.

آغاز قدرت‌یابی اقتصادی و ورود معین‌التجار به صحنه تحولات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی ایران به دوره ناصری برمی‌گردد. معین‌التجار فرزند حاج محمدرحیم دهدشتی است. او نیز از طبقه تجار بوده که سرانجام ورشکست شده و به نجف اشرف مهاجرت کرده بود. خواهر حاج محمد به ازدواج عبدالمحمد، ملک‌التجار بوشهری، از تجار قدرتمند و متنفذ ایران درآمد. وقتی حاج عبدالمحمد وفات کرد (در سال ۱۲۶۹ ه.ق)، وارثی نداشت و نصف اموال و دارایی خود را به همسر خود، ملکی جان بخشید.

به دلیل نفوذ و اقتدار محمدعلی ملک‌التجار دوم، برادر حاج محمد، ملکی جان توان استفاده از دارایی موروثی را نداشت، از این‌رو تمام اموال و دارایی و میراث خود را به حاج محمدعلی معین‌التجار، برادرزاده خویش بخشید. پس از وفات محمدعلی ملک‌التجار در سال ۱۲۹۵ ه.ق، چون وی هم

فرزندی نداشت، برادرزاده حاج محمدمهدی معروف به ملک‌التجار سوم فرزند حاج بابا صاحب تاجر بوشهری جانشین وی شد. در همین زمان معین‌التجار به بوشهر آمد، از ملک‌التجار سوم، حدود ۴۰۰ هزار روپیه سهم ملکی جان را گرفت و در کنار وی به امر تجارت پرداخت. به همراه ایشان به اروپا و مکه مکرمه و عتبات عالیات مسافرت کرد. در این سفرها دارایی زیادی به دست آورد و کم‌کم ثروتمند شد. او قدرت اقتصادی بالایی پیدا کرد و عنوان شخصیت و مقام اقتصادی درجه اول بوشهر را به دست آورد.

معین‌التجار از همان ابتدا انسان دوراندیش و باکفایتی بود؛ چنانکه به نوشته سدیدالسلطنه «در عقل و حزم و تدبیر و کفایت و دوراندیشی از همگنان پیش و در وجود و فطانت از امثال و اقران بیش، از اشخاص درجه اول محسوب می‌شود، منصب سرتیپی و هزار تومان موجب از دولت دارد و در بندرات ناصری مستعمرات دارند.»

معین‌التجار با هوش و ذکاوتی که داشت به مرور زمان قدرتمند شد و سرمایه زیادی به دست آورد و در سایه تلاش و کوششی مستمر در مدت ۸ سال (۱۳۱۷ تا ۱۳۲۵ ه.ق) در شوال ۱۳۲۵ به مقام رئیس‌التجاری بوشهر رسید. او اقتصاد جنوب ایران را به طور کامل در دست گرفت، تا آنجا که به «سلطان اقتصاد جنوب» ملقب شد. ثروت واقعی او در اطراف اهواز و خلیج فارس سر به یک میلیون تومان می‌زد.

معین‌التجار با قدرت بالای اقتصادی که پیدا کرد تجارت داخلی و خارجی جنوب ایران را در دست گرفت و با هند و لندن رابطه تجاری برقرار کرد. او رابطه تجاری قابل توجهی با انگلستان داشت. معین‌التجار که در عهد

قاجار در واقع از جمله بورژواهای نوظهور ایران محسوب می‌شد، در تشکیلات اقتصادی و سیاسی آن دوره و دوره پس از آن، نفوذ و مشارکت فعال داشت. یکی از نهادهای اقتصادی عصر ناصری مجلس وکلای تجار بود که در سال ۱۳۰۱ ه.ق در تهران تأسیس شد و بعد شاخه‌های آن در همه ولایات گسترش یافت. این مجلس نخستین شکل اقتصادی با خصلت سیاسی بود که پیش از مشروطیت از نمایندگان منتخب تجار و به ابتکار خود آنان به وجود آمده بود.

در این مجلس خود شاه یا صدراعظم و نیز وزیر تجارت به همراه تجار بزرگ برای تصمیم‌گیری در مسائل مختلف شرکت می‌کردند که علاوه بر تهران در اکثر شهرهای بزرگ ایران شعبه داشت و گویا حکومت از آن مجلس حمایت می‌کرده است.

وکلای تجار خود را نماینده اراده مردم می‌دانستند و بر این باور بودند که وکلای مردم هستند و برخی از آنان همچون معین‌التجار از مقروضان حکومت قاجار و از پیشگامان توسعه و ترقی مملکت محسوب می‌شدند و برای ایستادگی در مقابل زورگویی حکومت شاخص بودند.

گرچه رویکرد آنان بیشتر طبقه‌ای و به خاطر منافع خویش و طبقه خودشان بود، ولی دستگاه کهنه حاکمیت را پذیرا نبودند. همچنین این بازرگانان به همبستگی صنفی خود حساس بودند و اعتقاد داشتند که اتفاق تجار «اتفاق است با جمیع ممالک محروسه به سبب اینکه رشته تجار به یکدیگر بسته بود.»

با توجه به تسلط حکومت قاجار و دستگاه ظل‌السلطانی که با هرگونه تغییر و مخالفتی مبارزه می‌کرد، سرانجام این مجلس وکلای

نیز از خرمشهر تا بندر ناصری، کمپانی از مزیت دادوستد و شراکت با سایر کمپانی‌ها بهره‌مند شد.

- بنا شد بندر شلبلی که در دو فرسخی شوشتر و لنگرگاه کشتی‌ها بود لایروبی شود، زیرا به واسطه تل‌های ریگ که در رود کارون انباشته بود، کشتی‌ها به سختی رفت‌وآمد می‌کردند. همچنین کمپانی ناصری امتیاز ساختن راه شوسه از بندر شلبلی تا شوشتر را نیز از ناصرالدین شاه گرفت و بنا شد راه رفت‌وآمد این مسیرها را هموار سازد، خرابی‌ها را تعمیر کند و از بابت اجرت بار، از قرار خرواری دو قران بپردازد. ۱۰ سال پس از تاریخ احداث بنا در بندر ناصری، می‌بایست همه حق‌الارض اسکله‌ها و مال‌التجاره به کمپانی ناصری برسد و کمپانی از قرار صدی پنج به دولت علیه بدهد.

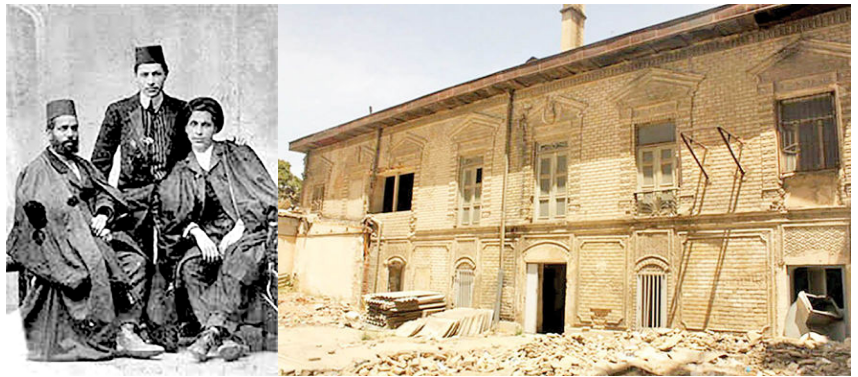
- امتیاز معدن زغال سنگ هم که پیش از این مرحوم حسین قلی‌خان ایلخانی کشف کرد، به همین کمپانی واگذار شد.

شاه در پایان فرمان تأکید کرد که حاج محمد معین‌التجار حق واگذاری امتیاز به دیگری را ندارد، در صورتی که در همان ماده‌های نخستین، کمپانی ناصری با برادران لینچ شریک شد. پس هدف شاه این بود که معین‌التجار می‌بایستی به همان شراکت بسنده کند و نیز هوای شراکت به سر دیگران راه ندهد.

یکی از نتایج این قرارداد آن بود که کمپانی ناصری و برادران لینچ راه را برای امتیاز نفت شوشتر که همزمان بسته شد، هموار کردند.

کمپانی ناصری به مرور زمان قدرتمند شد، به طوری که حدود سال ۱۹۱۱م تعداد کشتی‌های آن به ۱۸ فروند رسید که بین بوشهر و جده رفت‌وآمد می‌کردند. از جمله اسامی کشتی‌های کمپانی می‌توان «مظفری»، «همایون»، «خسرو»، «اسلامی»، «رحمان» و «حسینی» را نام برد.

یکی دیگر از کمپانی‌هایی که توسط معین‌التجار و با مشارکت عده‌ای از بازرگانان معتبر بوشهر در اوایل سده چهاردهم هجری قمری و نیمه دوم سده نوزدهم میلادی برای انجام امور تجارت داخلی و خارجی، بخصوص



خانه ویران معین‌التجار بوشهری

تجار تعطیل شد؛ ولی مجلس تجارت بدون آنکه ماهیت رسمی وکلای تجارت با آن اختیارات گسترده را داشته باشد، همچنان برقرار بود. با وجود این، رشته صنفی تجارت از هم پاره نشد و بازرگانان با هوشیاری اجتماعی به حیات اقتصادی و سیاسی خود ادامه دادند.

برخی عناصر با نفوذ تجار مانند معین‌التجار با فعالیت در شرکت‌های تجاری که از این پس برپا داشتند به مبارزه علیه استعمار غرب ادامه دادند.

معین‌التجار در دستگاه ناصرالدین شاه از قدرت و نفوذ زیادی برخوردار بود و توانست از این جایگاه خود استفاده کرده و امتیازات زیادی بگیرد. از جمله آنها امتیاز کمپانی ناصری بود که در ۲۸ آوریل ۱۸۹۰ ناصرالدین شاه به او داد و وی را به ظاهر شریک در امتیاز کشتیرانی کارون کرد. چنان که بنا به نوشته لتین: «آنچه که انگلستان توانست به دست آورد، موافقت شاه با مذاکرات مربوط به شناسایی آزادی کشتیرانی برای کلیه کشورهای دوست بود. اما قبل از اینکه این اجازه‌نامه منتشر شود، شاه به یکی از نزدیکانش، یعنی حاجی معین‌التجار که مقیم تهران و از اهالی بوشهر بود دستور تأسیس شرکت ایران ناصری را داد». بنابراین ناصرالدین شاه طی فرمانی مهم مفاد امتیاز نامه کمپانی ناصری را تشریح و انگیزه واگذاری آن را در «آبادی و ترقی کشور» برشمرد و گفت: از آنجا که سد اهواز برای عموم ملل آزاد شده، دولت ما نیز محض افتخار ملت ایران، بخش بالای سد تا شوشتر و دزفول را مخصوص رعابای دولت خودمان

قرار داده و چون مقرب الخاقان، حاجی آقا محمد معین‌التجار، دارنده کمپانی ناصری بود این امتیاز به وی واگذار شد.

بدین روال جهت ساختن بنای بندر در خرمشهر در ۱۰ هزار ذراع زمین متصل به گمرک‌خانه به رایگان در اختیار آن کمپانی نهاده شد با شرایطی چند؛ یکی اینکه حاجی با گماشتگان دولت انگلیس همکاری کند، یعنی مطابق نقشه کمپانی لینچ که از دیرباز امتیاز کشتیرانی در رودخانه کارون را داشت، البته کمپانی باید «از قرار ده یک و نیم در سال» به حاجی کرایه دهد. تعمیرات برعهده حاجی باشد، اما کار اسکله خرمشهر و ساختن آن را دولت قوی شوکت به عهده بگیرد.

- برای اینکه کشتی‌ها، در این «بندر مبارکه ناصری» لنگر اندازند و کارکنان کشتی‌ها به راحتی و سهولت به خشکی پیاده شوند، معین‌التجار می‌بایست یک اسکله، یک کاروانسرا و دکاکین به قدر ضرورت بسازد. - در رابطه با مال‌التجاره کشتی‌ها، از بابت بار، عدلی یک شاهی و از بابت قماش، عدلی صد دینار بگیرند و البته «حجاج و زوار رامعاف دارند».

- کمپانی ناصری ملزم بود یک خط آهن به همراه تراموا هم بکشد تا کالاهای داخله و خارجه زودتر به مقصد برسند.

- از بندر ناصری تا بندر شوشتر امتیاز آمدوشد کشتی‌ها در جهت حمل‌ونقل مال‌التجاره داخله و خارجه به حاجی واگذار شد. اگر کشتی کم می‌آمد، کمپانی برعهده می‌گرفت که بر عدد جهازات خود بیفزاید.

تجارت با اروپا تأسیس شد، کمپانی «تجارتی ایران» بود که در ۱۰ هزار سهام از قرار هر سهم یکصد روپیه سکه و کلا مبلغ ده لک روپیه (یعنی یک میلیون روپیه و حدود سیصد و پنجاه هزار تومان) سکه انتشار داد. این کمپانی در مجلس تجارت بوشهر به ثبت رسید.

با توجه به امتیازاتی که معین‌التجار در دوره ناصری به دست آورد، از چنان قدرت اقتصادی و سیاسی برخوردار شد که بر هیات دولت نفوذ کامل پیدا کرد. او مانند مؤسسات اعتباری اروپا در سده‌های هیجدهم و نوزدهم عمل پرداخت موجب و مقرری مرسوم وزراء و رجال بزرگ مملکتی و درباریان را به کرات انجام می‌داد.

یکی دیگر از اقدامات معین‌التجار در اواخر عهد ناصری قراردادی بود که با کمپانی بوهن در سال ۱۳۱۳ ه.ق منعقد کرد. براساس آن قرارداد، املاک خود در بندر ناصری که شامل حمام، اسکله، کاروانسرا، مسافرخانه، راسته بازار، انبارهای جلوی اسکله، خانه و اراضی دیگر بود را نزد کمپانی بوهن، در ازای ۱۲ هزار پوند انگلیسی، به وثیقه گذاشت و پس از پرداخت پول با تنزیل صدی پنج املاک را از قید رهن آزاد کرد.

نقش معین‌التجار در دوره انقلاب مشروطه

معین‌التجار در دوره مظفردالدین شاه هم در تحولات سیاسی، اقتصادی ایران حضور فعالی داشت. در این زمان تجار سراسر کشور و از جمله بوشهر سعی کردند با اتحاد با یکدیگر جهت کسب منافع بیشتر با تصمیمات استبدادی حکومت مخالفت کنند. از جمله یک بار در نیمه سال ۱۸۹۹م که حکومت در قوانین و تعرفه‌های گمرکی تغییراتی بدین قرار ایجاد کرد که مالیات گمرکی را از صدی دو درصد به صدی پنج درصد برساند، تجار بوشهر با تجار شهرهای بزرگی چون تهران، مشهد، اصفهان، تبریز و شیراز همدست شدند و مخالفت خود با این تعرفه جدید را اعلام کردند. اگرچه سرانجام تجار قوانین تعرفه‌ای جدید را پذیرفتند و تجار بزرگی چون معین‌التجار کالاهای خود را طبق تعرفه جدید

از گمرک ترخیص کردند ولی آنها به خاطر حفظ منافع خویش هم که شده بود با هم متحد شدند و قبل از مشروطه حضور فعالی از خود به نمایش گذاشتند.

معین‌التجار در دوره مشروطه که از قدرت بالای اقتصادی و سیاسی برخوردار بود به تهران رفت و در آنجا اقامت گزید. یکی از نشانه‌های قدرتمندی و نفوذ بالای معین‌التجار در عصر مظفری این بود که مانند عصر ناصری دوباره توانست امتیاز فروش خاک سرخ جزیره هرمز را از دست پادشاه بگیرد. وی به همین منظور قسمتی از سرمایه خود را در معادن خاک سرخ سرمایه‌گذاری کرد و در این راستا، برای صدور و فروش کک و اکسید سنگ و خاک سرخ هرمز با شرکت‌های مختلف خارجی از جمله انگلیسی‌ها همکاری داشت. طبق گزارش‌های کاکس، معین‌التجار در ماه نوامبر ۱۹۰۵م در حالی که یک مهندس انگلیسی به نام مک کورنیک او را همراهی می‌کرد از اروپا وارد خلیج فارس شد. آن‌ها از جزایر هرمز و قشم دیدن کردند. معین‌التجار در این زمان از وزیر مختار انگلیس خواست از ایستگاه انگلستان برای انبار کردن اکسید قرمز استفاده کند که با خواسته او موافقت نشد.

پس از پیروزی انقلاب مشروطه و تشکیل مجلس، معین‌التجار یکی از ۱۰ نماینده تجار بود که وارد مجلس اول (۱۷ مهرماه ۱۲۸۵ ه.ش/ ۱۷ اکتبر ۱۹۰۶ م) شد و از چهره‌های شاخص، متنفذ و شجاع مجلس به حساب آمد. یکی از اقدامات معین‌التجار که نشانی از نفوذ و درایت او دارد مخالفت با لایحه دولت مبنی بر استقراض از دولت‌های روس و انگلیس است که طرح آن در روسیه و لایحه آن در انگلستان به تصویب رسیده بود. ماجرا از این قرار بود که در روزهای آغاز کار مجلس اول و در جلسه روز ۲۲ رمضان ۱۳۲۶ ه.ق مخبرالسلطنه از طرف مشیرالدوله صدراعظم، لایحه استقراض وام از روس و انگلیس را به مجلس آورد. اولین شرط پرداخت وام یاد شده این بود که دولت ایران آن را با نظر روس و انگلیس به مصرف برساند. دولت آزاد نبود که محل و مصرف این وام را تعیین کند. قرار بود چهار کرور تومان این وام در

مدت بسیار کوتاهی به دولت ایران پرداخت شود. وثیقه این وام هم بسیار سنگین بود، یعنی گمرکات شمال در اختیار دولت روس و پستخانه و تلگرافخانه در اختیار دولت انگلیس قرار داشت و در قرارداد قید شده بود در صورتی که وثیقه وام انگلیس کافی نباشد گمرکات بندر خلیج فارس نیز ضمیمه پستخانه و تلگرافخانه شود. بهره وام هم از قرار صدی هفت پیش‌بینی شده بود. پس از ارائه گزارش و دفاع از لایحه یاد شده توسط مخبرالسلطنه و مذاکرات نمایندگان پیرامون آن، صنایع‌الدوله، رئیس مجلس از طبقات مختلف نمایندگان نظرخواهی کرد. ابتدا از طبقه تجار رأی خواسته شد.

حاج محمد معین‌التجار از قشر تجار به ایراد سخن پرداخت و مخالفت صریح خود را با آن لایحه اعلام کرد. قسمتی از سخنرانی وی بدین قرار است: «من مخالف این لایحه دولت هستم و مواد آن را مضر به حال کشور و مردم می‌دانم. من نمی‌دانم چرا اصولاً دولت مقروض است. شاهزاده اتابک افتخار می‌کرد که جمع و خرج دولت را تعدیل کرده و ۶۰۰ هزار تومان هم اضافه دارد که نزد تومانیان گذاشته است. ما تا این درجه اتابک را دروغگو و بی‌اطلاع و باوه‌سرا نمی‌دانستیم. باید دولت هزینه و درآمد سه سال اخیر را به مجلس بفرستد تا آن را از روی دقت رسیدگی کنیم. پس از رسیدگی اگر معلوم شود دولت بدهکار است و باید به او کمک شود، البته باید ملت کار دولت را راه بیندازد ولی نه آنکه از روس و انگلیس قرض کند، آن هم با این شرایط ننگین و سخت. ما نباید برای چهار کرور تومان مملکت را تسلیم خارجی‌ها کنیم». پس از پایان سخنان معین‌التجار، همه‌ها و ولوله عجیبی در مجلس افتاد و سخنان او را مورد تأیید قرار دادند. سرانجام لایحه مزبور مورد تصویب قرار نگرفت و این اقدام از جمله خدمات مفید و مهم مجلس اول بود.

در کتاب نارنجی که اسناد مربوط به وزارت خارجه روسیه است در این زمینه چنین آمده است: «حاج آقا محمد معین‌التجار بوشهری از بازرگانان سرشناس و آبرومند، نخستین کسی بود که با دریافت وام از روسیه مخالفت کرد.»

از مقاله‌ای به قلم حبیب‌الله سعیدی‌نیا منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

درباره لنج بوم مسی



آفریقا) حرکت کرد و بعد از ۸ روز پیمودن مسیر دریایی (نیمی از راه مسیر) هواپیمای متعلق به کشور ژاپن به آنها نزدیک و با فیلم برداری از لنج دوباره برگشت و در روز بعد زبرداری آن کشور به آنها و دو لنج دیگر که همراه آنها بود حمله کرده و لنج را غرق می‌کند.

لنج بوم مسی ۱۱۳ سال قبل در ساحل بندر کنگ ساخته شد، امسال هم اهالی شهر بندر کنگ تندیس این لنج را ساختند و به یاد قربانیان حمله ناجوانمردانه به لنج، بادبان‌های این لنج را بالا بردند.

عبدالله محمود (درباگذر) و محمد حسین ناخال و حاج عبدالله کرچی و خلفان احمد خلفان شوکتی و... در این لنج مشغول به کار بودند.

حادثه غرق شدن لنج بوم مسی (به نقل از تنها باقیمانده لنج آقای موسی غلام پور): در سال ۱۳۲۳ هجری شمسی این لنج با ۶۴ سرنشین به ناخدایی آقای کرچی و خلفان شوکتی از بندر کنگ با حمل بار به ترتیب از شهرهای بندر گوادر پاکستان، بندر کراچی، بندر ملیبار هند، بمبی و مانگورو و از مانگورو هندوستان به طرف دارالسلام (سواحل

این لنج در سال ۱۲۷۳ هجری شمسی، در ساحل بندر کنگ، بین مسجد کزیتی و کاکا با مالکیت آقای کرچی ساخته شد، که ظرفیت آن حدود ۷۰۰ تن بوده و به علت بزرگی و عظمت آن، قسمت اعظم لنج که در زیر آب قرار می‌گرفته با ورق‌های مس پوشانده شده بود.

این لنج بارهای تجاری به مقصد کشورهای آفریقایی و هندوستان و پاکستان و یمن و... حمل می‌کرده است. سرنشینان آن در هر سفر حدود ۶۰ نفر به علاوه ۲ ناخدا بوده و ناخدایانی برجسته از جمله محمدعلی

اوضاع بنادر و جزایر جنوب در دوره قاجار



مناطق جنوبی ایران از مناطق استراتژیک در طول تاریخ بوده، اما با این وجود، تلاش اندکی برای مطالعه بافت شهری این مناطق صورت گرفته است.

بافت و ابنیه تاریخی بسیاری از شهرها، بنادر و جزایر جنوبی ایران تحت تأثیر ویژگی‌های اقلیمی و جغرافیایی منطقه، در طول زمان از بین رفته و حتی از دوره قاجار نیز تعداد محدودی اثر به جا مانده است.

بندر بوشهر: در سفرنامه‌ای که در زمان محمدشاه قاجار توسط مهندسی ناشناس نوشته شده آمده است: «... آب شیرین در بندر نایاب است...» همچنین «... و در حوالی بندر مبارکه مزبور مطلقاً اشجار مثمره و غیرمثمره به هم نمی‌رسد...». با این وجود، همین سفرنامه‌نویس صراحتاً عنوان می‌کند: «... که بوشهر شهر بسیار بزرگی بوده و نهایت آبادی را داشته...». همچنین آمده: «... در هنگام به قدرت رسیدن قاجاریه به مدت یک قرن و نیم قرن بوشهر مهم‌ترین بندر تجاری ایران بود...»

بندر لنگه: سدیدالسلطنه بندرعباسی می‌نویسد: «... تجارت آنجا ترقی کرده...

آبشان زیاد گواراست و حیوان و طیور و سبزی آلات دارد...»

کازرونی حقایق‌نگار دوره محمدشاه می‌نویسد: «بندر لنگه بندری است در نهایت آبادانی از همه بنادر واقعه در کنار عمان آبادتر و معمورتر است... و تمام آن سامان نخلستان و سائر اشجار... بسیار است...». در جلد دوازدهم دایره‌المعارف بزرگ اسلامی ذیل مدخل بندر لنگه آمده است: «... اقامت قبیله... سمیطی در اینجا موجب تمرکز تجارت و خرید و فروش مروارید در بندر لنگه گردید...».

بندر چابهار: سدیدالسلطنه بندرعباسی می‌نویسد: «بندر چاه بهار بسیار بندر و لنگرگاه خوبی است آب گوارا و نخلستان و سایر اشجار گرمسیری دارد. اراضی چاه بهار... حاصلخیز است...»

چابهار به واسطه داشتن چاه‌های آب شیرین و خاک زراعی مناسب توانست جمعیتی را از اطراف به خود جذب کند و به علت موقعیت جغرافیایی مناسب برای دولت‌های خارجی نیز اهمیت پیدا کرد.

بندرعباس: سدیدالسلطنه در خصوص

آب مشروب بندرعباس می‌نویسد: «آب مشروب عباسی از ناپبند است... دیگر آب مشروب عباسی از چند آب انبار است که آن را برکه گویند». احمد اقتداری از زبان محمد ابراهیم نادری کازرونی به آباد بودن این بندر اشاره می‌کند: «بندری است معمور و آباد».

بندرکنگان: در سفرنامه‌ای که در زمان محمدشاه قاجار توسط مهندسی ناشناس نوشته شده، آمده است: «... و اطرافش نخیلات بسیار است و زراعت غله در آن جا بسیار اندک...».

در همان سفرنامه اشاره شده است: «... که مایه گذران (امرار معاش) ... از دریاست... که حاصل نخیلات... این قدر نمی‌ماند که گذران دو ماه این مردم شود... و مطلقاً غله در آنجا عمل نمی‌آید مگر قلیلی» و باز اشاره شده است که: «... وادی غیرذرع است... و شرب تمامت ساکنین آنجا از چاه است و آب چاه‌های مزبور نیز اندکی شور و تلخ است...».

بندر جاسک: احمد اقتداری از قول سدیدالسلطنه نوشته است: «مسافت چند میل اراضی لم‌بزرع و بدون آب، سبزی به



بندر عباس در دوره قاجار

قلّت دیده می‌شود...». همچنین «آب در جاسک نهایت غلظت دارد، از چاه‌هایی... آب آورند، لیکن گوارا نیست و تلخ است... سکنه آن... بیشتر از صید ماهی امرار معاش می‌کنند...». در خصوص موقعیت قرارگیری و وضعیت دسترسی به نظر می‌رسد با توجه به موقعیت جغرافیایی این بندر از موقعیت مناسبی در تنگه هرمز برخوردار بوده باشد.

بندر کنگ: اقتداری می‌نویسد «از زمان کریمخان زند سهولت ارتباط دریایی... رونق بازرگانی فوق‌العاده‌ای به لنگه و کنگ بخشید و وجود راه کاروانی کوتاه... بر اهمیت بازرگانی این دو بندر افزود.»

همچنین در جایی دیگر از زبان کازرونی می‌نویسد: «... و بندر کنگ بندری بوده است آباد و در آن عمارات عالیه بوده...»

بندر دیر: نوربخش در خصوص وضعیت آب در بندر دیر می‌نویسد: «در شهرستان دیر با حفر چاه به کمک دلو آب بیرون کشیده و زمین را آبیاری می‌کردند». همچنین می‌نویسد: «... بعضی از مردم پی بردند که دیر بندرگاه خوبی است و آب‌های ساحلی آن عمق کافی جهت پهلوگیری لنج‌های آنها

دارد و رفت و آمد... بنابراین به دیر مهاجرت می‌کنند.»

جزیره کیش: سدیدالسلطنه بندرعباسی می‌نویسد: «زمین... حفرکنند آب شیرین پیدا شود... گذران اهالی از صید ماهی و غوص مروارید است». احمد اقتداری در خصوص آبادانی جزیره کیش از زبان کازرونی می‌نویسد: «جزیره مذکور جزیره آباد است... و در قدیم در آن جزیره قنوات و عیون آن جاری بوده و آب آنها با کمال حلاوت... و در جزیره انواع سبزی‌ها و خیارکاری‌ها می‌شود و معادل ۵-۶ هزار نخل در آن جزیره مثمر است.»

جزیره قشم: کازرونی نوشته است: «... در جمیع بنادر واقعه در کنار عمان متصل به بر فارس بندری به آبادی قشم به نظر نیامده... آب شرب اهل آن جزیره در هر بلدی با وجود آب انبار متعدد چاه‌های شیرین گوارا نیز دارند...»

همچنین حسین نوربخش نوشته است: «از زمان‌های گذشته جزیره قشم آب سایر بنادر و همچنین جزایر را تأمین می‌کرده است. درختان حرا و همچنین سایر درخت‌ها

در این جزیره وجود دارد.»
جزیره سیری: احمد اقتداری به نقل از کتاب نخستین سمنار خلیج فارس در خصوص جزیره سیری نوشته است: «... و نیز مرکزی برای صید ماهی و مروارید و بازرگانی در آنجا وجود دارد، و دارای آب شیرین است و زراعت کافی برای رفع احتیاج اهالی می‌شود». او در همین کتاب به نقل از محمدابراهیم کازرونی آورده است که: «... جزیره مذکور جایی خوش آب و هوا و در آن اشجار بی‌شمار باشد.»

جزیره ابوموسی: در جلد ششم دایره‌المعارف بزرگ اسلامی نیز ذیل مبحث ابوموسی آمده است: «این شهر در دو دهه اخیر و بعد از تحولات سال ۱۳۵۱ ه.ش و تسلط مجدد ایران بر جزیره پدید آمد. تا آن زمان سکونت دائم در ابوموسی به صورت متمرکز و یکجا کمتر وجود داشته است...»
از پژوهشی به قلم سید مجید مفیدی شمیرانی، منصوره طاهباز، نیلوفر نیکقدم / دانشگاه شهید بهشتی

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

این ۳ جمله را به افراد مضطرب نگویند



۲- آرامش را حفظ کن!

هیچکس دوست ندارد به او بگویند آرام باش! چه اضطراب داشته باشد چه نداشته باشد.

گفتن این جمله فقط

باعث بدتر شدن شرایط می‌شود و هیچ احساس حمایتی در فرد ایجاد نمی‌کند. وقتی به کسی می‌گویید آرام باشد، در واقع به او می‌گویید که به کارش ادامه دهد و نمی‌خواهید درباره احساساتش چیزی بدانید.* به جای اینکه به فرد بگویید چه کاری انجام دهد یا چه احساسی داشته باشد، احساس او را بپذیرید و از او بپرسید که چه کمکی از شما ساخته است.

۳- همه چیز درست می‌شود

این عبارت می‌تواند مکالمه شما را با فرد مضطرب قطع کرده و باعث ایجاد احساس تنهایی در او شود. این جمله به شخص القا می‌کند که اطرافیانش نمی‌توانند حامی او باشند و احساساتش را تحمل کنند. در نتیجه، احساس درماندگی به او دست خواهد داد.* برای کمک کردن به فرد مضطرب، اجازه دهید در مورد نگرانی‌هایش صحبت کند. نداشتن فرصت کافی برای صحبت، باعث افزایش اضطراب می‌شود.

منبع: خبرآنلاین

ممکن است هرگاه دوستان یا اطرافیانتان مضطرب می‌شوند و از ترس‌ها و نگرانی‌هایشان صحبت می‌کنند، با خود فکر کنید که در پاسخ چه باید گفت! همه افراد در چنین شرایطی می‌خواهند مفید باشند، اما گاهی حرف‌هایی که فکر می‌کنیم اضطراب یک فرد را کاهش می‌دهند، در واقع وضعیت او را بدتر می‌کنند. به نقل از **livestrong**، به طور معمول «اضطراب» احساسی ناراحت‌کننده است؛ خوب است خودتان را جای شخص مضطرب قرار دهید و سعی کنید احساسش را درک کرده و به او کمک کنید. اغلب افراد در چنین شرایطی احساس تنهایی می‌کنند. مفیدترین حرف‌هایی که در این شرایط می‌توان گفت، جملات و کلمات آرامش‌بخشی هستند که به فرد مضطرب این احساس را القا می‌کنند که شما کنار آن‌ها هستید. در همین راستا توجه داشته باشید که از گفتن این سه جمله به افراد مضطرب پرهیز کنید:

۱- نگران نباش! مشکل بزرگی نیست

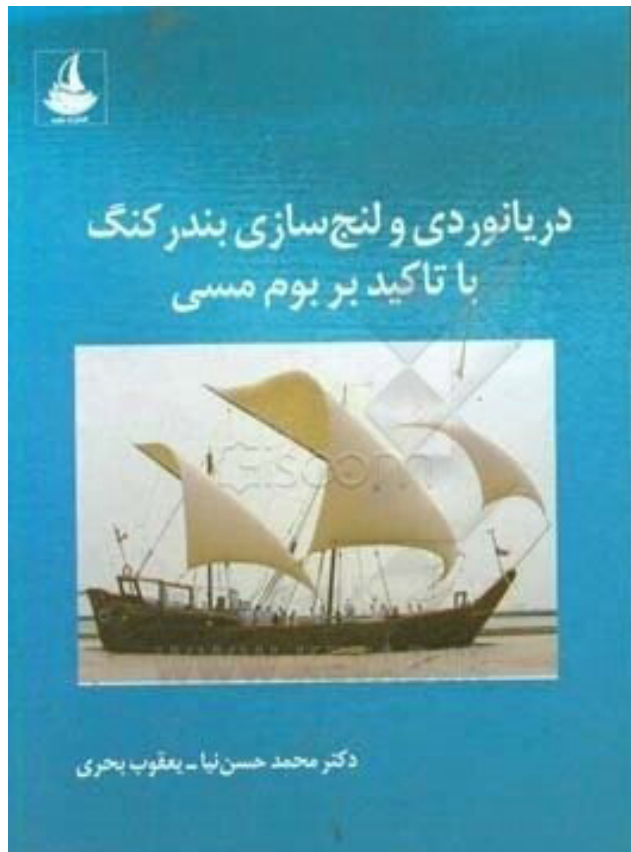
شاید موضوع موردنظر برای شما جدی نباشد، اما برای فرد مضطرب یک مسئله نگران‌کننده است. گفتن جمله «نگران نباش» باعث کم‌اهمیت جلوه دادن موضوع می‌شود و فرد احساس می‌کند که شما گمان می‌کنید او دیوانه است که چنین مشکلی باعث نگرانی و اضطراب او شده است.* این افراد نیاز دارند برای رفع اضطراب خود صحبت کنند تا احساس کنترل بیشتری پیدا کنند؛ پس به آنها گوش کنید.



پیشنهاد کرد ثروتش صرف جایزه‌ای برای صلح و پیشرفت‌های صلح‌آمیز شود. امروزه نوبل را نه به نام دینامیت، بلکه به نام مبدع جایزه صلح نوبل، جایزه‌های فیزیک و شیمی نوبل و... می‌شناسیم. او امروز، هویت دیگری دارد. یک تصمیم، برای تغییر یک سرنوشت کافی است.

با دیدن آگهی صفحه اول، می‌خکوب شد: «آلفرد نوبل، دلال مرگ و مخترع مرگ‌آورترین سلاح بشری مرد!» آلفرد، خیلی ناراحت شد. با خود فکر کرد: «آیا خوب است که من را پس از مرگ این گونه بشناسند؟ سریع وصیتنامه‌اش را آورد. جمله‌های بسیاری را خط زد و اصلاح کرد.

آلفرد نوبل از جمله افراد معدودی بود که این شانس را داشت تا قبل از مردن، آگهی وفاتش را بخواند. زمانی که برادرش لودویگ فوت شد، روزنامه‌ها اشتباهاً فکر کردند که نوبل معروف (مخترع دینامیت) مرده است. آلفرد وقتی صبح روزنامه‌ها را می‌خواند



دریانوردی و لنج‌سازی بندر کنگ کنگ با تأکید بر بوم مسی

مؤلفان: محمد حسن نیا، محمد بحری
ناشر: انتشارات جنوب



کتاب حاضر که با استفاده از منابع آرشیوی و کتابخانه‌ای از یکسو و استفاده از روش مشاهدات میدانی و تاریخ شفاهی از سوی دیگر تدوین شده است، به مباحث مهمی نظیر خاطرات و خطرات دریا، نغمه‌ها و آوازهای دسته‌جمعی که توسط دریانوردان بندرکنگ اجراء می‌شد، سفرهای دریایی دریانوردان بندرکنگ در جنگ جهانی دوم، با تأکید بر حادثه غرق شدن بوم مسی، مروری بر لنج‌سازی و سفرهای دریایی دریانوردان بندرکنگ، مباحث فرهنگی دریانوردی، لنج‌های متعدد دریانوردان بندرکنگ که به دلایل مختلف غرق شده‌اند، و غیره پرداخته است. برای صحت‌وسقم مباحث تاریخ شفاهی، نگارندگان تلاش کردند در ارتباط با یک موضوع با چند ناخدا یا دریانورد مصاحبه کنند، و بیشترین مطالب این کتاب شاید برای نخستین بار است که در تاریخ دریانوردی مطرح می‌شود و از نوآوری خاصی برخوردار است.



امضاء تفاهم‌نامه همکاری مشترک «دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار» با «مؤسسه رده‌بندی آسیا»

رده‌بندی آسیا

«به گزارش روابط عمومی دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار؛ در راستای توسعه و گسترش امور آموزشی و پژوهشی در زمینه‌های مرتبط با صنعت و زمینه‌سازی مناسب برای افزایش کیفیت و توان علمی دانشجویان رشته‌های مرتبط و ایجاد ارتباط مؤثر حوزه صنعت با مراکز فناوری و پژوهشی، ارتقاء و انجام فعالیت‌های پژوهشی مرتبط، تفاهم‌نامه همکاری بین «دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار» و «مؤسسه رده‌بندی آسیا» با حضور دکتر منصور کیانی‌مقدم رییس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار و مهندس محمدرضا ظفری مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا در محل دفتر ریاست دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، به مدت ۳ سال به امضای طرف‌های قرارداد رسید.

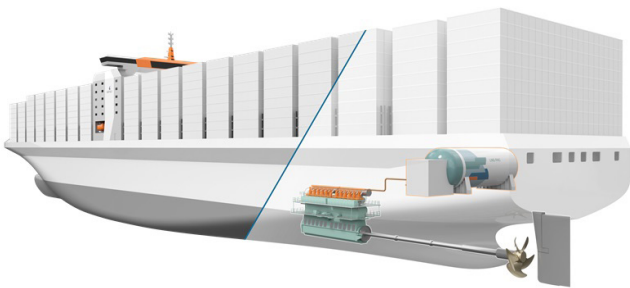
دوره‌های کارآموزی، همکاری در جهت انجام امور مطالعاتی در حوزه‌های تخصصی مشترک و امکان‌سنجی مورد نیاز، همکاری در جهت ثبت اختراع، اکتشاف، و رسمیت بخشیدن به حقوق مادی و معنوی طرفین، تأمین منابع مالی و تجهیزاتی مورد نیاز و پرداخت کلیه هزینه‌های مربوطه توسط مؤسسه، اشاره کرد.

این تفاهم‌نامه اجرایی در ۶ ماده و ۲۳ ردیف، در سه نسخه که همگی آن‌ها دارای اعتبار و متن یکسانی می‌باشند به امضای طرفین رسیده و پس از مبادله نسخ آن، لازم‌الاجراء خواهد بود.

دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار به عنوان تخصصی‌ترین دانشگاه کشور در حوزه دریانوردی و علوم دریایی، دارای ۳ دانشکده مهندسی دریا، مدیریت و علوم انسانی، علوم دریایی و همچنین آزمایشگاه‌ها و کارگاه‌های تخصصی می‌باشد که حدود ۲ هزار دانشجو در این دانشگاه تخصصی، در حال تحصیل هستند.

دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، منطبق با استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و الزامات آموزشی دریانوردان بوده و دارای گواهینامه ISO از مؤسسه TUV NORD اروپا است.

از مهم‌ترین اهداف تفاهم‌نامه همکاری دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار با مؤسسه رده‌بندی آسیا می‌توان به همکاری در جهت تعریف و اجرای پروژه‌های تحقیقاتی-کاربردی مورد نیاز طرفین، همکاری در جهت ارائه سمینارها، دوره‌های تخصصی و کارگاه‌های آموزشی، کمک به انجام داور، نظارت و بررسی نتایج پروژه‌های تحقیقاتی طرفین، همکاری در جهت هدایت و حمایت از پایان‌نامه‌های تحصیلی به ویژه در مقاطع کارشناسی ارشد و دکتری در راستای نیازهای تحقیقاتی مشترک، همکاری در جهت پذیرش دانشجویان معرفی شده از سوی دانشگاه در مؤسسه جهت انجام



تولید موتور دوگانه‌سوز کشتی با سوخت‌های بدون کربن آغاز شد

دوگانه‌سوز LNG و دیگری هر نوع سوخت سبز مانند آمونیاک، هیدروژن، اتانول، متان و... است.

وی تأکید کرد: «تصمیم داریم سرمایه‌گذاری کلانی در زمینه تولید این قبیل موتورها انجام دهیم، زیرا امروزه جهان مصمم برای کاهش و حذف سوخت‌های فسیلی است.

بر این اساس با شرکت MSC قراردادی منعقد کرده‌ایم که مرحله آزمایشی را طی می‌کند. پس از تحویل این موتور به مرحله تولید انبوه می‌رسیم.»

شرکت وارتسیلا بزرگ‌ترین تولیدکننده موتور کشتی در جهان تولید موتور دوگانه‌سوز با سوخت بدون کربن را به منظور جایگزینی با سوخت‌های فسیلی به مرحله آزمایشی رساند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ اولین موتور تولید شده دوگانه‌سوز قرار است در سال جاری میلادی بر روی کشتی متعلق به شرکت MSC سوییس نصب شود.

راجر هولم مدیرعامل شرکت وارتسیلا در فنلاند در این زمینه گفت: «با تولید این موتور اولین گام را برای حذف سوخت‌های فسیلی و اسکرابر برداشتیم.» وی افزود: «یکی از سوخت‌های این موتور



پیش بینی روزهای سخت برای ناوگان جهانی نفتکش در سال ۲۰۲۲

این اساس بود که زمستان سرد و افزایش سفرهای زمینی و هوایی بین‌المللی به بهبودی ناوگان جهانی نفتکش‌ها منجر خواهد شد، اما با گسترش نوع جدید ویروس آمیکرون بازار حمل‌ونقل کشتی‌های نفتکش متزلزل شده و تقریباً از مسیر درآمدزایی خارج شده است.

این گزارش حاکی است بر اساس ارزیابی کارشناسان لویدزیست، از ماه ژوئیه تا سپتامبر سال ۲۰۲۱ بیش از ۱۱ شرکت بزرگ نفتکش جهان با زیان بیش از ۴۰۰ میلیون دلار مواجه شدند و در مجموع به طور متوسط میانگین زیان شرکت‌های حمل‌فرآورده‌های نفتی در ۹ ماهه سال ۲۰۲۱ به بیش از یک میلیارد دلار رسید.

اینک در شرایط فعلی، تقاضای جهانی برای محصولات پالایش شده نفتی به ویژه سوخت‌های حمل‌ونقل محدود شده و متأسفانه نرخ حمل‌ونقل فرآورده‌های نفتی توسط نفتکش‌ها در ۱۵ ماه گذشته کمتر از هزینه‌های عملیاتی بوده است.

براین اساس همانگونه که اشاره شد اگرچه حمل‌نفت خام و محصولات تصفیه شده و مواد شیمیایی در ماه نوامبر رو به صعود گذاشت و مالکان کشتی‌های نفتکش را خوشحال کرد، اما متأسفانه ورود نوع جدید کووید-۱۹ آب‌پاکی را روی دست مالکان نفتکش‌ها ریخت.

اگرچه ۱۵ هزار نفتکش در ماه نوامبر سال ۲۰۲۱ با افزایش درآمد مواجه شدند، اما ورود ویروس جدید کرونا از آفریقای جنوبی شوک جدیدی را به بازار حمل‌ونقل به ویژه حمل‌ونقل فرآورده‌های نفتی وارد ساخت؛ به گونه‌ای که کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند روزهای سختی در سال ۲۰۲۲ در انتظار بازار جهانی نفتکش‌هاست.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ بر اساس گزارش منتشر شده از سوی لویدزیست در ماه‌های پایانی سال ۲۰۲۱ پیش‌بینی کارشناسان بر

نفتکش‌هایی که در سال‌های قبل سفارش داده شده و از سوی دیگر با افزایش تقاضای نفت خام، برخی سودهای پیش‌بینی شده جبران شود، اما این درحالی است که هر لحظه ممکن است فعل‌وانفعالات بازار با اوج‌گیری آمیکرون به هم بریزد.

در این راستا یکی از نکاتی که در رابطه با کشتی‌های نفتکش مطرح است، عدم رعایت قانون ۲۰۲۰ از سوی برخی نفتکش‌ها است که در سال ۲۰۲۱ اعلام شد ۲۵ درصد از نفتکش‌ها هنوز قانون را رعایت نکرده و تلاشی برای کاهش کربن به عمل نمی‌آورند.

در این ارتباط تخمین زده می‌شود که ۷۵ درصد ناوگان نفتکش‌های جهانی برای جلوگیری از انتشار کربن بیشتر باید با سرعت کمتری حرکت کنند.

در پایان این گزارش آمده است عدم رعایت قانون ۲۰۲۰ توسط نفتکش‌ها باید در سال جدید میلادی توسط مؤسسات رده‌بندی مورد بررسی قرار گیرد، زیرا یک چالش لجستیکی اساسی است و باید برای آن چاره‌جویی کرد.

بر اساس ارزیابی کارشناسان، قیمت نفت به دلیل ترس از ورود نوع جدید کووید-۱۹ با کاهش تقاضا حدود ۲۰ درصد پایین آمده و در این میان واردات برخی از کشورها به نفت خام با کاهش مواجه شد. برای مثال از ماه ژوئیه تا سپتامبر ۲۰۲۱ میزان واردات نفت خام چین حداقل ۱۳ درصد نسبت به مدت مشابه قبل از آن کاهش یافت.

از سوی دیگر ویروس دلتا نیز از مصرف سوخت حمل‌ونقلی کاست؛ به عنوان نمونه حمل‌سوخت هواپیما که بیشترین نوع مصرف فرآورده‌های نفتی را تشکیل می‌دهد با ورود ویروس دلتا ۶۲ درصد پایین آمد.

از سوی دیگر ارزیابی کارشناسان آژانس بین‌المللی انرژی در این میان حاکی است به نظر می‌رسد کاهش تقاضای نفت و سایر فرآورده‌های نفتی همچنین نرخ سوخت هواپیما به دنبال روند همه‌گیری ویروس کرونا همچنان ادامه داشته باشد.

در ادامه این گزارش آمده است در سال ۲۰۲۲ از یک سو با تحویل

پایان برسد، با پشتیبانی سازمان ملل متحد به عنوان یکی از روش‌های مهار بالا آمدن سطح دریاها انجام می‌شود.

این شهر شناور در ساحل کلان‌شهر بوسان ساخته می‌شود و در برابر سیل مقاوم است و از چندین جزیره تشکیل شده است که همراه بالا آمدن آب دریا بالا می‌آیند.

طراحان این پروژه امیدوارند بتوانند شهرهای شناوری ایجاد کنند که بتواند از طریق انرژی خورشیدی، غذا و آب شیرین خود را تأمین کند. این توافق‌نامه در چارچوب برنامه اسکان بشر سازمان ملل متحد امضاء شده است که در بیش از ۹۰ کشور جهان در پی بهبود روش‌های پایدار زندگی در شهرهاست.

ویژگی‌های شگفت‌انگیز اولین

شهر شناور جهان

کره جنوبی صاحب اولین شهر شناور جهان با ویژگی‌های منحصربه‌فرد خود می‌شود.

به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران، اولین شهر شناور جهان در کره جنوبی در حال ساخت است. این پروژه که قرار است تا سال ۲۰۲۵ به



کاهش کربن تأکید خواهیم کرد. تصمیم IMO برای به تعویق افتادن تأسیس صندوق پنج میلیارد دلاری شاید فرصتی برای بازنگری در برنامه‌های صنعت کشتیرانی باشد. وی یادآور شد: "اگر صندوق تحقیق و توسعه دریایی IMO تأسیس نشود، نمی‌توان برای کاهش گازهای گلخانه‌ای توسط صنعت کشتیرانی در سال ۲۰۳۰ و ۲۰۵۰ برنامه‌ریزی اصولی و استراتژی خاصی تعریف کرد. به همین جهت IMO و صنعت کشتیرانی باید در تصمیم‌گیری‌ها تجدید نظر کنند."

قرار گرفت. قرار بود که ۱۷۵ کشور عضو IMO تلاش‌های خود را برای کاهش کربن در حمل‌ونقل دریایی به کارگیرند که این امر در اجلاس اخیر COP26 گلاسکو نیز مورد تأکید قرار گرفت،

اما در وبیناری که اخیراً توسط سازمان‌های وابسته به IMO برگزار شد، دبیرکل IMO اعلام کرد به دلیل عدم همکاری کشورها برای کربن‌زدایی، تأسیس این صندوق به مدت یک سال به تأخیر افتاد. براساس این گزارش گای پلاتن دبیرکل اتاق بین‌المللی کشتیرانی (ICS) در این زمینه ضمن ابراز ناامیدی از عدم همکاری کشورها اعلام کرد: "ما به همکاری دولت‌ها ادامه خواهیم داد و بر تأسیس صندوق تحقیق و توسعه پنج میلیارد دلاری به منظور گامی فوری به منظور

IMO به همکاری کشورها

برای کربن‌زدایی امیدوار نیست

دبیرکل IMO ضمن انتقاد از عدم همکاری کشورها در زمینه کربن‌زدایی، اعلام کرد راه‌اندازی صندوق تحقیق و توسعه با سرمایه حداقل پنج میلیارد دلاری به تعویق افتاد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ در کنفرانس اخیر کمیته حفاظت محیط زیست دریایی آی‌م‌سی (MEPC) از سوی دبیرکل IMO اعلام شد که این سازمان برنامه‌های خود را برای تأسیس صندوق تحقیق و توسعه به منظور کاهش گازهای گلخانه‌ای که قرار بود منابع آن از طریق کشورهای عضو تامین شود، به مدت یک سال به تعویق انداخته است.

این در حالی است که با راه‌اندازی صندوق قرار بود ۲۰۰ پروژه تحقیقاتی اجراء شود که به دلیل کمبود بودجه در حالت تعلیق



روسیه بزرگ‌ترین بندر ترانشیپی

دریای بالتیک را می‌سازد

آژانس فدرال روسیه، اولین بندر ترانشیپی آب‌های عمیق در حوزه دریای بالتیک را در راستای توسعه پتانسیل صادرات این کشور می‌سازد.

به گزارش مانا به نقل از ماریتایم ترید مگ، مقامات روسی توافق‌نامه‌هایی را برای توسعه یک مجتمع بندری جدید امضاء کرده‌اند که به گفته آنها بزرگ‌ترین پروژه سرمایه‌گذاری در سواحل بالتیک در فدراسیون روسیه خواهد بود. پس از تکمیل، این پایانه ترانشیپی و مجتمع بندری واقع در پرمورسکی در ضلع شرقی خلیج فنلاند در نزدیکی سن‌پترزبورگ ظرفیتی معادل ۲۰ درصد از حجم کل بار سالانه بندر دریایی روسیه در دریای بالتیک را خواهد داشت.

آژانس فدرال روسیه و مجتمع ترانشیپی پرمورسکی قراردادی را برای ساخت تأسیسات بندری جدید به عنوان بخشی از برنامه توسعه منطقه امضاء کرده‌اند. در حال حاضر، بندر پرمورسکی بزرگ‌ترین بندر بارگیری نفت روسیه در دریای بالتیک است. در سال ۲۰۱۹، پرمورسکی بیش از ۶۱ میلیون تن محموله را جابه‌جا کرد که ۲۰

درصد از حجم آن را نفت تشکیل می‌داد. آژانس فدرال روسیه تأکید کرد مجتمع بندری جدید یک تسهیلات استراتژیک مهم برای تغییر در تجارت خارجی روسیه از بندر کشورهای حوزه بالتیک و توسعه پتانسیل صادرات روسیه خواهد بود. مجتمع جدید بندری پرمورسکی، اولین مجتمع بندری در آب‌های عمیق در حوزه بالتیک خواهد بود که قادر به پذیرش کشتی‌هایی با تناژ بالا است. این بندر قادر به پذیرش کشتی‌های فله و عمومی، کشتی‌های رو-رو و کشتی‌های کانتینری خواهد بود. ساخت این مجتمع بندری طبق برنامه تا دسامبر ۲۰۲۴ به پایان خواهد رسید و در سال ۲۰۲۵ عملیات آزمایشی پایانه‌ها انجام خواهد شد.

سنگاپور برترین شهر دریایی جهان در سال ۲۰۲۱



سنگاپور در صدر فهرست بهترین و برترین شهرهای دریایی جهان در سال ۲۰۲۱ قرار گرفت. به پیش‌بینی ۲۸۰ مدیر و کارشناس کسب‌وکار دریایی سنگاپور این رتبه را تا سال ۲۰۲۷ حفظ خواهد کرد. به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ بر اساس گزارش مؤسسه تحلیلی LMC و مؤسسه رده‌بندی DNV، سنگاپور بهترین زیرساخت‌ها، فناوری‌ها و امور مالی و استعداد‌های دریایی را در سطح جهانی داراست و از سال ۲۰۱۹ تاکنون تحولات چشمگیری را برای دستیابی به هاب دریایی نمونه انجام داده است. همچنین خوشه‌های دریایی را برای ایجاد استراتژی‌های منحصربه‌فرد دریایی به منظور مقابله با تحولات جهانی تشکیل می‌دهد. از سوی دیگر این بندر کمک به کشتیرانی سبز، دیجیتالی شدن مداوم، ارتقای تجهیزات بندری، ایجاد بندر هوشمند و افزایش کارایی زنجیره تأمین را در دستور کار قرار داده است. دکتر شهرین عثمان رئیس منطقه دریایی DNV در زمینه انتخاب سنگاپور به عنوان برترین شهر دریایی گفت: "این انتخاب بر اساس پنج رکن اساسی کلیدی شامل کشتیرانی، امور مالی و حقوق دریایی، فناوری، بنادر لجستیک و جذابیت و رقابت انتخاب می‌شود که سنگاپور تمامی موارد لازم را در این ارتباط دارد." وی گفت: "مقام دوم ایجاد شهر دریایی به روتردام می‌رسد. لندن در مقام سوم و شانگهای و توکیو در رتبه‌های بعدی قرار دارند."

Knut Ørbeck-Nilssen مدیرعامل DNV نیز گفت: "شاخص‌های مدیریت کسب‌وکار که توسط ۲۸۰ مدیر کسب‌وکار برای بررسی شاخص‌های ایجاد هاب دریایی تدوین شده نشان می‌دهد بندر سنگاپور در پنج سال آینده نیز در رتبه اول باقی خواهد ماند. پس از آن شانگهای، لندن، اسلو و روتردام در اروپا در رتبه‌های بعدی قرار خواهند گرفت و دوبی و ابوظبی در منطقه خاورمیانه هم برای ایجاد شهر دریایی تلاش می‌کنند. هند و آفریقا رقابت سختی خواهند داشت، اما پیش‌بینی می‌شود دوبی تا ۲۰۲۷ به رتبه ششم جدول برسد." در پایان این گزارش قید شده ارزیابی مدیران و کارشناسان کسب‌وکار دریایی نشان می‌دهد که شهرهای دیگری مانند آتن، نیویورک، هامبورگ، پاریس و... نیز برای تجهیز زیرساخت‌ها و تجهیزات بندری همچنین دستیابی به فناوری‌های جدید جدیت لازم را به کار گرفته‌اند که هر کدام در بخش‌هایی به عنوان شهر دریایی شاخص مورد توجه قرار گرفته‌اند، اما سنگاپور تمامی این شاخص‌ها را به تنهایی دارد.

روتردام بندر برتر اروپایی در سال ۲۰۲۱



بندر روتردام با جابه‌جایی ۱۵ میلیون TEU کانتینر در ۹ ماهه سال ۲۰۲۱ به عنوان فعال‌ترین و برترین بندر اروپا شناخته شد. به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ بر اساس گزارش منتشر شده از سوی این بندر آمار و ارقام اعلام شده مربوط به عملکرد ۹ ماهه بوده و رشد هشت درصدی را نسبت به سال قبل نشان می‌دهد که نسبت به بنادر دیگر اروپایی در رتبه اول قرار دارد. البته با انتشار آمار سه ماهه

بعدی ارقام فراتر خواهد رفت. بر اساس این گزارش مواردی مانند انسداد کانال سوئز، تداوم همه‌گیری کرونا در بنادر چین و کمبود جعبه‌های کانتینر نتوانست بر فعالیت این بندر

تأثیر داشته باشد.

امیل هوگستدن مدیر بازرگانی این بندر با اشاره به اینکه مدیریت بهینه، دیجیتالی کردن تجهیزات، برنامه‌ریزی مناسب،

فعالیت شبانه‌روزی از عوامل موفقیت بندر روتردام به شمار می‌رود، اظهار امیدواری کرد در سال آینده با تراکم شدیدتری در پایانه‌های کانتینری مواجه خواهیم بود.

Only LNG bunkering will be required and, by progressively increasing the production of hydrogen, the consumption of fossil methane and associated methane slip will be reduced at the same rate.

Wärtsilä and ABB will support the application of hydrogen in powering internal combustion engines and fuel cells respectively, while Helbio will provide the technology and manufacturing of gas reformers. RINA and the Liberian Registry will provide advice and guidance on the application of rules and regulations for novel concept alternative designs, based on Hazid/Hazop analyses, as well as specific rules for this kind of arrangement.

Source: www.tankeroperator.com

WÄRTSILÄ LAUNCHES POWER LIMITATION SOLUTIONS FOR EEXI COMPLIANCE

The technology group Wärtsilä has launched a new series of power limitation solutions that enable compliance with the IMO's Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) regulation

These latest Wärtsilä innovations mean that the company now has a complete range of solutions for environmental regulatory compliance, covering both newbuild and retrofit projects.

The EEXI regulation comes into effect in 2023 and stipulates the minimum energy efficiency

level for existing ships already in service. Wärtsilä's new power limitation systems allow owners to meet this requirement, despite the tight implementation schedule. Wärtsilä's environmental offering also includes various energy efficiency solutions that enable compliance with the IMO's Carbon Intensity Indicator (CII) requirements, which form part of the IMO's strategy for reducing greenhouse gas emissions from shipping.

For meeting the EEXI requirements, three macro areas are relevant, namely Power Limitation, Energy Efficiency technologies, and Fuel upgrades. With the introduction of these latest power limitation solutions, Wärtsilä covers all three areas with proven solutions, and can thus recommend the optimal choice for meeting the specific needs of owners and operators.

"With this latest launch, Wärtsilä once again emphasises its commitment to supporting customers in their decarbonisation efforts in line with the global targets set by the IMO. We can offer a complete set of opportunities for complying with the existing and upcoming regulations," says Giulio Tirelli, Director Business Development at Wärtsilä.

The power limitation upgrades being launched by Wärtsilä are verified and approved systems. They comprise Engine Power Limitation for 4-stroke engines, Engine Power Limitation for 2-stroke engines, Shaft Power Limitation for vessels with a controllable pitch propeller (CPP) and a Wärtsilä Propulsion Control System, and Power Limitation specifically dedicated to diesel-electric installations.

The upgrades effectively limit the engine or shaft power during normal operation, regardless of the power train combination and control system arrangements. The set limits of the solutions can all be overridden from the bridge. This is a mandatory feature stipulated by the IMO / MEPC guidelines, as are the monitoring and recording functions. The system data is stored in accordance with the regulations for inspection purposes.

Source: www.tankeroperator.com

Group. The aim behind its construction was to make the best use of green transportation and clean energy.

With cruise voyages as the starting, the group is expected to be expanding the growth of the maritime electric vehicle or EV market. In the process, it will integrate electrical charging points. The points will be along with the river system and mark a new start for the green maritime transport sector.

Source: www.marineinsight.com

WÄRTSILÄ & RINA PARTNER WITH STAKEHOLDERS FOR VIABLE HYDROGEN FUEL SOLUTION TO MEET IMO 2050

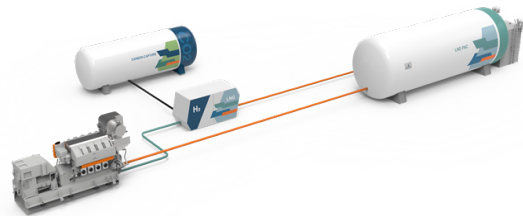
The technology group Wärtsilä, together with class society RINA, ABB, Helbio - a subsidiary of Metacon AB, the Liberian Registry, and an energy major have joined forces in an effort to deliver a solution with hydrogen as fuel.

The aim is to have a scalable and sustainable solution that will exceed the IMO 2050 target for a 70 percent reduction in carbon intensity without the need for an extensive infrastructure investment. This offers the shipping industry a pathway to low-carbon operations within a reasonable time frame.

Current difficulties and cost considerations regarding the production, distribution, and

onboard storage of hydrogen have so far limited the sector's interest in its direct use as a marine fuel. However, by producing hydrogen onboard, and using readily available LNG, the solution becomes far more viable and in a much faster time than would otherwise be possible.

"Our gas engines are already able to use mixtures of hydrogen and LNG, and our future efforts will be to reach 100% hydrogen fuel. We are totally committed to supporting in every way possible the decarbonisation of shipping operations. This project is one more example of this commitment, and we are very pleased to be partnering with other stakeholders to make the IMO 2050 target achievable. This project will give owners a real chance to stay ahead of the competition in terms of efficiency and sustainability," says Lars Anderson, Director, Product Management & Sales Support,



Wärtsilä Marine Power.

The concept is based on combining LNG with steam to produce hydrogen and CO₂. The hydrogen produced will be used directly in a mix with natural gas in internal combustion engines or in fuel cells, thus eliminating the need for hydrogen to be stored onboard. The CO₂ will be liquefied using the cryogenic stream of LNG that would be used as fuel anyway, and later disposed ashore for carbon storage. Tankers can use the stored CO₂ as inert gas during discharge.

The necessary equipment can easily be fitted on the deck of a commercial vessel. This innovative concept will support the marine sector's gradual transition from LNG to hydrogen, without any major adjustments to a vessel's onboard technologies.

was not high and the perpetrators have not been arrested, increasing the possibilities that such incidents will continue to occur. According to researcher Adri Wanto of the University of Hamburg, spare parts stolen from passing ships are widely traded at Batu Ampar, Batam, and the local police believe that they lack jurisdiction to intervene.

ReCAAP data shows there were a total of 82 incidents of armed robbery against ships reported in Asia in last year, comprising 77 actual incidents and five attempted incidents. This represents a 15 percent decrease compared to 2020.

“While the overall piracy and armed robbery situation in Asia has improved in 2021, continued vigilance and collective efforts of all stakeholders are the key to making further improvement. To the coastal states, we recommend increased patrols and effective law enforcement as well as close cooperation between littoral states,” said Masafumi Kuroki, ReCAAP ISC Executive Director.

He added that arrest of perpetrators is important to send the message that coastal states take sea robberies seriously. “On the part of ships, they are reminded to report any incidents to the coastal states in a timely manner,” he said.

Apart from the Singapore Strait, the Manila Anchorages and the Sulu-Celebes Seas and waters off Eastern Sabah also remain as areas of concern in terms of maritime insecurity in Asia.



► **Five suspected pirates arrested with some of their allegedly stolen goods in the Singapore Strait**

For the Sulu-Celebes Seas and waters off Eastern Sabah, there has been no abduction of crew incident reported since January 2020. However, as the leaders of the Abu Sayyaf Group are still at large, the threat of the abduction of crew incidents remains high.

Source: www.maritime-executive.com

WORLD'S BIGGEST ELECTRIC CRUISE VESSEL COMPLETES SEA TRIALS

‘Yangtze River Three Gorges 1’ is the biggest electric cruise vessel in the world to date. It has returned to Yichang, its homeport, after its trial voyage. This electric vessel is the world’s first electric cruise ship to achieve “zero emissions” as it operates on hydropower generated from the Three Gorges Dam.

It has the maximum battery capacity possible in its segment and is enabled with the most advanced and secure intelligence algorithms. The ship has been powered by a 7500 KWH power battery. The battery capacity is more than 100 electric vehicles.

The vessel will be fitted and furnished by the time it becomes operational from April 2022. It will cater to sightseeing on the Yangtze River close to Yichang. The ship’s length is 100 meters and its width is more than 16 meters. It can carry about 1,300 guests.

China Yangtze Power manufactured the vessel under China Three Gorges Corporation and China’s Hubei Yichang Transportation

IMO COUNCIL MEMBERS ELECTED

The Assembly of the International Maritime Organization has elected the Members of its Council for the 2022-2023 biennium.

The Council is the executive organ of IMO and is responsible, under the Assembly, for supervising the work of the Organization. Between sessions of the Assembly, the Council performs the functions of the Assembly, except that of making recommendations to Governments on maritime safety and pollution prevention.

The Assembly of the International Maritime Organization has elected the following States to be Members of its Council for the 2022-2023 biennium:

Category (a): 10 States with the largest interest in providing international shipping services (listed in alphabetical order)

China, Greece, Italy, Japan, Norway, Panama, the Republic of Korea, the Russian Federation, the United Kingdom and the United States

Category (b): 10 States with the largest interest in international seaborne trade:

Australia, Brazil, Canada, France, Germany,



India, the Netherlands, Spain, Sweden and the United Arab Emirates

Category (c): 20 States not elected under (a) or (b) above, which have special interests in maritime transport or navigation and whose election to the Council will ensure the representation of all major geographic areas of the world:

Bahamas, Belgium, Chile, Cyprus, Denmark, Egypt, Indonesia, Jamaica, Kenya, Malaysia, Malta, Mexico, Morocco, the Philippines, Qatar, Saudi Arabia, Singapore, Thailand, Turkey and Vanuatu.

Source: IMO website

SINGAPORE STRAIT REMAINS A HOTSPOT FOR MARITIME ARMED ROBBERY

The Singapore Strait remains as the most dangerous route for commercial shipping in Asia after 41 incidents of armed robberies were reported against ships last year, up from 34 in 2020.

The ReCAAP Information Sharing Centre based in Singapore shows that despite a decline in maritime piracy and armed robbery attacks in Asia, the busy traffic lane stretching some 114 kilometers remains a major hotspot for illegal activities. Approximately 2,000 merchant ships traverse the waters on a daily basis, making it an attractive area for targets.

Despite the increase in the number of incidents along the strait, the level of severity

Gear set and gear shaft for boiler fuel supply pump: The gear set comprises a drive gear which rotates the idle gear connected to the pump which creates a suction force to fill the void with fluid. The shaft connects the impeller to the motor/engine, which is the power source.

Flexible coupling for marine sanitation devices pump: The flexible coupling connects a driver shaft to a driven shaft for power transmission. The two shafts include metal components for two coupling sleeves and non-metallic components for coupling spider which permit misalignment adjustments.

An ejector nozzle for fresh water generator which increases the fluid velocity to transform high static pressure into velocity pressure.

Robert Noyer, ConocoPhillips Polar Tankers Engineering Superintendent, said: "The superior performance of these parts in service is a testament to the rigorous engineering, manufacturing and post-production testing put in place by the team involved with this venture. We look forward to future opportunities to support our vessels with this technology."

Semcorp Marine Head of Research & Development, Simon Kuik, said: "The success of this project augurs well for the adoption of AM in the marine industry. Through AM, Semcorp Marine is able to customize parts for our customers and reduce material wastage and remove supply chain inefficiencies. This augments our value proposition as a one-stop

innovative solutions provider for the offshore, marine and energy industries and affirms our sustainability ethos."

Matthew Waterhouse, 3D Metalforge Managing Director, added: "We are proud to work as a trusted partner, with companies like ABS, Semcorp Marine and ConocoPhillips Polar Tankers to provide greater value through new and innovative manufacturing solutions, and to help meet changing component manufacturing, supply chain and sustainability challenges. The inspection and validation of these additively manufactured components support our belief in this technology and its application. This exposure to Additive Manufacturing's capabilities will broaden its commercial applications and acceptance in the future."

ABS has been supporting the industry with the introduction of AM since 2017. In 2021, the ABS Guide for Additive Manufacturing was published, focusing on two main categories of metal AM processes: Powder Bed Fusion and Directed Energy Deposition. The Guide defines the ABS approval and certification process for AM facilities and AM parts by providing standards for AM design, feedstock material, pre-build, build and post-build processes, inspection and testing. The Guide includes a strong focus on the quality of the materials and of the manufacturing process, both of which are key elements of the ABS process.

Source: www.tankeroperator.com

humans; weather monitoring, which can create debris, such as weather balloon equipment including acidic batteries, plastic components and latex rubber; artificial reefs, which may be constructed out of waste materials such as old tyres, etc. and may be impacted by tidal and weather conditions; scientific research equipment and activities; and fireworks.

The report concludes that sea-based activities do contribute to the global burden of marine litter, and that this does warrants concern. However, it is not possible to estimate the total contribute of sea-based sources and a concerted effort to updates global estimates is needed to fill these knowledge gaps, together with renewed efforts to reduce inputs of marine litter from all sources. It is of note that

this report does not examine the potential toxic effects of plastics on marine life, as this and other subjects are covered in detail in the reports produced by GESAMP Working Group 40. .

*GESAMP is made up of scientific experts from IMO, FAO, Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO (IOC-UNESCO), United Nations Industrial Development Organization (UNIDO), World Meteorological Organization (WMO), International Atomic Energy Agency (IAEA), United Nations (UN), UNEP, United Nations Development Programme (UNDP), and the International Seabed Authority (ISA).

Source: IMO website

ABS APPROVES 3D-PRINTED SPARE PARTS AFTER SUCCESSFUL TESTING ON OIL TANKER

ABS, ConocoPhillips Polar Tankers, Sembcorp Marine Ltd and 3D Metalforge have taken a significant and tangible step to make additive manufacturing (AM) - also known as 3D printing - a reality in the marine industry through a joint development project.

Parts fabricated by AM and installed on an oil tanker by Sembcorp Marine six months ago have been validated to be in good working condition.

This pioneering AM project started in February 2021 with the fabrication and lab-testing of functional additive manufactured parts, which were then installed on board the oil tanker Polar Endeavour.

After six months in operation, all parts have since been retrieved and inspected by the

vessel's crew, followed by a remote survey by ABS.

Patrick Ryan, ABS Senior Vice President, Global Engineering and Technology, said, "We are delighted with the performance of the parts and the successful completion of the project. It's an important step forward for a technology that certainly has a significant role to play in the future of the marine industry. ABS is committed to ensuring these types of parts are introduced without compromising safety."

Additive Manufacturing or 3D printing is the fabrication of parts by adding material layer by layer. It means products and components can be fabricated locally or potentially on board ships and offshore assets, shrinking the supply chain and lead times for specialized and complex parts, introducing new efficiencies driven by design innovation, reduced manufacturing time, and improvements in parts availability.

Traditional parts used in shipbuilding and repair are manufactured via casting or forging techniques. For this project, the consortium utilized AM to fabricate three types of parts that meet or may even exceed conventionally manufactured products in terms of quality. ABS has now approved these additive manufactured spare parts after successful onboard testing on an oil tanker.

The three parts were:

boating can also damage coastal and ocean-based aquaculture. The report highlights that few detailed studies are available that quantify the amounts and types of marine litter from shipping, and that further work is needed to address knowledge gaps in terms of mapping and modelling of ship generated litter sources and distributions, microplastics in ship surface coatings, as well as socio economic impacts of marine plastic litter generated from this sector.

Dumping of waste and other matter at sea:

This category includes dredged materials, which is by far the most significant in terms of volumes, and potentially the largest source of plastic or other litter from wastes dumped at

sea.

However, there is limited information on the quantities of plastics in the waste streams, despite efforts by the London Convention and London Protocol Parties, the treaties that regulate the prevention of pollution from dumping of wastes at sea.

Therefore there is a need for a better understanding of the presence of plastics in wastes dumped at sea, both in terms of the characterization of the plastics present as well as the geographical distribution.

Other ocean uses:

Marine litter can occur as a result of offshore oil and gas exploration; shark and "stinger" nets set up in beach areas to prevent harm to

NEW REPORT EXAMINES SEA- BASED SOURCES OF MARINE LITTER

The sources and impact of sea-based marine litter form the focus of a new report by the Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (GESAMP), an advisory body to the United Nations sponsored by ten UN entities including IMO*. The report outlines the various sources of marine litter and the impact and assesses the current availability of data and identifies knowledge gaps for the main categories of sea-based sources of marine plastic litter. The Working Group was established by GESAMP, on the request of IMO, Food and Agriculture Organization (FAO), and United Nations Environment Programme (UNEP).

The report stresses the urgent need to reduce marine litter. It outlines a number of ongoing initiatives and suggested steps to combat this issue, providing readers with practical information. It also highlights knowledge gaps and suggested areas for future academic and scientific research, including on the impact of COVID-19 on ocean industries and livelihoods that result in marine litter.

Although very little quantification of sea-based sources of marine litter exists in the scientific, peer-reviewed and grey literature (highlighted as an area for further research), the report looks at five main categories. These are:

Fishing:

Abandoned, lost, or otherwise discarded fishing gear (ALDFG) from artisanal, commercial and recreational fishing

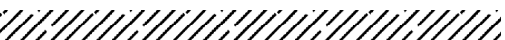
operations is a large source of marine litter. It can include surrounding nets, seine nets, trawls, dredges, lift nets, falling gear, gillnets and entangling nets, ropes, traps, hooks and lines, floats and buoys, sinkers and anchors and miscellaneous gear including metallic materials. This gear can be lost regularly, episodically or catastrophically for a number of reasons ranging from inclement weather, ordinary wear and tear, wildlife interactions to natural occurring and human-made underwater obstructions. The impact of ALDFG includes economic losses, reduction of ability to target specific marine life, marine wildlife entanglement in and ingestion of marine litter, damage to marine habitats, impact on human habitats such as beaches and coastal areas and also loss of human life due to debris entanglement.

Aquaculture:

Ocean and coastal farming can be a source of marine litter in the form of aquaculture equipment and plastics, including ropes, buoys, mesh bags, anti-predator netting, cages, tanks, etc. This equipment may be damaged or discarded leading to marine litter which is often concentrated in coastal areas where aquaculture is practiced. Expanded polystyrene is the leading form of marine litter from ocean and coastal aquaculture activities, but there are currently no global estimates for the amounts of marine plastic litter generated from this sector.

Shipping and Boating:

Marine litter from merchant ships, cruise ships, yachts and leisure craft can take the form of solid waste, waste from cargo holds (e.g. wire straps, packaging materials, plastic sheets, boxes etc.), waste generated during the normal operations of the ships, personal litter from individuals onboard, debris from vessel wear and tear, and sewage (although this is regulated by IMO's MARPOL treaty, accidental discharges occur occasionally). Microplastics from shipping and boating are also highlighted in the report as are shipwrecks, lost containers and cargo. In addition to impacting marine life, affecting coastal areas and potentially damaging other ships, litter from shipping and



effectiveness of port reception and facilities and treatment in reducing marine plastic litter.

The Strategy also aims to achieve further outcomes, including: enhanced public awareness, education and seafarer training; improved understanding of the contribution of ships to marine plastic litter; improved understanding of the regulatory framework associated with marine plastic litter from ships; strengthened international cooperation; and targeted technical cooperation and capacity-building.

The adoption of the Strategy follows the adoption, in 2018, of the IMO Action Plan to address marine litter.

IMO, in cooperation with the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), is implementing the GloLitter Partnerships Project which aims to help shipping and fisheries move to a low-plastics future.

Marking of fishing gear

The Committee considered proposals related to making the marking of fishing gear mandatory.

It agreed to refer relevant documents to PPR 9 for further discussion.

Garbage Record Book

The MEPC considered a proposal to extend the requirement for a Garbage Record Book to ships less than 400 GT and equal to or greater than 100 GT. It agreed to instruct the PPR Sub-Committee to prepare draft amendments to MARPOL Annex V.

Plastic pollution by plastic pellets

A document submitted by Sri Lanka, reporting on the May 2021 MV X-Press Pearl incident, during which 11,000 tonnes of plastic pellets were spilled off the shore of Colombo, Sri Lanka, was referred by the Committee to the PPR Sub-committee for further discussion.

Harmful aquatic organisms in ballast water

The MEPC was updated on the experience-building phase associated with the Ballast Water Management Convention (BWM), which has been in force since 2017 and aims to prevent the spread of invasive aquatic species

in ballast water.

The Committee was informed that there is now available data from 35 Member States and seven other stakeholders corresponding to approximately 15,000 ships. This is currently being analysed by the World Maritime University (WMU) and a full data analysis report will be submitted to MEPC 78.

The MEPC approved a unified interpretation of the Date to be used for determining the implementation of mandatory commissioning testing of individual ballast water management systems in accordance with resolution MEPC.325(75).

The MEPC also established fundamental elements to be taken into account for the further development of guidance on measures that may be taken when ballast water management systems encounter challenging water quality on uptake.

Annex II draft amendments on categorization of noxious liquid substances approved

The MEPC approved draft amendments to appendix I (Guidelines for the categorization of noxious liquid substances) to MARPOL Annex II that are consequential to the revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure, which was approved by GESAMP as part of the GESAMP Hazard Evaluation Procedure for Chemicals Carried by Ships, 2019 (GESAMP Reports and Studies No.102). The draft amendments will be circulated, with a view to adoption at MEPC 78.

Next MEPC sessions

MEPC 78 has been tentatively scheduled to take place from 6 to 10 June 2022 and MEPC 79 from 12 to 16 December 2022.

If the Committee session will be held in person, the Secretariat will notify delegations at least 90 days prior to the session, depending on the COVID-19 pandemic situation.

Election of chair

Mr. Hideaki Saito (Japan) was re-elected as chair for 2022. Mr. Harry Conway (Liberia) was also re-elected as the Vice-Chair.

Source: IMO website

hoc Expert Workshop on Impact Assessments to consider concrete proposals for improving the impact assessment procedure and provide recommendations as part of the lessons-learned exercise, the outcome of which will be submitted to ISWG-GHG 11. The workshop is set to be held 8 -9 March 2022.

GHG TC Trust Fund

New pledges were made by Governments to support the work of the Organization in supporting the implementation of the Initial GHG Strategy in developing countries, in particular SIDS and LDCs, through technical cooperation and capacity building through the IMO GHG TC Trust Fund.

These pledges will enhance the Organization's work on energy efficiency technology cooperation and demonstration ensuring nobody is left behind in implementing the Initial Strategy.

Correspondence Group on Carbon Intensity Reduction

A Correspondence Group on Carbon Intensity Reduction was established, to finalize and update guidelines.

These relate, in particular, to the short-term measures adopted in 2021, consisting of technical (EEXI) and operational (CII and its rating) measures. These mandatory rules are expected to enter into force in November 2022, aiming at 40% reduction of carbon intensity by 2030.

Meanwhile, the MEPC approved the MEPC circular on 2021 Guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI and EEXI, particularly accommodating the use of wind propulsion as an alternative (complimentary) source of propulsion.

Black carbon in the Arctic - resolution adopted

The MEPC adopted a resolution which urges Member States and ship operators to voluntarily use distillate or other cleaner alternative fuels or methods of propulsion that are safe for ships and could contribute to the reduction of Black Carbon emissions from ships when operating in or near the Arctic.

The resolution encourages Member States to commence addressing the threat to the Arctic from Black Carbon emissions, and report on measures and best practices to reduce Black Carbon emissions from shipping

The Committee further agreed the terms of reference for the PPR Sub-Committee's future work on reduction of the impact on the Arctic of Black Carbon emissions from international shipping.

Revised Guidelines for exhaust gas cleaning systems adopted

The MEPC adopted 2021 Guidelines for exhaust gas cleaning systems, to update the last version adopted in 2015 (see PPR 7).

The Committee approved an MEPC circular with updated guidance on indication of ongoing compliance in the case of the failure of a single monitoring instrument, and recommended actions to take if the exhaust gas cleaning system (EGCS) fails to meet the provisions of the EGCS Guidelines.

Evaluation and harmonization of rules and guidance on the discharge of discharge water from EGCS

The Committee agreed the scope of work for the PPR Sub-Committee relating to evaluation and harmonization of rules and guidance on EGCS discharge water into the aquatic environment, including the conditions and areas for discharge.

The work will cover: risk assessment; impact assessment; delivery of EGCS residues; regulatory matters; and developing a database of substances identified in EGCS discharge water.

The PPR Sub-Committee is set to meet for its 9th session in April 2022.

Strategy to address marine plastic litter from ships adopted

The MEPC, in order to enhance implementation of IMO's mandatory international regulations, adopted the Strategy to address marine plastic litter from ships, which sets out the ambitions to reduce marine plastic litter generated from, and retrieved by, fishing vessels; reduce shipping's contribution to marine plastic litter; and improve the

MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) 77, 22-26 NOVEMBER 2021

The International Maritime Organization (IMO) in view of the urgency for all sectors to accelerate their efforts to reduce GHG emissions as emphasized in the recent IPCC reports and the Glasgow Climate Pact, recognized the need to strengthen the ambition of the Initial IMO GHG Strategy during its revision process and has it agreed to initiate the revision of its GHG strategy. IMO's Marine Environment Protection Committee, 77th session (MEPC), meeting virtually for its also adopted a resolution, 2021 November 26-22 on voluntary use of cleaner fuels in the Arctic, to reduce black carbon emissions. In other work, the MEPC adopted a strategy to address marine plastic litter from ships; adopted revised guidelines for exhaust gas cleaning systems (EGCS) and agreed the scope of work on discharge water of EGCS; and considered matters related to the Ballast Water Management Convention

Tackling climate change - cutting GHG emissions from ships

The MEPC agreed to initiate the revision of the Initial IMO Strategy on Reduction of GHG emissions from ships, recognizing the need to strengthen the ambition during the revision process.

The move comes in the wake of the United Nations Climate Change Conference (COP 26), held in Glasgow, United Kingdom, (1-12 November) and in view of the urgency for all sectors to accelerate their efforts to reduce GHG emissions.

A final draft Revised IMO GHG Strategy would

be considered by MEPC 80 (scheduled to meet in spring 2023), with a view to adoption.

The Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Shipping was adopted in 2018.

The Committee invited interested Member States and international organizations to work together and to submit concrete proposals for a revised IMO GHG Strategy to MEPC 78 (June 2022) for consideration.

Closing the session, IMO Secretary-General Kitack Lim said: "Strengthening the ambition of the Initial IMO GHG Strategy during its revision will be crucial.

Our collective actions must show our dedication to contribute towards the global issue, climate change."

Discussion of proposals to further reduce GHG emissions from shipping

A number of proposals for further mid-term GHG reduction measures, including market-based measures, to address GHG emissions from shipping, as well as a proposal to establish an International Maritime Research and Development Board, were discussed during the session.

This followed presentation of a number of proposals in the Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG GHG 10).

Following a constructive discussion, the Committee referred the proposals and relevant documents, including associated impact assessments, to the next sessions ISWG-GHG for further assessment in accordance with Phase I of the Organization's Work plan on the development of mid-term measures.

The terms of reference for the next sessions of the ISWG-GHG were agreed. ISWG-GHG 11 is set to meet 14 to 18 March 2022 and ISWG-GHG 12, 16 to 20 May 2022.

Impact assessment of GHG measures

The Initial IMO GHG strategy recognizes that the impacts on States of a proposed measure should be assessed and taken into account as appropriate, with particular attention paid to the needs of developing countries, especially small island developing States (SIDS) and least developed countries (LDCs).

The Committee agreed to establish an Ad-

certification and watchkeeping, including consideration of new technologies; human-centered design; safe manning; drills and exercises; fatigue management; operational safety, security, and environmental protection; and fair treatment of seafarers; taking into account the important role of gender equality.”

Budget endorsed

The Council approved the Organization’s regular budget for the 2022-2023 biennium. The Council approved the updated results-based regular budget proposal for the biennium of £76,151,000, comprising an appropriation of £37,525,000 for 2022 and an appropriation of £38,626,000 for 2023. This represents assessments upon Member States of £67,536,000, comprising an assessment of £33,616,000 for 2022 and £33,920,000 for 2023.

The budget envisages two additional posts for the Marine Environment Division, intended to boost the efforts of the Secretariat in its work to support IMO in reducing GHG emissions from shipping.

The IMO Assembly will be invited to adopt the budget.

Establishment of Multi-donor Trust Fund for participation of LDCs and SIDS in IMO GHG emission reduction processes

The Council supported in principle the establishment of a Voluntary Multi-donor Trust Fund that would allow broader participation of developing countries, especially LDCs and SIDS, in the work of the Organization, in particular on GHG related matters.

Such a fund would build on the policies, procedures and experience of the UN System, in particular the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. The Council established

an open-ended correspondence group to consider this further, with an instruction to report the outcome to C 127.

Establishment of regional presence office in the Pacific region

The Council approved the establishment of a Regional Presence Office (RPO) in the Pacific region. This will support efforts to enhance and strengthen engagement with Member States to improve the effectiveness of our technical cooperation.

IMO currently has four Regional Coordinators based in Abidjan, Côte d’Ivoire for west and central Africa (Francophone); Accra, Ghana for west and central Africa (Anglophone); Nairobi, Kenya for eastern and southern Africa; Manila, the Philippines for East Asia; and a Regional Maritime Adviser for the Caribbean based in Port of Spain, Trinidad and Tobago. IMO also funds one Technical Cooperation Officer within the Pacific Community (SPC), based in Suva, Fiji.

Rules of Procedure of Assembly approved

The Council approved the Rules of Procedure of the Assembly, and invited the Assembly to initiate a holistic review of the rules of procedure of all organs, to harmonize and update such rules to the greatest extent possible.

The draft resolution to adopt the rules of procedure notes that the COVID-19 pandemic had an impact on the methods of work of the Organization, requiring all organs to adopt interim guidance to facilitate remote meetings.

The IMO Assembly will meet remotely in December, with the election of Members of the IMO Council held in person on 10 December.

Source: IMO website

COUNCIL, EXTRAORDINARY SESSION (CES 34), 8-12/22 NOVEMBER 2021

The Council approved a proposal from the Technical Cooperation Committee to recognize May as an IMO proclaimed International Day 18 for Women in Maritime. A related draft Assembly resolution will be submitted to the thirty-second session of the Assembly (A.15 to 6) to be held, 32nd session of the Assembly (A.15 to 6) for adoption (2021 December). The dedicated Day for Women in Maritime is aimed at strengthening IMO's work to celebrate and promote women in the industry, and enhance the recruitment, retention, and sustained employment of women in the sector. The International Day for Women in Maritime will also raise the profile of women in maritime and showcase IMO's commitment to Sustainable Development Goal 5.

NGOS in consultative status

The Council decided to grant consultative status to the following non-governmental organizations:

- Ballast water Equipment Manufacturers' Association (BEMA);
 - Global TestNet;
 - International Windship Association (IWSA);
- and
- Grain and Feed Trade Association (GAFTA).

The Council decided to grant consultative status to the Inuit Circumpolar Council (ICC), on a provisional basis, for no more than two years, after which a review should be conducted.

The Council decided to refer the application submitted by the Zero Emissions Ship Technology Association (ZESTAs) for further screening by the Marine Environment Protection Committee (MEPC) and decided that the Committee's recommendation could be reported directly to A.32.

The Council decided to request the Intersessional Working Group on Relations with Non-Governmental Organizations to further consider the application submitted by the Environmental Defense Fund (EDF), for a decision at C.127 (in 2022), and requested EDF to provide the Council with additional information.

Relations with IGOS

The Council approved, for submission to the Assembly for endorsement, agreements of cooperation with the Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC); the Regional Coordination Operations Center (RCOC), the Ministerial Conference on Fisheries Cooperation among African States Bordering the Atlantic Ocean (ATLAFCO).

Strategic plan to include human element

The Council approved the revised Strategic Plan for the six-year period 2018 to 2024, including a new strategic direction on the human element.

The new strategic direction on the human element will state: "In its role as the global regulator of shipping, IMO will build on work already completed to address the human element and will take the human element into account in the review, development and implementation of new and existing requirements. This includes the provision of machinery for cooperation among governments on practices concerning the human element in the maritime sector. To address human element-related issues, the Organization will develop or amend provisions, including but not limited to: training,

consistent application of Article 17 of the IMO Convention. Article 17 covers the election of Members of the Council, specifically that election under category (c) should ensure a wide geographic representation.

The guidance aims to facilitate compliance with the criteria in Article 17 of the IMO Convention, in particular the special interests in maritime transport or navigation; and to better reflect geographical distribution and representation, including small island developing States (SIDS) and least developed countries (LDCs).

Full list of Assembly resolutions adopted

A.1148(32) Results-based budget for the 2022-2023 biennium

A.1149(32) Revised strategic plan for the Organization for the six-year period 2018 to 2023

A.1150(32) Arrears of contribution

A.1151(32) Presentation of audited financial statements and report of the external auditors

A.1152(32) Amendments to the Convention on the International Maritime Organization

A.1153(32) Guidance on consistent application of Article 17 of the IMO Convention [item 9(b)]

A.1154(32) Revised Rules of Procedure of the Assembly

A.1155(32) Procedures for Port State Control, 2021

A.1156(32) Survey guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2021

A.1157(32) 2021 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code)

A.1158(32) Guidelines for Vessel Traffic Services

A.1159(32) Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the Gulf of Guinea

A.1160(32) Comprehensive action to address seafarers' challenges during the COVID-19 pandemic

A.1161(32) Entry into force and implementation of the 2012 Cape Town Agreement

A.1162(32) Encouragement of Member States

and all relevant stakeholders to promote actions for the prevention and suppression of fraudulent registration and fraudulent registries and other fraudulent acts in the maritime sector

A.1163(32) Interpretation of Article 4 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, adopted by the States Parties to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, present at the Thirty-Second session of the Assembly of the International Maritime Organization

A.1164(32) Interpretation of Article 4 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, adopted by the States Parties to the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, present at the Thirty-Second session of the Assembly of the International Maritime Organization

A.1165(32) Interpretation of Article 6 of the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 amending Article v(2) of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage,, 1969, adopted by the States Parties to the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage,, 1969, present at the Thirty-Second session of the Assembly of the International Maritime Organization

A.1166(32) The capacity-building decade 2021-2030 strategy

A.1167(32) Revised financing and partnership arrangements for an effective and sustainable Integrated Technical Cooperation Programme

A.1168(32) Relations with Intergovernmental Organizations

A.1169(32) Relations with Non-Governmental Organizations

A.1170(32) International Day for Women in Maritime

A.1171(32) Revision of the Organization's financial regulations

A.1172(32) Urging Member States to accept the Amendments to the IMO Convention

Source: IMO website

Articles

strategic directions: SD 1 Improve implementation; SD 2 Integrate new and advancing technologies in the regulatory framework; SD 3 Respond to climate change; SD 4 Engage in ocean governance; SD 5 Enhance global facilitation and security of international trade; SD 6 Ensure regulatory effectiveness; SD 7 Ensure organizational effectiveness; SD 8 Human element.

The strategic direction on the human element says: “In its role as the global regulator of shipping, IMO will build on work already completed to address the human element and will take the human element into account in the review, development and implementation of new and existing requirements. This includes the provision of machinery for cooperation among governments on practices concerning the human element in the maritime sector. To address human element-related issues, the Organization will develop or amend provisions, including but not limited to: training, certification and watchkeeping, including consideration of new technologies; human-centered design; safe manning; drills and exercises; fatigue management; operational safety, security, and environmental protection; and fair treatment of seafarers; taking into account the important role of gender equality.”

The inclusion of the human element as a specific strategic direction recognizes its significance, particularly during the COVID-19 pandemic when the human element has been a focus for joint work with UN sister organizations, in particular ILO, ICAO and WHO, industry associations and social partners.

International Day for Women in Maritime

The Assembly adopted a resolution proclaiming an International Day for Women in Maritime, to be observed on 18 May every year.

The observance will celebrate women in the industry and is intended to promote the recruitment, retention and sustained employment of women in the maritime sector, raise the profile of women in maritime, strengthen IMO’s commitment to the United

Nations Sustainable Development Goal 5 (gender equality) and support work to address the current gender imbalance in maritime.

The resolution invites IMO Member States, the maritime industry, and all others in the maritime endeavour to promote and celebrate the International Day for Women in Maritime in an appropriate and meaningful manner.

Budget and work programme

The Assembly adopted the Organization’s budget and work programme for 2022 and 2023.

The IMO Council has already approved a regular budget outline for the 2022-2023 biennium of £75,671,000, comprising an appropriation of £37,350,000 for 2022 and an appropriation of £38,321,000 for 2023.

Election of Council

IMO Council elected for 2022-2023

The Assembly elected the 40 Members of its Council for the 2022-2023 biennium.

The newly-elected IMO Council met for its 126th session on 16 December. It elected Mr. Víctor Jiménez of Spain as Chair, and Ms. Amane Fathallah of Morocco as Vice-Chair.

Adoption of amendments to the IMO Convention - expansion of Council

The Assembly adopted amendments to the IMO Convention to expand the size of the Council to 52 Member States, from 40, and extend the term of its Members. Until the amendments enter into force, the current structure will remain unchanged.

The amendments require acceptance by two thirds of the IMO Membership, or 117 Member States (based on the current membership of 175 Member States for entry into force.

The Assembly adopted a resolution urging the Members of the Organization to accept the amendments as soon as possible, with the goal of entry into force of these amendments by 2025.

Guidance on Article 17 of the IMO Convention

The Assembly adopted guidance on

Entry into force and implementation of the 2012 Cape Town Agreement on fishing vessel safety

The adopted resolution urges Governments that have not yet become parties to the 2012 Cape Town Agreement on fishing vessel safety to consider doing so by 11 October 2022, the tenth anniversary of the Agreement's adoption.

The date reflects the commitment by States which signed a declaration at the 2019 Torremolinos Conference.

The resolution recognizes the efforts and contributions made by Member States, FAO, ILO and The Pew Charitable Trusts to support the regional and national seminars and webinars, which have been held in all regions of the globe since 2014, on the implementation and ratification of the Agreement, including webinars held during 2020-2021.

The capacity-building decade 2021-2030

The Assembly adopted a resolution setting out the Organization's aims and ambitions related to capacity building during the current decade, adopting the Capacity-Building Decade 2021-2030 Strategy. The strategy aims to support Member States in the adoption, implementation and enhancement of compliance with IMO instruments.

The strategy will address the needs of Member States including issues identified through the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS); and achieve the maritime aspects of the 2030 Agenda and Sustainable Development Goals (SDGs), through a focus on supporting the development and implementation of robust national maritime policies and strategies predicated on harnessing the full potential of the maritime economies.

The strategy includes: mission statement; vision statement; overarching principles for the Capacity-Building Decade 2021-2030 Strategy;

and four work streams setting out the areas of particular strategic focus for the period 2021 to 2030: 1. To reform and streamline IMO's internal organization for delivery of technical assistance; 2. Support Member States in maritime development; 3. Enhance the Regional Presence Office (RPO) Scheme; and 4. Strengthen the global training and development network.

Prevention and suppression of fraudulent registration and fraudulent registries and other fraudulent acts in the maritime sector

The adopted resolution encourages Governments to review the provisions in their national law relating to the prevention and suppression of all forms of maritime fraud and to make such additions or improvements, regarding, inter alia, the exercise of due diligence, as may be necessary for the prevention and suppression of such acts and practices, and for safeguarding the interests of all stakeholders concerned.

Governments are urged to take all possible measures of cooperation with each other and with relevant intergovernmental organizations and maritime stakeholders in order to maintain and develop coordinated actions in all relevant areas to combat maritime fraud, including the exchange of information and reporting the names of ships and registries involved in fraudulent acts.

The resolution urges Governments, the IMO Secretary-General, port State control authorities, vessel owners and operators, non-governmental organizations, the private sector including the maritime insurance industry, ship brokers and other relevant maritime stakeholders to develop workshops that will focus on enhancing capabilities and due diligence practices for the prevention, detection and reporting of fraudulent registration documentation.

Strategic plan updated to include human element strategic direction

The Assembly updated the 2018-2023 Strategic Plan for the Organization, to include a new strategic direction (SD) on the human element.

The strategic plan now includes eight

IMO ASSEMBLY, 32ND SESSION (A 32), 6-15 DECEMBER 2021

The IMO Assembly met for its 32nd session (A 32) from 6 to 15 December 2021, in remote session. More than 1,400 delegates registered to attend.

The Assembly adopted amendments to the IMO Convention to expand the size of the Council to 52 Members, and adopted a number of important resolutions, including those covering crew change during the pandemic, prevention and suppression of piracy in the Gulf of Guinea, capacity building, fishing vessel safety and prevention of fraudulent registries and other fraudulent acts.

Addressing seafarers' challenges during the COVID-19 pandemic

The Assembly adopted a resolution on comprehensive action to address seafarers' challenges during the COVID-19 pandemic, consolidating issues related to crew change, access to medical care, "key worker" designation and seafarers' prioritization for COVID-19 vaccination.

The resolution urges Member States to:

- designate seafarers as "key workers" in order to facilitate shore leave and safe and unhindered movement across borders, and recognize their relevant documentation for this purpose;
- consider the implementation of the Industry recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the Coronavirus (COVID-19) pandemic;
- prioritize vaccination of seafarers, as far as practicable, in their national COVID-19 vaccination programmes;

- 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" and that they travel across borders frequently; and
- provide seafarers with immediate access to medical care and facilitate medical evacuation of seafarers in need of urgent medical attention when the required medical care cannot be provided either on board or in the port of call.

Prevention and suppression of piracy and armed robbery against ships and illicit activity in the Gulf of Guinea

The Assembly adopted an updated resolution on prevention and suppression of piracy and armed robbery against ships and illicit activity in the Gulf of Guinea (to update IMO Assembly resolution A.1069(28)).

The resolution acknowledges the serious safety and security concerns of the industry and the seafaring community as a result of the attacks against ships sailing in the Gulf of Guinea and the grave danger to life and serious risks to navigational safety and the environment that attacks by pirates, armed robbers and other criminals may cause.

Acknowledging the efforts made by countries in the region as well as other entities, the resolution urges Governments to cooperate with and assist States in the Gulf of Guinea to develop their national and regional capabilities to improve maritime governance in waters under their jurisdiction; to prevent piracy, armed robbery against ships and other illicit maritime activities in accordance with international law, in particular UNCLOS. Governments are urged to assist States to build capacity to interdict and bring to justice those who commit crimes. Such assistance might include strengthening of the legal frameworks, including anti-piracy laws and enforcement regulations; the training of national maritime law enforcement agencies; promoting anti-piracy and law enforcement coordination and cooperation procedures between and among States, regions, organizations and industry; and the sharing of information

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 14, Issue 51, Winter 2022

Address:	No. 31, 5 th 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:	Mohammad-Reza Zafari Anaraki
Manager-In-Charge:	Mohammad-Reza Zafari Anaraki
Chief Editor:	Saeid Kazemi
Executive Affairs:	Jaleh Sedaghati Monawar
Financial Affairs:	Mohammad-Hossein Zoghi
LAYOUT & DESIGN:	Mohammad Mahdi Ghafoori Kaffash

Index:

IMO Assembly, 32nd session (A 32), 6-15 December 2021 / 2

Council, Extraordinary Session (CES 34), 8-12/22 November 2021 / 6

Marine Environment Protection Committee (MEPC) 77, 22-26 November 2021 / 8

New report examines sea-based sources of marine litter / 11

ABS approves 3D-printed spare parts after successful testing on oil tanker / 12

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

✉ offshore@asiaclass.org

☎ +98 21 84397110

☎ +98 21 88025558

PASARGAD100



Asia Classification Society

موسسه رده بندی آسیا



Contact us:



(+9821)84396



www.asiaclass.org



HeadOffice@asiaclass.org



NO. 31, 5th St., Kargar Ave., Tehran-Iran