شماره ۵۳

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی
سال پانزدهم /تابستان ۱۴۰۱ قیمت : ۴۰۰۰۰ تومان

بهنگام

رده بندی آسیا
Asia Classification

زنان در عرصه دریانوردی

ACS

موسسه رده بندی آسیا

بسم الله الرحمن الرحیم

به‌هنگام

فصلنامه علمی- تخصصی دریایی

طرح روی جلد: الهام زرقانی

فصلنامه‌به‌هنـگام آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه‌های صاحب‌نظران و کارشناسان است.
فصلنامـه در ویرایـش و تلخیـص مطالـب آزاد است.
دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر فصلنامه نیست.

سال پانزده / شماره ۵۳ / تابستان ۱۴۰۱

روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
صاحب امتیاز: محمدرضا ظفری انارکی
مدیرمسئول: سعید کاظمی
سردبیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صداقتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱
کدپستی ۳۴۵۶۱-۱۴۳۹۶
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

نشرترابر

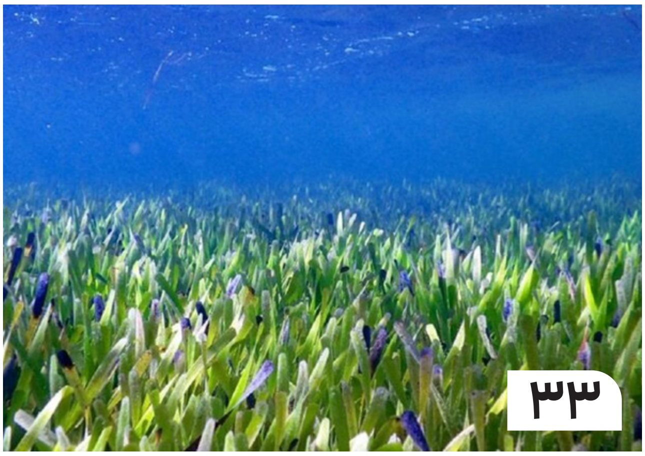
مجری طرح: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشرترابر
صفحه آرایی: محمدامین عاشوری
چاپ و لیتوگرافی: خاتم‌نو

سخن سردبیر
فاصله‌ای به اندازه یک قرن / ۴
بازرسی و رده بندی
■ بازرس دریایی؛ مهارت‌ها، وظایف و مسئولیت‌ها / ۶
رویدادها
■ انتصاب اولین بانوی رئیس بندر در کشور / ۸
■ گرامیداشت روز بین‌المللی بانوان شاغل در صنعت دریانوردی در سازمان بنادر و دریانوردی / ۹
■ نقش بانوان در صنعت دریانوردی / ۱۰
■ عزم آیمو برای ارتقاء نقش‌آفرینی زنان در صنعت دریانوردی / ۱۲
■ موانع اشتغال زنان دریانورد / ۱۵
■ آرتمیس؛ نخستین زن دریانورد ایرانی / ۱۹
مقالات
■ تولید بویه دریایی پلی اتیلنی ۲۶۰۰ میلی‌متر / ۲۱
فناوری
■ رونمایی چین از اولین ناو پهپادبر مجهز به هوش مصنوعی جهان / ۲۳
■ بزرگ‌ترین کشتی خودران جهان از پهنای اقیانوس آرام گذشت / ۲۴
■ ژاپن از اعماق دریا برق تولید می‌کند / ۲۴
■ چینی‌ها به سرعت در حال ساخت جزایر مصنوعی بر روی دریا هستند / ۲۵
■ کشف سیستمی نوین برای ردیابی کشتی‌ها در بندرگاه / ۲۶
حمل‌ونقل
■ رتبه ایران در تجارت دریایی چند است؟ / ۲۷
■ رد پای بحران اوکراین در تجارت دریایی / ۲۸
بیمه و حقوقی
■ موافقت بیمه اتکایی با پرداخت ۲ میلیارد دلار به کشتی حادثه دیده در کانال سوئز / ۲۹
قوانین و مقررات
■ دستورالعمل جدید IMO برای مقابله با قاچاق حیات وحش از طریق دریا / ۳۰
■ الزامی شدن دسترسی اینترنت روی کشتی برای دریانوردان / ۳۱
محیط زیست
■ اهمیت فیتوپلانکتون‌ها در حفظ زنجیره زیستی محیط‌های آبی / ۳۲
■ کشف بزرگ‌ترین گیاه جهان زیر دریا / ۳۳
اقتصادی
■ افول رشد اقتصاد ۲۰۲۲ / ۳۴
■ شبح جنگ بر سر تجارت ۲۰۲۲ / ۳۶
مدیریت
■ درس‌هایی از لینا نیر؛ زنی با القاب «نخستین‌ها» / ۳۹
خواندنی‌ها
■ لنج‌سازی میراثی کهن ولی کم‌رنگ شده در جزیره قشم / ۴۱
■ کشف یک کشتی تاریخی سلطنتی / ۴۳
گوناگون
■ مرگ یک کارمند / ۴۴
معرفی‌کتاب
■ ۱۰ کتاب برتر درباره زنان و دریا / ۴۵
Top 10 books about women and the sea
اخبار / ۴۶

فهرست

۲۷

۳۷


۳۳

۴۱

فاصله‌ای به اندازه یک قرن

s.kazemi@asiaclass.org

اسناد تاریخی نشان می‌دهد نخستین دریانورد زن جهان، ایرانی بوده است. آرتمیس نخستین زن دریانورد ایران و جهان است که حکم دریاسالاری خود را از خشایارشاه هخامنشی دریافت کرد. اسماعیل رایین در کتاب «دریانوردی ایرانیان»، نوشته است: « در سال ۴۸۴ پیش از میلاد، فرمان بسیج دریایی برای شرکت در جنگ با یونانیان توسط خشایارشاه هخامنشی صادر شد. آرتمیس، فرماندار سرزمین «کاریه» با پنج فروند کشتی جنگی که خود فرماندهی آن‌ها را در دست داشت، به نیروی دریایی ایران پیوست. در این نبرد ایران موفق به تصرف آتن شد.»

آرتمیس در سال ۴۸۰ پیش از میلاد در جنگ «سالامیس» که بین نیروی دریایی ایران و یونان درگرفت، شرکت داشت و توانست بخشی از نیروی دریایی ایران را از خطر نابودی نجات دهد. به همین دلیل بود که او به افتخار دریافت فرمان دریاسالاری از سوی خشایارشاه رسید. تاریخ‌نویسان یونان او را در زیبایی، دلاوری و متانت سرآمد همه زنان آن روزگار نامیده‌اند.

*****

بر اساس آمار منتشره در سال ۱۹۸۳، تنها دو درصد از نیروی انسانی دریانورد دنیا را زنان تشکیل می‌دادند که در عین ناباوری در حال حاضر و پس از گذشت نزدیک به ۴۰ سال همچنان این آمار بدون تغییر باقی مانده است! این در حالیست که حداقل ۳۰ درصد از نیروی انسانی شاغل در حوزه‌های مختلف در دنیا را بانوان تشکیل می‌دهند.

در ایران نیز بر اساس آمارهای موجود ۱۳۰ هزار دریانورد مشغول به کار هستند که جمعیت زنان دریانورد کمتر از ۱۴۰ نفر یعنی در حدود ۰/۱ درصد است! حضور کم‌رنگ بانوان در این حرفه دلایل متعددی دارد که بعضی از آنها ریشه در فرهنگ سنتی جامعه و برخی دیگر نیز در نبود قوانین حمایتی کافی و محدودیت‌های آموزشی و امکانات مناسب دارد.

آمار جهانی بسیار پایین مشارکت زنان در دریانوردی، نیاز روزافزون به تلاش‌های بیشتر برای دستیابی به اهداف توسعه پایدار سازمان ملل متحد در ارتباط با برابری جنسیتی در دریا را نشان می‌دهد. از این رو تبیین راهکارهایی به منظور دسترسی زنان به محیطی ایمن و بدون مانع به گونه‌ای که همه زنان بتوانند در فعالیت‌های جامعه دریایی از جمله دریانوردی و صنایع دریایی شرکت کنند، ضروری است.

*****

در سال ۲۰۱۹، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) عنوان "توانمندسازی زنان در جامعه دریایی" را به عنوان شعار سال برگزید که با استقبال کشورهای عضو روبرو شد. در ادامه و پس از تصویب قطعنامه در مجمع IMO، ۲۸ اردیبهشت ماه هر سال به عنوان "روز جهانی زنان در دریانوردی" انتخاب شد که امسال اولین سال برگزاری آن محسوب می‌شود. هدف از نامگذاری این روز، ترویج استخدام و اشتغال پایدار زنان در بخش دریایی، ارتقاء جایگاه زنان در دریا، و تقویت تعهد IMO به اهداف توسعه پایدار سازمان ملل متحد از جمله برابری جنسیتی در حوزه دریا می‌باشد. در عین حال، انتخاب این روز فرصتی را به وجود آورده است که بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی بتوانند پیشرفت‌های زنان را در تمام جنبه‌های کشتیرانی و صنعت دریایی تشریح و یادآوری کنند.

همزمان در سال جاری میلادی، سازمان بین‌المللی دریانوردی در جهت توانمندسازی زنان با بکارگیری دانش فنی و افزایش مهارت‌های تخصصی با همکاری انجمن بین‌المللی کشتیرانی و تجارت زنان (WISTA) و نهاد مردمی Maritime SheEO یک برنامه راهبردی راه‌اندازی کرد.

*****

با گذر جوامع از حالت سنتی به صنعتی و سپس عصر جدید، بحث مربوط به زنان هر روز اهمیت بیشتری یافته، مطالعه و تحقیق در مورد اشتغال، ارتقاء شغلی، حقوق و هویت اجتماعی آنها در کنار تأکید بر نقش والای بانوان در کانون خانواده شدت یافته است . هم‌اکنون زنان به تدریج در جامعه بیش از پیش تمایل به مشارکت در فعالیت‌های اجتماعی داشته و با افزایش نقش اجتماعی خود و در واقع با شکستن قالب‌های سنتی و حضور فعال در عرصه‌های اجتماع و فعالیت‌های صنعتی و تولیدی ، قابلیت‌های خود را به اثبات رسانده‌اند. امروزه نیروی انسانی تحصیلکرده و ماهر، افتخار و اعتبار هر جامعه‌ای است و پذیرش اصل برابری انسان‌ها و عدم تبعیض در بکارگیری منبع انسانی ضرورتی انکارناپذیر است. تغییرات جامعه انسانی و افزایش سطح تحصیلات و آگاهی‌های زنان، مطالبات آنها را در جهت برخورداری از فرصت‌های مناسب شغلی و مدیریتی و مشارکت در تصمیم‌گیری‌های اجتماعی به طور جدی مطرح کرده است. اما هنوز راه درازی تا بهره‌برداری کامل توان نیمی از جامعه انسانی و رفع نابرابری جنسیتی باقیمانده و این مشکل در کشورهای جهان سوم به دلایل

فرهنگی و تاریخی شدت بیشتری دارد.

با وجود اینکه درکشـورهای توسـعه‌یافته درباره تسـاوی حقوق زنان و مردان در مشـاغل صحبت‌های زیادی شـده است، ولی بررسی‌ها نشـان می‌دهد دنیا تا رسـیدن به این تسـاوی فاصله زیادی دارد. بر اساس اعلام نشـریه Harvard Business Review تا رسیدن به این تسـاوی سـال‌ها فاصله وجود دارد و در بسـیاری ازکشورها نمی‌توان بازه زمانی مشـخصی برای حصول این نتیجه مطلوب تعیین‌کرد. این نشـریه به نقل از مجمع جهانی اقتصاد نوشـته اسـت که اولین مسئله‌ای که مطرح است فرصت‌های مساوی و مشارکت‌های اقتصادی زنان است. از طرف دیگر فرصت‌های مساوی برای کسب علم و دانش برای زنان هم از اهمیت زیادی برخوردار است. در بسیاری ازکشورها زنان نمی‌توانند همپای مردان مدارج علمی را طی‌کنند و این مسـئله باعث می‌شـود تا امکان دسترسـی آنها به فرصت‌های رشد شغلی هم محدود شود. برای تهیه این شاخص چهار فاکتور در نظرگرفته شده است: برخورداری از فرصت‌های اقتصادی مشابه مردان، قدرت سیاسی، سلامتی و آموزش. مطالعات نشان داده است به طور متوسط سطح سلامت زنان در دنیا رشد زیادی کرده است و در بیشترکشورهای دنیا زنان و مردان از امکانات بهداشتی مشابهی استفاده می‌کنند.

با وجود اینکه دنیا به سمت تساوی حرکت می‌کند ولی سرعت حرکت به سمت این تساوی بسیارکند است. بررسی‌ها نشان می‌دهد تنها ۳۴ درصد از پست‌های مدیریتی در دنیا توسط زنان اشغال شده است و تنها در ۱۰ درصد کشورهای دنیا زنان در عالی‌ترین رتبه‌های سیاسی درکشور مشغول‌کار هستند. این فرصت‌های نابرابر در شرایطی وجود دارد که زنان در بیشترکشورهای دنیا به خصوص کشورهای صنعتی و پیشـرفته، هم تحصیلکرده هسـتند و هم از سـطح سـلامتی بسیار بالاتری نسـبت به گذشـتگان خود برخوردارند. ولی هنوز فرصت‌های شـغلی و درآمدی مشـابه مردان ندارند. جالب اینجاسـت که بالاترین میزان ضعف در فرصت‌های اقتصادی و قدرت سیاسی است. به این معنا که زنان در دنیای امروز نتوانسته‌اند همپای مردان در عرصه سیاست پیشرفت‌کنند. این در حالیست که برابری بین زن و مرد یکی از ارزش های بنیادین درکشـورهای توسـعه‌یافته‌ای نظیرکشـورهای عضو اتحادیه اروپا است؛ به طوری‌که در منشور حقوق اساسی اتحادیه اروپـا نیـز آمـده اسـت. جالب آنکه، آمریکا در میان کشـورهایی قرار دارد که به زنان در عرصه سیاسـی قدرت کمتـری می‌دهد و در اغلب مواقع نقش‌های حاشـیه‌ای را به آنها پیشـنهاد می‌کند. شـاید به همین دلیل باشـد که در انتخابات‌های ریاست جمهوری این کشور تاکنون زنی پیروز نشده است.

بر اسـاس گزارش سـالانه مجمع جهانی اقتصاد درباره شـکاف جنسیتی در سراسر جهان که در زمان نوشتن این یادداشت منتشر شد، ۱۳۲ سـال دیگر طول خواهد کشـید تا برابری بین زنان و مردان محقق شـود!! بیانیه این مجمع با اتکا به نتایج تحقیقی منتشر شده که وضعیت برابری جنسـی جهانی را در بخش‌های اقتصادی، سیاسـی، آموزشـی و سلامت بررسی‌کرده اسـت و تأکید دارد که وضعیت شکاف جنسیتی در سراسـر جهان از سـال ۲۰۰۶ میلادی (اولین سـالی‌که تهیه چنین گزارش‌هایی از سوی مجمع آغاز شد) تاکنون یک بهبود ۳/۸ درصدی را نشـان می‌دهد، اماکافی نیسـت! بنا بر ادعای مدیر مجمع جهانی اقتصاد، علاوه بر همه‌گیری ویروس کرونا و شـوک‌های اقتصادی ناشـی از آن، بحران تغییرات آب و هوایی نیز بر این شکاف جنسیتی تأثیر منفی قابل توجهی داشته است.

*****

در ایران، بیش از ۲۵ درصد از زنان کشـور تحصیلات بالای دیپلم دارند. از نظر آمار شـرکت‌کنندگان درکنکور سراسـری، حضور بانوان در بعضی رشته‌ها پیشگام بوده به طوری‌که برخی مواقع نسبت مشارکت دختران حتی به ۶۰ درصد هم رسیده است. همچنین امروزه حضور دختران در رشـته‌های علوم پایه و فنی-مهندسـی بسـیار چشمگیر بوده به طوری‌که بر اساس آمار منتشر شده، در طی یک دهه گذشته رشد ۸ برابری ثبت شده است.

امروزه حدود یک سـوم از اعضای هیأت علمی دانشـگاه‌ها و پزشـکان را جامعه زنان تشـکیل داده و این حرکت رو به رشـد در خیلی از رشـته‌ها و عرصه‌ها وجود دارد. با این حال، در صنعت دریایی و به طور مشـخص در حرفه دریانوردی علی‌رغم حضورکم‌تعداد بانوان این سرزمین، برگزاری روز جهانی زنان در دریانوردی می‌تواند آغازی بر یک حرکت ریشه‌دار و بنیادین در ارتقاء جایگاه زنان در عرصه دریا از طریق امکان تحصیل در رشته‌های مختلف دریایی در دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش عالی، ایجاد محیطی امن برای اشتغال پایدار بانوان در دریا و رفع موانع و محدودیت‌های موجود از طریق اصلاح قوانین و فرهنگ‌سازی در جامعه و در سطوح بالاتر باشد.

بازرس دریایی
مهارت‌ها، وظایف و مسئولیت‌ها

مهم‌ترین اقدام در کارخانه‌های کشتی‌سازی برای طراحی و ساخت کشتی، بازرسی‌های مستمر است. در این مسیر، کوچک‌ترین اشتباه منجر به تأخیر و خسارت می‌شود.

هنگامی که ساخت یک کشتی به پایان می‌رسد، مالکان کشتی‌ها باید اطمینان حاصل کنند که کشتی بر پایه نقشه‌ها و دستورالعمل‌های مندرج در قرارداد ساخته شده است.

اغلب سازمان‌ها از متخصصین داخلی بهره می‌برند تا همه ملاحظات موجود در قرارداد با سازه در حال ساخت منطبق باشد، با این همه، گاهی بازرسی‌های مستقل هم در این راستا مورد نیاز است. بازرس‌های مستقلِ شرکت‌های بیمه‌ای، بازرسی‌های خود را در مسیری خاص پیش می‌برند.

عموماً شرکت‌های بیمه‌گر دریایی الزاماتی را در خصوص ارزیابی وضعیت کشتی قبل از ورود به نظارت‌های قانونی لحاظ می‌کنند و یا سازمان‌های استاندارد نیازمند متخصصینی هستند تا قبل از ثبت قانونی معلوم کنند کشتیِ ساخته شده الزامات و شرایط دریانوردی را احراز کرده است. متخصصین، همه این موارد را، با استفاده از علم و تجربه دریایی‌شان به پیش می‌برند. این متخصصین که گونه‌های مختلفی از کشتی‌ها را بازرسی و نظارت می‌کنند «بازرس‌های دریایی» نامیده می‌شوند. با این تفاسیر یکی از معتبرترین حرفه‌های موجود در صنعت "بازرسی دریایی" است که دانش فنی و دانش چگونگی انجام کار با نتیجه مطلوب، همراه با مهارت‌های شگرف در این عرصه را با خود دارد.

وظایف بازرس دریایی

بازرس‌های دریایی تسلط بازرسی بر انواع کشتی‌ها از قایق‌های تفریحی زیر ۲۰ متر تا تانکرهای بالای ۲۰۰ متر را دارا می‌باشند. برای حصول اطمینان از عملکرد صحیح و انجام وظایف، مسئولیت‌های مختلفی وجود دارد که این بازرس‌ها ملزم به رعایت آن‌ها هستند.

مسئولیت اولیه یک بازرس دریایی، انجام بازرسی‌های کامل و گسترده از کشتی است. قبل از تحویل کشتی آنالیز کاملی از کشتی صورت می‌گیرد تا قابلیت دریانوردی اولیه کشتی محرز شود. ضمناً این کار اهمیت فراوانی برای شرکت‌های بیمه‌گر دریایی دارد تا آنجا که به مالک کشتی اطمینان می‌دهد کشتی در بهترین شرایط ممکن قرار دارد.

در طول مدت عمر یک کشتی، به دلایل مختلفی بازرسی‌های گوناگونی انجام می‌شود؛ مثلا "بازرسی سالیانه" که در آن به عملکرد کشتی به صورت سالیانه پرداخت می‌شود؛ یا ممکن است "بازرسی موردی" صورت گیرد که برای بخش‌های خاصی از یک کشتی انجام شود. در هنگام "ثبت کشتی" و دیگر تشریفات قانونی، بازرسی‌های ویژه‌ای هم انجام می‌پذیرد.

از دیگر وظایف بازرس دریایی حصول اطمینان از نحوه کارکرد خوب ماشین‌آلات و تجهیزات کشتی است. ماشین‌آلات و تجهیزات مذکور شامل موتورها، وسایل مربوط به ارتباطات و ناوبری می‌باشد. بازرسی‌های تجهیزات اضطراری و ایمنی نیز انجام می‌شود تا از کارکرد مناسب آنها اطمینان حاصل شود. بازرس دریایی باید شاهد انجام این آزمایشات باشد تا بتواند گزارشاتی مطابق با استانداردهای قابل قبول ارائه بدهد.

در کنار بازرسی، بازرس دریایی باید مقررات و محدودیت‌های بارگیری محاسبه شده برای کشتی را مشخص کند. ظرفیت ناخالص (Gross Tonnage) و وزن مرده (Dead Weight) باید به درستی بررسی و محاسبه شوند تا با مقادیر ثبت شده در کتابچه «راهنمای تعادل و پایداری کشتی» مطابقت داشته باشد. نشانگرها و خطوط بارگیری (Load Lines) نیز بازنگری می‌شوند؛ چرا که برخی شرکت‌ها ممکن است تلاش کنند تا کشتی‌های خود را بیش از حد بارگیری کنند. بازرس دریایی در تعیینِ خطوط بار (Load Lines) کمک می‌کند و علاوه بر این به بررسی توزیع وزن (Weight Distribution) هم می‌پردازد.

کار دیگر بازرس‌های دریایی بررسی سوانح دریایی است. در موضوع دعاوی بیمه‌ای در خصوص سوانح و تصادفات دریایی اطمینان از وضعیت کشتی قبل از وقوع حادثه بسیار مهم است. تعیین میزان خسارت نیز ضروری است. برای این کار بازرس‌های دریایی گزارش‌های موجود در کشتی قبل از بروز حادثه را بررسی می‌کنند. در صورت حادثه غرق شدن، عملیات نجات مورد نیاز است. قبل از شروع عملیات نجات، بررسی‌هایی انجام می‌شود تا اطمینان حاصل شود که کشتی و محیط زیست اطراف به طور ایمن حفاظت شوند. این بازرسان دریایی همچنین می‌توانند به استخدام شرکت‌های بیمه‌ای نظیر P&I در آیند تا به عنوان متخصصین تعیین خسارت برای اطمینان از جبران خسارت کار کارشناسی انجام دهند.

در صورت بروز حادثه، بازرس دریایی موظف به بررسی حادثه به تشخیص دادگاه حقوق دریایی مربوطه است. آن‌ها در همه مواردِ مربوطه، به وضعیت و عملکرد کشتی به دادگاه گزارش می‌دهند. آنها همچنین به عنوان شاهدانی متخصص عمل کرده تا تصویری روشن از وضعیت کشتی ارائه کنند. در صورت بروز هرگونه حادثه مرگ، بازرس دریایی به پزشکی قانونی در تعیین عللِ احتمالیِ مرگ کمک می‌کند. بنابراین بازرسِ دریاییِ نقشِ مهمی در حقوق دریایی ایفا و به عنوان مشاور دادگاه حقوقی عمل می‌کند.

در نهایت، بازرسان می‌توانند وظیفه ارزیابی بی‌طرفانه‌ای از دارایی‌های یک ناوگان دریایی داشته باشند. هنگام خرید یک کشتی، عاقلانه است که یک بازرس دریایی را برای تعیین وضعیت استخدام کنند. در صورت فروش یک کشتی، بازرس دریایی رقمی واقعی از ارزش کشتی در بازار ارائه می‌کند که به عنوان «قیمت منصفانه بازار» (Fair Market Value) از آن نام می‌برند که از یک تحلیل

بی‌طرفانه حاصل می‌شود.

در صورت دریافت گزارش خسارت یا تعویض قطعات، بازرس‌های دریایی هزینه‌های مورد انتظار را در حین محاسبه عوامل مختلف در صنعت تعیین می‌کنند.

برخی از وظایف دیگری که بازرس‌های دریایی می‌توانند انجام دهند عبارتند از:

- بررسی امور مربوط به ضمانت دریایی
- بررسی امور مربوط به اجاره کشتی‌ها
- بررسی امور دولتی و قانونی مربوط به کشتی‌ها (Flag State)
- بررسی سازه‌های فراساحلی (Offshore Structure Survey)
- بررسی بدنه و تجهیزات کشتی (Hull & Equipment)
- بررسی امور بارگیری و محموله‌های کشتی (Cargo & Laoding)

انواع بازرس‌های دریایی

به لحاظ تنوع و گستردگی این صنعت، بررسی‌های گوناگونی توسط بازرس‌های دریایی متخصص و زبردست در زمینه‌های مربوطه انجام می‌شود. در این بخش به انواع مختلف بازرس‌های دریایی و سازمان‌هایی که با این امور تخصصی سروکار دارند می‌پردازیم.

بسته به اهداف اولیه آن‌ها، بازرس‌های دریایی به دو دسته اصلی تقسیم می‌شوند:

- بازرس‌های کنشگر یا Proactive
- بازرس‌های واکنش‌گر یا Reactive

بازرس‌های کنشگر به دنبال شناسایی مشکلات پیش از وقوع حادثه هستند، یعنی مسئولیت ارزیابی یک کشتی قبل از خرید یا در طول بررسی‌های معمول را انجام می‌دهند که با مشاهده هرگونه نقص یا آسیب از وقوع احتمالی آن جلوگیری می‌شود. برای جلوگیری از احتمال وقوع هر حادثه، با مشاهده هرگونه آسیب یا نقص، واکنشی متناسب و در خور نیازمند است. این کار توسط بازرس‌های کنشگر صورت می‌گیرد.

از سوی دیگر بازرس‌های واکنش‌گر همواره پس از وقوع حادثه فراخوانده می‌شوند. حوادثی که با مواردی مانند امور بیمه، دعاوی، دادگاه و شکایات مربوطند. از آنجا که این بازرس‌ها در برابر این رویدادها واکنش نشان می‌دهند به آن‌ها بازرس‌های واکنش‌گر می‌گویند.

اکنون به ادامه انواع اصلی بازرس‌های دریایی می‌پردازیم:

بازرس‌های متخصص بار، کالا یا Cargo Surveyor: این متخصصین توسط اجاره‌کننده استخدام می‌شوند تا به امور کالاهای فله بپردازند. صاحب کالا با اتکا به بازرس اطمینان می‌یابد که کالا یا بار به شیوه‌ای مناسب بارگیری- تخلیه شود. بازرس علاوه بر ارزیابی عملیات بارگیری و تخلیه، حد مجاز بارگیری، حداقل و حداکثر بارگیری بر اساس خطوط بار و نشانگرها یا Load Lines را نیز بررسی و محاسبه می‌کند. همچنین بازرس دریایی بار ثبت شده در بارنامه را با کالای بارگیری شده مقایسه و تأیید می‌کند.

در مورد بارگیری کالاهای شبه‌سیال که به صورت فله حمل می‌شوند لازم است تا این اطمینان حاصل شود که تمهیدات کافی برای پیشگیری از جابه‌جایی (shifting) بار در طول سفر در نظرگرفته شده است. در خصوص کالاهای با ارزش، گران‌قیمت و حساس ممکن است بازرس خود شخصاً بر عملیات تخلیه و بارگیری نظارت کند.

هنگام حمل‌ونقل کالاهای مستعد آلودگی و خطر عفونت، بازرسی کالا ملزم به حصول اطمینان از داشتن اقدامات احتیاطی لازم در خصوص ایمن‌سازی کالاست. همان گونه که از نام این نوع بازرسی بر می‌آید، بازرس مربوطه، مسئولیت کلیه عملیات و بازرسی را بر عهده دارد.

بازرس‌های مؤسسات رده‌بندی، نمایندگان این سازمان هستند تا اطمینان یابند که کشتی با مقررات از پیش تعیین شده منطبق است. مؤسسات رده‌بندی همان سازمان‌های استانداردی هستند که مسئول اطمینان از ساخت و کارکرد کشتی‌ها به شیوه ایمن است. آن‌ها ممکن است بر اساس کلاس کشتی محدودیت‌هایی را اعمال کنند تا کشتی را ملزم به حفظ این استانداردها کرده و در این راستا بتوانند آن سطح از کلاس را حفظ کنند.

LR و BV از برجسته‌ترین مؤسسات رده‌بندی در جهان‌اند. بازرس‌های این مؤسسات موظف به بازرسی کشتی‌ها هستند تا اطمینان حاصل کنند که کشتی‌های تحت نظارتشان با استانداردهای تعیین شده مطابقت دارند. آن‌ها همچنین به عنوان نمایندگان کشورها عمل می‌کنند تا از رعایت قوانین داخلی آن کشتی‌ها در خارج از کشور اطمینان حاصل کنند.

این نوع بازرس‌های دریایی، ساختمان کشتی، تجهیزات، تعمیر و نگهداری و سطح آلایندگی کشتی‌ها را نیز بررسی می‌کنند و در صورت نیاز توصیه‌های مورد لزوم را به دولت متبوع آن کشتی و مؤسسه رده‌بندی آن ارائه می‌دهند. در صورت وجود هرگونه مشکل، برای رفع آن بازهٔ زمانی تعیین می‌شود. این بازرس‌ها معمولاً درکنار بازرس‌های دولتی کار می‌کنند.

بازرس‌های دولتی مقاماتی هستند که دو موقعیت مهم را نمایندگی می‌کنند:

نماینده دولت کشوری که کشتی در آنجا ثبت شده و نماینده دولت بندری که کشتی در آنجاست. نماینده کشور صاحب برچم (Flag State) تضمین می‌کند کشتی ثبت شده در کشورش شرایط رضایتبخشی را برای ادامه برآورده می‌کند. در صورت بروز هرگونه مشکل طولانی و اصلاح‌ناپذیر نماینده کشور صاحب پرچم (Flag State) اختیار به تعلیق در آوردن یا لغو ثبتِ کشتی را دارد و مانع از ورود کشتی به هر بندری می شود؛ زیرا این کشتی دیگر وابستگی و ارتباطش را با کشوری که در آن ثبت شده از دست داده است. از سوی دیگر Port State (کشور صاحب بندر) به مقامات کشوری که کشتی در آن ثبت شده است گزارش ارسال می‌کند . آنها وظیفه دارند تا اطمینان حاصل کنند که همه کشتی‌های ورودی و خروجی الزامات مربوط به آن بندر خاص را رعایت می‌کنند. علاوه بر بازرسی کشتی‌ها، آنها می‌توانند مسئولیت اطمینان از رعایت محدودیت‌های مربوط به خطوط

بارگیری (Load Lines) کشتی‌ها در بندر را نیز به عهده بگیرند.
بازرس‌ها، کشتی‌های تفریحی/بادبانی را نیز بررسی می‌کنند. این بررسی‌ها اغلب به تجهیزات و ماشین‌آلات آن‌ها مربوط می‌شود. هر چند این کشتی‌ها کاربرد شخصی دارند؛ با اینهمه بازرس‌ها توسط مالکان استخدام می‌شوند تا کشتی‌هایشان همواره ایمن باقی بمانند. اگرچه بازرس‌های دریایی زیر نظر سازمان‌ها فعالیت می‌کنند، اما می‌توانند به عنوان بازرس مستقل هم مشغول باشند.
یک بازرس دریایی موضوع بیمه و ضمانت کشتی‌ها را نیز برسی می‌کند. آنها می‌توانند از سوی هر یک از طرفین دعوی، استخدام شوند. به عنوان مثال شرکت‌های بیمه‌ای "P&I" اغلب بازرس‌های دریایی را برای برآورد خسارات یا تعیین اینکه آیا ادعای مطروحه شامل پرداخت غرامت می‌شود یا خیر، استخدام می‌کنند.
از سوی دیگر، مدعی، بازرس دریایی را ممکن است برای انجام یک تحقیق قضایی استخدام کند و از نتیجه گزارش وی در دادگاه حقوقی دریایی استفاده شود. اگرچه شرکت‌های بیمه اغلب پیشنهاد می‌کنند که مدعیان، بازرس دریایی را برای انجام تحلیل‌های لازم استخدام کنند، هر دو طرف ترجیح می‌دهند شخص ثالث بی‌طرفی را درگیر کنند. اجبار یک بازرس دریایی خاص به مدعی {توسط یک شرکت بیمه} غیرقانونی است.
در نهایت بازرس دریایی مستقل فردی است که به طور مستقل و بدون ارتباط با سازمانی فعالیت می‌کند. این بازرس‌های دریایی معمولاً شرکت‌های شخص ثالث خصوصی را اداره می‌کنند و برای ساخت یک کشتی خاص و یا حادثه‌ای خاص مأمور می‌شوند. آن‌ها خدمات خود را در قالب ارزیابی‌های پیش از خرید، استعلام از مراجع معتبر خصوصی و غیره ارائه می‌دهند. بازرس‌های دریایی مستقل عمدتاً بر حسن‌نیت و گفتمان منصفانه برای افزایش اعتبار نزد مشتریان خود پایبندند.

اقتباس، ترجمه و تلخیص: علی‌اکبر نوعدوست

منبع:

Maritime Magazine, 2020; No.13-478

انتصاب اولین بانوی رئیس بندر در کشور

در مراسمی با حضور مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، فرماندار دیر و جمعی از مسئولان محلی، راحله پورمحمد به عنوان رییس بندر دیر و نخستین بانوی رئیس بندر در کشور معرفی و از تلاش‌های فرهاد کاظمی رییس سابق اداره بندر و دریانوردی دیر تجلیل شد.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، محمد شکیبی‌نسب مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در آئین تکریم و معارفه رییس اداره بندر و دریانوردی دیر، اظهار کرد: فرهاد کاظمی به عنوان رییس سابق اداره بندر و دریانوردی دیر در دوران خدمت خود ماموریت‌های واگذار شده را با موفقیت و دقت انجام داده که تلاش و خدمات ارزنده وی قابل تقدیر و قدردانی است و بدون تردید در ادامه از حضور و تجارب وی استفاده خواهد شد.

وی افزود: "خانم راحله پورمحمد به عنوان رئیس اداره بندر و دریانوردی دیر ۲۴ سال سابقه کار در سازمان بنادر دارد که با اشراف کامل به فرایندهای بندری می‌تواند منشاء خدمات ارزشمندی برای بندر دیر باشد."

شکیبی‌نسب ادامه داد: "امید است خانم پورمحمد با تلاش مضاعف در این برهه مهم و حساس و در تعامل با سرمایه‌گذاران و بخش خصوصی شرایط را فراهم آورد که پروژه‌های بندری به سرعت عملیاتی شود".

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: "ضرورت دارد با تسهیل‌گری در امور، جذابیت لازم برای فعالیت بیشتر سرمایه‌گذاران در بندر دیر فراهم شود".

وی با بیان اینکه نگاه‌ها به بندر دیر به عنوان یکی از مبادی صادرات به خصوص به کشور قطر، ویژه است به همین جهت باید خدماتی مطلوب با کمترین تعارض و چالش به جامعه هدف ارائه شود، یادآور شد: "در قالب طرح توسعه روزافزون بندر دیر احداث چهار پست اسکله رمپ، یک پست اسکله جنرال کارگو و نصب دستگاه ایکس‌ری (به زودی نصب می‌شود) در دستور کار قرار گرفته است."

بنا بر این گزارش، یونس باربرز؛ فرماندار دیر نیز در این مراسم، گفت: "در هشت ماه گذشته ۱۰ حادثه مختلف دریایی رخ داد که شناورهای ناجی اداره بندر و دریانوردی دیر بخوبی توانستند برای کمک به بندرنشینان نقش‌آفرینی کنند."

وی افزود: "وقتی جایگاه بندر دیر در تفاهمنامه ایران و قطر گنجانده شده این نشان از ظرفیت و اهمیت بالای این بندر است".

فرماندار دیر اظهار کرد: "سازمان بنادر توجه ویژه‌ای به استان بوشهر و بندر دیر معطوف داشته که این رویکرد قابل تقدیر و قدردانی است."

همچنین خانم راحله پورمحمد؛ رئیس اداره بندر و دریانوردی دیر گفت: "اصل کار این مدیریت پیاده‌سازی سازوکار سازمانی همراه با تعامل با مجموعه‌های بیرون سازمانی است و امید است بتوانم در این مسیر با همراهی کارکنان و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط از اعتمادی که به اینجانب شده سربلند بیرون بیایم."

گرامیداشت روز بین‌المللی بانوان شاغل در صنعت دریانوردی در سازمان بنادر و دریانوردی

مراسم روز بین‌المللی بانوان شاغل در صنعت دریانوردی، با حضور مدیرعامل و اعضای هیئت‌عامل سازمان بنادر و دریانوردی و جمعی از زنان فعال در شرکت‌ها و سازمان‌های دولتی و بخش‌های خصوصی دریایی برگزار شد.

به گزارش مانا، مجید علی‌نازی، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، در مراسم گرامیداشت روز بین‌المللی بانوان شاغل در صنعت دریانوردی با اشاره به نقش و جایگاه اجتماعی زنان در تاریخ اسلام و ایران، تاکید کرد: "نقش بانوان در امور اجتماعی و اقتصادی، از بعد انقلاب اسلامی، بسیار پررنگ‌تر و مؤثرتر شده است.

عضو هیئت‌عامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به فضای جدید ایجاد شده برای حضور مؤثر بانوان در مشاغل دریایی، خاطرنشان کرد: "هیچ منع قانونی برای حضور زنان در عرصه‌های مختلف دریایی وجود ندارد و رویکرد سازمان بنادر و دریانوردی حمایت از حضور گسترده‌تر زنان در مشاغل دریایی، براساس شایسته سالاری، است."

نقش‌آفرینی کم‌رنگ بانوان در عرصه دریایی

سیده فاطمه مقیمی؛ عضو هیئت رئیسه اتاق بازرگانی نیز در این مراسم با بیان اینکه نقش اثربخش زنان، مرز دریایی و خشکی ندارد، تأکید کرد: "درکل جهان، حضور زنان در مشاغل دریایی فقط دو درصد است که نشان می‌دهد نقش‌آفرینی کم‌رنگ بانوان در عرصه‌های دریایی، یک چالش فراگیر و جهانی است."

وی با بیان اینکه بانوان می‌توانند در مشاغلی چون کنترل ترافیک دریایی، راهنمایی کشتی و بازرسی شناورها فعالیت داشته باشند، افزود: "باورهایی چون مردانه بودن شغل دریانوردی، سختی و دوری از خانواده و سفرهای طولانی، مهم‌ترین مسئله و مانع، برای تصدی حرفه‌دریایی توسط زنان است."

مقیمی خاطرنشان کرد: "زمان آن رسیده که مالکان کشتی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی را برای واگذاری امور به بانوان و مشارکت آنها برای رسیدن به توسعه پایدار، ترغیب کرد."

در این مراسم همچنین معصومه متعجب؛ مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در امور بانوان، با ارائه گزارشی از وضعیت فعالیت بانوان در صنعت دریانوردی، یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی کشورها را حضور فعال زنان درعرصه‌های اجتماعی، فرهنگی سیاسی، اقتصادی و ... دانست و گفت: "بر اساس گزارش رسمی بانک جهانی، نرخ مشارکت نیروی کار زنان (جمعیت بالای ۱۵ سال) ایران در سال ۲۰۲۱ را ۱۴ درصد برشمرد و خواستار فراهم شدن زمینه لازم برای توسعه فعالیت بانوان کشور در همه عرصه‌ها شد."

زهرا سندالی نماینده معاونت دریایی و کارشناس معاهدات بین‌المللی دریایی نیز به نگاهی تاریخی به حضور زنان در صنعت دریانوردی، حضور تاریخی همسران درکشتی‌ها، حضور در صنعت کشتی‌سازی قرن نوزدهم، اولین بانوان دریانورد در تاریخ دریانوردی دنیا و حضور تنها زن مبتکر دریایی پرداخت و با ارائه تصویر روند شکل‌گیری رویداد مذکور، اقدامات IMO و ثبت رویداد روز ملی زنان در صنعت دریانوردی در تقویم رسمی IMO اشاره و در انتها برخی از کارویژه‌های تحقق حضور بانوان در صنعت دریانوردی را تشریح کرد.

تشکیل کمیته بانوان انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری

یسری حویزاوی؛ سفیر حسن‌نیت سازمان بین‌المللی دریانوردی در ایران، با اشاره به خلأ فرهنگی به عنوان مهم‌ترین چالش برای حضور زنان در مشاغل دریایی، گفت: "بانوان می‌توانند علاوه بر عرصه‌های دریایی و کشتیرانی، در حرفه‌های دریایی در خشکی مانند مهندسی مخابرات، الکترونیک دریایی، بخش‌های ساخت کشتی و مدیریت بازرگانی دریایی فعال باشند."

وی در خصوص اقدامات انجام شده برای توانمندسازی بانوان، از تشکیل کمیته بانوان انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری و ایجاد کارزار فرهنگ‌سازی و تفکر دریایی و اخلاق حرفه‌ای خبر داد.

نقش بانوان در صنعت دریانوردی

الهام زرقانی‌شیراز
خبرنگار

پیشرفت بانوان در این حوزه بخاطر نبود زیرساخت کمی سخت‌تر است. اولویت اول را بر تخصص و اخلاق حرفه‌ای بگذاریم اوایل کار به دلیل زن بودن و ترس از نداشتن تخصص چند قرارداد کاری را از دست دادم/اگر حمایت سازمان نبود نمی‌توانستم موفق شوم در این راه همکاران و اساتید زیادی هم پشتیبان و حامی بنده بودند. در تخصص ابتدای امر باید برابری را باور داشته باشیم در سال‌های اخیر زنان کشور پا به عرصه‌های متعدد و متفاوتی گذاشته‌اند که نشان می‌دهد دیگر دوره مردانه انگاشتن برخی مشاغل گذشته و بانوان پابه‌پای آقایان و چه بسا در جایگاه‌های بالاتر از آنها، وارد شده و موفقیت کسب کرده‌اند. دریانوردی و شاخه های مختلف آن نیز از این قضیه مستثنی نیست. ندا سبحان‌فر بازرس رادیویی شناور در ایران، نمونه بارزی در این صنعت است که دقایقی پای گفتگو با او نشسته‌ایم و ازفرازونشیب‌ها و چالش‌های شغلی‌اش مطلع شدیم. ماحصل این مصاحبه را در ادامه می‌خوانید:

لطفا مختصری از حوزه فعالیت خود به عنوان بانویی در صنعت دریانوردی بفرمایید. لطفا بفرمایید در حوزه بازرسی با چه شرکت‌هایی فعالیت می‌کنید و آیا در حوزه بین‌الملل نیز فعالیت دارید؟

در شروع صحبتم لازم می‌دانم به جمله‌ای اشاره کنم که آن را در مسیری که ادامه راه پیشرفتم می‌باشد پذیرفته و باور دارم و آن این است که زنان و مردان مکمل یکدیگرند و هر دو طرف باید در یک تعامل هم‌افزا به رشد و توسعه کشور کمک کنند .بنابراین می‌طلبد که در هر حوزه، رشته تحصیلی و شغلی فرصت‌های برابری برای هر دو قشر مهیا شود.

در مقوله دریانوردی در بحث زنان، این قشر به مثابه پیشروان توسعه انسانی از نقش ممتازی برخوردارند و به‌رغم تنگناهای ظاهری، با حضور فزاینده خود در این صنعت نیز اثربخش بوده، به طوری که زنان بخش جدایی‌ناپذیر از نیروی کار دریایی به شمار می‌آیند که در حوزه ساحلی و فراساحلی به عنوان مثال در مقوله بازرسی، تعمیرات، تخلیه و بارگیری، ایمنی و ... به فعالیت مشغول هستند و به موفقیت خطوط کشتیرانی، بنادر–خشکی و غیره کمک شایان می‌کنند .

اما گاهاً ما شاهد این هستیم که فعالیت زنان در این حوزه نادیده گرفته شده و یا شاید به اندازه کافی به کار آنها اهمیت داده نشده است.

بنده حوزه کاری‌ام را از سال ۹۴ آغاز کردم. دانشجوی دکترای مخابرات بودم و در ابتدا با تدریس در دانشگاه شروع کردم و مدتی هم مشغول به تحقیقات بودم. سپس به واسطه همسرم در حوزه دریایی وارد شدم و کار آموزش را در این حوزه که خلأهای بسیاری در بحث بازرسی‌های دریایی، تعمیرات دریایی و تأمین تجهیزات دریایی داشت شروع کردم .ما در آن زمان توانستیم مجوزهای لازم را برای شروع کار در حوزه بازرسی از سازمان بنادر و دریانوردی دریافت کنیم. تأمین سلامت کشتی و بنادر با نیروهای ساحلی و فراساحلی است؛ زیرا تا کشتی سالم‌سازی نشود دریانورد نمی‌تواند کشتی را به حرکت درآورد.

مجوز لازم را از رده‌بندی‌های داخلی همانند آسیا و ایرانیان برای ورود به کشتی‌های خارجی و داخلی کسب کرده و جزو معدود افرادی هستیم که توانسته‌ایم برای ورود به کشتی‌ها این مجوزها را دریافت کنیم.

مدارکی که از سوی ما برای بازرسی کشتی‌ها صادر می‌شود کاملا بین‌المللی می‌باشد. با ارائه این مدرک در هر بندری می‌توانند مجوز خروج از بندر را دریافت کنند. کارمندان ما باید به زبان انگلیسی تسلط کافی داشته باشند و در زمینه تعمیرات هر بخش از تجهیزات مخابراتی از مهارت کافی برخوردار باشند.

تمام شرکت‌های داخلی که که در زمینه کشتیرانی فعالیت می‌کنند یا دارای کشتی هستند بر اساس تناژ و ناحیه دریانوردی "از لنچ تا نفتکش" دسته‌بندی می‌شوند. بازرسی تمام کشتی‌های سازمان بنادر از لایروب‌ها گرفته تا پایلوت‌ها توسط ما انجام می‌شود.

ما اجازه ورود و بازرسی هر شناوری از شمال کشور یعنی ازکشتی‌های بندر انزلی، بندر امیرآباد، بندر نکا تا جنوب یعنی بندر چابهار تا بندر امام را داریم.

از نظر جنابعالی به چه بانویی می‌توان دریانوردگفت؟

این سؤال دوجنبه دارد: یک جنبه از دید سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و دیگری از نگاه ایران که سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد.

اگر ما بخواهیم از دید IMOبه موضوع بپردازیم دیگر جنسیت مورد بحث نخواهد بود. ما باید معطوف روی زنان در صنعت دریایی باشیم. براساس قواعد و قوانین کشورمان و شأن و شخصیت دختران و زنانمان شرایط دریانوردی بسیار سخت خواهد بود؛ زیرا اگر بخواهیم بر اساس قوانین جهانی دریانوردی پیش برویم باید زنان ما از صفر شروع کنند؛ یعنی از پایین‌ترین رده روی کشتی کار را آغاز کنند. تا امروز بر اساس قوانین جهانی دریانوردی نمی‌توانیم بگوییم که زن دریانورد داشته‌ایم.

بنده با بسیاری از بانوان کشورهای خارجی که در حوزه دریانوردی فعالیت کردند صحبت و تعامل کاری داشته‌ام. آنها از شرایط سختی که گذرانده‌اند تا به مقام کاپیتانی و افسر اول برسند گفتند و اینکه شاید اگر به عقب برگردند هیچ وقت این راه را انتخاب نخواهند کرد؛ زیرا برخی از کارهایی که روی کشتی انجام می‌شود در شأن و ظرافت یک زن نیست.

از نگاه سازمان بنادر و دریانوردی نیز باید بگوییم هنوز آنچنان که باید و شاید در هیچکدام از حوزه‌ها بانوان نتوانسته‌اند نمود پیدا کنند.

قبل از اینکه بخواهیم زنان دریانورد تربیت کنیم لازم است به زنانی که در حوزه ساحلی فعالیت دارند توجه کنیم، امروزه زنانی که حتی در حد مقام‌های مدیریتی هستند به آن‌ها جایگاه مدیریتی نمی‌دهیم. تا زمانی که ما قادر به درست کردن حوزه ساحلی و فراساحلی نباشیم نمی‌توان پا را فراتر گذاشت و با کشورهای دیگر رقابت داشت. باید به زنان در صنعت دریایی در حوزه‌های ساخت شناور،

تخلیه و بارگیری و مباحث فنی مهندسی ایمنی از نظر تخصص توجه کنیم.

از نظر درآمدی وضعیت بانوان دریانورد چگونه است و چه تفاوتی با مردان دریانورد در همان مقام دارد؟

وضعیت حقوق دریانوردان فارغ از دید جنسیتی، بسته به نوع کشتی، مدرک تحصیلی، سابقه سفرها و حتی نوع شرکتی که در آن فعالیت می‌کنند، متفاوت است. متأسفانه خیلی از شرکت‌ها از نظر بحث IMO حقوق دریانوردان را رعایت نمی‌کنند. به ویژه در شناورهای شخصی با رعایت نشدن مسائلی همانند بحث بیمه‌ای و بحث حقوقی مواجه هستیم. حتی شماری از شناورهای شخصی، نیروهایی را به کار می‌گیرند که آمادگی لازم و تخصص کامل را برای ورود به این حوزه ندارند.

به‌شخصه با توجه به تجارب کاری‌ام که در حیطه‌های ساخت شناور و تأمین تجهیزات دریایی بوده است از نظر درآمد، درآمد قابل قبولی داشته‌ام. با وجود خلاءهای زیادی که در حوزه دریایی وجود دارد می‌توان کارهای زیادی انجام داد و فارغ از بحث جنسیت و با توجه به تخصص در حوزه بازار دریایی، دریانوردی و صنایع درآمد خوبی به دست آورد. در رابطه با تفاوت در مقام با توجه به شرایط کشورمان در اوایل کار، تفاوت‌هایی قائل می‌شوند، ولی با دیدن تخصص شما این مغایرت از بین می‌رود. در حال حاضر اولویت مدیران بنادر و مدیران تعمیرات دریایی مقوله حرفه و کار است و در آن‌ها دید جنسیتی وجود ندارد؛ ولی با این وجود ممکن است در سال‌های اول کارتان با بحث جنسیتی مواجه شوید.

آیا کمیته یا انجمن بانوان دریانورد وجود دارد و چه نقشی در پیشرفت زنان دریانورد می‌تواند ایفا کند؟

انجمن بانوان دریانورد در تمام کشورها طبق قوانین جهانی وجود دارد. متأسفانه در ایران این انجمن فقط جنبه ظاهری دارد. در این ۶ سالی که در بنادر مختلف فعالیت داشتم، بانوان متخصصی را دیدم که در ارتباط با پیشرفت خود از من کمک می‌خواستند. با مشاهده سختی‌ها و ناملایماتی که آنها تجربه کرده بودند، همچنین شرکت نکردن اکثر زنان متخصص در همایش‌ها متوجه شدم که در ایران این انجمن جنبه ظاهری دارد و فقط یک اسم است. حتی به دلیل اینکه حوزه دریا خلأهای زیادی دارد و در هر حوزه بهترین کارها را می‌توان انجام داد، ولی متأسفانه اجازه پیشرفت به بانوان داده نمی‌شود. با این وجود اگر انجمنی باشد که نفرات اصلی آن فعال و حمایت‌گر بانوان در این حوزه باشند، که بر اساس تخصص و اخلاق حرفه‌ای به بانوان نگاه کنند، مطمئنا بانوان متخصص می‌توانند برابر و چه بسا در جایگاهی بالاتر از مردان مشغول به کار شوند.

به عنوان بانویی که در عرصه دریانوردی فعالیت دارید، دغدغه شما و بانوان دریانورد چیست؟

دغدغه‌های زیادی در این عرصه وجود دارد؛ سختی‌های ما در صنعت دریایی دو تا سه برابر همکاران مرد است. اوایل کار بر روی کشتی نیروهای همکار از این جهت که مشاهده کنند تخصص لازم را داریم یا خیر، فشار روانی بیشتری وارد می‌کردند و گاهی پیش می‌آمد که اجازه ورود به بنادر در روزهای تعطیل و عصرها را برای بازرسی نداشتم؛ حتی روزهایی که با همکاران جلسه داشتیم از دید اینکه من یک خانم بدون تخصص هستم برخی از قراردادهای کاری را از دست می‌دادم. خوشبختانه سازمان بنادر و دریانوردی و همکاران و اساتید باتجربه‌تر بنده، حمایت‌های زیادی در این خصوص کردند و اگر آن‌ها نبودند شاید در بیشتر حوزه‌ها نمی‌توانستم پیشرفت کنم. خوشبختانه این دید جنسیتی رفع و برابری ایجاد شد. امیدوارم بانوانی که به بعد از من وارد این حوزه می‌شوند به مشکل برنخورند.

بانوان دریانورد تا چه حد فرصت توسعه و پیشرفت در ایران را خواهند داشت؟

در ایران زنان باید دو تا سه برابر مردان تلاش کنند و تخصص خود را نشان دهند تا بتواند توانایی خود را ثابت کنند.

اگر یک مرد با یک برابر ظرفیت پیش می‌رود یک خانم باید با چند برابر ظرفیت پیش رود. راه سخت ولی شدنی است.

چشم‌انداز فعالیت بانوان دریانورد را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

مرجع دریایی تبیین‌کننده فعالیت زنان در حوزه دریا است، ولی نسبت به توانمندی که از بانوانمان می‌بینیم می‌توانند هرکاری را انجام دهند. پخش مستند فانوس دریایی از کار بنده در صنعت دریایی باعث شد راه برای سایر زنان باز شود. خیلی از آقایان در این حوزه موافق ورود و حضور بانوان در این عرصه هستند.

دوستانی که در بنادر هستند من را بسیار راهنمایی می‌کنند و دیگر دیدشان جنسیتی نیست و این موضوع به من قوت قلب بیشتری می‌دهد.

به عنوان بانوی فعال در حوزه دریانوردی اگر خاطره‌ای دارید بفرمایید

زمانی که می‌خواستیم با همکاران برروی شناور مکران حاضر شویم کاپیتان و افسر اول عرشه، فکر می‌کردند که من با همسرم برای تماشای کشتی آمده‌ایم و این نوع شناور برایم جالب بوده و قصد داشتم داخل شناور را از روی کنجکاوی ببینم.

هنگامی که وارد کشتی شدم بسیار از من سؤال می‌پرسیدند که واقعاً شما برای بازرسی آمده‌اید و باورشان نمی‌شد و گمان می‌کردند من برای دیدن شناور آمده‌ام.

یا اینکه در بندر خرمشهر هنگام ورود من به اسکله مشکلاتی رخ داده بود و چندین ساعت بنده پشت درب اسکله صادراتی ماندم. مدیر بندر و کاپیتان برای عذرخواهی ما را برای صرف ناهار بر روی شناور دعوت کردند و کاپیتان اعتراف کرد تا به آن روز خانمی بر روی کشتی ندیده بودند.

خاطره‌ها بسیار است و من هر لحظه ازکارم را خاطره می‌دانم.

غیر از حوزه تخصصی، بنده درحوزه موسیقی و شعر درکنار کارم فعالیت دارم و یک کتاب شعر هم به چاپ‌رسانده‌ام. هر لحظه دریا برایم الهام‌بخش است و حکم نوشته و شعر دارد.

اگر درکاری علاقه و تخصص و پشتکار نباشد محکوم به شکست است.

در پایان از مهم‌ترین چالش‌های کاری‌تان بگویید.

مهم‌ترین چالشی که در مسیر کاری‌مان وجود دارد و باید آن را پشت سر بگذاریم، نیاز به یک انجمن است که زنان فعال در حوزه دریانوردی بتوانند با نشان دادن تخصصشان دیگران را به این باور برسانند که بانوان می‌توانند برابر با آقایان در حوزه تحقیقاتی، تخصصی، فنی مهندسی و دریانوردی مشغول به کار شوند. پس مهم‌ترین چالش ما این است که سازمان این برابری را باور داشته باشد.

عزم IMO برای ارتقاء نقش‌آفرینی زنان در صنعت دریانوردی

زهرا سندالی

کارشناس امور دریانوردان، سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی دریایی سازمان بنادر و دریانوردی
zahra_sandali@yahoo.com

مقدمه

سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد، از اولین سازمان‌هایی بود که در راستای اهداف توسعه پایدار و همچنین مواجه با کمبود نیروی کار در بخش دریایی، در اقدام به شناسایی فرصت‌های جدید در بخش دریایی و تشویق زنان برای ورود به این صنعت، برنامه‌ای جهانی را به نام ادغام زنان در بخش دریایی شکل داد. در چندین مرحله قطعنامه‌هایی را برای اطمینان از دسترسی زنان به آموزش دریانوردی و فرصت‌های شغلی زنان در بخش دریایی به تصویب رسانید و در سیاست و رویه‌های خود، چارچوبی مشخص برای مشارکت هر چه بیشتر زنان ایجاد کرد. نامگذاری شعار روز جهانی دریانوردی با عنوان «توانمندسازی زنان در جامعه دریایی» در سال ۲۰۱۹ نقطه عطفی برای زنان در صنعت دریایی شد. امروزه استخدام و ارتقاء زنان در سازمان‌های دریایی به طور فزاینده‌ای در تمام بخش‌های سازمان‌ها و شرکت‌های کشتیرانی در نقش‌های متفاوت در حال افزایش است. صنعت دریایی در تلاش است تا از تمام استعدادها و توانایی‌های موجود در کل جمعیت متنوع خود، برای رفع نیازهای روزافزون جامعه دریایی جهانی بهره ببرد.

مروری تاریخی بر حضور زنان در صنعت دریانوردی

زنان از دیرباز به عناوین مختلف در حوزه دریایی حضور داشته و به مرور زمان توانسته‌اند نقش خود را به درستی در این حوزه ایفاء و در تاریخ دریانوردی جهان از خود اثری ماندگار به جا بگذارند. مطالعات تاریخی نشان می‌دهد در قرن نوزدهم میلادی یک سفر دریایی برای مثال از نیویورک به چین حداقل یک سال به طول می‌انجامید و برقراری ارتباط با خانه و خانواده تنها با تبادل نامه و یا ارسال پیغام با کارکنان کشتی‌های در تردد در بنادر سراسر جهان صورت می‌گرفت. به همین جهت کاپیتان ترجیح می‌داد خانواده را در سفر دریایی همراه خود کند. در همین سفرهای دریایی، همسران موفق به یادگیری برخی از اصول ناوبری می‌شدند. کارولین میهو، همسر William Mayhew کاپیتان کشتی The Whaling Ship بود که دانش کافی در زمینه ناوبری را از همسر کاپیتان خود آموخته بود و به علوم پزشکی عملی نیز آشنایی داشت. در سال ۱۸۴۶ هنگامی که بیماری همه‌گیر آبله در کشتی شیوع پیدا کرد، او به جای شوهر بیمار خود مسئولیت هدایت کشتی را بر عهده گرفت و سرانجام در تمام طول سفر علاوه بر ناوبری و پرستاری از خدمه بیمار جان همه آنها را نجات داد. در دوران کشتی‌های بادبانی، حضور در مشاغل دریایی برای زنان بسیار سخت بود. یک زن ممکن بود برای کار در کشتی با ساخت یک نام جعلی مردانه به عنوان یک مرد در کشتی وارد شود. تنها راه آسان‌تر برای اکثر زنان جهت حضور در یک کشتی تجاری قبل از سال ۱۹۰۰، زمانی که کشتی‌های بادبانی دریانوردی می‌کردند، ازدواج با یک ناخدا یا حضور در کشتی در

کسـوت دختر کاپیتان بود. در سـال ۱۹۷۴ Wagner جزو اولین گـروه زنانی بود که در آکادمی دریایی تجاری ایالات متحده در نیویورک پذیرفته شـدند. پس از سال‌ها کار در دریـا، او اولیـن زن از رده خـود بود که گواهینامه دریانوردی سفرهای نامحدود را دریافت کرد. ایـن گواهینامه به او این حق را می‌داد که به عنوان کاپیتان در هر کشـتی و در هر کجای دنیا دریانوردی کند.

در طـول قرن بیسـتم، جنگ جهانی اول و جنگ جهانی دوم بی‌سـابقه‌ترین فرصت شـغلی را بـه روی زنان باز کرد و بیشـترین اسـتخدام زنان در صنعت کشتی‌سـازی در جنگ جهانی دوم اتفاق افتاد. زنان در ابتدا به عنـوان جوشـکار اسـتخدام می‌شـدند. بـا ادامـه جنـگ، نیاز بـه زنـان در صنعت کشتی‌سـازی بـه حـدی بـود که شـرکت‌ها شـروع بـه آمـوزش زنـان در بخش‌هـای مختلف کشتی‌سـازی کردند. در اواسط سال ۱۹۴۳ در اوج رونق کشتی‌سازی، تقریباً ۶۵ درصـد از کارگران کارخانه‌های کشتی‌سـازی زنان بودند.

یکی از موفق‌ترین زنان در جامعه دریایی جهان، خانم ماریا بیسـلی مخترع جان‌پناه (Life Raft) بود که در سرشـماری سـال ۱۸۸۰ او را یک زن خانه‌دار و بیکار نامیدند. اما او یک مختـرع موفق، تاجر و کارآفرین بود که توانسـت چهارده اختراع متفاوت را بـه نام خود ثبت کند. او اولین قایق نجات را در سـال ۱۸۷۰ طراحی کرد که تقریباً یک تخته چوب بود و نسـخه بهبودیافته قایق نجات را در سـال ۱۸۸۲ به ثبت رساند. این قایـق نجات همان جان‌پناه امروزی اسـت کـه در همه انواع کشـتی‌ها جزو تجهیزات الزامی نجات محسوب می‌شود.

در سـال ۱۹۸۸، تعداد کمی از مؤسسات آمـوزش دریایـی درهـای خود را بـه روی دانشجویان دختر باز کردند.

روند شکل‌گیری رویداد بین‌المللی زنان شاغل در صنعت دریانوردی

سـازمان جهانی دریانوردی از سال ۱۹۷۸ بـرای حضـور زنـان در حرفـه دریانـوردی برنامه‌ریزی کرده و این سازمان حرکت‌هایی بـرای ورود زنـان در جریان‌هـای اصلـی فعالیت‌های صنعت دریانوردی و دسترسی آنان به آموزش‌ها و فناوری‌های دریانوردی آغاز کـرده اسـت. هدف IMO این اسـت تـا با ارائـه برنامه‌های آموزشـی و تشـویق دولت‌هـای عضو خود، میـزان حضور زنان در صنعـت دریانـوردی را حتـی تا سـطوح مدیریت‌هـای ارشـد ارتقاء دهد. در سـال ۱۹۸۸ میـلادی IMO برنامه راهبردی خود را بـرای حضـور بانـوان در بخـش دریایـی مشـخص‌ترکرد و در سـال ۱۹۸۹ نسبت به اجرایی کردن برنامه رویکرد زنان در توسعه Women in Maritime بـا توجـه به دسـتیابی مساوی به آموزش، اقداماتی را به اجرا گذاشـت و تلاش کرد تا از اشـتغال زنـان در بخش‌هـای اداری دریایی، بنادر و لنگرگاه‌ها حمایت کند. آمارها نشان می‌دهد کـه زنان در حرفـه دریانوردی ۲ تا ۳ درصد نیروی کار را تشـکیل می‌دهند، حرفه‌ای که به طور سـنتی مردانه محسـوب می‌شوند. عدم پذیرش زنان در کشـتی، دستمزد کمتر در مقایسـه بـا همـکاران مـرد و تبعیـض آشکار، موانع فرهنگی و تعصبات جنسیتی آگاهانـه و ناآگاهانه، برخـی از چالش‌های حضـور زنـان در ایـن حرفـه اسـت کـه با همه‌گیری کووید-۱۹ این چالش‌ها تشـدید شـد. در پایـان سـال ۲۰۱۹، مجمـع IMO قطعنامـه A.1147(31) را بـه تصویـب رساند و خواسـتار اقدام قاطع برای پیشبرد برابری جنسـیتی در سراسر بخش دریایی و رسیدن به محیطی بدون مانع در سال‌های آینده برای زنان شد. تلاش‌های IMO برای برابری جنسیتی از طریق مؤسسات آموزشی جهانـی دریانـوردی تقویت شـد که شـاهد افزایـش پیوسـته تعـداد فارغ‌التحصیلان زن در طول سـال‌ها شـده اسـت. بیش از هـزار زن از دانشـگاه جهانـی دریانـوردی (WMU) از زمـان تأسـیس آن در سـال ۱۹۸۳ فارغ‌التحصیـل شـده‌اند. عـلاوه بر ایـن، مؤسـسه حقـوق بین‌المللـی دریانی IMO International Maritime) (Law Institute اولیـن نهـاد سـازمان ملل بـود که در اساسـنامه خـود الزامی را در نظر گرفت که ۵۰ درصد از ظرفیت‌های آن مختـص زنـان شـود. سـرانجام پس از تلاش‌ها و اقدامات IMO به عنوان بخشی از مأموریـت خود بـرای حمایـت از هدف توسعه پایدار سـازمان ملل متحد و ارتقاء بخشـی به حضور زنان، روز ۸ مه هر سـال را بـا عنوان "روز بین‌المللی زنان شـاغل در صنعـت دریانوردی" بـه عنوان یک رویداد رسـمی درکنار سـایر رویدادهای مهم خود در تقویم رسـمی IMO به ثبت رسـانده و کلیه کشـورهای عضو را تشویق کرده است تـا بـه نحو شایسـته و مقتضی ایـن روز را گرامی دارند.

برخی اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی برای ارتقاء زنان در حوزه دریایی

برگزاری سمپوزیوم ویژه روز بین‌المللی زنان شاغل در صنعت دریانوردی

برنامه زنان IMO در صنعت دریانوردی با برگزاری سـمپوزیوم ویژه‌ای از نیاز به حضور زنـان در جامعـه دریایـی اعـم از حضور در پسـت‌های سـاحلی و دریایی، شناورها و به طور گسـترده‌تر در کلیه سطوح تصمیم‌گیری مدیریت‌های دریایی، تحت شـعار "آموزش، شـفافیت، بـه رسـمیت شـناختن" از طیف گسـترده‌ای از فعالیت‌هـای زنان در صنعت دریانـوردی در محیـط کاری بـدون موانـع، حمایـت می‌کند. این برنامه بـه زنان کمک می‌کند تا در سراسـر بخش دریایی و فراتر از آن بیشـتر دیده شوند و در معرض دید قرار گیرند. هدف اصلی برنامه IMO Women in Maritime تشـویق کشـورهای عضـو IMO بـرای بـاز کـردن درهـای مؤسسـات دریایـی جهـت توانمندسـازی زنـان بـرای آموزش درکنار مردان و کسب سطوح بالایی از صلاحیت مورد نیاز صنعت دریایی است.

حمایـت از برنامـه آموزشـی زنـان در دانشـگاه جهانـی دریانـوردی WMU و مؤسسه حقوقی IMLI

در دانشگاه جهانی دریانوردی (WMU) در سوئد، تعداد زنان فارغ‌التحصیل به طور

پیوسته در طول سال‌ها از چهار نفر در سال ۱۹۸۵ به ۷۹ نفر در سال ۲۰۱۸ افزایش یافته است. تا پایان سال تحصیلی ۲۰۱۷-۲۰۱۸، از مجموع ۴۹۱۹ فارغ‌التحصیل، ۱۰۲۹ نفر زن از این دانشگاه فارغ‌التحصیل شده‌اند. در مؤسسه حقوق بین‌المللی دریایی IMLI، نیز از مجموع ۸۳۷ فارغ‌التحصیل، ۳۶۱ زن تا پایان سال تحصیلی ۲۰۱۷-۲۰۱۸ فارغ‌التحصیل شدند.

همچنین IMO، برنامه‌هایی نیز برای فراهم کردن اعطای کمک‌هزینه تحصیلی ویژه و امکان دسترسی به آموزش فنی سطح بالا را برای زنان در بخش دریایی در کشورهای در حال توسعه فراهم کرده است. برای مثال دوره بلندمدت «زنان در مدیریت بندر» (WIPM) که در لوهاور فرانسه با مشارکت مؤسسه آموزشی و تحقیقات بندری Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche (IPER) و اداره بندر لوهاور برگزار شد، که در آن، در سال ۲۰۱۸، ۴۸ زن از ۳۲ کشور در زمینه مدیریت بندر، امنیت بندر، محیط بندر، تسهیل ترافیک دریایی، قراردادها، تعرفه‌ها و لجستیک و غیره، به منظور بهبود مهارت‌های مدیریتی و بهره‌وری عملیاتی در بنادری که در آن کار می کنند، آموزش دیدند. در مجموع در سال‌های اخیر، ۳۰۸ زن تحت حمایت IMO و برنامه فعالیت این موسسه آموزش دیده‌اند.

حمایت IMO از برنامه رهبری Maritime SheEO

طرح رهبری SheEO یک برنامه شتاب‌دهنده رهبری Maritime SheEO با هدف توانمندسازی زنان به مهارت‌های مدیریتی و افزایش اعتمادبه‌نفس برای نشستن در میزهای تصمیم‌گیری در صنعت حمل‌ونقل دریایی است. اولین دوره این برنامه شامل ۸ هفته با تعهد هفتگی ۳ الی ۴ ساعت یادگیری طی سال ۲۰۲۲ برگزار شد.

حمایت از انجمن‌های دریایی زنان

سازمان بین‌المللی دریانوردی تاکنون از تأسیس انجمن‌های زنان در بخش دریایی در سراسر دنیا از جمله آفریقا، آسیا، کارائیب، آمریکای لاتین، خاورمیانه و جزایر اقیانوس آرام، و حدود ۱۵۲ کشور حمایت کرده است.

برنامه نظرسنجی IMO از زنان شاغل در صنعت دریانوردی

در سال ۲۰۲۱، برنامه نظرسنجی با مطالعه‌ای بر تعداد زنان شاغل در شرکت‌های دریایی و زنان در مسئولیت‌های دریایی کشورهای عضو IMO در دو بخش صورت پذیرفت. در اوایل سال جاری، IMO و WISTA International، با همکاری هم یک بررسی بین‌المللی راه‌اندازی کردند تا نسبت و توزیع زنان شاغل در بخش دریایی، از نقش‌های پشتیبانی گرفته تا پست‌های اجرایی را بررسی کنند. این نظرسنجی برای کمک به ایجاد تصویری مشخص از تنوع و برابری جنسیتی در صنعت در نظر گرفته شده است. به علاوه، این داده‌ها هرگونه شکاف در زمینه سیاست‌گذاری‌های انجام شده را در آموزش، استخدام و شناسایی زنان مشخص می‌کند. این نظرسنجی در دو بخش ذیل صورت گرفت:

- Women in Maritime Survey 2021 - industry survey
- Women in Maritime Survey 2021 - IMO Member States survey

در بخش اول نظرسنجی زنان شاغل در بخش صنعت براساس داده‌های شرکت‌های صنعت دریایی و در بخش دوم به طور جداگانه از کشورهای عضو IMO که کلیه داده‌های به دست آمده در بخش‌های مختلف صنعت ثبت شد. بزرگ‌ترین پاسخ‌دهندگان در این نظرسنجی مالکان کشتی‌ها و پس از آن انجمن‌های دریایی بودند. سایر بخش‌های پاسخ‌دهنده بخش‌های عملیاتی اپراتورهای بندری؛ کشتی‌های تفریحی؛ انبارداری؛ ماهیگیری، یدک‌کشی و لایروبی و غیره بودند. در نظرسنجی به دست آمده نسبت زنان شاغل به عنوان دریانورد در بخش صنعت اندک بود و در بخش دوم نظرسنجی از کشورهای عضو IMO، ۴۵ کشور عضو از مجموع ۱۷۴ عضو IMO به نظرسنجی پاسخ دادند و داده‌ها نشان می‌داد زنان در مرجع دریایی ملی، گمرک، کنترل مرزی دریایی، نمایندگان IMO، حدود ۲۰ درصد را تشکیل می‌دهند که سهم کارکنان در بخش جستجو و نجات ۱۰ درصد اعلام شده است. همچنین در نظرسنجی فارغ‌التحصیلان WMU و IMLI از ۴۵ کشور عضوی که داده ارائه کرده‌اند، ۳۳ کشور فارغ‌التحصیلان این نهادهای آموزشی بوده‌اند. ژاپن با ۲۰۰ نفر در رده سوم و پس از آن جمهوری کره با ۱۰۰ و سوئد با ۴۶ نفر قرار دارد.

برگزاری رویداد زنان شاغل در صنعت دریانوردی در ایران

در راستای تصمیم جدید IMO، سازمان بنادر و دریانوردی نیز به منظور ارج نهادن به بانوان شاغل در این صنعت، اولین مراسم گرامیداشت زنان شاغل در صنعت دریانوردی را با حضور بانوان فعال و متخصص شاغل در نهادها و ارگان‌های دریایی کشور برگزار کرد.

سخن پایانی

IMO به شدت متعهد به دستیابی به اهداف توسعه پایدار و دستورکارهای ۲۰۳۰ سازمان ملل متحد به ویژه هدف SDG5 آن به منظور "دستیابی به برابری جنسیتی و توانمندسازی همه زنان و دختران در صنعت دریانوردی" است. IMO معتقد است حضور زنان توانمند در جامعه دریایی، هزینه نیست، بلکه سرمایه‌گذاری بلندمدتی برای توسعه هرکشور است؛ به همین جهت در نظر دارد تا با توانمندسازی زنان ضمن جبران کمبود نیروی انسانی، به اقتصاد پررونق صنعت دریانوردی سراسر جهان کمک کند و ضمن آگاه‌سازی کشورهای عضو، حمایت ویژه خود را از برنامه‌های ویژه ارتقاء زنان در کلیه بخش اعمال کند.

موانع اشتغال زنان دریانورد

نسرین اتابک

کارشناس پیشگیری و مقابله با آلودگی دریا - اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان - بندر شهید رجایی

علی‌رغم الزامات بازار کار، توسعه برابری جنسیتی در بخش دریایی در حال حاضر کند است. در چند دهه گذشته تلاش‌هایی برای ارتقای استخدام زنان دریانورد انجام شده است، اما این تلاش‌ها تأثیر قابل‌توجهی بر تعداد کلی زنان دریانورد شاغل در دریا نداشته است. همچنین علی‌رغم ابتکارات فراوان، زنان هنوز در صنعت دریایی کمتر حضور دارند. دریانوردان زن و مرد هر دو در هنگام کار در دریا با چالش‌هایی مواجه می‌شوند، اما برخی از چالش‌ها تنها برای زنان وجود دارد، زیرا آنها باید خود را با محیط کار تحت سلطه مردان وفق دهند.

از لحاظ تاریخی، مردان جنسیت غالب در دریانوردی بوده‌اند. بحث‌های سیاسی در مورد نیاز به توانمندسازی زنان در بخش دریایی با پیش‌بینی اقتصادی که در آینده کمبود افسران دریایی وجود خواهد داشت، تقویت می‌شود. دریانوردان نوعی سرمایه‌گذاری بلندمدت هستند، به ویژه به این دلیل که طبق کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان (STCW)، ۱۹۷۸ با اصلاحیه آن، آنها موظفند حداقل ۱۲ ماه را در کشتی سپری کنند. در سال ۲۰۱۶، اتاق بین‌المللی کشتیرانی (ICS) و شورای بین‌المللی دریانوردی و بالتیک (BIMCO) گزارش دادند که برای برآوردن تقاضای پیش‌بینی شده آینده به ۱۶ هزار و ۵۰۰ افسر اضافی در سراسر جهان نیاز است، بنابراین عاقلانه نیست که شرکت‌های کشتیرانی از پتانسیل زنان در کاهش کمبود خدمه خودداری کنند.

تفکیک جنسیتی در مشاغل دریانوردی

مشاغل مرتبط با حمل‌ونقل، از جمله جاده، راه‌آهن و هوا عموماً مردانه هستند. دستیابی به تعداد دقیق کارگران زن در حمل‌ونقل دریایی به خصوص در بخش خصوصی، از جمله کشتیرانی تجاری و صنعت ماهیگیری، دشوار است. با این حال، گزارش شده است که درصد زنان دریانورد در سال ۱۹۹۸ بر اساس داده‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تقریباً ۲ درصد بوده است. این رقم شامل زنان در بخش‌های غیرعملیاتی شناورها مانند خدمات اقامتی و پذیرایی می‌شود. افسران و مهندسان عرشه زن در تعداد بسیار کمتری در کشتی‌های باری حضور دارند و تخمین زده می‌شود که ۰/۱۲ درصد از کل جمعیت دریانوردی را تشکیل می‌دهند.

با این حال طبق آخرین گزارش نیروی انسانی، اتاق بین‌المللی کشتیرانی (ICS) و شورای بین‌المللی دریانوردی و بالتیک (BIMCO) تخمین می‌زنند که زنان دریانورد تنها یک درصد از کل دریانوردان را تشکیل می‌دهند. به نظر می رسد این به معنای کاهش یک درصدی تعداد زنان دریانورد طی ۱۵ سال است. با این حال، این رقم فقط شامل زنان در بخش‌های عملیاتی کشتی می‌شود. با این وجود، تقریباً نیمی از این رقم مربوط به دانشجویان و کارآموزان زن است که هنوز ۱۲ ماه دوره دریایی خود را برای دریافت مجوز تکمیل نکرده‌اند. بنابراین، تعداد زنان دریانورد کاملاً واجد شرایط در بخش‌های عملیاتی کشتی تنها ۰/۵ درصد در نظر گرفته می‌شود.

تفکیک جنسیتی در مشاغل دریانوردی در بخش موتور بسیار مهم‌تر است. بر اساس مطالعه انجام شده توسط انجمن زنان در دریانوردی فیلیپین (-WIMA Phil) از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱، در بین ۳۰ مؤسسه آموزش دریایی در این کشور، تعداد فارغ‌التحصیلان زن در دوره‌های مهندسی موتور ۰/۵۶ درصد و ۰/۹۴ درصد در دوره‌های حمل‌ونقل دریایی بوده است. نرخ مشارکت زنان در دوره‌های ناوبری و مهندسی موتور نشان می‌دهد که تعداد افسران زن عرشه از مهندسان زن بیشتر است.

واضح است که پیشرفت چندانی از نظر افزایش تعداد کلی زنان دریانورد صورت نگرفته است و منجر به طرح این سؤالات شده است:

- آیا تلاشی برای تشویق زنان برای کار در دریا انجام شده است؟
- چه کسانی در این تلاش‌ها شرکت کردند و چه کسانی شرکت نکردند؟
- چرا زنان دریانورد هنوز در اقلیت هستند؟

چرا زنان دریانورد هنوز در اقلیت هستند؟

تنها در چند دهه اخیر است که زنان به عنوان یک عنصر مهم نیروی کار در دریانوردی مطرح شده‌اند. در پاسخ به حضور ضعیف زنان، سازمان بین‌المللی دریانوردی کارزارهای متعددی را برای ترویج زنان در بخش دریایی راه‌اندازی کرده است. در طول دوره ۱۹۸۸-۱۹۹۶، سازمان بین‌المللی دریانوردی بر توسعه یک استراتژی جنسیتی برای ایجاد ساختارهای رسمی برای گنجاندن تعادل جنسیتی در اهداف استراتژیک خود تمرکز کرد. از سال ۲۰۰۴، سازمان بین‌المللی دریانوردی در توسعه استراتژیک انجمن‌های منطقه‌ای برای زنان متخصص دریانوردی شرکت کرده است و در آوریل ۲۰۱۳ میزبان کنفرانس منطقه‌ای مربوط به توسعه یک استراتژی جهانی برای زنان دریانورد در بوسان، کره جنوبی بود که با بیانیه بوسان به منظور ارتقای زنان دریانورد در سراسر جهان به

پایان رسید.

یک نقطه عطف مهم، به رسمیت شناختن زنان دریانورد در سطح کنوانسیون‌های بین‌المللی بود که در سال ۲۰۱۰ به دست آمد. اصلاحیه مانیل از کنوانسیون STCW، شامل «قطعنامه ۱۴: ارتقای مشارکت زنان در صنعت دریایی» بود که در کنفرانس اعضای کنوانسیون STCW در سال ۲۰۱۰ به تصویب رسید. در حالی که کنوانسیون STCW بر آموزش دریانوردان تمرکز دارد، کنوانسیون دیگری حقوق دریانوردان از جمله زنان را مشخص می‌کند.

سازمان جهانی کار (ILO) در تهیه پیش‌نویس کنوانسیون کار دریایی (MLC2006)، با گنجاندن الزامات خاص برای اطمینان از شرایط تسهیلات کشتی برای زنان، از زنان دریانورد حمایت کرد. این شرایط شامل اتاق خواب مجزا و امکانات بهداشتی جداگانه برای مردان و زنان است. کنوانسیون کار دریایی (MLC2006) حداقل استانداردهای زندگی دریانوردان از جمله زنان را مشخص می‌کند و مسئولیت‌های کشورهای صاحب پرچم را در پاسخ به نیازهای دریانوردان تعریف می‌کند. اصلاحیه MLC2006، در سال ۲۰۱۶ دستورالعمل B4.3.1 را در بند ۴ با اضافه کردن یک زیربند جدید (د) در مورد آزار و اذیت و قلدری گنجانده است. این یک اشاره خاص به راهنمای حذف آزار و اذیت و زورگویی روی کشتی بود که به طور مشترک توسط اتاق بین‌المللی کشتیرانی (ICS) و فدراسیون بین‌المللی کارگران بخش حمل‌ونقل (ITF) منتشر شد. سازمان‌های دیگری که از زنان دریانورد حمایت می‌کنند، انجمن بین‌المللی کشتیرانی و تجارت زنان (WISTA) و شبکه بین‌المللی رفاه و کمک به دریانوردان (ISWAN) هستند که فعالانه از حقوق زنانِ دریانورد دفاع می‌کنند. همانطور که قبلاً بحث شد، گزارش‌های مختلف حاکی از افزایش ناچیز تعداد زنان دریانورد است، اما به نظر می‌رسد تلاش‌های انجام شده توسط انجمن‌های بین‌المللی تا حدودی به پیشرفت زنان دریانورد کمک کرده است.

پیشرفت در ارتقای زنان دریانورد

به لطف کارزارهای بین‌المللی، از جمله اهداف توسعه هزاره سازمان ملل متحد (MDGs) در سال ۲۰۰۰ و به دنبال آن اهداف توسعه پایدار (SDGs) در سال ۲۰۱۵، اهمیت تشویق زنان به کار در بخش دریایی به طور کلی در سراسر کشورها اذعان شده است. علی‌رغم این واقعیت که به ظاهر از زنان در صنعت کشتیرانی استقبال می‌شود، به نظر می‌رسد پیشرفت واقعی در تشویق زنان دریانورد محدود است. هنوز هم برخی از شرکت‌های کشتیرانی هستند که تمایلی به استخدام زنان دریانورد ندارند. این مشکل به طور گسترده توسط شرکت‌کنندگان در کنفرانس منطقه‌ای سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد توسعه یک استراتژی جهانی برای زنان دریانورد، که در بوسان، در سال ۲۰۱۳ برگزار شد، تأیید شد. اعلامیه بوسان به عنوان یک نتیجه‌گیری از کنفرانس می‌باشد که مستلزم پیشرفت بیشتر تلاش‌های متحد برای حمایت از زنان دریانورد است. چنین تلاش‌هایی با موضوع روز جهانی دریانوردی 2019 (WMD) IMO دنبال شد: «توانمندسازی زنان در جامعه دریایی».

دانشگاه جهانی دریانوردی (WMU) که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۸۳ تأسیس شد، میزبان سومین کنفرانس بین‌المللی زنان در دانشگاه جهانی دریانوردی در زمینه توانمندسازی زنان در جامعه دریایی بود و مجموعه‌ای از نتیجه‌گیری‌ها را اتخاذ کرد و خواستار اقداماتی برای افزایش دید و فرصت‌های شغلی برای زنان متخصص دریانوردی شد. نتایج این کنفرانس با تصویب قطعنامه A.1147(31) در سی و یکمین جلسه مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی، با یادآوری نقش‌ها و مسئولیت‌های ذی‌نفعان مختلف دریایی برای ترویج برابری جنسیتی در این بخش بیشتر مورد تأکید قرار گرفت.

در سال‌های اخیر، مؤسسات آموزش دریایی (MET) بیشتری درهای خود را به روی زنان برای ثبت‌نام در دوره های مهندسی ناوبری و مهندسی موتور باز کرده‌اند. به عنوان مثال، آکادمی عربی برای فناوری علوم و حمل‌ونقل دریایی (AASTMT) در مصر اولین دانشجوی دختر را در کالج مطالعات دریایی در سال ۲۰۰۷ پذیرفت. در حالی که آکادمی دریایی بنگلادش ۱۶ دانشجوی دختر را در سال ۲۰۱۲ جذب کرد و در سال ۲۰۱۳ به ۲۰ نفر رسید. در میان این زنان، ۱۳ دانشجو توسط شرکت کشتیرانی بنگلادش (BSC) به عنوان کارآموز در کشتی پذیرفته شدند.

در چین، دانشگاه دریانوردی شانگهای (SMU) از سال ۲۰۰۰ به بعد، دانشجویان دختر را برای تحصیل در رشته دریایی پذیرفت. در حالی که دانشگاه دریانوردی شانگهای هنوز تنها دانشگاه در چین است که دوره تحصیلی دریانوردی را به زنان ارائه می‌دهد، به نظر می‌رسد آنها به طور بحث‌انگیزی دانشجویان دختر خود را از دریانورد شدن منصرف می‌کنند. با توجه به کنفرانس پروژه جنسیت، توانمندسازی و چندفرهنگی خدمه (GEM) در سال ۲۰۱۶، دانشجویان زن دریایی در دانشگاه دریانوردی شانگهای ملزم به گذراندن دوره اضافی در مورد "مدیریت کشتی" هستند، زیرا اعتقاد بر این است که بعید است زنان به عنوان دریانورد استخدام شوند. بنابراین، دانشجویان زن رشته دریایی دانشگاه دریانوردی شانگهای، بار مضاعف مطالعه دو دوره را برای مدت یکسان دارند و انتظار می‌رود عملکرد خوبی داشته باشند. علاوه بر این، آنها بار مالی بیشتری برای پرداخت دوره‌های بیشتر با هزینه ۵۰ هزار یوان چین دارند، در حالی که دانشجویان پسر ۲۵ هزار یوان برای دوره‌های ناوبری خود پرداخت می‌کنند. این دانش‌آموزان پسر به امید رفتن به دریا حق دریافت ۵۰ درصد بورسیه در بخش دولتی را دارند. دانشجویان دختر واجد شرایط نیستند زیرا از آنها انتظار نمی‌رود که به عنوان دریانورد استخدام شوند.

این مثال به وضوح فاصله بین تحصیل و اشتغال زنان دریانورد را نشان می‌دهد. مشکل این است که اگرچه زنان بیشتری به عنوان دریانورد آموزش می‌بینند، اما در رابطه با کار در دریا با موانعی روبرو

هستند. در نتیجه پیشرفت زنان دریانوردی کند است و به نظر می‌رسد که بسیاری از ابتکارات در تسهیل مشارکت صنعت شکست خورده است. به منظور درک بیشتر این شکاف در تشویق زنان دریانورد، سه جنبه از موانع زنان دریانورد شامل فرهنگ شغلی دریانوردی، عدم آگاهی و دانش، و توسعه آهسته سیاست‌ها و استراتژی‌های مؤثر می‌باشد.

فرهنگ شغلی و موانع برای زنان دریانورد

دریانوردی از عصر بادبان یک شغل تحت سلطه مردان بوده است. اولین مانع برای زنان دریانورد فرهنگ نهفته در شغل است. با توجه به مطالعات انجام شده مشخص شده است که هنجارها و ارزش‌های مردانه در فرهنگ کار در کشتی‌ها منعکس می‌شود. معمولاً فرض بر این است که مشاغل دریانوردی به قدرت بدنی برای کار با تجهیزات در کشتی نیاز دارند. با این حال با وجود پیشرفت فناوری، استفاده از قدرت بدنی به عنوان ارزش سنتی مردانه، به استخدام مردان قوی و سرسخت امتیاز می‌دهد. ایده مردانگی که در فرهنگ شغلی دریانوردی پذیرفته شده است به جنبه‌های فیزیکی محدود نمی‌شود، بلکه به جنبه‌های ذهنی نیز تسری می‌یابد. این ایده که زنان تمایل دارند احساساتی باشند، تصویری منفی در مورد ظرفیت زنان برای کار در دریا ایجاد می‌کند. مهارت‌های رهبری و کار تیمی به طور رسمی به عنوان بخشی از صلاحیت‌های دریانوردان در کنوانسیون STCWبه رسمیت شناخته شده است. در یک مؤسسه، مطالب درسی آن‌ها در مورد مهارت‌های رهبری و مدیریت، «عزم و انگیزه» را به عنوان یکی از ویژگی‌های رهبری تعریف می‌کند و «مردانگی» را برای دریانوردان مهم توصیف می‌کند:

قاطعیت و انگیزه - شامل ویژگی‌هایی مانند ابتکار، انرژی، قاطعیت، پشتکار، مردانگی، و گاهی اوقات، تسلط است. افرادی که این ویژگی‌ها را دارند اغلب تمایل دارند که عمیقا اهداف خود را دنبال کنند، ساعت‌های طولانی کار کنند، جاه‌طلب بوده و اغلب با دیگران بسیار رقابتی هستند. این مثال منعکس‌کننده انتظار در مورد رهبری در صنعت دریایی در چارچوب کنوانسیون STCW است. یک تحقیق کارشناسی نشان می‌دهد که در نتیجه این انتظارات کلیشه‌ای، بسیاری از زنان دریانورد با استفاده از استراتژی‌های مدیریت هویت، از جمله اجتناب از لباس‌های تنگ و انتخاب لباس‌های گشاد برای پنهان کردن بدن‌شان، تلاش می‌کنند ویژگی‌های زنانه خود از جمله عواطف و احساسات و یا لبخند زدن را پنهان کنند. چنین استراتژی‌های مدیریت هویت جنسی به زنان کمک می‌کند تا در محیط‌های کاری تحت سلطه مردان مانند کشتی‌ها، خود را کمتر زنانه و یا مردانه‌تر نشان دهند.

گروه‌های اقلیت کارگران، زنان دریانورد را تشویق می‌کنند تا با هنجارهای مردانه سازگار شوند تا بخشی از تیم باشند. تا زمانی که زنان رفتار خود را اصلاح نکنند تا انتظارات مردانگی که در فرهنگ شغلی دریانوردی پذیرفته شده است را برآورده سازند، بسیاری از آنها موفق نخواهند شد. برخی از زنان از کلیشه‌های جنسیتی رنج می‌برند که نشان می‌دهد زنان نمی‌توانند به اندازه مردان در دریا کارآیی داشته باشند و برخی دیگر در کشتی تبعیض آشکار و پنهان را تجربه می‌کنند. بار چنین چالش‌های مرتبط با جنسیت اغلب بر دوش زنان است. تغییر نگرش صنعت نسبت به زنان متخصص دریانوردی همیشه یک اولویت نیست، زیرا کارفرمایان هنوز به طور کامل درک نکرده‌اند که استخدام زنان دریانورد ممکن است بهترین گزینه در دسترس آنها در مواجهه با کمبود افسر باشد. کشورهای عمده تأمین‌کننده خدمه دریانورد، مانند چین، فیلیپین، روسیه، اوکراین و هند در حال حاضر به عنوان کشورهای قادر به حفظ ظرفیت خود برای تأمین دریانوردان در نظر گرفته می‌شوند، در حالی که مالکان کشتی می‌توانند به راحتی بازارهای کار مردانه را در سایر اقتصادهای نوظهور از جمله میانمار، ویتنام، برزیل و آفریقای جنوبی کشف کنند.

فقدان آگاهی و دانش درباره کار زنان در دریا

دومین مانع برای زنان دریانورد این تصور غلط است که زنان برای مشاغل دریانوردی مناسب نیستند و این یک تعصب رایج در سراسر جهان است. چنین تعصبی اغلب نادرست است و بسیاری از زنان دریانورد ثابت کرده‌اند که در مشاغل خود در دریا توانایی دارند. علاوه بر این، یک افسانه قدیمی رایج در اروپا این است که زنان هنگام سوار شدن به کشتی در دریا بدشانسی می‌آورند.

مشکل رایج برای زنان کارگر در مشاغل مردانه عدم آگاهی از توانایی زنان برای آن کار می‌باشد. تقسیم کار جنسیتی هنوز در بسیاری از نقاط جهان رایج است. زنان تمایل دارند برای مشاغل «مراقبتی» مناسب تلقی شوند؛ در حالی که مردان احتمالاً برای مشاغل نیازمند قدرت بدنی یا مدیریتی مناسب هستند. کلیشه‌ها برای هر دو نوع مشاغل مردانه و زنانه از نظر فرهنگی و اجتماعی-اقتصادی ساخته شده‌اند و مانع از ورود جنس مخالف به یک صنعت تفکیک شده جنسیتی می‌شوند (مثلاً ایده‌های دریانوردی برای زنان نامناسب و پرستاری برای مردان مناسب نیست). یک برنامه توسعه کلی برای برابری جنسیتی به همراه کاهش تعصبات علیه زنان به طور کلی بر شیوه‌های درک و پذیرش زنان دریانورد در کشتی و همچنین در جوامع تأثیر می‌گذارد. از این رو، ادغام زنان در مشاغل دریانوردی باید یک هدف استراتژیک بلندمدت برای صنعت دریانوردی باشد. تعداد محدودی از تحقیقات در مورد زنان دریانورد در مورد موضوعات مختلفی مانند آزار و اذیت جنسی و تبعیض در دسترس است. چنین مجموعه‌ای از دانش مبتنی بر تحقیق مفید است و تلاش مستمر برای انجام تحقیق باید تشویق شود.

با این وجود، اطلاعات لازم برای زنانی که به شغل دریانوردی فکر می‌کنند، به راحتی به دست نمی‌آید یا ممکن است به سادگی وجود نداشته باشد. به عنوان مثال، سیاست یک شرکت در مورد مسائل

امنیتی و بهداشتی زنان درکشتی برای زنان دریانورد و کسانی که در فکر شغلی در دریا هستند، از اهمیت بالایی برخوردار است. با این حال، نحوه برخورد یک شرکت با چنین مسائل مهمی اغلب نامشخص است. در نتیجه این عدم شفافیت ممکن است به خودی خود مانع دیگری برای زنانی باشد که به فکر کار در دریا هستند.

توسعه کند سیاست‌ها و استراتژی‌های مؤثر برای زنان دریانورد

به نظر می‌رسد توسعه سیاست‌ها و استراتژی‌های مؤثر برای زنان دریانورد در چند دهه گذشته نسبتاً کند بوده است. در سطح بین‌المللی، کنوانسیون بین‌المللی کار دریایی (MLC2006) حداقل سطح شرایط کار را برای زنان دریانورد مشخص می‌کند و تنها سند قانونی برای اجرای آن است. قوانین بین‌المللی، از جمله کنوانسیون حذف همه اشکال تبعیض علیه زنان (CEDAW) توسط سازمان ملل متحد، و کنوانسیون حمایت از مادران (C183) توسط سازمان بین‌المللی کار (ILO)، دارای اولویت‌های بالاتری هستند که برای همه انسان های روی زمین قابل اجرا است. چنین موافقتنامه‌های بین‌المللی تنها زمانی مؤثر هستند که هر کشور آنها را در قوانین ملی خود بپذیرد. این قوانین ملی تبعیض علیه زنان را ممنوع می‌کند.

در حالی که چنین قوانینی باید در سطح ملی تقویت شوند، طیف گسترده‌ای از ابزارها، از جمله دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های رفتاری، می‌توانند تدوین شوند. فدراسیون بین‌المللی کارگران بخش حمل‌ونقل، دستورالعملی را برای بخش سفرهای دریایی ایجاد کرده است که شامل قوانینی علیه تبعیض است. برخی از شرکت‌های کشتیرانی به‌عنوان بخشی از مسئولیت اجتماعی شرکتی (CSR) زنان را به موقعیت‌های دریانوردی ارتقا می‌دهند. با این حال، مشارکت صنعت در به اشتراک‌گذاری دانش در خصوص استراتژی‌های تجاری و بهترین شیوه‌ها برای زنان دریانورد، محدود می‌باشد. برای پاسخ به این نگرانی، سازمان جهانی کار (ILO) میزبان نشستی در مورد استخدام و نگهداری دریانوردان و ارتقای فرصت‌ها برای زنان دریانورد و مبارزه با آزار و اذیت در ژنو از ۲۵ فوریه تا ۱ مارس ۲۰۱۹ بود. همچنین به ذی‌نفعان یادآوری کرد که «آزمایش اجباری بارداری نباید برای تبعیض علیه زنان استفاده شود، زیرا این امر ناقض کنوانسیون تبعیض (اشتغال و شغل) ۱۹۵۸ (شماره ۱۱۱) و کنوانسیون حمایت از مادران، ۲۰۰۰ (شماره ۱۸۳) است.

فقدان سیاست‌های جنسیتی در شرکت‌های کشتیرانی در متون مختلف مورد توجه قرار گرفته است. به عنوان مثال، یک نظرسنجی از شرکت‌های کشتیرانی نشان می‌دهد که تعداد کمی از شرکت‌ها سیاست‌های خاصی در مورد زنان دارند. در سال ۲۰۱۹، داده‌هایی از ۱۵ شرکت کشتیرانی مالزیایی جمع‌آوری شد که تنها دو شرکت از آنها دارای سیاست اشتغال برابر جنسیتی بودند و سه مورد از آنها در واقع زنان دریانورد را استخدام می‌کردند. در حالی که برخی از شرکت‌های کشتیرانی در مورد استخدام دریانوردان زن، حتی در پست‌های ارشد مانند کاپیتان، مثبت بودند، همچنین گزارش شد که تعداد کمی از شرکت‌های کشتیرانی اروپایی و آسیایی تصویری منفی از زنان دریانورد داشتند و آنها هرگز زنان را استخدام نکرده بودند. نگرانی اصلی شرکت‌های کشتیرانی مربوط به عملکرد ایمن کشتی‌ها است، زیرا اولویت‌ها هزینه‌های عملیاتی، ایمنی و امنیت هستند و هر عنصر انسانی، از جمله حقوق دریانوردان و مسائل جنسیتی نادیده گرفته می‌شود. پس از سال‌ها، هنوز هم تعداد زیادی از شرکت‌های کشتیرانی سیاست‌های کاری مرتبط با جنسیت ندارند. یا حتی اگر هم داشته باشند، ممکن است لزوماً سازوکاری برای اجرای مؤثر چنین سیاستی نداشته باشند و در برقراری ارتباط با کارکنان (بالقوه) خود شکست را تجربه کنند.

تلاش‌ها برای ارتقای زنان دریانورد در دهه‌های گذشته بر مؤسسات آموزش دریایی متمرکز بوده است که به نظر می‌رسد تا حدی در بازکردن درها برای ثبت‌نام بیشتر دانشجویان دختر در آموزش دریانوردی در سراسر جهان موفق بوده است. با این حال، پیشرفت چندانی آنطور که انتظار می‌رفت رخ نداده است، زیرا پیوند گمشده‌ای بین این آموزش حرفه‌ای و شیوه‌های استخدام واقعی وجود دارد. مهم نیست که چند دانشجوی زن آموزش دیده‌اند، مگر اینکه شرکت‌های کشتیرانی یا آژانس‌های خدمه آنها را استخدام کنند، این منابع انسانی به سادگی در بازار کار هدر می‌روند.

سخن آخر

شیوه‌های استخدام در بخش دریانوردی همچنان مردان را بر زنان ترجیح می‌دهد. اولاً، ارزش‌ها و هنجارهای مردانه در فرهنگ شغلی دریانوردی مشهود است و تبعیض جنسیتی یا آزار جنسی می‌تواند نسبت به زن دریانورد ایجاد شود. در ماهیت جهانی شدن کشتیرانی، بسیاری از کشتی‌های اقیانوس‌پیما خدمه چندملیتی را در خود جای می‌دهند که هنجارهای جنسیتی مختلفی را به همراه دارند، که ممکن است شامل تعابیر و انتظارات متفاوت از زنان برای کار در دریا باشد. ثانیاً، اگرچه آگاهی و دانش در مورد زنان دریانورد به طورکلی در حال افزایش است، اطلاعات حیاتی مورد نیاز برای استخدام زنان به عنوان دریانورد، مانند مسائل امنیتی و بهداشتی، اغلب در دسترس نیست. قابل ذکر است که تحقیقات بسیار کمی در زمینه سیاست‌های اشتغال برای زنان دریانورد انجام شده است. این باید تمرکز تحقیقات آینده باشد که با مانع سوم شامل توسعه آهسته سیاست‌ها و استراتژی‌های مؤثر برای زنان دریانورد مبارزه می‌کند. از طرف دیگر می‌بایست تعامل بیشتر با شرکت‌های کشتیرانی و آژانس‌های تأمین خدمه از نظر توسعه و اجرای سیاست‌ها و استراتژی‌های مرتبط با جنسیت برای دریانوردان ترویج داده شود.

آرتمیس
نخستین زن
دریانورد ایرانی

آرتمیس یا آرتمیز در لغت به معنی راست‌گفتار بزرگ است. تاریخ‌نویسان یونان او را در زیبایی و برجستگی و متانت، سرآمد همه زنان آن روزگار نامیده‌اند.

پدر آرتمیس لوگدامیس نام داشت. وی فرماندار شهر هالیکارناس، مرکز کاریا بود و مادرش در جزیره کرت به دنیا آمده بود.

آرتمیس یکم، ملکه هالیکارناس در کاریا و فرمانده بخشی از نیروی دریایی ایران در نبرد سالامیس در زمان لشکرکشی خشایارشاه پادشاه هخامنشی، در ۴۸۰ پیش از میلاد به یونان بود.

آرتمیس نخستین زن دریانورد ایرانی است که در حدود ۲۴۸۰ سال پیش، فرمان دریاسالاری خویش را از سوی خشایارشاه هخامنشی دریافت کرد و اولین بانویی می‌باشد که در تاریخ دریانوردی جهان در جایگاه فرماندهی دریایی قرار گرفته است.

در سال ۴۸۴ پیش از میلاد، هنگامی که فرمان بسیج دریایی برای شرکت در جنگ با یونان از سوی خشایارشاه صادر شد، آرتمیس یکی از فرمانروایان سرزمین کاریه (یکی از بخش‌های سوریه کنونی) با ۵ فروند کشتی جنگی که خود فرماندهی آنها را در دست داشت، به نیروی دریایی ایران پیوست.

در این جنگ که ایرانیان موفق به تصرف آتن شدند، نیروی زمینی ایران را ۸۰۰ هزار پیاده و ۸۰ هزار سواره تشکیل می‌داد و نیروی دریایی ایران شامل ۱۲۰۰ ناو جنگی و ۳۰۰ کشتی ترابری بود.

همچنین آرتمیس در سال ۴۸۰ پیش از میلاد در جنگ سالامین که بین نیروی دریایی ایران و یونان درگرفت شرکت داشت و دلاوری‌های بسیاری از خود نشان داد و با ستایش دوست و آشنا روبرو شد. او در یکی از دشوارترین شرایط در جنگ سالامین، با دلیری و بی‌باکی کم‌مانند توانست بخشی از نیروی دریایی ایران را از خطر نابودی نجات دهد و به همین دلیل به افتخار دریافت فرمان دریاسالاری از سوی خشایارشاه رسید.

او به خشایارشاه پیشنهاد ازدواج نیز داد که به دلایلی این پیوند صورت نگرفت. در سال‌های دهه شصت میلادی (دهه چهل خورشیدی) نیروی دریایی ایران، برای نخستین بار ناوشکن بزرگی را به نام یك زن نام‌گذاری کرد و او «آرتمیس» بود.

ناوشکن آرتمیس در دوران خدمت دریاسالار فرج الله رسایی به آب انداخته شد و سال‌ها بر روی آب‌های خلیج همیشه فارس پاسدار سواحل ایران بود.

هردوروت شگفتی خود از عملکرد آرتمیس را پنهان نکرده بود و بیان کرد که:

«هیچیک از فرمانروایان ایران به اندازه آرتمیس به خشایارشاه کمک نکرد و راهنمایی‌های ارزشمند به او عرضه نداشت. آرتمیس در سال ۴۸۰ پیش از میلاد، توسط خشایارشا عنوان دریاسالاری را از آن خود کرد. او نخستین زنی است که فرماندهی دریایی را برعهده گرفته است. هنگامی که خشایارشاه فرمان بسیج دریایی برای جنگ با یونان را صادر کرد، آرتمیس که در آن زمان فرمانروایی سرزمین کاریه

را برعهده داشت، با ۵ فروند کشتی جنگی خود به نیروی دریایی ایران پیوست.»

پیش از وقوع این جنگ، خشایارشاه فرمانروایان مناطق گوناگون را فراخواند و نظر آنان را در رابطه با جنگ دریایی خواست. تمام امیران جنگ دریایی را تأیید کردند مگر آرتمیس. او چنین گفت: "من از لحاظ شجاعت و فداکاری در جنگ‌ها از هیچ کسی کمتر نبوده‌ام، اما سخن من این است که از جنگ دریایی بپرهیزید و نیروهای خود را تلف نکنید. به این خاطر که یونانیان در جنگ بر روی آب برتر از ما هستند. چه لزومی وجود دارد که ما از طریق دریا وارد این جنگ شویم؟ آیا راه‌یابی به سایر نقاط یونان با استفاده از خشکی امکان‌پذیر نیست؟"

همراهان آرتمیس چنین پنداشتند که خشایارشاه، او را به خاطر نهی شاه از جنگ مجازات خواهد کرد. اما خشایارشاه از این سخن آرتمیس خشنود شد و آن را به مناسب و معقولانه دید. باوجود این فرمان بر آن شد که رأی اکثریت به کار بسته شود و خود شاه شخصاً ناظر جریان جنگ باشد.

آرتمیس پنج کشتی فراهم ساخته که در بحریه خشایارشاه بعد از ناوهای فنیقی از معروف‌ترین به شمار می‌رفته است. هرودوت در این باره می‌نویسد: «در هنگام نبرد آرتمیس در حالی که کشتی‌های آتنی در تعقیب او بودند و فرارش از آن تنگنا غیرممکن می‌رسید، چاره‌ای اندیشید. او یک کشتی همدست را از کار انداخت.»

با غرق کردن این کشتی، آرتمیس با یک تیر دو نشان زد زیرا فرمانده کشتی یونانی با مشاهده صدمه‌ای که آرتمیس به کشتی پارسی وارد ساخته بود، پنداشت که با یک کشتی یونانی طرف است بنابراین از تعقیب او بازایستاد و هدف دیگری را تعقیب کرد.

از طرف دیگر بر قدر و احترام خویش در پیشگاه خشایار بیفزود زیرا نقل کرده‌اند که خشایارشاه که شخصاً ناظر عملیات جنگی بود، آن جریان توجهش را جلب کرد و یکی از ندیمان عرض کرد «اعلاحضرتا، ملاحظه می‌کنید آرتمیس با چه مهارتی نبرد می‌کند؟ او یکی از کشتی‌های دشمن را از کار انداخت.» خشایارشاه پرسید «آیا واقعاً او آرتمیس است؟» مخاطب پاسخ داد «هیچ گونه شکی نیست زیرا علامت جهاز او برجسته و پیداست.» هر چند که خیال می‌کرد، کشتی دشمن را صدمه زده است. می‌گویند شاه با مشاهده آن صحنه فرمود «مردانم زن شده‌اند و زنها مرد.»

در داستانی که هرودوت درباره غرق کردن کشتی خودی توسط آرتمیس بیان کرده، تناقضاتی به چشم می‌خورد. در چنین جنگ عظیمی که صدها کشتی جنگی از هر دو طرف شرکت داشته‌اند، انتظار می‌رود که مانند هر پیکار دیگری، کشتی‌های طرفین جنگ، پرچم و علامت‌های مخصوصی به همراه داشته باشند، تا قوای دوست از دشمن قابل تفکیک باشد.

همچنین بعید به نظر می‌رسد واقعیت چنین حادثه‌ای همزمان هم از نظر سپاهیان یونانی و ایرانی حاضر در میدان جنگ و هم از نظر شاه و همراهانش که در ارتفاعات مشرف به میدان جنگ سالامیس ناظر بوده‌اند، پنهان مانده باشد. اگر همراهان خشایار در فاصله‌ای بوده‌اند که بتوانند یک زن را از مرد تشخیص بدهند، چطور در تمیز دادن یک کشتی خودی، از کشتی دشمن دچار خطای دید، شده‌اند.

بطورکلی در ذکر وقایع پیرامون آرتمیس، توسط هرودوت، حس مباهات و ستایش از یک زن شجاع و باقدرت که همشهری او بوده و تمایل جهت دورکردن احساس خشم و کینه‌توزی یونانیان علیه آرتمیس، توأماً دیده می‌شود. این احتمال می‌رود که هرودوت با تمهیداتی سعی در برآوردن هر دو خواسته خود کرده باشد.

معروفیت آرتمیس در تمام دوران ادامه داشت و حتی در دوره ساسانی و اسلامی نام بسیاری از دختران دربار حتی سلاطین سلجوقی آرتمیس بود و او بسیار محبوب شاهان میهن‌دوست مثل ملکشاه سلجوقی، جلال‌الدین خوارزمشاه، و شاه‌عباس بود و چه بسا نام بسیاری از دختران ایرانی آرتمیس بود.

منبع: بیتوته

تولید بویه دریایی پلی اتیلنی ۲۶۰۰ میلی متر

خدیجه اسداللهی
کارشناس بخش صنعتی، مؤسسه رده‌بندی آسیا

علائم کمک‌ناوبری هوشمند، از جمله بویه، در راستای افزایش ضریب ایمنی تردد شناورهای ورودی و خروجی به بندر به کار گرفته می‌شوند. بویه از جمله ابزارهای کمک‌ناوبری است که برای علامت‌گذاری کانال‌ها، نقاط مبنای مهم، نزدیکی به بندرگاه، خطرها، کشتی‌های غرق شده و مناطق با اهمیت ویژه به کار می‌رود. این وسیله همچنین برای علامت‌گذاری خطوط عبور و مرور در گذرگاه‌های آبی باریک و پرازدحام که مشمول مقررات عبور و مرور هستند، استفاده می‌شود.

اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان به منظور تأمین نیاز خود به این ابزار، قرارداد ساخت تعداد ۷۸ فروند بویه، ۱۷ فروند بیکن و ۶ فروند فار را با شرکت ارتباط الکترونیک گیل منعقد کرد. این سفارش به طور صددرصد داخلی و با بهره‌گیری از دانش بومی در کارخانه پلیمر هرمز برکه در شهرستان لار و تحت نظارت و طبق الزامات مؤسسه رده‌بندی آسیا و قوانین انجمن بین‌المللی چراغ‌های دریایی (IALA) در حال ساخت است.

مؤسسه رده‌بندی آسیا (ACS) به درخواست مشتری، کار نظارت بر طراحی، ساخت و انجام تست‌های لازم و در نهایت تایید نوع محصول (Type Approval) بویه‌های شناور را عهده‌دار شده است.

در ابتدا کارخانه سازنده به منظور ارزیابی استقرار سیستم کنترل کیفیت و توانایی تولید، مورد ممیزی مؤسسه رده‌بندی آسیا قرار گرفت. به موازات، کار بررسی نقشه‌ها و دفترچه تعادل بویه (Stability Booklet) به منظور تحلیل هیدرواستاتیکی و هیدرودینامیکی بویه‌ها و تأیید نقشه و محاسبات توسط مؤسسه انجام پذیرفت.

پس از ساخت نمونه اولیه بویه ۲۶۰۰ میلیمتری، تست‌های Prototype شامل کنترل‌های ابعادی، وزن، ضخامت لایه پلی‌اتیلن و تست نفوذ آب، بررسی کیفیت سطح، برش سطح مقطع بویه تولیدی برای ارزیابی کیفیت فوم ریخته شده و نحوه جایگذاری و جوشکاری میله‌های فولادی ضدزنگ رابط چشمی‌های مهار و فوقانی و نمونه‌برداری از لایه پلی‌اتیلنی و ارسال آن به آزمایشگاه برای ارزیابی خواص مکانیکی و مقاوت در برابر سایش و ضربه و استحکام کشش و شکست و بررسی مقاومت در برابر اشعه UV و اثرات جوی و... صورت پذیرفت.

پس از دریافت نتایج آزمایشگاه، ادامه بررسی‌ها شامل تست‌های تعادل و پایداری و مقاومت بویه در برابر جریان آب و بررسی استحکام سازه مطابق الزامات مؤسسه رده‌بندی آسیا و قوانین انجمن بین‌المللی چراغ‌های دریایی (IALA) انجام خواهد شد.

نمونه بویه تولید ۲۶۰۰

بویه شناور در آب

تست مخرب

تست مخرب

قالب تولید دکل فوقانی

نمونه‌برداری از دکل فوقانی

کنترل ضخامت پوسته

بررسی کیفیت فوم ریخته شده

نشانه‌گذاری موجود بر روی بدنه بخش

کنترل ابعادی

رونمایی چین از اولین ناو پهپادبر مجهز به هوش مصنوعی جهان

چین اولین ناو پهپادبر مجهز به هوش مصنوعی دنیا به نام «Zhu Hai Yun» را برای انجام تحقیقات علمی و مشاهدات دریایی به آب انداخت.

چین اولین کشتی خودران حمل کننده پهپاد جهان را به آب انداخت و از آن به عنوان یک «گونه دریایی» جدید یاد می‌کند.

به گزارش تین نیوز به نقل از ایسنا، چن دِیک مدیر مسئول این کشتی در زمانی که ساخت این کشتی شروع شد، گفت: "این کشتی هوشمند و بدون سرنشین، یک «گونه دریایی» زیبا و جدید است که تغییرات انقلابی را برای رصد اقیانوس به ارمغان خواهد آورد.

این خبر در حالی منتشر می‌شود که وسایل نقلیه خودران در حال تبدیل به تیتر اخبار در سراسر جهان شده‌اند و خودروهای خودران، هواپیماهای بدون سرنشین خودران و حتی ربات‌های خودران در حال ترویج هستند.

هدف از توسعه قابلیت‌های خودران، افزایش گزینه‌های حمل‌ونقل سرنشین‌دار به شکل ایمن‌تر، ارزان‌تر و آسان‌تر است. اما اینکه آیا آنها واقعاً می‌توانند این هدف را محقق کنند، هنوز موضوعی است که باید مورد بحث قرار گیرد و با آزمایش بیشتر این وسایل نقلیه خودران در سراسر جهان و استفاده از آنها، به پاسخ خواهیم رسید.

چین با این کشتی جدید امیدوار است که با تجهیز آن به هوش مصنوعی و سیستم‌های بدون سرنشین بتواند ظرفیت نظارت دریایی خود را با هزینه کمتر و با کارایی بالاتر نسبت به عملیات‌های سرنشین‌دار افزایش دهد.

این کشور به استفاده از سیستم‌های تجهیزات بدون سرنشین در زمینه‌هایی مانند امداد و نجات دریایی و نظارت بر محیط زیست دریایی شهره است، بنابراین این کشتی جدید گام بعدی در یک مسیر تکاملی طولانی استفاده از کشتی‌های خودران است.

این کشتی بدون سرنشین خاص با ۸۸/۵ متر طول، ۱۴ متر عرض و ۶/۱ متر عمق و ظرفیت حمل ۲ هزار تن بار برای انجام تحقیقات علمی و مشاهدات دریایی مورد استفاده قرار خواهد گرفت. «Zhu Hai Yun» می‌تواند با سرعت متوسط ۱۳ گره دریایی و حداکثر سرعت ۱۸ گره دریایی حرکت کند.

این کشتی توسط شرکت گوانگژو هوانگپو ونچانگ یکی از شرکت‌های تابعه بزرگ‌ترین شرکت کشتی سازی دولتی چین ساخته شده است و انتظار می‌رود تا پایان سال جاری آزمایشات دریایی خود را تکمیل کند.

گزارش شده است که «Zhu Hai Yun» ظرفیت حمل ده‌ها وسیله نقلیه بدون سرنشین از جمله هواپیماهای بدون سرنشین یا پهپادها، قایق‌های بدون سرنشین و شناورهای زیردریایی را دارد که می‌توانند با دقت به یکدیگر متصل شوند تا اهداف را نظارت کنند. همچنین دارای کیفیت قابل توجهی در سیستم‌های قدرت، سیستم‌های محرکه، سیستم‌های اطلاعاتی و سیستم‌های پشتیبانی عملیات پیمایشی است که همگی توسط چین و به صورت بومی توسعه داده شده‌اند.

این کشتی می‌تواند الهام‌بخش کشورهای دیگر برای مهندسی کشتی‌های خودران مشابه باشد، اما در حال حاضر، اولین کشتی در نوع خود در جهان است. اما سوالی که مطرح می‌شود این است که آیا می‌توان از این کشتی خودران برای مقاصد نظامی استفاده کرد؟

با ظهور هر فناوری جدید، همیشه این ترس وجود دارد که ممکن است در جنگ استفاده شود و چین کشوری است که به قدرت نظامی خود نیز معروف است. در هر حال اینکه چین از این کشتی فراتر از حوزه تحقیقات و نظارت استفاده می‌کند یا نه را فقط زمان می‌تواند بگوید.

بزرگ‌ترین کشتی خودران جهان از پهنای اقیانوس آرام گذشت

Prism Courage که یک تانکر گاز طبیعی بسیار بزرگ ۱۲۲ هزار تنی است و توسط آویکوس، شرکت تابعه اچدی هیوندای اداره می‌شود، به نوعی به اولین کشتی بزرگی تبدیل شد که بیش از ۱۰ هزار کیلومتر را تحت کنترل خودکار در اقیانوس می‌پیماید.

به‌گزارش مانا و به نقل از نیواطلس، این بار اول نیست که یک کشتی به صورت خودکار مسیر خود را در دریاها و اقیانوس‌ها طی می‌کند. در اصل اگر یک کشتی ساده بادبانی، بادبان‌هایش به خوبی تنظیم شده و تیلر آن هم محکم شده باشد، می‌توان بدون دخالت قطعاتی الکترونیکی شاهد حرکت درست در مسیر باشیم.

کشتی‌های خودکار مورد بحث در این گزارش توانایی تصمیم‌گیری و ایجاد مسیر در صورت نیاز را دارند. یک کشتی خودکار معمولی می‌تواند مسیر خود را حفظ کند و حتی در بهترین حالت برنامه‌ریزی‌شده به مواردی مانند ایستگاه‌های بین‌راهی و

جریان‌های GPS واکنش نشان دهد، اما در نهایت یک کشتی خودمختار باید بتواند انواع مختلفی از خوانش‌های حسگر را در نظر داشته باشد و نه تنها در مورد نحوه پاسخگویی تصمیم‌گیری کند، بلکه این کار را با توجه قوانین جاده‌ای و دریایی انجام دهد.

کشتی خودکار Prism Courage با پرچم کشور پاناما در یکم ماه مه (۱۱ اردیبهشت) بندر فری‌پورت، تگزاس را به مقصد پایانه LNG Boryeong در استان Chungcheong کره جنوبی ترک کرد. این کشتی با گذشت از کانال پاناما و از اقیانوس آرام در یک سفر ۳۳ روزه به مقصد رسید.

در نیمه دوم سفر، کشتی تحت کنترل سیستم ناوبری خودمختار HiNAS 2.0 بود. این سیستم نه تنها کشتی را هدایت می‌کرد، بلکه به دنبال مسیرهای بهینه با بهترین سرعت بر اساس راه‌حل هوشمند یکپارچه سرویس جهانی هیوندای (ISS) برگرفته از هوش مصنوعی بود. این امر باعث ناوبری و همچنین در نظرگرفتن شرایط آب‌وهوا، ارتفاع موج و هشدار و جلوگیری قانونی از عبور کشتی‌های دیگر به صورت همزمان از مسیر آن می‌شد.

از دیگر مزایای سیستم سیستم HiNAS 2.0. افزایش راندمان سوخت ۷ درصدی و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای به میزان ۵ درصد بود. علاوه بر اینها، این کشتی بیش از ۱۰۰ بار در شناسایی کشتی‌های دیگر موفق بوده و از آنها دوری کرده است. در طول این سفر، Prism Courage توسط مؤسسات رده‌بندی ABS آمریکا و KR کره جنوبی برای تأیید عملکرد و پایداری کشتی تحت نظارت بود.

ژاپن از اعماق دریا برق تولید می کند

ژاپن به طور موفقیت‌آمیز یک سیستم مبتنی بر انرژی اعماق اقیانوس ابداع کرده که می‌تواند نوعی از انرژی تجدیدپذیر قابل اطمینان و مستمر را فراهم کند.

به گزارش مارین نیوز از Interesting Engineering، شرکت IHI Corp که در زمینه تولید ماشین‌آلات سنگین ژاپنی فعالیت می‌کند، این سیستم را ابداع کرده است. شرکت مذکور از ۱۰ سال قبل مشغول توسعه یک توربین زیردریایی است که انرژی جریان‌های اعماق اقیانوس را مهار می‌کند.

توربین دریایی عظیم Kairyu شبیه یک هواپیمای ۳۳۰ تنی است که دو پروانه دارد که در جهت مخالف می‌چرخند و به یک

بدنه عظیم متصل شده‌اند. این توربین که در عمق ۳۰ تا ۵۰ متری دریا شناور می‌ماند به وسیله یک لنگر به کف دریا متصل است.

IHI Corp با برنامه‌های بلندپروازانه تصمیم دارد توربین‌هایش را در مسیر یکی از قدرتمندترین جریان‌های دریایی جهان (جریان کوروشیو) قرار دهد و به وسیله کابل‌های زیردریایی برق را منتقل کند. سازمان توسعه انرژی‌های نو و فناوری‌های صنعتی (NEDO) تخمین می‌زنند با استفاده از این جریان بتوان حدود ۲۰۰ گیگاوات انرژی تولید کرد.

این میزان انرژی معادل ۶۰ درصد ظرفیت تولید برق فعلی ژاپن است.

کن تاکاگی استاد سیاست‌گذاری فناوری اقیانوسی در دانشگاه توکیو می‌گوید: "جریان‌های اقیانوسی برای ژاپن مزیت مهم دارند، زیرا می‌توان به آنها دسترسی یافت. انرژی بادی از لحاظ جغرافیایی برای اروپا مناسب‌تر است که در معرض بادهای غربی است و در ارتفاع بالاتری نسبت به سطح دریا قرار دارد.

چینی‌ها به سرعت در حال ساخت جزایر مصنوعی بر روی دریا هستند

یکی از نگران‌کننده‌ترین اقدامات چین در حال حاضر، ساخت جزایر مصنوعی بر روی دریا است. کشورهای متحد آمریکا از این فعالیت نگران هستند؛ اما چرا؟ طی چند سال اخیر کشور چین فعالیت‌های زیادی در عرصه‌های مختلف انجام داده و یکی از مهم‌ترین برنامه‌های این کشور پیشرو در زمینه ساخت کاوشگرهای فضایی و کاوش آسمان‌ها و زمین است. چین از حدود ۷ سال پیش تا به امروز در حال ساخت جزایر مصنوعی است که مساحت آنها به ۳۲۰۰ هکتار می‌رسد.

ساخت جزایر مصنوعی روی دریا توسط چین

گفته می‌شود علت ساخت این جزایر مصنوعی در دریای چین جنوبی مورد تهاجم و حمله قرار دادن تایوان و تسلط یافتن بر ژاپن و استرالیا و منزوی کردن این دو کشور است. در واقع سال‌هاست که چین قصد دارد به هر نحوی که شده تایوان را به خاک خود ملحق کند؛ همان گونه که روسیه قصد دارد اوکراین را ضمیمه خود کند. اما تاکنون موفق نشده و یکی از دلایلش هم این است که دو کشور ژاپن و استرالیا به تایوان کمک می‌کنند. گفتنی است چین روی دریاهایی دست گذاشته که جزو قلمرو دریایی و سرزمینی چین محسوب نمی‌شوند، اما آنها مدعی شده‌اند که این جزایر متعلق به چین است و تا به امروز از آنها برای پیشبرد اهداف سیاسی و ژئوپولیتیکی خود در مقابل کشورهای دیگر استفاده کرده است. این کشورها عموماً از متحدان ایالات متحده آمریکا هستند.

لازم به ذکر است که جزایر مصنوعی چین عموماً در مناطقی ساخته می‌شوند که جنس آنها را صخره‌های سنگی و مرجانی تشکیل می‌دهد و هنگام مد دریا زیر آب فرو نمی‌روند. در این راستا دولت چین از کشتی‌های لایروب بسیاری برای ماسه‌برداری از کف دریا و ریختن آنها روی صخره‌ها استفاده کرده است تا بتواند جزایر خود را در آنجا احداث کند.

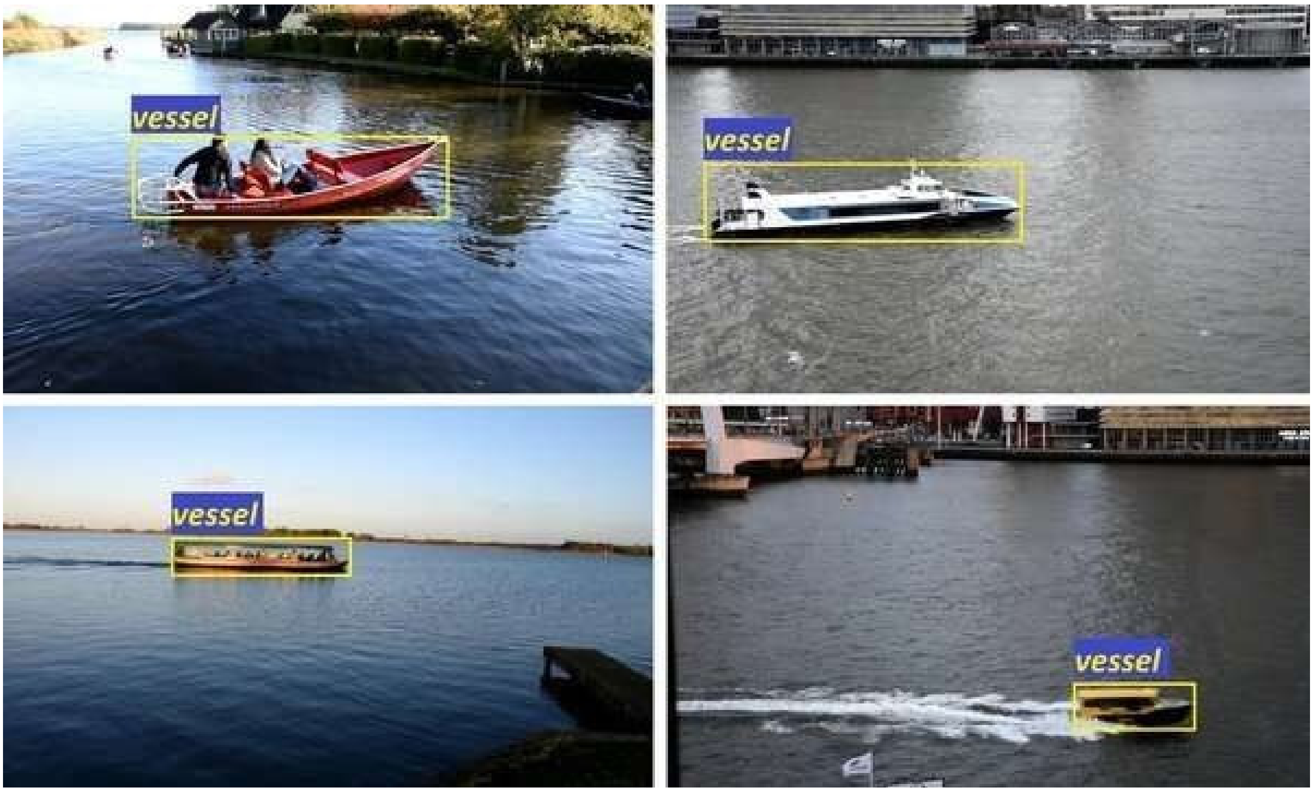
همان‌طور که تا اینجا توضیح دادیم یکی از مهم‌ترین دلایل ساخت این جزایر، تقویت نیروی نظامی برای مقابله با حملات احتمالی است. تصاویر هوایی که از این مناطق گرفته شده نشان می‌دهد که دولت چین در برخی از مناطق این جزایر، پایگاه‌های نظامی فشرده‌ای ایجاد کرده که هر یک از آنها شامل سامانه‌های موشکی، هواپیماهای سنگین، منابع سوخت و تأسیسات دریایی می‌شود.

از دیگر اهداف مهم چین این است که بتواند نیروهای نظامی خود و ابزارهای نظامی‌اش را در این مناطق تقویت کند و علیه اعضای اتحادیه کشورهای جنوب آسیا (آسه‌آن) آماده شود و بر آنها غلبه کند؛ اعضای این اتحادیه شامل کشورهای برونئی، کامبوج، اندونزی، لائوس، مالزی، میانمار، فیلیپین، سنگاپور، تایلند و ویتنام می‌شوند. اتحادیه آسه‌آن و کواد که شامل پیمان امنیتی چهار جانبه آمریکا، ژاپن، استرالیا و هند می‌شود درباره ساخت این جزایر بسیار نگران هستند و مهم‌ترین نگرانی آنها این است که اگر چین بتواند با ساخت این جزایر، دریای چین جنوبی را تحت سلطه خویش درآورد، آن وقت می‌تواند تأثیر به‌سزایی روی تجارت بین‌الملل بگذارد و هر زمان که بخواهد جریان تجارت را مختل کند.

از طرف دیگر به گفته کارشناسان، چین با سلطه بر این ناحیه خواهد توانست تایوان را مورد یورش قرار داده و به راحتی تحت تصرف خود درآورد. در واقع اگر چین بتواند با تجهیزات نظامی گسترده خود در این منطقه مستقر شود، هم تایوان محاصره می‌شود و هم استرالیا و ژاپن نمی‌توانند کمکی به آن بکنند.

منبع: مارین نیوز

کشف سیستمی نوین
برای ردیابی کشتی‌ها در بندرگاه



پژوهشگران الگوریتم‌های جدیدی را طراحی کرده‌اند که با استفاده از آن‌ها امنیت قلمرو دریایی کشورها افزایش می‌یابد.

به گزارش تین نیوز از پایگاه خبری Tech Xplore، امنیت مناطق ساحلی شامل نظارت در سطوح مختلف است: اینکه چه کشتی‌هایی می‌آیند، آیا ماهیگیری غیرقانونی انجام می‌دهند یا خیر و اینکه چه نوع باری حمل می‌کنند. مقامات امنیتی و مسئولان بندرگاه اغلب نمی‌توانند از پس وظایف خود در کنترل همه موارد بربیایند و به همین دلیل در تمام دنیا استفاده از سیستم‌های نظارت هوشمند برای نظارت بر قلمرو دریایی رو به فزونی است.

پژوهشگران در دانشگاه فناوری آیندهُوِن (Eindhoven University of Technology) در هلند به الگوریتم‌هایی جدید و سیستمی برای بهبود شناسایی کشتی‌ها دست یافته‌اند.

تشخیص یک کشتی از روی یک تصویر کامپیوتری ممکن است ساده به نظر برسد؛ اما پژوهشگران چنین نظری ندارند؛ زیرا معتقدند کشتی‌ها به شکل‌های مختلف می‌آیند و با سرعت‌های متفاوت حرکت می‌کنند. هنگامی که کشتی‌ها دور می‌شوند فقط می‌توانید تعدادی نقطه (پیکسل) مبهم روی صفحه ببینید. نمی‌توانید قایق را از کشتی تشخیص دهید؛ مخصوصاً که شرایط آب‌وهوایی اغلب تشخیص کشتی‌ها را بسیار مشکل می‌کند. آفتاب درخشان، باعث انعکاس نور می‌شود و مه و باران شدید هم کیفیت تصویر را کاهش می‌دهد.

در نتیجه، پژوهشگران کوشیده‌اند الگوریتم‌های جدیدی را طراحی کنند تا سیستم‌های نظارتی دریایی خودکار را بهبود بخشند. این سیستم‌ها فقط برای تأمین امنیت مناطق ساحلی نیستند، بلکه برای امنیت قلمرو دریایی، رودخانه‌های پرتردد و کانال‌ها هم استفاده می‌شوند.

رتبه ایران در تجارت دریایی چند است؟

کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل رتبه ایران در رده‌بندی کشورهای جهان از نظر بزرگی ناوگان کشتیرانی را ۲۲ اعلام کرد و سه کشور عضو گروه هفت را در رده پایین‌تری نسبت به ایران از این نظر قرار داد.

به گزارش تین نیوز به نقل از ایرنا، کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) درگزارشی از وضعیت صنعت حمل‌ونقل دریایی جهان، کل تعداد کشتی‌های تجاری اعم از نفتکش‌ها، کشتی‌های کانتینری و کشتی‌های فله‌بر در پایان سال ۲۰۲۱ را ۹۹هزار و ۸۰۰ فروند اعلام کرد. ظرفیت حمل بار این کشتی‌ها بالغ بر ۲ میلیارد و ۱۳۴ میلیون و ۶۴۰ هزار تن برآورد شده است که این رقم نسبت به سال قبل رشد ۳ درصدی داشته است. در سال پیش از آن ظرفیت حمل بار ناوگان کشتیرانی دنیا ۲ میلیارد و ۷۱ میلیون و ۶۳۸ هزار تن برآورد شده بود.

اضافه شدن ۸ فروند کشتی به ناوگان کشتیرانی ایران

آنکتاد در بخش دیگری ازگزارش خود کل کشتی‌های ایران را ۲۵۴ فروند اعلام کرد. در سال ۲۰۲۱ تعداد ۸ فروند کشتی جدید به ناوگان تجارت دریایی ایران افزوده شده است. در سال پیش از آن تعداد کشتی‌های ایران ۲۴۶ فروند اعلام شده بود.

به همین ترتیب ظرفیت حمل بار ناوگان کشتیرانی ایران در سال ۲۰۲۱ حدود ۵/۵ درصد افزایش یافته است و به ۱۹ میلیون و ۲۵۱ هزار تن رسیده است. در سال ۲۰۲۰ ظرفیت حمل بار کشتی‌های ایران ۱۸ میلیون و ۲۴۵ هزار تن محاسبه شده بود.

ناوگان کشتیرانی ایران بزرگ‌تر از ۳ عضو گروه هفت

مقایسه ایران با سایر کشورها نشان می‌دهد این کشور از نظر ظرفیت حمل بار دریایی در رتبه ۲۲ جهان قرار دارد. رتبه ایران نسبت به سال قبل تغییری نداشته است. ظرفیت ناوگان کشتیرانی ایران حتی از سه عضو گروه هفت کشور صنعتی یعنی فرانسه، ایتالیا و کانادا بیشتر است. کشورهایی مثل هلند، عربستان، برزیل، سوئد، ویتنام، عمان، مالزی، قطر و نیجریه نیز ناوگان کشتیرانی کوچک‌تری نسبت به ایران دارند. برخورداری از یک ناوگان دریایی بزرگ و متنوع یکی از نقاط قوت ایران در مقابله با تحریم‌های آمریکا بوده است و ایران با بهره‌گیری از این ناوگان بزرگ توانسته است تحریم‌های اقتصادی علیه خود را تا حد زیادی خنثی کند.

بزرگ‌ترین ناوگان کشتیرانی جهان در اختیار یونان است

بر اساس گزارش آنکتاد، یونان بزرگ‌ترین ناوگان دریایی جهان از نظر ظرفیت حمل بار را داراست. ظرفیت حمل بار کل کشتی‌های یونانی ۳۷۳ میلیون و ۴۱۷ هزار تن اعلام شده است. تعداد کل کشتی‌های یونان ۴۷۰۵ فروند برآورد شده است. چین با ناوگانی با ظرفیت حمل بار ۲۴۴ میلیون و ۵۵۵ هزار تن در رتبه دوم و ژاپن با ۲۴۱ میلیون و ۸۴۸ هزار تن در رتبه سوم از این نظر قرار گرفته‌اند. کشورهای سنگاپور، هنگ‌کنگ، آلمان، کره جنوبی، نروژ، برمودا و انگلیس به ترتیب رتبه‌های چهارم تا دهم را از این نظر به خود اختصاص داده‌اند.

آمریکا با ناوگان ۱۸۱۰ فروندی و ظرفیت حمل بار ۵۴ میلیون و ۹۷۱ هزار تنی در رتبه یازدهم جهان قرارگرفته است. سهم ایران از کل ظرفیت حمل بار دریایی جهان ۰/۹۱درصد برآورد شده است.

رد پای بحران اوکراین در تجارت دریایی

آنکتاد در تازه‌ترین گزارش خود به بررسی اثرات جنگ اوکراین بر تجارت دریایی جهان پرداخته است. براساس این گزارش، عواملی چون اختلال در لجستیک منطقه‌ای، توقف عملیات بنادر در اوکراین، اختلال در زیرساخت‌های مهم، محدودیت‌های تجارت، افزایش هزینه‌های بیمه و افزایش قیمت سوخت، همگی در ایجاد اختلال‌های لجستیکی پدید آمده در منطقه دریای‌سیاه نقش داشته‌اند.

به گزارش گروه اقتصاد بین‌الملل «دنیای اقتصاد»، این عوامل همچنین در گران‌تر شدن و غیرقابل پیش‌بینی شدن فضای تجارت و کشتیرانی جهانی دخیل بوده‌اند. بسیاری از کشورها مجبور شده‌اند به دنبال تأمین‌کنندگان نفت، گاز و غلات در فواصل دورتری باشند، در نتیجه فواصل کشتیرانی و به دنبال آن زمان و هزینه افزایش یافته است. البته نمی‌توان تمام تحولات کشتیرانی جهان را به یک علت خاص مرتبط کرد. جنگ اوکراین در حال حاضر یکی از موضوعات اساسی اثرگذار بر حمل‌ونقل دریایی جهان است، اما چالش‌های دیگری، چون همه‌گیری کرونا، ازدحام در بنادر و تغییر به سمت سوخت‌های کم‌کربن نیز وجود دارند، با این‌وجود روشن است که اختلال‌ها و افزایش تقاضای حمل از تنش در اوکراین تا حد زیادی در افزایش هزینه‌های حمل ونقل دخیل هستند.

افزایش قیمت انرژی چالش‌های شرکت‌های کشتیرانی را افزایش داده است. روسیه یکی از صادرکنندگان بزرگ نفت و گاز جهان است، با این حال محدودیت‌ها و تغییر در الگوهای تجارت ناشی از تنش اوکراین به افزایش تقاضای حمل منجر شده است. نرخ‌های روزانه برای تانکرهای کوچک که در تجارت منطقه‌ای نفت در دریای‌سیاه، بالتیک و مناطق دریای مدیترانه کلیدی هستند، تا حد زیادی افزایش یافته است. از سوی دیگر، افزایش هزینه‌های انرژی به افزایش قیمت سوخت‌رسانی دریایی منجر شده و هزینه حمل‌ونقل را برای تمامی بخش‌های حمل دریایی افزایش داده است. تا پایان ماه مه ۲۰۲۲ میانگین قیمت جهانی برای نفت کوره بسیارکم‌گوگرد (VLSFO) به بیش از هزار دلار در هر تن رسیده، به طوری که ۶۴ درصد نسبت به ابتدای سال افزایش داشته است. میانگین اضافه بهای سوخت که توسط خطوط کانتینری دریافت می‌شود نزدیک به ۵۰ درصد از زمان شروع تنش افزایش یافته است.

افزایش قیمت غذا به‌دنبال حمل غلات کمتر

روسیه و اوکراین بازیگران برجسته‌ای در بازار محصولات غذایی و کشاورزی از جمله خوراک دام هستند. حدود ۵۳ درصد تجارت‌جهانی روغن آفتابگردان و دانه‌های روغنی و ۲۷ درصد تجارت گندم جهان متعلق به این دو کشور است. در مجموع ۳۶ کشور بیش از ۵۰ درصد از گندم خود را از روسیه و اوکراین وارد می‌کنند. اوکراین در ۲۰۲۱ حدود ۵۰ میلیون تن غلات صادر کرده است. قبل از تنش پیش‌بینی‌ها رشد ۳ درصدی در صادرات دریایی غلات جهان را نشان می‌دادند، حالا، اما انتظار می‌رود صادرات دریایی غلات جهان در ۲۰۲۲ با ۳/۸ درصد کاهش مواجه باشد. پیش‌بینی می‌شود محموله‌های جهانی کود و نهاده‌های آن مانند پتاس در ۲۰۲۲ تا ۷ درصد کاهش یابد.

کاهش صادرات غلات از اوکراین تا حدی توسط افزایش حمل از سوی تأمین‌کنندگان دیگر جبران شده است. به عنوان مثال انتظار می‌رود برزیل صادرات گندم و غلات سخت خود را در ۲۰۲۲ تا ۳۷ درصد افزایش دهد و قرار است انگلستان، ایرلند شمالی و اتحادیه اروپا صادرات خود را در این دوره ۸ درصد افزایش دهند. انتظار می‌رود صادرات

دانه سویا نیز از سوی آرژانتین، برزیل و آمریکا افزایش یابد. در میان‌مدت می‌توان انتظار داشت که استرالیا، برزیل و آمریکا کاهش صادرات غلات به آمریکای شمالی و خاورمیانه را جبران کنند. با وجود کاهش کلی در حجم کالاها، تقاضای حمل برای کشورهای واردکننده مواد غذایی احتمالاً با افزایش روبه‌رو خواهد شد، چرا که بارهای جایگزین از مناطق دورتری تأمین می‌شوند. تغییر در الگوهای تجارت غلات در توقف‌های بندری کشتی‌های فله خشک در دریای سیاه منعکس شده است.

بنادر دریای سیاه در حالت عادی بیش از ۹۰ درصد از حمل‌ونقل دریایی خارجی اوکراین را سرویس می‌دادند، اما با تعلیق عملیات بندری، ارسال غلات به خارج از کشور به حمل از طریق مرزهای غربی و از طریق ریل و بنادر کوچک رنی و ایزمائیل واقع در رودخانه دانوب، محدود شده است، اما این راه‌های جایگزین برای جبران ظرفیت ازدست رفته بنادر دریای سیاه اوکراین کافی نیستند. از زمان شروع عملیات نظامی روسیه توقف‌های هفتگی در بنادر اوکراین از ۶۰ درصد به نزدیک صفر رسیده و در بنادر روسیه و ترکیه نیز تا حدی کاهش یافته است. در عین حال توقف کشتی‌های فله‌خشک با افزایش اندکی در بنادر بلغارستان و رومانی روبه‌رو بوده که نشان‌دهنده تغییر مسیر بخشی از تجارت از اوکراین است، با این وجود ظرفیت ذخیره‌سازی فعلی غلات مربوط به کشت سال گذشته است که منجر به ایجاد این نگرانی شده که کشت جدید نمی‌تواند ذخیره شود و بنابراین آسیب خواهد دید.

در فاصله زمانی فوریه تا مه ۲۰۲۲، شاخص بالتیک که یک معیار جهانی برای نرخ محموله‌های فله‌خشک است، تا ۵۹ درصد افزایش یافت. این مسئله می‌تواند به افزایش ۳/۷ درصدی در قیمت مواد غذایی مصرفی در سطح جهان منجر شود. تقریباً نیمی از این افزایش به علت بالا رفتن هزینه‌های حمل است که ناشی از نرخ‌های حمل بالاتر و فاصله‌های دورتر است. انتظار می‌رود اقتصادهای با درآمد متوسط رشد قیمت مواد غذایی را اندکی بیشتر تجربه کنند، چرا که واردات غذای آن‌ها بیش از متوسط جهانی آن به حمل‌ونقل فله خشک وابسته است. انتظار می‌رود اثر افزایش نرخ محموله‌های فله خشک بر اقتصادهای کم‌درآمد کمتر باشد، چرا که واردات غذای آن‌ها به جای مواد غذایی پایه بر غذاهای فرآوری‌شده متمرکز است.

اختلال در حمل‌ونقل و زنجیره‌های ارزش

گرچه روسیه و اوکراین چندان عمیق در شبکه‌های حمل‌ونقل کانتینری جهان و زنجیره ارزش ادغام نشده‌اند، ولی تنش میان دو کشور و محدودیت‌های تجاری بر این بخش حمل‌ونقل نیز اثرگذار بوده است. کانتینربرها ظرفیت حمل کشتی‌های اختصاص داده شده به روسیه را کاهش داده و عملیات در بنادر اوکراین را به حالت تعلیق درآورده‌اند. با بسته شدن بنادر و توقف خدمات کشتیرانی به روسیه و اوکراین، کشتی‌ها و کانتینرها مجبور به تغییر مسیر شده‌اند. محموله‌ها به مقصد روسیه و اوکراین در حال حاضر در بنادری از جمله هامبورگ، روتردام، کنستانتسا و استانبول انباشته شده‌اند. کشتیرانی‌ها با تأخیر مواجه هستند و می‌توان انتظار داشت با هزینه‌های معطلی بار در بنادر مواجه شوند. محموله‌های روسیه هم در بنادر معطل شده‌اند. این مسئله بر فشارهای ظرفیت انبار و ذخیره‌سازی می‌افزاید و هزینه‌ها را افزایش می‌دهد. شبیه‌سازی آنکتاد نشان می‌دهد که افزایش هزینه‌های حمل کانتینری در ۲۰۲۲-۲۰۲۱ به افزایش بیشتر در قیمت‌های مصرف‌کننده تا ۱/۶ درصد در سطح جهان منجر می‌شود. این شبیه‌سازی همچنین نشان می‌دهد که سطح قیمت‌های وارداتی در نتیجه افزایش مستمر نرخ حمل به طور میانگین تا ۱۱/۹ درصد افزایش خواهد داشت.

موافقت بیمه اتکایی با پرداخت ۲ میلیارد دلار به کشتی حادثه دیده در کانال سوئز

شرکت بیمه اتکایی فرانسوی SCOR اعلام کرد مطالبات کشتی حادثه دیده Ever Given که باعث انسداد کانال سوئز شد، به بیش از دو میلیارد دلار می‌رسد. به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ این شرکت بیمه فرانسوی ضمن قبول مسئولیت پرداخت خسارت یادآور شد تسویه این مطالبات سال‌ها طول خواهد کشید.

Sylvain Gauden مدیر ارشد بیمه اتکایی SCOR افزود: "این شرکت در حال بررسی ابعاد حادثه است و باید دید که طرف‌های درگیر مانند مالک کشتی، اجاره‌دهنده، صاحب کالا و مدیریت کانال سوئز چه درخواستی را در شکایات مربوط به اخذ خسارت از بیمه مطرح کرده‌اند." با این حال شرکت بیمه اتکایی SCOR فرانسه ضمن تقبل پرداخت خسارت به مالک کشتی Ever Given تمامی موارد مربوط با هزینه عملیات نجات و خسارت مشتریان از محل تأخیر کشتی و همچنین شکایت مربوط به مدیریت کانال سوئز را مورد بررسی قرار داده و باید دید چگونه می‌تواند در پرداخت این مبلغ افراد ذی‌نفع را راضی کند.

دستورالعمل جدید IMO برای مقابله با قاچاق حیات وحش از طریق دریا

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در چهل و ششمین جلسه کمیته تسهیل ترافیک دریایی (FAL 46)، دستورالعمل جدیدی را برای پیشگیری از قاچاق حیات وحش از طریق حمل‌ونقل دریایی تصویب کرد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ این دستورالعمل که به پیشنهاد رسمی کشورهای برزیل، آلمان، کلمبیا، کنیا، تانزانیا، اتاق بین‌المللی کشتیرانی، کمیته دائمی بین‌المللی کشتیرانی، صندوق جهانی طبیعت و صندوق بین‌المللی FAL 46 مورد بحث و بررسی قرار گرفت و به تصویب اعضای حاضر در کمیته تسهیل رسیده و به تمام کشورهای عضو ابلاغ شد.

بر اساس این گزارش پس از تصویب دستورالعمل قرار شد توسط جمهوری کنیا با تشکیل گروه‌های کاری در برنامه‌های توسعه سازمان ملل متحد (UNDP) و کارگروه حمل‌ونقل گنجانده شده و پیگیری شود.

فیلیپا دایسون هماهنگ‌کننده تعامل بخش حمل‌ونقل IMO در این زمینه با اشاره به لازم‌الاجرا بودن دستورالعمل گفت: "قاچاق حیات وحش یک نگرانی رو به رشد در سطح جهانی است که تنوع زیستی و اکوسیستم سیستم حیاتی را برهم زده و سلامت انسان‌ها را تهدید می‌کند."

در این ارتباط قاچاقچیان از ضعف‌های زنجیره تأمین برای انتقال غیرقانونی گونه‌های در معرض خطر استفاده کرده که در این ارتباط ۷۲ تا ۹۰ درصد از حمل غیرقانونی حیات وحش از طریق حمل‌ونقل دریایی قاچاق می‌شود که همین کار مسئولیت مسئولان حمل‌ونقل دریایی را بیشتر می‌کند.

وی گفت: "این دستورالعمل به عنوان یک طرح بازدارنده تجارت غیرقانونی حیات وحش محسوب می‌شود و از طریق تمامی کشورهای عضو و سازمان‌های مردم‌نهاد و شرکای سازمان بین‌المللی دریانوردی حمایت خواهد شد.

دکتر مارگارت کینرد رهبر جهانی تمرین حیات وحش WWF نیز گفت: "در راستای تصویب این دستورالعمل گروه کاری با هماهنگی ذی‌نفعان با دولت‌ها، دانشگاه‌ها، سازمان‌های مردم‌نهاد، شرکت‌های خصوصی و سازمان بین‌المللی همکاری کرده که منجر به حمایت گسترده اعضای IMO از دستورالعمل جدید خواهد شد."

نماینده جمهوری کنیا در پایان این نشست گفت: "دولت این کشور از همه کشورهای عضو می‌خواهد تا در حمایت از این دستورالعمل همکاری لازم را به عمل آورند که این کمک بزرگی به حفاظت از حیات وحش ما در سراسر جهان است."

اعلام مصوبات نشست کمیته سه‌جانبه مقاوله‌نامه کار دریایی در ژنو

الزامی شدن دسترسی اینترنت روی کشتی برای دریانوردان

نایب رییس و دبیر انجمن صنفی دریانوردان با اشاره به اصلاحات مهم به تصویب رسیده در نشست کمیته سه‌جانبه مقاوله‌نامه کار دریایی (MLC)، گفت: "در این نشست، دسترسی اینترنت و استفاده از شبکه‌های اجتماعی برای دریانوردان روی کشتی الزامی شد."

به گزارش مانا؛ سامان رضایی درباره بخش دوم چهارمین نشست کمیته سه‌جانبه مقاوله‌نامه کار دریایی (MLC) که از ۱۵ اردیبهشت ماه ۱۴۰۱ برگزار و پس از ۱۰ روز کار فشرده در مقر دائمی سازمان جهانی کار در ژنو (سوئیس) به اتمام رسید، اظهار داشت: "این نشست به صورت ترکیبی با وجود نمایندگان کشورها، دریانوردان، شرکت‌های کشتیرانی جهان و حضور سایر اعضا به صورت مجازی برگزار شد".

وی ادامه داد: "در این اجلاس مهم به ۱۲ مورد اصلاحیه که حاصل بخش اول این اجلاس در سپتامبر ۲۰۲۱ بود، پرداخته شد و نهایتاً هشت اصلاحیه تصویب و دو اصلاحیه به اجلاس آتی در سال ۲۰۲۵ موکول شد."

دبیر انجمن صنفی دریانوردان خاطرنشان کرد: "نماینده انجمن صنفی دریانوردان به عنوان عضو ارشد فدراسیون بین‌المللی حمل‌ونقل در بالاترین سطح این اجلاس، به عنوان یکی از ۱۵ دارنده حق رأی از سوی ۱/۵ میلیون دریانورد شاغل در جهان در مذاکرات و رأی‌گیری شرکت کرد".

رضایی افزود: "بنده به عنوان تنها ایرانی فعال در این اجلاس بین‌المللی مهم که تصمیمات آن تبعات و تعهدات مهمی را برای کشورهای جهان از جمله ایران در پی خواهد داشت، شرکت کردم و هماهنگی بسیار خوبی با هیأت کارشناسی سازمان بنادر صورت گرفت و از همکاری این سازمان به صورت مداوم بهره برده شد."

وی درباره مصوبات این اجلاس، اعلام کرد: "در اولین اصلاحیه در متن بند ۱ (ب) استاندارد A۴,۳ تحت عنوان "حفاظت از ایمنی و بهداشت و پیشگیری از حوادث"، وجود تجهیزات حفاظت فردی با اندازه مناسب برای تمامی سایزها و جثه‌ها روی کشتی ضروری شد."

دبیر انجمن صنفی دریانوردان افزود: "اصلاحیه دوم مربوط به استاندارد A۳,۲ تحت عنوان "غذا و پذیرایی" بود که بر اساس بند ۲ (الف) و (ب)، منابع غذا و آب آشامیدنی با توجه به تعداد دریانوردان در کشتی، الزامات مذهبی و اعمال فرهنگی انها در رابطه با غذا، مدت و ماهیت سفر باید از نظر کمیت و تغذیه مناسب به صورت رایگان به دریانوردان ارائه شود."

رضایی درباره اصلاحیه سوم، خاطرنشان کرد: "با توجه به درج بند ۹ به استاندارد A۲,۵.۱ با عنوان "بازگشت به وطن"، اعضا باید بازگشت سریع دریانوردانی که در بندر رها شده تلقی می‌شوند، تسهیل کنند و در این خصوص به وظایف و تعهدات کشورهای صاحب پرچم و کشورهای تأمین‌کننده نیروی کار و بنادری که دریانورد در قلمرو آن‌ها رها شده، تأکید گردیده است".

وی در مورد اصلاحیه چهارم، توضیح داد: "با توجه به موارد متعدد عدم دسترسی دریانوردان به خدمات درمانی در بنادر که در دوره شیوع کرونا شاهد آن بودیم با درج بندهای ۵ و ۶ در استاندارد A۴,۱، کشورهای عضو به صورت مشخص‌تر مکلف به ارائه خدمات مراقبتی درمانی در بنادر، انتقال جسد و یا خاکستر دریانورد فوت شده به وطن شدند".

دبیر انجمن صنفی دریانوردان با اشاره به اینکه بر اساس اصلاحیه پنجم اصلاحاتی در عبارات مندرج با عنوان متعهد با نام مالک کشتی یا مالک ثبت شده در مقرارت ۲.۵ و ۴.۲ صورت گرفت، گفت: "در اصلاحیه ششم با اصلاحات صورت گرفته در استاندارد A۳.۱ دسترسی اینترنت و استفاده از شبکه‌های اجتماعی برای دریانوردان روی کشتی الزامی شد".

رضایی با اشاره به اصلاحیه نهم، در رابطه با استاندارد A۱,۴، اظهار داشت: "استخدام دریانوردان با تأکید بر سیستم جبران خسارت و بیمه در فرآیند استخدامی و تعهدات طرفین در قرارداد، در کنوانسیون اعمال شد."

وی در پایان به اصلاحیه یازدهم اشاره کرد و افزود: "پیرو اصلاحات صورت گرفته در استاندارد A۴,۳ تحت عنوان "حفاظت از ایمنی و بهداشت و پیشگیری از حوادث"، ثبت مرگ‌ومیر تمامی دریانوردان شاغل روی کشتی‌ها توسط کشور صاحب پرچم و گزارش سالانه به ILO الزامی است و در عین حال کیفیت ثبت این داده‌ها مشخص شد."

باید خاطرنشان کرد این اصلاحات هنوز قطعی نیست و باید در اجلاس آتی کنفرانس کنوانسیون کار دریایی مطرح و رأی‌گیری شود و به تصویب برسد.

اهمیت فیتوپلانکتون‌ها در حفظ زنجیره زیستی محیط‌های آبی

عضو هیأت علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی با اشاره به نقش پلانکتون‌ها و فیتوپلانکتون‌ها در زنجیره زیستی محیط‌های آبی گفت: "در هر نقطه‌ای که پلانکتون‌ها حضور دارند، ماهیان بزرگ‌تر، نهنگ‌ها و سایر آبزیان را به سوی خود می‌کشند از این رو حفاظت از آنها بسیار حائز اهمیت است."

به گزارش مارین نیوز، غلامرضا محمدپور روز دوشنبه (۱۶ خرداد) در وبینار ذرات معلق و آلودگی میکروپلاستیک‌ها در محیط‌های دریایی که به مناسبت روز جهانی اقیانوس (۱۸ خرداد) به صورت مجازی در محل پژوهشگاه برگزار شد، افزود: "وجود آبزیان، پلانکتون‌ها و فیتوپلانکتون‌ها برای محیط زیست ما بسیار ضروری است، از این رو حفاظت از آنها باید در زمره اقدامات اساسی دستگاه‌های متولی باشد. در این میان پایش آنها در آب‌های خلیج‌فارس و دریای عمان راهی درست برای حفاظت است، چون با این کار آبزیان بهتر مدیریت می‌شوند."

وی به تهدیدات آبزیان بزرگ در دریاها و اقیانوس‌ها اشاره کرد و گفت: "نمونه شایع آن برخورد نهنگ‌ها با موتور و پره کشتی‌ها و شناورها و تلف شدن آنها است که در این شرایط جسدشان وارد آب‌ها و به مرور به سواحل می‌رسد؛ اما از آنجایی که نهنگ‌ها نقش مهمی در پایداری محیط زیست دارند، پایش گونه‌های زیستی دریایی می‌تواند از بروز چنین رخدادهایی در محیط‌های آبی جلوگیری کند".

محمدپور به بیان روش‌های رصد و پایش ذرات معلق در دریاها و اقیانوس‌ها پرداخت و گفت: "یکی از این روش‌ها، سنجش از راه دور است که می‌توان با هزینه‌های کم و یا بدون هزینه به طور دایمی ذرات معلق و وضعیت آبزیان منطقه‌ای را پایش کرد."

وی به اجرای پروژه‌های جهانی در این زمینه اشاره کرد و گفت: "پروژه‌های بسیاری در سطح دنیا اجرایی می‌شود که متأسفانه ایران در هیچکدام از این طرح‌ها سهمی ندارد. ۳۰ درصد بارش‌ها به دلیل وجود فیتوپلانکتون‌ها است."

محمدپور نمونه این پروژه‌ها را طرح ارزیابی "هواریزها" به منظور پایش شرایط آب و هوایی ساحلی و فیتوپلانکتون‌ها نام برد و افزود: "۳۰ درصد از بارش‌های کل کره زمین به دلیل وجود فیتوپلانکتون‌ها است؛ چرا که وقتی این موجودات در سطح آب شناور هستند در صورت مواج شدن دریا، وارد جریان‌های هوا می‌شوند و از آنجایی که این جانداران، آب‌دوست و نم‌دوست هستند، به صورت ذره هسته‌ای چگالش ابر عمل می‌کنند".

به گفته وی در حال حاضر در این زمینه پروژه مشترکی میان "اسا" (سازمان فضایی اروپا) و "ژاکسا" (آژانس کاوش‌های هوافضای ژاپن) در حال اجرا است.

این عضو هیات علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی، با تأکید بر اینکه بر این اساس پایش فیتوپلانکتون‌ها، زئوپلانکتون‌ها، باکتری‌ها، مواد مغذی برای ما بسیار مهم است، اظهار داشت: "بر اساس اطلاعاتی که در این پایش‌ها به دست می‌آید می‌توان به شناورها آگاهی‌های لازم برای عدم تردد به مناطقی که با کمبود مواد مغذی مواجه هستند، ارائه داد و در این زمینه ماهواره‌ها بهترین روش برای پایش محیط‌های آبی است".

وی اظهارداشت : "امروزه تعریف سواد تغییر یافته است، امروزه استفاده و بهره‌گیری از دانش روز سواد محسوب می‌شود و با استفاده از دانش است که می‌توان با هزینه‌های کم، دریا را پایش و از موجودات آن محافظت کرد."

کشف بزرگ‌ترین گیاه جهان زیر دریا

علف دریایی به طول ۱۸۰ کیلومتر و وسعت ۲۰۰ کیلومترمربعی به تازگی در آب‌های استرالیا کشف شده است که بزرگترین گیاه جهان لقب گرفته است.

به گزارش ایسنا و به نقل از نیواطلس، به نظر می‌رسد محققان بزرگ‌ترین گیاه جهان را کشف کرده‌اند. آنها علفزاری از علف‌های دریایی را در سواحل غربی استرالیا یافته‌اند که در مجموع ۲۰۰ کیلومترمربع را پوشش می‌دهد.

گفتنی است که تمام این پوشش گیاهی فقط از یک نهالِ بذری رشد کرده و با تکثیر خود این چنین گسترش یافته است تا بزرگ‌ترین گیاه جهان لقب بگیرد.

علف‌های دریایی گیاهان گل‌دار آبزی هستند که در چهار خانواده از راسته قاشق‌واش‌سانان دسته‌بندی می‌شوند و عمدتاً در محیط‌های کاملاً شور زیر آب دریا می‌رویند.

نهال بذری نیز "اسپوروفیت" یا "هاگ‌رُست" جوان گیاه است که از روییدن یک بذر ایجاد می‌شود و ایجاد آن با جوانه زدن بذر شروع می‌شود.

این پروژه زمانی آغاز شد که دانشمندان دانشگاه "وسترن استرالیا" و دانشگاه "فلیندرز" قصد داشتند تنوع ژنتیکی مراتع علف‌های دریایی در منطقه "خلیج کوسه" را مطالعه کنند. این تیم از سراسر منطقه در چندین محیط مختلف، نمونه‌هایی برداشتند، سپس ۱۸ هزار نشانگر ژنتیکی را برای ایجاد پروفایل‌های گیاهان مورد بررسی قرار دادند.

"جین اِجلو" نویسنده اصلی این مطالعه گفت: "نتیجه ما را غافلگیر کرد. فقط یک گیاه بیش از ۱۸۰ کیلومتر در "خلیج کوسه" گسترش یافته و خود را به بزرگ‌ترین گیاه شناخته شده روی زمین تبدیل کرده است."

وی افزود: "به نظر می‌رسد این پوشش علفی ۲۰۰ کیلومترمربعی تنها از یک نهال بذری گسترش یافته است."

علف‌های دریایی حداقل از نظر مساحت به راحتی رکوردشکن می‌شوند و این خاصیت آنهاست. رکوردار قبلی بزرگ‌ترین گیاه یک درخت صنوبر در ایالت یوتا در آمریکا با نام مستعار "پاندو" بود که ۰/۴ کیلومتر مربع ریشه دوانیده است. این بدان معناست که علف دریایی تازه کشف شده، بیش از ۴۰۰ برابر گسترده‌تر از "پاندو" است. البته گفته می‌شود "پاندو" احتمالاً از نظر زیست‌توده بزرگ‌تر است.

ضمن اینکه این علفزار غول‌پیکر چند عامل دیگر نیز برای به شهرت رسیدن دارد. تیم تحقیقاتی، سن آن را حداقل ۴۵۰۰ سال محاسبه کرده و کشف کرده که چگونه توانسته است با وجود عدم تنوع ژنتیکی با تغییرات محیطی کنار بیاید. این یک گیاه "پلی‌پلوئید"(polyploid) است، به این معنی که در واقع به جای ژنوم نصف-نصف، حاوی دو ژنوم کامل از گیاهان مادر خود است.

دکتر "الیزابت سینکلر" نویسنده ارشد این مطالعه گفت: "گیاهان پلی‌پلوئید اغلب در مکان‌هایی با شرایط محیطی سخت زندگی می‌کنند و اغلب هم عقیم هستند، اما اگر دست نخورده باقی بمانند می‌توانند به رشد خود ادامه دهند و این علف دریایی غول‌پیکر نیز همین کار را انجام داده است."

وی افزود: "این علفزار حتی بدون گل‌دهی و تولید موفقیت‌آمیز بذر به نظر می‌رسد که واقعاً انعطاف‌پذیر است و طیف وسیعی از دما و شوری را تجربه می‌کند و همچنین شرایط نوری شدیدی را تجربه می‌کند که معمولاً برای اکثر گیاهان بسیار استرس‌زا هستند."

این تیم قصد دارد این گیاه را بیشتر بررسی کند تا اسرار بیشتری را در مورد چگونگی رشد آن کشف کند.

این تحقیق در مجله Proceedings of the Royal Society B منتشر شده است.

بانک جهانی پیش‌بینی کرد

افول رشد اقتصاد ۲۰۲۲
رشد ۳/۷ درصدی برای ایران

بانک جهانی در آخرین گزارش خود از پیش‌بینی رشد اقتصادی جهان اعلام کرد جهان در حال ورود به دوره‌ای طولانی از تورم بالا و رشد اقتصادی ضعیف است. این نهاد بین‌المللی در گزارش جدید خود با اشاره به آثار مخرب همه‌گیری کرونا و جنگ اخیر روسیه و اوکراین، پیش‌بینی کرد که نرخ رشد اقتصادی۲۰۲۲ به ۲/۹ برسد که نسبت به پیش‌بینی قبلی، ۱/۲ واحد درصد کاهش یافته است. با وجود کاهش رشد اقتصادی در سطح جهان، رشد اقتصادی ایران در سال جاری مثبت ۳/۷ درصد پیش‌بینی شده است.

بانک جهانی در جدیدترین گزارش خود رشد اقتصادی ایران برای ۲۰۲۲ را ۳/۷ درصد پیش‌بینی کرده است که نسبت به گزارش قبلی این نهاد تغییری نداشته است. این گزارش فروکش کردن همه‌گیری کرونا و افزایش قیمت جهانی نفت را از دلایل رشد ۳/۷ درصد ایران برشمرده است. با این حال انتظار می‌رود رشد اقتصادی ایران در سال‌های بعد به‌دلیل چالش‌های ساختاری حل نشده و سرمایه‌گذاری ثابت ضعیف، محدود شود.

این نهاد رشد اقتصادی ایران را برای سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ به ترتیب ۲/۷ و ۲/۳ درصد پیش‌بینی کرده است. بانک جهانی در این گزارش پیش‌بینی خود را از رشد اقتصادی جهان در سال جاری مورد بازنگری قرار داده است؛ به طوری که انتظار دارد رشد اقتصادی جهان از ۵/۷ درصد سال۲۰۲۱ به ۲/۹ درصد در ۲۰۲۲ کاهش پیدا کند. این پیش‌بینی تا حد زیادی پایین‌تر از پیش‌بینی رشد ۴/۱ درصدی این نهاد برای رشد اقتصاد جهانی در ۲۰۲۲ است که در ماه ژانویه ارائه شده بود. بانک جهانی قبلاً نیز پیش‌بینی خود از رشد اقتصادی جهان را به ۳/۲ درصد کاهش داده بود. بانک جهانی علت این کاهش در چشم‌انداز رشد اقتصادی را افزوده شدن خسارات ناشی از عملیات نظامی روسیه در اوکراین به اثرات همه‌گیری کووید- ۱۹ بر اقتصاد جهانی عنوان و پیش‌بینی کرده است که اقتصاد جهانی در حال ورود به دوره‌ای طولانی از رشد ضعیف و تورم افزایشی است.

این امر می‌تواند خطر وقوع رکود تورمی را افزایش دهد و پیامدهای بالقوه زیانباری برای اقتصادهای با درآمد پایین و متوسط داشته باشد. براساس پیش‌بینی این نهاد رشد اقتصادی جهان در ۲۰۲۴-۲۰۲۳ نیز حول همین نرخ خواهد بود؛ چرا که تنش نظامی میان روسیه و اوکراین، فعالیت و سرمایه‌گذاری و تجارت را در کوتاه‌مدت مختل می‌کند، تقاضا را کاهش می‌دهد و انطباق سیاست پولی و مالی برداشته می‌شود. طبق این گزارش، به دنبال خسارات ناشی از همه‌گیری کرونا و جنگ، سطح درآمد سرانه در اقتصادهای در حال توسعه در سال جاری حدود ۵ درصد پایین‌تر از روند پیش از وقوع همه‌گیری کرونا خواهد بود.

به گفته دیویس مالپس، اقتصاددان آمریکایی و رئیس بانک جهانی، عواملی چون عملیات روسیه در اوکراین، قرنطینه‌های کرونایی چین، اختلال در زنجیره عرضه و خطر رکود تورمی به رشد جهانی آسیب زده است و برای بسیاری از کشورهای جهان وقوع رکود اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. با توجه به اینکه بازارها نگاه به آینده دارند، بنابراین تشویق تولید و اجتناب از محدودیت‌های تجاری ضروری است. تغییرات در سیاست‌های مالی، پولی، آب‌وهوایی و بدهی برای مقابله با تخصیص نادرست سرمایه و نابرابری ضروری است.

براساس این گزارش رشد اقتصادی بازارهای نوظهور و اقتصادهای درحال توسعه (EMDEs) در سال جاری به ۳/۴ درصد کاهش می‌یابد؛ زیرا تأثیرات منفی تنش روسیه و اوکراین، افزایش صادرات کالاهای پایه ناشی از افزایش قیمت انرژی را خنثی کرده است. از سوی دیگر، باوجود شوک منفی به فعالیت اقتصادی جهان در ۲۰۲۲، در سال آینده اساساً بهبودی پیش‌بینی نشده است؛ به طوری که رشد اقتصادی سال آینده نیز در این گزارش حدود ۳ درصد پیش‌بینی شده است؛ چرا که انتظار می‌رود بسیاری از عوامل منفی به ویژه افزایش قیمت کالاهای پایه و ادامه روند سیاست پولی انقباضی در سال آینده نیز ادامه پیدا کند. به علاوه، چشم‌انداز رشد اقتصادی با ریسک‌های کاهشی بسیاری از جمله شدت گرفتن تنش‌های ژئوپلتیک، افزایش اثرات رکود تورمی، رشد ناپایداری مالی، ادامه اختلال‌ها در زنجیره عرضه و بدتر شدن شرایط ناامنی غذایی، روبه‌رو است.

از سوی دیگر طبق این گزارش، با توجه به بازگشت تقاضای جهانی، تنگناهای عرضه و افزایش قیمت انرژی و غذا، تورم جهانی نسبت به اواسط ۲۰۲۰ افزایش قابل ملاحظه‌ای داشته است. انتظار بازارها این است که تورم در اواسط ۲۰۲۲ به قله خود برسد و سپس روند کاهش خود را آغاز

اقتصاد	درصد تغییر تولید ناخالص داخلی نسبت به سال قبل				
	۲۰۲۰	۲۰۲۱ برآورد	۲۰۲۲ پیش‌بینی	۲۰۲۳ پیش‌بینی	۲۰۲۴ پیش‌بینی
جهان	-۳/۳	۵/۷	۲/۹	۳	۳
آمریکا	-۳/۴	۵/۷	۲/۵	۲/۴	۲
اتحادیه اروپا	-۶/۴	۵/۴	۲/۵	۱/۹	۱/۹
ژاپن	-۴/۶	۱/۷	۱/۷	۱/۳	۰/۶
بازارهای نوظهور و کشورهای درحال توسعه	-۱/۶	۶/۶	۳/۴	۴/۲	۴/۴
چین	۲/۲	۸/۱	۴/۳	۵/۲	۵/۱
روسیه	-۲/۷	۴/۷	-۸/۹	-۲	۲/۲
ترکیه	۱/۸	۱۱	۲/۳	۳/۲	۴
هند	-۶/۶	۸/۷	۷/۵	۷/۱	۶/۵
خاورمیانه و شمال آفریقا	-۳/۷	۳/۴	۵/۳	۳/۶	۳/۲
ایران	۳/۴	۴/۱	۳/۷	۲/۷	۲/۳
عراق	-۱۱/۳	۲/۸	۸/۸	۴/۵	۳
عربستان سعودی	-۴/۱	۳/۲	۷	۳/۸	۳

دنیای اقتصاد
روزنامه صبح ایران

کند؛ ولی طبق پیش‌بینی‌ها حتی پس از فروکش کردن شوک‌ها تورم بالا خواهد بود و سیاست‌های پولی نیز انقباضی‌تر خواهد شد. رشد جهانی در جهت مخالف حرکت کرده است؛ به طوری که از ابتدای سال به شدت کاهش یافته و انتظار می‌رود برای باقی قرن حاضر پایین‌تر از میانگین آن در دهه ۲۰۱۰ باقی بماند.

براساس این گزارش، در سایه این رویدادها خطر وقوع رکود تورمی افزایش داشته است. بهبود از رکود تورمی در دهه ۱۹۷۰ منجر به افزایش قابل ملاحظه نرخ‌های بهره از سوی بانک‌های مرکزی اقتصادهای پیشرفته شد که رکود جهانی و زنجیره‌ای از بحران‌های مالی در اقتصادهای نوظهور و کشورهای درحال توسعه را به دنبال داشت. اگر فشارهای رکود تورمی اخیر شدت پیدا کنند، اقتصادهای نوظهور و کشورهای در حال توسعه احتمالاً دوباره با چالش‌های جدی مواجه خواهند شد؛ چرا که انتظارات تورمی کمتر تثبیت‌شده این کشورها آسیب‌پذیری مالی را افزایش داده و پایه‌های رشد را تضعیف خواهد کرد.

با این وجود بانک جهانی معتقد است شرایط پیش‌رو از جهاتی با شرایط دهه ۱۹۷۰ متفاوت است؛ دلار امروز نسبت به دهه ۱۹۷۰ بسیار قدرتمندتر است؛ نرخ رشد قیمت کالاهای پایه کمتر از آن زمان است؛ مؤسسات مالی مهم نیز در حالت کلی ترازنامه قدرتمندی دارند. مهم‌تر اینکه برخلاف دهه ۱۹۷۰ بانک‌های مرکزی اقتصادهای پیشرفته و بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه دستورات روشنی برای پایداری قیمت‌ها دارند و در طول سه دهه گذشته سابقه معتبری برای رسیدن به اهداف تورمی‌شان ایجاد کرده‌اند.

رشد اقتصادی منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا

بانک جهانی همچنین در جدیدترین گزارش‌های منطقه‌ای خود نرخ رشد اقتصادی منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا را ۵/۳ درصد پیش‌بینی کرده است که سریع‌ترین نرخ رشد در طول یک دهه گزارش شده است. این افزایش در نرخ رشد اقتصادی عمدتاً ناشی از افزایش صادرات نفت به دنبال افزایش درآمدهای نفتی و کاهش کلی تأثیرات بد همه‌گیری کرونا در کشورهایی با نرخ واکسیناسیون بالا اتفاق افتاده است. با این وجود بانک جهانی انتظار دارد رشد اقتصادی این منطقه در ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ ناگهان کاهش پیدا کند. پیش‌بینی رشد اقتصادی ۸/۸ درصدی برای کشور عراق در سال ۲۰۲۲ از نکات این گزارش است. بانک جهانی علت آن را بازگشت مجدد به بخش نفت با حذف تدریجی محدودیت‌های تولید اوپک پلاس برشمرده است. رشد اقتصادی عربستان سعودی نیز برای ۲۰۲۲ به دنبال رشد تولید نفت این کشور و بهبود در بخش‌های غیرنفتی حدود ۷ درصد پیش‌بینی شده است که از بالاترین نرخ‌های رشد اقتصادی این منطقه است.

منبع: دنیای‌اقتصاد

گروه اقتصاد بین‌الملل

مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی بر اساس داده‌های بین‌المللی گزارش داد:

شبح جنگ بر سر تجارت ۲۰۲۲

تا چه زمانی سایه بحران اوکراین بر تجارت جهان باقی خواهد ماند؟ شبح جنگ از آسمان تجارت رخت خواهد بست؟ پیش‌بینی می‌شود، پنج عامل «رشد اقتصادی کندتر از حد انتظار»، «ادامه چالش‌ها برای زنجیره‌های تأمین جهانی»، «موافقت‌نامه‌های تجاری و روندهای منطقه‌ای‌سازی»، «گذار به سوی اقتصاد جهانی سبزتر» و «افزایش نگرانی در مورد پایداری بدهی» بر تجارت جهان در ۲۰۲۲ اثر می‌گذارد. این پیش‌بینی‌ها در حالی است که هنوز بحران اوکراین ادامه دارد و هنوز مشخص نیست، طرفین چه زمانی دست به آتش‌بس خواهند زد.

برخی تحلیلگران تصور می‌کنند، اگر جنگ ادامه پیدا کند شرایط تجارت به حالت عادی برنمی‌گردد. جدیدترین گزارش مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی از وضعیت تحولات جهان در سه‌ماهه اول ۲۰۲۲ نشان می‌دهد، حجم تجارت‌جهانی در ژانویه ۲۰۲۲ در مقایسه با دسامبر ۲۰۲۱ زمانی که رشد تجارت هنوز ۱/۲ درصد بود، افزایشی نداشته باشد. در همین دوره وضعیت اقتصادهای نوظهور به ویژه چین رشد کاهشی را در واردات و صادرات تجربه کرده؛ این کاهش برای واردات ۱/۵ درصد و برای صادرات ۲/۷ درصد گزارش شده است، در مقابل تجارت منطقه یورو در بخش واردات ۰/۹ درصد و در بخش صادرات ۱/۲ درصد افزایش یافته است. تولید صنعتی جهان نیز در ژانویه ۱/۸ درصد نسبت به دسامبر افزایش یافت. در دسامبر این رقم به ۱/۴ درصد رسید.

پنج عامل مؤثر بر تجارت جهان

بر اساس پایش مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، روند مثبت تجارت بین‌المللی در سال ۲۰۲۱ عمدتاً نتیجه افزایش قیمت کالاها، کاهش محدودیت‌های همه‌گیری و بهبود قابل توجه تقاضا به دلیل بسته‌های محرک اقتصادی بوده است. با توجه به اینکه کاهش این روندها قابل پیش‌بینی بود، انتظار می‌رود روند تجارت بین‌المللی در طول سال ۲۰۲۲ عادی شود. به باور کارشناسان تحول تجارت جهانی در سال ۲۰۲۲ تحت تأثیر چند عمل مهم از جمله رشد اقتصادی کندتر از حد انتظار، ادامه چالش‌ها برای زنجیره‌های تأمین جهانی، موافقت‌نامه‌های تجاری و روندهای منطقه‌ای‌سازی، گذار به سوی اقتصاد جهانی سبزتر، افزایش نگرانی در مورد پایداری بدهی قرار خواهد گرفت. اولین عامل مؤثر بر وضعیت تجارت جهان در سال‌جاری، «رشد اقتصادی کندتر از حد انتظار» خواهد بود. پیش‌بینی‌های رشد اقتصادی برای سال ۲۰۲۲ با روندی کاهشی و رو به پایین بازبینی شده است. به عنوان مثال صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی رشد اقتصادی جهان برای سال۲۰۲۲ را به دلیل تورم مداوم در ایالات متحده و نگرانی‌های مربوط به بخش املاک و مستغلات چین ۰/۵ واحد کاهش داد. براین مبنا می‌توان روند تجارت جهانی را هماهنگ با روندهای کلان اقتصادی، با رشدی کمتر از حد انتظار پیش‌بینی کرد. عامل دومی که در سال ۲۰۲۲ بر اقتصاد جهان اثر خواهد گذاشت، ادامه چالش‌ها برای زنجیره‌های تأمین جهانی است. همه‌گیری کووید-۱۹ منجر به فشارهای بی‌سابقه‌ای بر زنجیره‌های تأمین شد. اختلالات لجستیک، کمبود نیمه‌هادی‌ها و افزایش قیمت انرژی بیش از پیش منجر به کمبود عرضه و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل شد، در نتیجه شرکت‌های بزرگ به شدت بر بهبود قابلیت اطمینان و مدیریت ریسک‌ها برای شبکه‌های تأمین خود متمرکز شده‌اند، اما با این وجود تأخیرها همچنان ادامه دارد. تلاش برای کوتاه‌کردن زنجیره‌های تأمین و تنوع بخشیدن به تأمین‌کنندگان می‌تواند بر الگوهای تجارت جهانی در طول سال ۲۰۲۲ تأثیر بگذارد. به باور کارشناسان سومین عامل مؤثر بر بهبود تجارت جهان در سال جاری، موافقت‌نامه‌های تجاری و روندهای منطقه‌ای‌سازی است. در اول ژانویه ۲۰۲۲، توافق‌نامه مشارکت اقتصادی جامع منطقه‌ای لازم‌الاجرا شد. این توافق تجاری، تجارت بین بسیاری از اقتصادهای آسیای شرقی و اقیانوس آرام را تسهیل می‌کند و انتظار می‌رود تجارت بین اعضا را به واسطه اقداماتی نظیر منحرف کردن تجارت از کشورهای غیرعضو، به میزان قابل توجهی افزایش دهد. همچنین انتظار می‌رود که منطقه‌ای شدن جریان‌های تجاری در سایر بخش‌های جهان در راستای سایر ابتکارات منطقه‌ای مانند منطقه آزاد تجاری قاره آفریقا و همچنین به دلیل افزایش اتکا به تأمین‌کنندگان نزدیک‌تر از نظر جغرافیایی افزایش یابد. از نگاه کارشناسان، گذار به سوی اقتصاد جهانی سبزتر یکی دیگر از عواملی است که در سال جاری بر اقتصاد جهان اثر قابل توجهی خواهد گذاشت، در واقع انتظار می‌رود الگوهای تجاری در سال ۲۰۲۲ منعکس‌کننده افزایش تقاضای جهانی برای محصولاتی باشد که از نظر زیست‌محیطی پایدار هستند. چنین الگوهایی ممکن است توسط سیاست‌های دولتی که تجارت محصولات پرکربن را تنظیم می‌کند نیز حمایت شود. علاوه بر این، الگوهای تجارت جهانی می‌تواند تحت تأثیر افزایش تقاضای کالاهای استراتژیک مورد نیاز برای حمایت از جایگزین‌های انرژی سبزتر مانند کبالت، لیتیوم و فلزات خاکی کمیاب قرار گیرد. بر اساس این گزارش افزایش نگرانی در مورد پایداری بدهی یکی دیگر از عوامل مؤثر بر تجارت جهانی است. با توجه به سطوح بی‌سابقه بدهی جهانی، نگرانی‌ها در مورد پایداری بدهی در نیمه نخست ۲۰۲۲، به دلیل فشارهای تورمی فزاینده تشدید خواهد شد. شرایط مالی نامساعد، فشار بر دولت‌های دارای بدهی بالا را افزایش می‌دهد و با تشدید آسیب‌پذیری‌ها، بر سرمایه‌گذاری‌ها و جریان‌های تجارت بین‌المللی نیز تاثیر منفی می‌گذارد.

تجارت کالایی کشورها در ژانویه ۲۰۲۲

طبق ارزیابی سازمان تجارت جهانی از روند تجارت کالایی کشورها در ژانویه ۲۰۲۲، بریتانیا بیشترین رشد را در صادرات کالا با رقم ۲۸ درصد و واردات کالا را با رقم ۴۳ درصد در ژانویه به ثبت رسانده است، در مقابل ژاپن افت یک درصد را در این ماه در بخش صادرات گزارش کرده است. در ضمن طبق ارزیابی سازمان تجارت جهانی از روند تجارت کالایی کشورها در ژانویه ۲۰۲۲، کره‌جنوبی ۲۵ درصد رشد صادرات خدمات تجاری را ثبت کرده، هند نیز رشد ۳۴ درصدی را در بخش واردات داشته است، در مقابل ژاپن در ژانویه افت ۳ درصدی را نسبت به سال قبل در صادرات خدمات تجربه کرده است.

تجارت فصل پایانی ۲۰۲۱

برآیند گزارش حاضر نشان از بهبود عملکرد کشورهای در حال توسعه نسبت به کشورهای توسعه‌یافته در فصل چهارم ۲۰۲۱ دارد. در سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۱ تجارت کالا برای کشورهای در حال توسعه بیشتر از کشورهای توسعه‌یافته افزایش یافت. صادرات کشورهای در حال توسعه در سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۱ حدود ۳۰ درصد بیشتر از سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۰ بوده است. در مقایسه، این رقم برای کشورهای توسعه‌یافته حدود ۱۵ درصد است. علاوه براین، رشد تجارت بین کشورهای در حال توسعه در سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۱ با افزایش حدود ۳۲ درصدی نسبت به سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۰ و با افزایش حدود ۳۸ درصدی بدون احتساب اقتصاد آسیای‌شرقی، از تجارت جهانی سبقت گرفت. درضمن این مطالعه نشان از افزایش قابل توجه در ارزش تجارت همه بخش‌های اقتصادی در فصل چهارم ۲۰۲۱ دارد، در واقع به استثنای تجهیزات حمل‌ونقل، همه بخش‌های اقتصادی شاهد افزایش قابل توجهی در ارزش تجارت خود در سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۱ نسبت به سال‌گذشته بوده‌اند. قیمت‌های بالای سوخت عامل افزایش شدید ارزش تجارت در بخش انرژی است. رشد تجارت برای فلزات و مواد شیمیایی نیز بالاتر از حد متوسط بوده است، در نتیجه کمبود جهانی نیمه‌هادی‌ها، رشد تجارت در تجهیزات ارتباطی، وسایل نقلیه جاده‌ای و ابزارآلات در سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۱ کاهش داشته است.

اثرات بحران اوکراین بر تجارت جهانی

از نگاه کارشناسان همه‌گیری کرونا نیز بر کاهش پیش‌بینی رشد تجارت جهانی از ۴/۷ درصد به ۲/۵ درصد اثرگذاشته است. بانک جهانی نیز رشد اقتصاد جهان را که پیش از این ۴/۱ درصد پیش‌بینی کرده بود، به واسطه پیامدهای اقتصادی بحران اوکراین، به ۳/۲ درصد کاهش داد. در حال حاضر ۳۵ کشور از ۵۵ کشور آفریقا، گندم و غلات خود و ۲۲ کشور کود خود را از روسیه و اوکراین وارد می‌کنند. طبق ارزیابی بانک توسعه آفریقا در حال حاضر در بسیاری از کشورهای آفریقایی، قیمت مواد غذایی بین ۲۰ تا ۵۰ درصد افزایش یافته است. از نگاه تحلیلگران اثرگذاری بحران اوکراین بر اقتصاد جهانی به واسطه اختلال در زنجیره تأمین کالاهای اصلی، افزایش قیمت انرژی و مواد غذایی و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی است. براساس برخی تخمین‌ها، بحران کنونی منجر به کاهش تولید ناخالص داخلی روسیه به میزان ۱/۵ درصد در سال ۲۰۲۲ و ۲/۶ درصد تا پایان سال ۲۰۲۳ خواهد شد و تورم روسیه بیشتر از ۲۰ درصد افزایش خواهد یافت. اوکراین و روسیه تأمین‌کنندگان اصلی برخی کالاها از جمله تیتانیوم، پالادیوم، گندم و ذرت هستند. اختلال در زنجیره تأمین این کالاها قیمت‌ها را بالا نگه می‌دارد و برای کاربران این کالاها از جمله خودروسازان، گوشی‌های هوشمند و هواپیماسازان مشکلات قابل توجهی ایجاد خواهد کرد. در عین حال، تشدید قابل توجه قیمت انرژی به دلیل اینکه روسیه یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان نفت و صادرکنندگان انرژی در جهان است، منجر به تورم بالاتر خواهد شد. در ضمن تحریم‌های شدید اقتصادی بین‌المللی بر تجارت با روسیه که شدیدتر از تحریم‌های اعمال شده در سال ۲۰۱۴ است درکنار افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، کانال‌های دیگری است که از طریق آن اقتصاد جهانی با مشکل مواجه می‌شود.

اثرات تنش‌ها بر بازار مواد غذایی

برآیند این گزارش نشان از سهم ۱۶ درصدی روسیه و اوکراین از بازار غلات جهان و جایگاه مهم این دو کشور در بازار محصولات کشاورزی دارد. فدراسیون روسیه و اوکراین در میان اصلی‌ترین بازیگران جهانی در بازارهای محصولات کشاورزی هستند. هرکدام از این کشورها حدود ۸ درصد از بازار ۱۲۰ میلیارد دلاری غلات جهان در سال ۲۰۲۰ را به خود اختصاص داده‌اند و پس از آمریکا با سهم ۱۶ درصدی، رتبه‌های دوم و سوم را دارا هستند. بیشترین میزان صادرات ۹/۴ میلیارد دلاری اوکراین به کشورهای چین و مصر به ترتیب با سهم ۲۰ درصد و ۱۲ درصد است. در این بین اندونزی با ۵/۸ درصد، اسپانیا با ۵/۸ درصد،

هلند با ۵/۵ درصد و ترکیه با ۵ درصد از دیگر مقاصد مهم صادراتی اوکراین است. در ضمن اوکراین تأمین‌کننده ۲۰ درصد از نیاز کشورهای چین، اسپانیا، هلند به غلات و همچنین ۲۶ درصد از نیاز مصر، ۲۴ درصد نیاز اندونزی، ۱۲ درصد از نیاز ترکیه را تأمین می‌کند. در این بین ایران تنها یک درصد از واردات غلات خود را از اوکراین تأمین می‌کند؛ زیرا کشورهای هند، امارات‌متحده عربی، روسیه، ترکیه و انگلیس مهم‌ترین مبادی وارداتی غلات ایران هستند. براساس مطالعه حاضر شرکای تجاری برتر اوکراین در سال ۲۰۲۰ برای آن دسته از کالاهایی که اوکراین در آنها مزیت نسبی صادراتی خاصی داشت و در رسته مواد غذایی قرار داشت، هند، چین، هلند، مصر، عربستان سعودی، لیبی، اندونزی، بنگلادش، لهستان، ترکیه و آلمان بودند. این کشورها محصولاتی همچون تخمه آفتابگردان، ذرت، جو، گندم و سبزیجات را از اوکراین وارد می‌کردند.

افزایش شاخص قیمت مواد غذایی

طبق گزارش فائو، افزایش شاخص قیمت مواد غذایی به واسطه بحران اوکراین است. این سازمان گزارش داده که شاخص قیمت مواد غذایی که به طور متوسط ۱۴۰/۷ واحد بود، در فوریه سال جاری ۳/۹ درصد نسبت به ژانویه، ۲۰/۷ درصد بالاتر از سطح ثبت شده خود در سال قبل و ۳/۱ واحد بالاتر از قیمت در فوریه ۲۰۱۱ قرار گرفت.

درضمن در این دوره جهان شاهد اثرات گسترده‌تر افزایش قیمت موادغذایی بر کشورهایی با درآمد پایین‌تر بود. بر اساس محاسبات آنکتاد، به طور متوسط، بیش از ۵ درصد از سبد وارداتی فقیرترین کشورها، محصولاتی هستند که با افزایش قیمت ناشی از جنگ جاری در اوکراین مواجه خواهند شد. این سهم برای کشورهای ثروتمند زیر یک درصد است. در سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۱۸، آفریقا ۳/۷ میلیارد دلار گندم (۳۲ درصد کل واردات گندم آفریقا) از روسیه و ۱/۴ میلیارد دلار دیگر از اوکراین (۱۲ درصد از کل واردات گندم آفریقا) وارد کرد. واردات گندم از دو کشور روسیه و اوکراین توسط کشورهای کمتر توسعه‌یافته به ترتیب ۱/۴ میلیارد دلار (۲۹ درصد) و ۰/۵ میلیارد دلار (۱۰ درصد) بوده است.

نگرانی از بازار سوخت

بررسی وضعیت کنونی جهان نشان می‌دهد افزایش قیمت انرژی در جهان به دلیل تحریم روسیه به عنوان یکی از مهم‌ترین تأمین‌کنندگان جهان است. روسیه پس از ایالات متحده و عربستان سعودی سومین تولیدکننده بزرگ نفت و سوخت مایع در جهان است. تحریم شرکت‌های نفتی روسیه و ممنوعیت برنامه‌ریزی شده نفت روسیه باعث افزایش قیمت سوخت در بازار بین‌المللی شده است. قیمت نفت‌خام برنت برای تحویل در ۲۱ مارس ۲۰۲۲ به ۱۲۲ دلار در هر بشکه رسید (بالاترین قیمت از سال ۲۰۱۵).

البته روند صادرات انرژی روسیه به‌رغم تحریم‌ها به دلیل وابستگی ساختاری اروپا به گاز این کشور کماکان استمرار دارد. روسیه ۱۲ درصد سهم از بازار نفت جهانی را به خود اختصاص داده است و تعداد قابل توجهی از پالایشگاه‌های جهان برای کار با انواع خاصی از نفت روسیه تنظیم شده‌اند. در صورت امکان، کاهش تولید برای تغییر ترکیب نفت مصرفی پالایشگاها، حداقل هفته‌ها طول می‌کشد و نیاز به تغییر در تجهیزات دارد. اتحادیه اروپا بیش از ۴۰ درصد از واردات گاز خود را از طریق روسیه تأمین می‌کند. خطوط لوله گاز مانند نورداستریم که روسیه را به آلمان وصل می‌کند، در حال حاضر جایگزینی ندارند. حمل‌ونقل دریایی برای جابه‌جایی LNG نیز بسیار محدود است.

اثرات منفی تنش بر حمل‌ونقل

نگاهی به وضعیت جهان در چهارماهه اخیر نشان می‌دهد، عدم امکان دسترسی کامل به مسیرهای لجستیکی ناشی از بحران اوکراین است، در واقع جنگ تأثیر منفی گسترده‌ای بر ظرفیت حمل‌ونقل هوایی جهانی خواهد داشت و قیمت محموله‌های هوایی را افزایش می‌دهد، زیرا شرکت‌های حمل‌ونقل مجبور می‌شوند مسیرهای طولانی‌تری را طی کنند و پول بیشتری برای سوخت هزینه کنند. علاوه بر این، تجارت دریایی پرهزینه، جایگزینی مسیرهای زمینی و هوایی را دشوار خواهد کرد.

تشدید مشکلات زنجیره‌های تأمین

تخریب برخی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل بنادر قابل توجه در اوکراین و تحریم‌های مالی بر صادرات روسیه، مشکلات موجود در زنجیره تأمین را به دلیل همه‌گیری تشدید کرده است. تصمیم ترکیه برای محدودکردن ترانزیت از طریق تنگه بسفر و تصمیم اوکراین برای تعطیلی کشتیرانی تجاری به این معنی است که مسیرهای حمل‌ونقل دریایی از طریق دریای سیاه برای مدت نامعلومی محدود خواهند ماند. این امر مستقیماً بر محموله‌های غلات ترانزیت بنادر روسیه، اوکراین و احتمالاً رومانی و بلغارستان تأثیر می‌گذارد. این محدودیت عواقبی برای کل جهان، به ویژه چین، با تکیه بر مسیرهای زمینی از طریق روسیه (در مسیر اروپا) خواهد داشت. بر اساس این گزارش در این دوره جهان شاهد افزایش ۵ تا ۸ درصدی تردد در حمل‌ونقل ریلی به واسطه محدودیت‌های امنیتی و هزینه بیشتر در سایر مسیرها بود. در سال ۲۰۲۱ براساس اطلاعات موجود ۱/۵ میلیون کانتینر محموله از طریق راه‌آهن از چین به اروپا حمل شد. اگر حجم حمل‌ونقل ریلی کانتینری به تقاضای حمل‌ونقل اقیانوسی آسیا-اروپا اضافه شود، این به معنای افزایش ۵ تا ۸ درصدی تردد در یک مسیر تجاری پر ازدحام خواهد بود. این اختلال پیش از این در تانکرهای کوچک‌تر که برای تجارت نفت منطقه دریای سیاه و دریای بالتیک کلیدی هستند احساس شده است. از زمان آغاز جنگ اوکراین، هزینه‌های حمل‌ونقل اساسی حدود ۴۰۰ درصد افزایش یافته است. طبق یک شبیه‌سازی از سوی آنکتاد، افزایش نرخ حمل‌ونقل کانتینری در طول همه‌گیری، قیمت‌های مصرف‌کننده جهانی را به میزان ۱/۵ درصد افزایش داد، البته این افزایش هزینه با تأثیرات بزرگ‌تر در اقتصادهای آسیب‌پذیر، مانند کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه (۷/۵ درصد) و کشورهای کمتر توسعه‌یافته (۲/۵ درصد) جریان داشته است.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

درس‌هایی از لینا نیر
زنی با القاب «نخستین‌ها»

اوایل سال ۲۰۲۰ وقتی پاندمی کرونا آغاز شد، شرکت‌ها در اقصی نقاط جهان دست به اقداماتی جدی زدند تا امکان دورکاری کارمندها فراهم شود. ماه‌ها بعد، قرنطینه در بسیاری از نقاط دنیا پایان یافت و شرکت‌ها برنامه‌های خود رابرای احیا به اجرا درآوردند. بسیاری از شرکت‌ها مثل گلدمن ساکس تصمیم گرفتند همه کارکنان را به ادارات بازگردانند. اما در یونیلیور که بیش از ۱۵۰ هزار کارمند دارد که ۹۰ هزار نفرشان در کارخانه‌ها مشغول به کارند، ماجرا کمی فرق داشت. آنها برنامه متفاوتی را پیش گرفتند. «لینا نیر» مدیر ارشد منابع انسانی این شرکت تولیدکننده محصولات مصرفی که نامش در سراسر جهان می‌درخشد، تصمیم گرفت استراتژی کار ترکیبی را به اجرا درآورد و با اعمال پروتکل‌های ایمنی، کاری کند که کارکنان با خیال راحت به محل کار برگردند.

لینا ۲۵ سال پیش وارد یونیلیور شد؛ به عنوان کارآموز مدیریت در یونیلیور هندوستان. در آن دوران، سمت‌های مختلفی را بر عهده گرفت. او نخستین زنی بود که در کارخانه کار می‌کرد. وقتی به این شرکت پیوست، تنها ۲ درصد کارکنان یونیلیور هندوستان زن بودند. پارسال اما، این شرکت اعلام کرد در میان مشاغل مدیریتی شرکت در سراسر دنیا، به یک بالانس جنسیتی رسیده و حالا تعداد مدیران زن و مرد این شرکت، برابر است. لینای ۵۱ ساله، که نخستین مدیر ارشد منابع انسانی زن در یونیلیور است تخمین می‌زند که روزانه ۲/۵ میلیارد نفر در جهان از محصولات شرکت، از جمله برندهایی مثل اکس و داو استفاده می‌کنند. او چندی پیش از دفترکار خود در خانه‌اش در لندن، میهمان مجله تایم شد تا درباره محیط کار پساکرونا صحبت کنند. چکیده‌ای از این گفت‌وگو را با هم می‌خوانیم.

• به نظر شما، حالا که این اتفاق مثل یک زلزله نسل ما را تکان داده، آینده کار به چه شکل خواهد بود؟

من معتقدم الان، وقت بازآفرینی است. ما داریم همه کارها را با روحیه آزمایش و تجربه انجام می‌دهیم. مثلا یک برنامه آزمایشی برای هفته کاری چهار روزه در نیوزیلند اجرا کردیم. طرح‌هایی هم در رابطه با انعطاف‌پذیری و امنیت شغلی در دست اجرا داریم. در حال حاضر به دنبال بهترین راه‌ها برای بازآموزی مهارت‌های نیروهای کارمان هستیم تا اطمینان حاصل کنیم که همه افراد در نحوه انجام کارهایشان، انعطاف داشته باشند. گزارش مجمع جهانی اقتصاد در رابطه با آینده مشاغل نشان می‌دهد ۴۰ درصد مهارت‌های کلیدی طی پنج سال آینده تغییر خواهند کرد و ۵۰ درصد همه کارکنان برای پیشبرد رشد کسب‌وکار، به مهارت‌های جدید نیاز خواهند داشت. آرزوی ما این است که همه کارکنانمان تا سال ۲۰۲۵، مهارت‌های متناسب با آینده را از طریق بازآموزی مهارت‌ها در سازمان، کسب کنند.

• از منظر منابع انسانی به چه مشکلاتی فکر می‌کنید؟

ما خیلی به محیط کار ترکیبی فکر می‌کنیم که ترکیبی از محیط کار حضوری و دیجیتال است. به این فکر می‌کنیم که فضای کار فیزیکی باید به پناهگاه امنی برای همکاری و نوآوری کارکنان تبدیل شود. به کارکنان این امکان را می‌دهیم که مکان و زمان کارشان را انتخاب کنند و تصمیم بگیرند که چند روز مایلند در محل کار حاضر شوند و ترکیب روزهای کاری‌شان به چه شکل باشد. تغییری در ساعات کار ایجاد نشده اما تصمیم درباره تقسیم‌بندی ساعات با خود کارکنان است.

• یونیلیور طی پاندمی چند نفر نیرو استخدام کرد و فرآیند آشناسازی نیروهای جدید با محیط کار را چطور با شرایط کرونایی، تطبیق دادید؟

ما همچنان نیرو جذب می‌کردیم منتها کمتر از سال‌های قبل. فرآیند آشناسازی را به یک تجربه ۱۰۰ درصد مجازی تبدیل کردیم و جوامع آنلاینی شامل چایی‌خوری‌های مجازی، یوگا، کلاس‌های پیتزاپزی و ساعات خوشگذرانی تشکیل دادیم. نظرسنجی‌ها نشان داد که اعضای جدید از این تجربه‌ها کاملا راضی‌اند.

• در این دوران ابهام، خودتان برای سلامت روانتان چه کارهایی انجام دادید؟

یک دفترچه برای شکرگزاری تهیه کرده‌ام که چند سالی است هر شب در آن می‌نویسم. هر روز صبح، ۲۰ دقیقه مدیتیشن انجام می‌دهم. این تمرین‌های ساده کمک می‌کنند در این دوران طاقت‌فرسا، سلامت روان و بالانس خودم را حفظ کنم. وقتی به پیاده‌روی می‌روم، با اعضای تیمم صحبت می‌کنم تا ببینند برای انجام کارهای مورد علاقه‌ام، وقت خالی کرده‌ام. برای برون‌رفت از این شرایط، پرداختن به کارهایی که عاشقشان هستی خیلی مهم است.

• منابع انسانی چه چیزی را برای رهبری سازمان به ارمغان می‌آورد و چرا مهم است که رهبران کسب‌وکارها، تصمیم‌گیری‌ها را ادغام و یکپارچه‌سازی کنند؟

سرمایه انسانی به اندازه سرمایه مالی مهم است. نرخ فرسایش نیروی کار شرکت ما در تمامی کشورها، نصف متوسط نرخ ملی است. ۷۶ درصد از فارغ‌التحصیلانی

که به ما درخواست شغلی می‌فرستند، معتقدند یونیلیور، پایبند و متعهد به انجام کار خوب در دنیاست و همین باعث شده هزینه‌های جذب نیروی ما در هفت سال اخیر، تا ۹۰ درصد کاهش یابد. در اولویت قرار دادن منابع انسانی، مزایای تجاری واقعی دارد.

• شما در هندوستان، مهندسی برق و مخابرات خوانده بودید. چطور شد که راهتان به مدیریت باز شد؟

من در یک شهر خیلی کوچک، بزرگ شدم. تا ۶، ۷ سالگی‌ام، مدرسه درست و حسابی برای دختران وجود نداشت. در دوران کودکی، کلی هنجارها و تابوها و موانع در زندگی ما وجود داشت که به ما می‌گفتند یک دختر چه کارهایی باید بکند و چه کارهایی را نه. هدف من در آن زمان، فقط این بود که درس بخوانم. عاشق ریاضی و فیزیک و شیمی بودم و همه اینها به مهندسی ربط داشتند. گرچه چالش‌های فکری مهندسی را دوست داشتم اما از اینکه شغلم مهندسی باشد خوشم نمی‌آمد. خوشبختانه، استادی داشتم که به من مدیریت و مهندسی درس می‌داد و او بود که تشویقم کرد و همیشه به من می‌گفت که استعداد (مدیریت) افراد را دارم. وقتی به پدرم گفتم می‌خواهم وارد حوزه «پرسنل» شوم (واژه‌ای که در آن دوران به کار می‌رفت)، ناامید شد. گفت: "چرا یک مهندس فوق‌العاده باید برود و در عملیات‌های پشت صحنه ادارات، مثل منابع انسانی کار کند؟" ولی نهایتاً هدف و علاقه‌ام را دنبال کردم و سراغ مدیریت منابع انسانی رفتم و از روز اول، حس کردم که برای این کار ساخته شده‌ام.

• وقتی حدود دو دهه پیش به یونیلیور هندوستان پیوستید، القاب «نخستین»های بسیاری را از آن خود کردید: نخستین زنی که در کارخانه کار می‌کرد، نخستین زنی که شیفت شب کار می‌کرد، و نخستین زنی که وارد کمیته مدیریتی شد. تجربه کار در کف کارخانه، به شما چه چیزهایی یاد داد؟

در آن زمان، حتی سرویس بهداشتی‌ای برای خانم‌ها در نظرگرفته نشده بود، چون هیچ‌کس فکرش را هم نمی‌کرد که یک زن وارد کارخانه شود. نخستین کاری که می‌کردم، این بود که مطمئن شوم سرویس بهداشتی برای زنان ساخته باشند تا بتوانم از آن استفاده کنم. جالب است که این سرویس‌ها اسم داشتند. به آنها می‌گفتند: «دستشویی لینا». ولی درس‌های زیادی گرفتم، درباره کارخانه، تولید، اکوسیستم فروش و اهمیت برگشت‌پذیری. آن تجربه بود که من را ساخت. همیشه هر مکالمه‌ای با من با این جمله شروع می‌شد که «نمی‌شود انجامش داد چون قبلا انجام نشده.» و من همیشه جواب می‌دادم: «هیچ‌وقت انجام نشده؟ عالی است. پس بگو چطور می‌توانیم انجامش دهیم؟»

• ضرب‌المثلی است که می‌گوید «شاید نفر اول باشی اما مطمئن شو که نفر آخر نباشی.» آیا به این باور فکر می‌کنید؟

این جمله، بینش بزرگی درباره کارهایی که باید برای حمایت از زنان و مردان در یونیلیور انجام دهم به من داده. ما سیاست‌های پیشرفته‌ای در سراسر شرکت اجرا کرده‌ایم. مثلا مرخصی سخاوتمندانه به پدر و مادرانی که تازه بچه‌دار شده‌اند، یا ارائه مرخصی اضافی به زنان یا مردانی که مورد خشونت واقع شده‌اند. بسیاری از چیزهایی که ذهن من را درگیر می‌کند، از افتتاح مراکزی برای نگهداری فرزندان کارمندها در کشورهای مختلف تا حمایت از کارکنانی که باید از عضوی از خانواده مراقبت کنند، همه اینها ریشه در تجربیات شخصی من دارد چون اگر چیزی را خودت نداشته باشی، احساس مسؤلیت بیشتری می‌کنی تا آن امکانات برای افراد پس از تو فراهم شود.

• سال گذشته، هندوستان شرایط کرونایی بسیار بحرانی‌ای داشت و یونیلیور هندوستان اعلام کرد به طرق مختلف به جوامع محلی کمک خواهد کرد. آیا می‌توانید بیشتر درباره جوامع اجتماعی یونیلیور در سال اخیر بگویید و اینکه چه درس‌هایی از آن گرفتید؟

۱۲ تا ۱۵ ماه پس از شیوع کرونا، سخت‌ترین و راضی‌کننده‌ترین دوران حرفه‌ای من بود. سخت، از این نظر که یک بحران انسانی بوده و سلامت و ایمنی افراد ما، هیچ‌گاه تا این حد حائز اهمیت نبوده. اما در عین حال، راضی‌کننده هم بوده چون کارهایی انجام دادیم که تفاوت ایجاد کردند. به حوزه زیرساخت‌های پزشکی وارد شدیم و در تولید ونتیلاتورها سرمایه‌گذاری کردیم و فعالیت‌های دیگری در راستای کمک به جوامعی که دسترسی به امکانات نداشتند نیز انجام دادیم. ما درباره چابکی کسب‌وکار و چابکی انسانی در یونیلیور، درس‌های زیادی فرا گرفتیم و همزمان، روی سلامت روان افراد تمرکز کردیم. همه ما در یک توفان بودیم اما نه در یک قایق. از طرح‌هایی رونمایی کردیم که در راستای مراقبت از افرادمان بودند، از جمله حمایت از کسانی که فرزندانشان در خانه درس می‌خواندند یا کسانی که احساس انزوا می‌کردند یا کسانی که به‌شدت دچار استرس بودند.

• بزرگ‌ترین چالشی که طی پنج سال اخیر به‌عنوان مدیر ارشد منابع انسانی داشتید چه بوده؟

اینکه یاد گرفتم هر بستر و هر فرهنگی با دیگری متفاوت است. حتی درباره ساده‌ترین سیاست‌ها، باید به تمام جوانب اجرای آن درکشور مربوطه و فرهنگ آنجا فکر کنی. یک نسخه را نمی‌توان برای همه پیچید. مثلا در پاکستان، وقتی یک زن جوان را برای فروش استخدام می‌کنیم، از خود فرد و والدینش دعوت می‌کنیم که به مدت دو هفته در مهمانخانه شرکت اقامت کنند تا والدین ببینند کاری که دخترشان انجام می‌دهد، کاملا ایمن است و انجامش، مشکلی ندارد. این باعث اعتمادسازی می‌شود تا قبول کنند که فرزندشان در یونیلیور، مشغول به کار شود. پس «جهانی بودن» شغل من، بزرگ‌ترین چالش و منبع یادگیری من است.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

مترجم: مریم مرادخانی

لنج‌سازی میراثی کهن ولی کم‌رنگ شده در جزیره قشم

صنعت لنج سازی میراث کهن نگین خلیج فارس که با الهام گرفتن از نیازها، هنر و فرهنگ بومی مردم جزیره توانسته بود در طول قرن‌ها خود را با مقتضیات زمان تطبیق دهد و بخش قابل توجهی از بازار حمل‌ونقل منطقه را در اختیار بگیرد، به دلایل مختلف از جمله مدرنیزه شدن این صنعت در حال کم‌رنگ شدن است.

به گزارش مانا، صنعت لنج‌سازی از دیرباز در ایران به شیوه سنتی (ساخت شناورهای چوبی) در کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان رایج بوده و از صنایع بومی بنادر جنوب کشور به شمار می‌رود.

«لنج» در اصل یک قایق بزرگ موتوری با عرشه باز یا نیمه‌باز است که نام آن در فارسی از واژه انگلیسی (launch) گرفته شده است.

در سال‌های نه چندان دور وجود کارگاه‌های مختلف لنج‌سازی و ایجاد مشاغل مرتبط به این صنعت در جزیره زیبای قشم، زمینه جذب و کارآفرینی برای نیروهای زیادی را در نواحی ساحلی سرزمین آب و آفتاب فراهم کرده بود و در زندگی و فرهنگ مردم این سرزمین از جایگاه و پیشینه والایی برخوردار بوده است.

مردان دریا، در فصول مختلف سال، سوار بر لنج‌های چوبی خود، بر پهنه آب‌های فیروزه‌ای خلیج فارس به کسب روزی حلال می‌پرداخته اند، دریا و لنج دو یار و مونس دیرین ملوانان و ناخدایان دریای جنوب بوده است.

دل کندن از «لنج» که تنها راه کسب روزی مردان دریا در جزیره عجایب هفتگانه است، برای آنان کار آسانی نیست، زیرا لنج با زندگی آنان عجین گشته است.

از دیرباز، جزیره قشم نقش بازرگانی کم‌وبیش مهمی در حوزه دریای خلیج فارس داشته است. بنا بر نوشته حدود العالم، مردم از همه جای جهان برای بازرگانی به سرزمین آب و آفتاب می‌آمدند.

از آغاز قرن ۱۸ هجری، بازرگانان حوزه خلیج فارس پایگاه‌های تجاری مهمی در چند بندر مهم نگین خلیج فارس مانند لافت، سوزا، درگهان و قشم داشته‌اند و با استفاده از لنج‌های باری به کار تجارت و حمل‌ونقل خرما، کالا و مواد غذایی به بنادر ایران و سرزمین‌های هند و آفریقا و سواحل عربی دریای فارس مشغول بوده‌اند.

تجار با استفاده از لنج‌های باری شکر، قند، چای و نفت مورد نیاز مردم جزیره را از کراچی به قشم وارد می‌کردند و صادرات مهم تجار قشم هم با استفاده از این شناورهای کهن چوبی، خارک پخته، ماهی‌های بمبک، متوتا، قباط و نمک نر یا کوپال بوده است که ماهی‌ها را به هندوستان و گاهی هم به بحرین می‌بردند و نمک نر را که از نمکدان استخراج می‌شد به کلکته حمل می‌کردند.

تجار قشمی با استفاده از لنج‌های خود خرمای خوراکی مردم جزیره را بیشتر از میناب و مقداری را هم از بصره و باطنه و انواع میوه مصرفی مردم را از عباسی وارد قشم می‌کردند.

آنچه روشن است، ایرانیان باستان قبل از وجود لنج‌های چوبی امروزی در جزایر و بنادر خلیج فارس، دارای کشتی‌های فراوانی بوده‌اند و با سفر به دریاهای چین، هند، ساحل شرقی آفریقا با مردمان آن سامان مبادلات تجاری داشته‌اند.

کشف بنادر اشکانی و ساسانی در کرانه شمالی خلیج فارس و یا کشف سکه‌ها و دیگر بقایای باستانی مربوط به دوران ساسانی در سرزمین‌های دوری چون مغولستان امروزی، مدارکی روشن از دریانوردی ایرانیان باستان به این سرزمین‌های دوردست است.

در دوران متعدد اسلامی، دریانوردی و تجارت ایرانیان در خلیج فارس رها نشد که وجود بنادر سیراف و سینیز در استان بوشهر و بقایای باستانی جزایر قشم و کیش نشان از این واقعیت دارد.

کشتی‌های چوبی که در قشم به «لنج» و یا «جهاز» مشهورند، عمدتاً دارای ۲ کاربری مختلف "باربری" و "صیادی" می‌باشند.

به طور کلی ساکنان بنادر و جزایر خلیج فارس حدود ۵۰ سال پیش با لنج‌های بادبانی به شهرهای بمبئی در هندوستان، بصره در عراق و حتی شرق آفریقا و کشور تانزانیا تجارت می‌کردند که این سفرها ممکن بود یک سال هم طول بکشد.

جزیره قشم به جهت قرار داشتن در تنگه هرمز و همجواری با جزیره‌های هرمز، لارک، هنگام، تنب بزرگ، تنب کوچک و ابوموسی، از دورترین اعصار تاریخ تا به امروز از یک موقعیت جغرافیایی ویژه برخوردار بوده و دارای اهمیت استراتژیکی دیده‌بانی و دروازه‌بانی خلیج فارس است.

این جزیره در دوره‌های مادها، هخامنشیان و همچنین ساسانیان از اقتصاد و تجارت سرشاری بهره برده است، همچنین در تاریخ جوامع انسانی این منطقه، جزیره قشم پیوسته جایگاه ویژه‌ای از نظر نظامی و ژئوپلتیک هر عصر داشته است و قدرت‌های دریایی در بیشتر دوره‌های تاریخی در پی استفاده از موقعیت ویژه این جزیره بوده‌اند.

این جزیره با بنادر و روستاهای بندری مختلف و داشتن خلیج‌های کوچک و نزدیکی به آب‌های دوردست از لحاظ لنج‌سازی بااهمیت است.

به طور کلی برخی از روستاها و شهرهای بندری جزیره قشم به صید ماهی و برخی به دریانوردی و برخی دیگر مثل روستاهای پی پُشت، گوران، سرریگ در نزدیکی شهرهای لافت و پی پُشت به ساختن لنج معروفند و با حضور در این مناطق می‌توان تعداد اندکی از کارگاه‌های لنج‌سازی را دید و از نزدیک با مراحل ساخت لنج آشنا شد.

استادان صنعت لنج‌سازی در گذشته‌های نه چندان دور در استان هرمزگان به ویژه جزیره زیبای قشم از دیر هنگام نسل‌اندرنسل به کار ساخت لنج چوبی در انواعی با نام‌های «سماچ»، «حوری»، «سمعه»، «بیتل»، «زاروگه»، «شوعی»، «کتر»، «تشاله»، «منشوه»، «بغله»، «منجی»، «بگاره»، «کچی»، «جالبوت» و «پاکستانی» اشتغال داشته‌اند.

با این حال هم‌اکنون نوع متداول و مورد پسند مردم از چابهار تا بندرعباس و جزایر و شهرهای استان هرمزگان لنج‌های پاکستانی است که شیوه ساخت آن مربوط به صنعتگران این کشور همسایه است.

همانطور که پیش از این گفته شد، لنج‌ها برخی برای صید و برخی برای حمل بار استفاده می‌شوند که می‌توان به لنج‌های «تَرتَری»، «بوم»، «سَمبوک»، «پاکستانی» و «تشالِه» اشاره کرد که اسکله‌های باسعیدو، سلخ و سوزا از لحاظ داشتن این لنج‌ها در جزیره قشم مشهورند.

شکل ظاهری لنج‌ها با هم متفاوت‌اند به عنوان مثال «سَمبوک» دارای نوک تیز و از نوع لنج صیادی است و «بوم» دارای جثه بسیار بزرگ، قسمت جلوی آن پهن و از نوع لنج باری است.

البته لنج دارای قسمت‌های مختلفی است که هر یک نامی برای خود دارند، «تَفَر» قسمت عقب لنج، «خَن» قسمت داخلی بدنه و انبار لنج، «کِوِن» یا «قُمباره (اتاق ناخدا) و آشپزخانه نیز «سِلِیدون» خوانده می‌شود.

ساخت یک لنج در گذشته بسیار طولانی بود، ولی اکنون به کمتر از یک سال می‌رسد. در ساخت قسمت‌های مختلف لنج از چوب‌های مختلفی استفاده می‌شود که چوب «ساج هندی» از مهم‌ترین آنها است.

برای ساخت لنج، نخست اسکلت یا بِیس آن را می‌سازند و سپس ساخت قسمت‌های مختلف لنج ادامه پیدا می‌کند. وسایل ساخت لنج را نیز می‌توان از میراث‌های مادی هر مکان دانست. «اشکِنه» یا چکش چوبی، «میشار» یا اره، «گُبان» یا تراز و میخ از وسایل اصلی صنعت لنج‌سازی است.

البته لنج به همراه خود یک خرده‌فرهنگ تودرتو دارد. خرده‌فرهنگ دریانوردی، نحوه برخورد با طبیعت و در کنار آن، دیدگاه زنان بومی نسبت به ناملایمات طبیعی، همچنین خرده‌فرهنگ جاشوها و ناخدا در هنگام سفرهای طولانی همه قابل تعمق می‌باشند. به عنوان مثال مراسم بادبان‌کشی یا «هوزا» در گذشته برای پیش‌بازی ملوانان انجام می‌شد. در این مراسم سرودهایی از رنج و حوادث دریانوردی و سفرهای طولانی به آفریقا خوانده می‌شد.

آنچه بسیار مهم است لنج از لحاظ پیوستگی میراث کهن اهمیت دارد. فن لنج‌سازی، وسایل لنج‌سازی، فن دریانوردی، صیادی، آیین‌های اهالی برای روبه‌رو شدن با جاشوها، خرده‌فرهنگ جاشو و ناخدا در سفر و سیستم‌های اجتماعی در ساخت لنج از این جمله‌اند.

ساخت لنج‌های فایبرگلاس عمر ساخت لنج‌های چوبی را کم کرد. این لنج‌ها دوام و عمر بسیار کمتری نسبت به لنج‌های چوبی دارند. شاید تنها امتیاز آنها ارزان و سریع بودن ساخت آنها است. ولی در عین حال قابل تعمیر نیز نمی‌باشند. البته ساخت لنج‌های فایبرگلاس در صورت رعایت نکردن مسایل ایمنی خطر بزرگ برای کارگران لنج‌سازی نیز است.

دیدن کارگاه‌های لنج‌سازی را می‌توان یکی از جاذبه‌های گردشگری خواند. البته اگر کارگران از لنج‌سازی، زندگی‌شان بچرخد. شوربختانه هر سال شاهد از بین رفتن این میراث معنوی هستیم و کمتر گردشگری مایل به تماشای ساخت این غول‌های چوبی است.

ساخت موزه‌های دریانوردی در بنادر و جزایر خلیج فارس گامی مهم در مستندسازی و معرفی این صنعت مهم بومی جنوب کشور را دارد.

گمرک تاریخی سوزان مکان مناسبی برای ایجاد موزه دریانوردی است. آموزش جامعه محلی برای معرفی و گروه‌های گردشگر برای بازدید از این صنعت با داشتن زیرساخت‌ها برای معرفی آن بسیار کارساز خواهد بود.

ساماندهی کارگاه‌های لنج‌سازی، نصب تابلوهای اطلاع‌رسانی، استفاده از جامعه محلی با دانش بومی، گام مهمی در جذب گردشگر و جلوگیری از انزوای این هنر دیرپای ایرانی است.

ای کاش با تدبیر مسئولین سازمان منطقه آزاد قشم کارگاه‌های لنج‌سازی سرزمین آب

و آفتاب مقصد گردشگران داخلی و خارجی می‌شد تا این کارگاه‌ها هویت واقعی این صنعت را در منطقه خلیج فارس آشکار می‌کردند.

ای کاش طبق شواهد تاریخی در گذشته‌های نه‌چندان دور دوباره کشورهای حاشیه خلیج فارس، پاکستان و هندوستان دوباره لنج‌های باری و صیادی خود را از گارگاه‌های لنج‌سازی نگین خلیج فارس خریداری می‌کردند.

ای کاش دوباره می‌شد با یک برنامه‌ریزی فرهنگی و رسانه‌ای دوباره صنعت لنج‌سازی سرزمین عجایب هفتگانه را به عنوان بخش مهمی از میراث فرهنگی و معنوی جزیره قشم به جهانیان معرفی کرد.

دانش ساخت لنج سنتی ایرانی و دریانوردی در حوزه خلیج فارس در تاریخ ۲۷ نوامبر سال ۲۰۱۱ به عنوان هشتمین اثر ناملموس ایرانی در ششمین اجلاس میراث ناملموس سازمان یونسکو که در جزیره بالی اندونزی برگزار شد، ثبت جهانی شد.

بر اساس آثار و شواهد به دست آمده از بندرگاه‌های تاریخی ایران در سواحل خلیج فارس مشخص شده است که ایرانیان دست‌کم از زمان ایلامیان از سواحل خلیج فارس بهره‌گیری‌های مختلف داشته‌اند.

هنوز هم در بسیاری از شهرهای استان بوشهر و هرمزگان صنعت سنتی لنج‌سازی، تجارت و دریانوردی با لنج برقرار است و لنج سازان (گلافان)، دانش این صنعت را نسل‌به‌نسل در خانواده‌ها از پدر به پسر منتقل کرده‌اند.

جزیره قشم با وسعت یک هزار و ۵۰۰ کیلومترمربع از تنگه هرمز به موازات ساحل جنوبی ایران به طول ۱۳۵ کیلومتر و عرض میانگین ۱۱ کیلومتر از توابع هرمزگان است و ۳۰۰ کیلومتر خط ساحلی دارد.

شهرستان قشم شامل جزیره‌های قشم، هنگام و لارک با حدود ۱۵۰ هزار نفر جمعیت از تنگه هرمز به موازات ساحل استان هرمزگان به طول ۱۵۰ و عرض میانگین ۱۱ کیلومتر در میان آب‌های خلیج فارس گسترده شده است.

کشف یک کشتی تاریخی سلطنتی

محققان از بقایای یک کشتی چندصدساله سلطنتی رونمایی کردند که سال‌ها پیش کشف شده است.

اخیراً محققان از بقایای کشتی سلطنتی رونمایی کردند که حامل یک ولیعهد بوده و بیش از ۳۰۰ سل پیش در سواحل شرقی بریتانیا غرق شده است. البته خبر کشف این کشتی با هدف حفاظت آن، به مدت ۱۵ سال مخفی نگه داشته شده بود.

به گزارش تین نیوز به نقل از ایسنا، زمانی که کشتی به نام «گلاستر» در سال ۱۶۸۲ میلادی پس از برخورد با یک ساحل شنی در سواحل شرقی بریتانیا غرق شد، پادشاه «جیمز دوم» انگلستان، که در آن زمان به عنوان «دوک یورک» شناخته می‌شد توانست از آن نجات پیدا کند. او در نهایت به پادشاه انگلستان تبدیل شد و سه سال بعد به عنوان پادشاه «جیمز هفتم» در اسکاتلند شناخته شد.

به گفته کلر جوویت استاد دانشگاه رشته تاریخ فرهنگ دانشگاه «ایست آنگلیا»، این اکتشاف تغییرات اساسی را در برداشت ما از تاریخچه اجتماعی، سیاسی و دریانوردی قرن هفدهم ایجاد خواهد کرد.

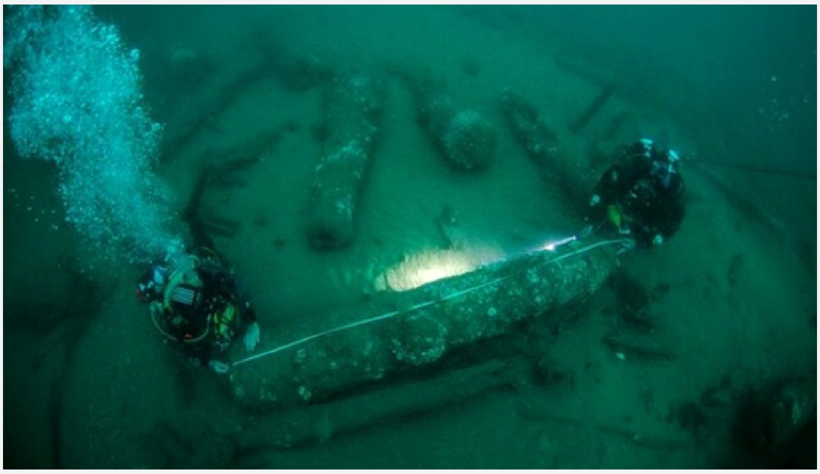
جوویت بیان کرد: "این اکتشاف نمونه بارزی از یک میراث فرهنگی مربوط به دریا است که از اهمیت ملی و بین‌المللی برخوردار است."

این کشتی غرق شده در «گریت یارموت» قرار داشت و پیش از آنکه دو برادر غواص آن را در سال ۲۰۰۷ کشف کنند، کسی از موقعیت مکانی این کشتی اطلاعی نداشت.

با کاوش در داخل این کشتی‌غرق شده آثار تاریخی مختلفی کشف شده است. از جمله این آثار، به یک بطری شیشه‌ای می‌توان اشاره کرد که نشان خاندان «لگ»، اجداد «جورج واشنگتن» نخستین رئیس‌جمهور ایالات متحده بر روی آن وجود دارد.

به گفته جوودیت به دلیل اینکه کشتی با سرعت زیادی غرق شده است، هیچ یک از خدمه فرصت حمل وسیله‌ای را نداشتند و به همین دلیل این کشتی‌غرق شده را یک کپسول زمان حیرت‌انگیز می‌توان در نظر گرفت.

از دیگر آثار تاریخی که در این کشتی کشف شده‌اند به تجهیزات دریانوردی، اموال شخصی و لباس می‌توان اشاره کرد. محققان تخمین می‌زنند در حادثه غرق شدن این کشتی حدود ۱۳۰ تا ۲۵۰ نفر جانشان را از دست داده‌اند.



مرگ یک کارمند

در شبی خوش، کارمندی به اسم ایوان دمیتریچ چروپاکف که خود نیز به اندازه همان شب، خوش بود در ردیف دوم تئاتر نشسته و دوربین به چشم سرگرم تماشای اپرت «ناقوس‌های کورنیلف» بود. چشم به صحنه دوخته بود و عرش اعلی را سیر می‌کرد. اما ناگهان ... راستی در داستان‌ها غالباً به عبارت «اما ناگهان» برمی‌خوریم. مؤلفان حق دارند این جمله را به کار گیرند چرا که زندگی پر است از رویدادهای ناگهانی و غیرمنتظره! باری ... اما ناگهان صورت او پر چین و چروک شد، چشم‌هایش به پیشانی‌اش غلتیدند و نفسش بند آمد و ...هاپچی!!! و همان طوری که ملاحظه می‌فرمایید، ایشان عطسه کردند. هر کسی ـ حالا می‌خواهد دهاتی باشد یا کلانتر یا حتی مدیرکل ـ ممکن است عطسه کند. چروپاکف از عطسه‌ای که کرده بود به هیچ وجه احساس شرمندگی نکرد؛ لب‌ولوچه را با دستمال پاک کرد و به عنوان مردی مؤدب و با نزاکت، به پیرامون خود نگریست تا مطمئن شود که اسباب زحمت کسی را فراهم نکرده باشد. اما درست در همان لحظه، ناچار شد احساس شرمندگی کند؛ زیرا مردی مسن را دید که در ردیف اول ـ درست جلو خود او ـ نشسته بود و داشت کله طاس و پس گردن خود را با دستکش به دقت خشک می‌کرد و زیر لب، غر می‌زد. چروپاکف در همان نگاه اول، هم‌ردیف ژنرال بریزژالف مدیرکل اداره راه را شناخت و با خود فکر کرد: «چه بد شد که به سر و کله‌اش تف پاشیدم! اگرچه رئیس مستقیم من نیست، با این همه خیلی بد شد ... باید از حضورشان عذرخواهی کنم».

تک سرفه‌ای کرد، اندکی به جلو خم شد و دم گوش ژنرال، به نجوا گفت:

ـ ببخشید قربان ... جنابعالی را خیس کردم ... تعمد نداشتم قربان ...

ـ مهم نیست ...

ـ شما را به خدا، ببخشید ... عرض کردم تعمد نداشتم، قربان ...

ـ مهم نیست، راحت باشید! لطفاً حواسم را پرت نکنید!

چروپاکف، باز احساس شرمندگی کرد، لبخند احمقانه‌ای بر لب آورد و نگاه خود را به صحنه دوخت؛ گرچه چشمش به صحنه بود اما دیگر عرش اعلی را سیر نمی‌کرد. اضطراب و نگرانی، عذابش می‌داد. در فاصله دو پرده، به طرف ژنرال رفت، چند دقیقه‌ای در اطراف او چرخید، سرانجام بر ترس خود فائق آمد و من‌من‌کنان گفت:

ـ جنابعالی را خیس کردم، حضرت اجل ... ببخشید، ولی بنده ... نه آن که تصور بفرمایید بنده قصد ...

ژنرال که لب زیرینش، از سر بی‌حوصلگی مرتعش شده بود گفت:

ـ آه کافیست آقا! بس کنید! ... من که فراموشش کرده‌ام ...

چروپاکف نگاه آمیخته به تردیدش را به ژنرال دوخت و با خود فکر کرد: می‌گوید «فراموش کرده‌ام» ولی در نگاهش طعنه موج می‌زند. نمی‌خواهد حتی کلمه‌ای با من حرف بزند. نه، باید توضیح بدهم ... باید متوجه‌اش کنم که قصد بدی نداشتم ... باید بفهمانمش که عطسه یک امر طبیعی است وگرنه ممکن است دچار این توهم شود که به عمد خیسش کرده بودم. تازه اگر هم امشب این تصور را نکند، فردا به این فکر خواهد افتاد! ...

بعد از خاتمه نمایش، به خانه رفت و ماجرای عطسه گستاخانه و بی‌ادبانه خود را برای همسرش تعریف کرد. زنش ـ البته به گمان چروپاکف ـ موضوع عطسه را خیلی سرسری تلقی کرد؛ ابتدا دستخوش ترس و وحشت شد، اما وقتی دریافت که ژنرال بریزژالف، رئیس دیگران است، نه رئیس چروپاکف، آرام گرفت و گفت:

ـ با این همه، برو خدمتش و ازش عذرخواهی کن، وگرنه ممکن است تصور کند که از آداب معاشرت، بو نبرده‌ای!

ـ با نظرت موافقم ... البته عذرخواهی هم کردم ولی خیلی عجیب است که ... جواب درست و حسابی به من نداد ... ناگفته نماند که فرصت هم کافی نبود ...

صبح روز بعد، لباس رسمی نو خود را پوشید، سر و صورت را صفا داد و به قصد ادای توضیحات، به خدمت ژنرال شتافت ... در سالن پذیرایی ایشان، مراجعان زیادی نشسته بودند، خود بریزژالف نیز که استماع درخواست‌های ارباب رجوع را شروع کرده بود در میان آنان دیده می‌شد. بالاخره نوبت به چروپاکف رسید و ژنرال، نگاه پرسشگر خود را به او دوخت. چروپاکف، گزارشگرانه آغاز سخن کرد:

ـ دیشب در تئاتر «آکاردی» ـ البته اگر حضرت اجل، فراموش نکرده باشند ـ بنده عطسه کردم و ... حضرتعالی را نادانسته ... خیس ... معذرت ...

ـ این که اهمیتی ندارد ... خدا می‌داند که حرف‌هایی می‌زنید!

سپس رو کرد به ارباب رجوع بعدی و پرسید:

ـ شما چه فرمایشی دارید؟

چروپاکف، غمین و رنگ‌پریده، با خود فکر کرد: «نمی‌خواهد با من حرف بزند! معلوم می‌شود از دست من عصبانی است! ... نه، این کار را نباید به امان خدا رها کرد ... باید توضیح داد ...»

و هنگامی که ژنرال آخرین ارباب‌رجوع را راه انداخت و قصد خروج از سالن پذیرایی را داشت چروپاکف از پی او راه افتاد و من‌من‌کنان گفت:

ـ حضرت اجل! احساس ندامت وادارم کرده است که با گستاخی خود، موجبات ناراحتی سرکار را فراهم آورم ... خود جنابعالی هم مسبوق هستید که تعمدی در کار بنده نبود!

ژنرال، قیافه گریه‌آلودی به خود گرفت، دستی تکان داد و گفت:

ـ شما، شوخی و لودگی می‌کنید، آقا!

و پشت در سالن پذیرایی، ناپدید شد.

چروپاکف با خود فکر کرد: «آخر من و شوخی؟ من و لودگی؟ چرا باید فکر کنید که مسخره‌بازی در می‌آورم؟ گرچه مدیرکل است، اما هنوز هم نمی‌تواند مطالب جدی را از شوخی، تمیز دهد. حالا که این طور شد، دیگر حاضر نیستم از این لافزن رستم‌صولت، عذرخواهی کنم! مرده‌شوی قیافه‌اش را ببرد! به خدا قسم که دیگر عذرخواهی نمی‌کنم!»

و غرق در همین اندیشه، به خانه بازگشت ... می‌خواست خطاب به ژنرال، نامه‌ای بنویسد اما منصرف شد ـ هر چه فکر کرد نتوانست متن مناسبی برای نامه مورد نظرش بیابد. پس ناچار شد روز بعد، بار دیگر جهت ادای توضیحات، به حضور ژنرال برود.

هنگامی که بریزژالف، پرسشگرانه نگاهش کرد، او من‌من‌کنان گفت:

ـ حضرت اجل، دیروز ـ برخلاف نظر جنابعالی ـ به قصد شوخی و لودگی، مصدع نشده بودم ... بنده می‌خواستم از عطسه آن شب که موجبات ناراحتی جنابعالی را فراهم کرده بود، عذرخواهی کنم ... بنده هرگز قصد لودگی نداشتم ... مگر بنده جسارت می‌کنم که مسخره بازی درآورم؟ اگر بنا باشد افرادی در حد بنده، لودگی کنند، هیچگونه احترامی برای شخصیت‌ها ... باقی نمی...

ژنرال که سراپا می‌لرزید و صورتش کبود شده بود، داد زد:

ـ بیرون! برو گم شو!

چروپاکف، سراپا لرزان، زیر لب من‌من‌کنان پرسید:

ـ چه فرمودید؟

ژنرال، پای خود را به کف اتاق کوبید و بار دیگر بانگ زد:

ـ برو گم شو!!

چیزی در درون چروپاکف، گسیخته شد. زار و نزار ـ با حالتی که گفتی بینایی و شنوایی خود را از دست داده باشد ـ عقب عقب به طرف در خروجی رفت، پا به کوچه گذاشت و پاکشان به منزل خود مراجعت کرد ... وقتی با گام‌های نااستوار و غیرارادی، به خانه رسید، بی آن که لباس رسمی را از تن درآورد، روی کاناپه دراز کشید ... و مرد.

داستان کوتاه از آنتوان چخوف

۱۰ کتاب برتر درباره زنان و دریا
Top 10 books about women and the sea

محیط دریا چه از نظر تاریخی و چه در ذات خود همواره دنیایی مردانه بوده است. خواه افرادی که به دریانوردی می‌پرداختند، دریانورد، دزد دریایی، مکتشف، صیاد نهنگ یا ماهیگیرانی بودند که صید خود را به خانه‌ها خود می‌بردند، زنان خانواده معمولاً در خانه می‌ماندند، با این حال زندگی این زنان نیز با دریا عجین بود.

زنان دریایی در رمان‌ها، فرهنگ اقوام و آوازها اغلب جذاب، قوی و حتی فوق طبیعی هستند.

در قرن‌های بعد، زنان بیشتر به بازگویی داستان‌های خود از دریا پرداختند و نشان دادند که زنان و دریا در حافظه فرهنگی ما به اشکال مختلف در هم تنیده هستند.

در زیر به معرفی ۱۰ کتاب که نویسنده همه آنها زن هستند و در باب زنان و دریا نگاشته شده‌اند می‌پردازیم:

۱- ملوانان مؤنث: زنان در کشتی در دوره دریانوردی بادبانی

Female Tars: Women aboard Ship in the Age of Sail

نویسنده: Suzanne Stark

نویسنده به بیان داستان‌های ناگفته از زنان دریانورد از قرن ۱۷ تا قرن ۱۹ میلادی پرداخته، زنانی که به طور رسمی نادیده گرفته می‌شدند و اغلب مخفی بودند.

این کتاب که سال ۱۹۹۶ به چاپ رسید مطالعه نادری در مورد زنان ارائه داده و از آن زمان به متن تاریخی مهمی تبدیل شده و به زنان دریانوردان، جاشوها، پرستاران، خدمتکاران و زنانی که ملبس به لباس مردانه شدند تا در جرگه دریانوردان قرار گیرند، پرداخته است.

۲- امواج

The Waves

نویسنده: Virginia Woolf

نویسنده نیاز به معرفی بیشتر ندارد و لیست حاضر در مورد زنان و دریا بدون کتاب نامبرده کامل نخواهد بود. وقایع کتاب بازتابی از امواج دریا و وقوع پی‌درپی این وقایع همچون امواج دریا از زبان شش راوی می‌باشد و نمونه‌ای مدرن از تحریر یک زن در مورد دریا و مردم است.

۳- آب‌درمانی

The Water Cure

نویسنده: Sophie Mackintosh

این زمان در سال ۲۰۱۸ انتشار یافت و کاندید دریافت جایزه Booker شد. کتاب راوی داستان هولناکی در مورد ۳ خواهر و زندگی آنان در انزوا در جزیره‌ای محصور در دریاست.

۴- کتاب تابستان

The Summer Book

نویسنده: Tove Jansson

کتاب اثر یک نویسنده و هنرمند خیال‌پرداز است. نویسنده به خلق اثری از رابطه یک دخترچه و مادربزرگش در جزیره‌ای در خلیج فنلاند پرداخته است.

۵- پیش‌ران

The Outrun

نویسنده: Amy Liptrot

کتاب خاطرات نویسنده در مورد بازگشت به زادگاهش، غلبه بر اعتیاد به الکل؛ شنای صبحگاهی در آبهای سرد دریای اطراف منزلش و گویای مطالعه‌ای لطیف، زیبا، چشمگیر و شفاف از طبیعت و امید به آینده است.

۶- همسران صیادان نهنگ در دریا

Petticoat Whalers: Whaling Wives at Sea

نویسنده: Joan Druett

برخی از زنانی که طی قرن ۱۹ میلادی زمان قابل توجه‌ای را در دریا سپری کردد همسران فرماندهان کشتی‌های صید نهنگ بودند. مطالعه تاریخی در کتاب فوق به گردآوری مندرجات خاطرات زنان آن موقع و گزارشات روزانه تنظیمی توسط مردانی که اغلب نمی‌دانستند با زنان در کشتی چه کنند، پرداخته است. کتاب حاوی داستان‌های فوق‌العاده در مورد زنانی است که به مبارزه با وضعیت سخت زندگی به عنوان تنها زن حاضر در کشتی پر از مردان خشن می‌پرداختند.

۷- دفتر وقایع روزانه دریا

Sea Journal

نویسنده: Lisa Woollett

نویسنده و عکاس نامبرده، در این کتاب به گردآوری خاطرات خود حاصل قدم زدن در ساحل در طول سال و در تمام فصول همراه با عکس امواج و گنجینه‌هایی که در مسیر خود یافته پرداخته است.

۸- گوربانان دریایی

The Gracekeepers

نویسنده: Kirsty Logan

داستانی تخیلی و خیال‌پردازانه در فضای پس از یک فاجعه طغیان دریا و غوطه‌وری خشکی در دریا، از مردماهیان و پرندگان سوگوار، شهرهای ارواح کف اقیانوس و مدفن افرادی که در دریا جان سپرده‌اند.

۹- گذرگاه نمک

The Salt Path

نویسنده: Raynor Winn

داستان خاطرات نویسنده در مورد سفر ۶۳۰ میلی او در طول سواحل انگلیس در پی آگاهی از بیماری لاعلاج همسرش و از دست رفتن خانه‌شان است. قصه‌ای گیرا در مورد جستجو برای مأوا، تاب آوردن و شور در عین حال سلوک با دریا.

۱۰- داستان‌های جزیره Katie Morag

Katie Morag's Island Stories

نویسنده: Mairi Hedderwick

داستان‌های کودکی شخصیتی به نام Katie Morag. داستان بازگوکننده زندگی روزمره در جریان جزرومد آب و برنامه حرکت قایق‌ها و ماجراهای Katie در سواحل خروشان، صخره‌های در معرض باد و درمیان اجتماعی قوی است.

افزایش تعداد کانتینرهای هوشمند تا سال ۲۰۲۶

تعداد کانتینرهای هوشـمند که در حـال حاضر ۳/۶ درصد از نــاوگان کانتینــری جهانی را تشـکیل می‌دهد تا سـال ۲۰۲۶ حدود هشت برابر شده و ۲۵ درصد از ناوگان جهانی را به خود اختصاص می‌دهد.

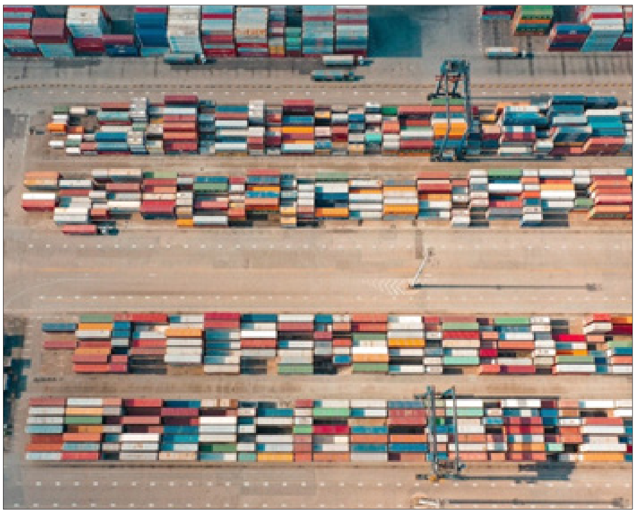
به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ بر اسـاس تجزیه‌وتحلیل مؤسسـه drewry تعـداد کانتینرهـای هوشـمند نـاوگان جهانـی در حـال افزایـش اسـت، زیـرا اپراتورهـا و صاحبـان محموله از ایـن قبیل کانتینرها استقبال می‌کنند.

بر اساس این گزارش ناوگان تجهیزات کانتینری مجهز به تلماتیک با نام کانتینرهای هوشـمند پس از همه‌گیری کووید-۱۹ که اختلال در زنجیـره تأمیـن را به دنبال داشـت، اهمیت بیشـتری پیدا کرده است.

drewry در گزارش خود یادآور شـده اسـت یـک کانتینر زمانی هوشـمند می‌شود که به دستگاه تلماتیک مجهز شود تا محمولات داخل آن ردیابی و نسـبت بـه حمل‌ونقل آن نظارت آنلاین صورت گیرد، که این کار اپراتورها را قادر می‌سازد احساس کنند که کانتینرها دائم در دسترس هستند.

تحلیلگران drewry در گزارش خود تأکید کردند کانتینر هوشمند در زمانی که زنجیره تأمین در دوران کرونا آسیب دید و ازدحام بنادر بر مشکلات آن افزود محبوبیت خود را به دست آورد.

بـه همیـن جهت اپراتورهـا تولیدکنندگان و صاحبـان کالا رغبت



بیشتری برای استفاده از آن نشان می‌دهند.

در مـاه آوریل یک شـرکت تحت پوشـش هاپاگ‌لویـد اعلام کرد قصـد دارد کل نـاوگان کانتینری خود را به دسـتگاه‌های هوشـمند مجهزکند تا به عنوان سـردمدار این حرکت سایر اپراتورهای پیشرو را مجبورکند که از این روش پیروی کنند.

drewry بـا اشـاره به اینکه تا پایان سـال ۲۰۲۱، ۳/۶ درصد از ناوگان کانتینری به دسـتگاه‌های فناوری هوشمند مجهز شده است، گفت این عمل نشـان‌دهنده رشد ۳۰ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۰ می‌باشد.

طبـق بـرآورد مؤسسـه drewry پیش‌بینـی می‌شـود تعـداد کانتینرهای هوشمند تا سال ۲۰۲۶ به ۸/۷ میلیون TEU برسد.

اولین کشتی تندرو مسافری برقی جهان راه افتاد

اولین کشـتی برقی پر سرعت جهان با نام «Medstraum» در تاریخ ۱۴ ژوئیه ۲۰۲۲ اولین سفر خود را از نروژ آغاز کرد این کشتی انتشار گازهای گلخانه‌ای را تا ۱۵۰۰ تن در سال کاهش می‌دهد.

به گـزارشِ گـروه بین‌الملـل مانـا بـه نقـل از بلومبـرگ؛ اولین کشـتی کامـلا الکترونیـک و بدون آلایندگـی به عنوان یک کشـتی پرسـرعت کـه مجـوز ایمنـی و گواهینامـه رده‌بنـدی DNV را دریافـت کـرده در کارخانـه کشـتی‌سازی نـروژی Fjellstrand ساخته شد.

ادمونـد تولو رئیـس تحقیـق و توسـعه در Fjellstrand AS گفت: "سـاخت این کشتی بسیار چالش‌برانگیز بود، زیرا نمونه قبلی وجود نداشت، بنابراین باید طراحی‌های جدیدی صورت می‌گرفت."

وی گفـت: "ایـن کشـتی ۹۸ فـوت طـول دارد و می‌توانـد ۱۴۷ مسـافر حمـل کنـد، سـرعت ایـن کشـتی ۲۳ تـا ۲۷ گـره دریایـی اسـت و بـدون اسـتفاده از هیـچ سـوختی بـه تنهایـی با بـرق کار می‌کند."

به گفته وی این کشتی قادر است انتشار گازهای گلخانه‌ای خود را به ۱۵۰۰ تن در سال کاهش دهد.

وی در پایـان گفـت: "هزینه سـاخت این کشـتی ۱۱ میلیون دلار می‌باشـد کـه ۵۰ درصـد هزینه آن توسـط اتحادیه اروپـا به عنوان پروژه نمونه تأمین مالی شده است."

بزرگ‌ترین کشتی هیبریدی جهان در سال ۲۰۲۴ اولین سفر خود را انجام می‌دهد

شرکت فرانسوی Brittany Ferries که در زمینه ترابری و حمل‌ونقل فعالیت دارد، در بیانیه خود از شروع به کار «Saint-Malo»، بزرگ‌ترین کشتی هیبریدی جهان در سال ۲۰۲۴ خبر داد.

به گزارش مانا، کشتی هیبریدی Saint-Malo که تقریباً ۲۰۰ متر طول دارد، از باتری با ظرفیت ۱۱/۵ مگاوات‌ساعت بهره می‌برد که در مقایسه با پیشرانه‌های هیبریدی که در کشتی‌های دریایی استفاده می‌شود، دو برابر شده است. همچنین این کشتی جایگزین یکی از مدل‌های قدیمی کشتی‌های Brittany Ferries خواهد شد که در مسیر سنت مالو، فرانسه به پورتسموث، انگلستان جابه‌جا می‌شود.

کریستوف ماتیو، مدیرعامل این شرکت در بیانیه رسمی آن گفت: " Brittany Ferries با افتخار رهبری صنعت حمل‌ونقل پایدار را در اختیار دارد و با شرکای خود برای ارائه کشتی‌هایی تمیزتر به مناطقی که در آن فعالیت می‌کنیم، تلاش می‌کند."

کاهش انتشار کربن در بزرگترین کشتی هیبریدی

طبق گفته شرکت فنلاندی Wärtsilä، تأمین‌کننده موتور و باتری، این کشتی در مقایسه با پیشرانه‌های دیزلی در انتشار گازهای گلخانه‌ای تا ۱۵ درصد عملکرد مؤثرتری دارد.

رئیس و مدیرعامل Wärtsilä توضیح می‌دهد: "کشتی‌های عظیمی که در صنعت کشتیرانی استفاده می‌شوند، از جمله منابع بزرگی برای انتشار کربن محسوب می‌شوند و به همین دلیل درخواست‌های زیادی وجود دارد تا در ساخت کشتی‌های جدید کربن‌زدایی مورد توجه قرار گیرد. با این وجود، اندازه بزرگ کشتی‌ها و مسافت‌های نسبتاً طولانی که باید طی کنند، مشکلاتی در این زمینه ایجاد کرده است".

کشتی Saint-Malo از سیستم‌های متعددی بهره می‌برد که در هنگام سفر خود امکان بهینه‌سازی انرژی را فراهم می‌کند که این امر کارآیی آن را بهبود می‌بخشد و همچنین باعث می‌شود مسافران تجربه یکنواخت‌تری از سفر دریایی داشته باشند. همچنین این کشتی به ویژگی‌هایی مجهز شده که آن را پایدار می‌کند.

همچنین طبق توضیحات او، به نظر می‌رسد برای شارژ مجدد باتری بزرگ‌ترین کشتی هیبریدی جهان از نوعی رویکرد داخلی در ساحل‌ها استفاده شده که هنگام توقف و لنگراندازی آن‌ها را شارژ می‌کند.

تحویل بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان به شرکت تایوانی توسط چین

بزرگ‌ترین کشـتی کانتینری دنیا با ۲۴ هزار و ۴ TEU ظرفیت که چندی پیش به آب انداخته شده بود پس از انجام تست‌های نهایی رسماً به شرکت کشتیرانی تایوانی Evergreen تحویل شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از سایت marinelink این کشتی با نام «Ever Alot» توسط کارخانه Hudong-Zhonghua چین که از شرکت‌های تابعه کارخانه کشتی‌سازی دولتی چین (CSSC) می‌باشد، سـاخته شده و ۴۰۰ متر طول وبیش از ۶۰ متر عرض دارد. مساحت این کشتی ۲۴ هزار متر تخمین زده شده که سه برابر زمین فوتبال استاندارد است. عمق محفظه بار این کشتی کانتینری ۳۳ متر می‌باشـد که می‌تواند ۲۴ هزار و ۴ TEU کانتینر اسـتاندارد را در یک زمان حمل کند که یک رکورد جهانی محسوب می‌شود. بر اساس این گزارش کانتینرها را می‌توان به صورت ۲۲ طبقه معادل یک ساختمان بزرگ روی هم قرار داد. Ever Alot قرار اسـت در مسـیرهای بین اروپا و خاوردور خدمت‌رسـانی کند. این کشـتی از سـری ۱۳ کشـتی کانتینـری فوق‌بزرگ شـرکت Evergreen می‌باشـد کـه بزرگ‌ترین کشـتی کانتینری پیـش از آن ۲۳ هزار و ۹۹۲ TEU ظرفیت داشـت که توسـط صنایع سامسـونگ کره جنوبی ساخته شده است. کارخانه Hudong-Zhonghua در حال حاضر ساخت ۹ کشتی کانتینری با ظرفیت ۲۴ هزار TEU را برای شرکت Evergreen در حال ساخت دارد.

تعداد زنان دریانورد در ۴۰ سال گذشته بدون تغییر بوده است

تعـداد زنان دریانـورد در سـال ۱۹۸۳ که کار بر روی کشـتی توسـط آن‌ها شروع شد ۲ درصد بود که در حال حاضر پس از گذشـت ۴۰ سال همچنان این رقم ثابت مانده است.

بـه گزارش گـروه بین‌الملل مانا؛ کارسـون جکسون رئیس مؤسسه دریایی (NI) در این زمینـه گفـت: در حالی این ارقـام ۲ درصدی

منتشـر می‌شـود که در این مدت باید تعداد زنـان دریانـورد رقـم ۲۰ درصـدی را نشـان می‌داد. وی افزود: "بر اساس نظرسنجی که به مناسبت روز جهانی دریانورد انجام شد زنان در بسـیاری ازکشـورها و جوامع حداقل ۲۹ درصد از نیـروی کار در فعالیت‌های مختلف را برعهده دارند و درکشـورهای سـاحلی ۲۰ درصـد از نیـروی کار صنایـع دریایـی، نفـت و گاز و... برعهـده زنـان اسـت کـه در ایـن ارتبـاط وجـود ۲ درصد زنان دریانورد بسـیار پایین اسـت و بر اساس الگوهای IMO باید افزایش یابد."

درآمد بی‌سابقه ۷ میلیارد دلاری کانال سوئز در یک سال

کانـال سـوئز در سـال گذشـته بیش از هفت میلیارد دلار درآمـد از محل ترانزیت کشتی‌ها کسب کرد که نسبت به سال قبل از آن ۲۰ درصد افزایش نشان می‌دهد.

بـه گزارش گـروه بین‌الملـل مانا به نقل از رویتـرز؛ ژنرال اسـامه ربیعی رئیس اداره کانال سـوئز با اشاره به اینکه در سال مالی گذشته بین ژوئیه ۲۰۲۱ تا ژوئن ۲۰۲۲ بیش از ۱/۳ میلیـارد تـن محموله از ایـن کانال ترانزیت شـده، گفت: "درآمد هفت میلیارد دلاری در ایـن مـدت با افزایـش تعرفه‌ها و عـوارض بـه دسـت آمـد که یـک رکورد جدیـد می‌باشـد." وی افـزود: "ایـن کانال

علی‌رغـم بحـران ناشـی از جنگ روسـیه و اوکراین کریدور امن و تضمین شده‌ای برای ترانزیـت کالاسـت، به طوری کـه ۱۲ درصد تجـارت دریایی جهـان از ایـن طریق عبور می‌کنـد." وی در ادامـه گفـت: "در سـال گذشـته میـلادی تعرفه‌ها و عـوارض بین ۱۰ تـا ۱۴ درصـد بـرای تمامی کشـتی‌های عبوری بالا رفت که این کار درآمد بیشـتری را عایـد کانال کرد." وی در این زمینه گفت: "بخش اعظمی از درآمد صرف توسعه کانال می‌شـود کـه در حال حاضر در دسـت اجرا اسـت."

رونمایی از اولین کشتی فله‌بر دوگانه‌سوز با سیستم بادبانی

اولین کشتی فله‌بر دوگانه‌سوز که به منظور کاهش میزان سوخت به سیستم بادبانی مجهز شده رونمایی شد. نصب بادبان‌ها بر روی این کشتی باعث صرفه‌جویی ۲۹ درصدی در مصرف سوخت می‌شود.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از لویدزلیست؛ کشتی Newcastlemax با ظرفیت ۲۱۰ هزار DWT دوگانه سوز که شش بادبان ۳۰ متری بر روی آن نصب شده علاوه بر اینکه صرفه‌جویی انرژی ناشی از مصرف سوخت را دارد، ۲۹ درصد صرفه‌جویی در انرژی فقط از طریق بادبان‌ها انجام می‌شود.

ونتوپولوس مدیرعامل شرکت Anemoi سازنده این کشتی در این زمینه گفت: "ساخت این کشتی در راستای کربن‌زدایی صورت می‌گیرد که علاوه بر اینکه کشتی از سوخت کم‌سولفور استفاده می‌کند با نصب بادبان‌ها میزان کمتری سوخت استفاده می‌کند."

وی گفت: "این کشتی به عنوان بزرگ‌ترین

کشتی می‌تواند به منظور حمل زغال سنگ به بنادر استرالیا وارد شود. سرعت آن تا ۴۰ گره دریایی و ۲۱۰ هزار DWT ظرفیت دارد. قرار است این کشتی بین کشورهای چین، برزیل و استرالیا تردد کند".

وی گفت: "مؤسسه رده‌بندی DNV نظارت برکار ساخت این کشتی را بر عهده داشته و به تأیید این مؤسسه رسیده است."

ساخت کشتی‌های کوچک با اقبال بیشتری همراه است

سفارش ساخت کشتی‌های کوچک ۶ هزار تا ۸ هزار TEU با اقبال بیشتری از سوی مالکان مواجه شده است.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ مؤسسه بیمکو در تازه‌ترین گزارش خود با اشاره به اینکه در نیمه اول سال ۲۰۲۲ تعداد ۱۰۰ کشتی سایز کوچک ۸ هزار TEU سفارش داده شده است، یادآور شده است تجربه بحران ازدحام بنادر و همه‌گیری کرونا همچنین بحران روسیه ـ اوکراین مالکان را نسبت به این کار ترغیب کرده است. در ادامه این گزارش آمده است تا ماه ژوئن سال ۲۰۲۲ حدود ۴۰ درصد از قراردادهای ساخت کشتی را کشتی‌های کوچک سایز ۶ هزار تا ۸ هزار TEU تشکیل می‌دهند که این رقم اواخر سال ۲۰۲۰ فقط ۱۸ درصد بود. نیلز راسموس سردبیر ارشد حمل‌ونقل بیمکو نیز در این زمینه گفت: "به نظر می‌رسد مالکان با کشتی‌های کوچک بهتر کار می‌کنند و برخی از آنان این توجیه را دارند که در صورت بروز خسارت، کمتر زیان می‌بینند، ضمن اینکه تردد آن‌ها در آب‌های ساحلی

آسان‌تر است." لارس کاستروپ مدیرعامل پی.ای.ال نیز در این زمینه گفت: "کشتی‌های کوچک ناوگان کشتیرانی را تقویت می‌کنند و به ما کمک می‌کنند نیازهای مشتریانی که کالای کمتری دارند در اسرع وقت پاسخ دهیم."

کشتی غرق‌شده‌ای که به بیشترین عمق دریا رفته است

در تصاویری که زیردریایی عمیق‌پیمای Limiting Factor از بقایای این کشتی تهیه کرده بدنه، توپ‌های روی عرشه، تسلیحات و حتی اژدرافکن‌های Sammy B دیده می‌شود.

به گزارش مانا، این کشتی که «Sammy B» نام دارد، متعلق به جنگ جهانی دوم است. Sammy B در جریان نبرد «سمر» در تقابل با ژاپن غرق شد. عمیق‌ترین کشتی غرق شده جهان در عمق حدود ۷

هزار متری، ۷۸ سال پس از غرق شدن در دریای فیلیپین کشف شد.

این کشتی که نام کامل آن «USS Samuel B Roberts» بود در جریان نبرد سمر (The Battle Off Samar) در اکتبر سال ۱۹۴۴ در دریای فیلیپین غرق شد.

ویکتور وسکوو، سرمایه‌گذار و ماجراجوی اهل تگزاس آمریکا که یک زیردریایی کوچک ویژه سفر عمیق در اقیانوس دارد، توانسته بقایای این کشتی جنگی معروف را پیدا کند و آن طورکه می‌گوید Sammy B اگر چه آسیب فراوانی دیده، اما تا حدود زیادی دست نخورده باقی مانده است.

کاوشگران برای درک درست عمق غرق شدن این کشتی در مقاله خود قله ۵۸۹۶ متری کلیمانجارو را مثال زده‌اند.

عمیق‌ترین کشتی غرق شده قبلی با نام «USS Johnston» در عمق ۶۴۶۹ متری کشف شده بود.

ساخت نفتکش هوشمند بدون هرگونه آلودگی زیست‌محیطی توسط چین

اولین کشتی دوستدار محیط زیست بدون هرگونه آلودگی مجهز به فناوری‌های هوشمند که توسط چین ساخته شده و به تأیید مؤسسه رده‌بندی Bureau Veritas رسیده، تحویل شرکت یونانی Aegean Shipping شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از مؤسسه Bureau Veritas ساخت و راه‌اندازی نفتکش افراماکس «Green Admire» اولین سری از چهار کشتی شرکت Aegean Shipping Management یونانی است که توسط شرکت کاسکو به کارخانه Yangzhu چین سفارش داده شده بود.

بر اساس این گزارش این نفتکش هوشمند مجهز به فناوری‌های جدید، اولین شناوری است که به هیچ عنوان آلودگی محیط زیستی نخواهد داشت و تمامی الزامات استاندارد مارپول در آن رعایت شده است. Paillette Palaiologou نماینده Bureau Veritas در مراسم رونمایی از نفتکش افراماکس در این مورد گفت: "خوشحالیم که نخستین نفتکش سبز را مورد تأیید قرار داده‌ایم و خوشبختانه با بررسی‌های انجام شده انتشار گازهای گلخانه‌ای در این نفتکش کاملاً صفر می‌باشد. علاوه بر آن ۳۰ درصد

سوخت کمتری نسبت به سایر نفتکش‌ها مصرف می‌کند."

George Melissanidis مدیرعامل شرکت Aegean Shipping Management یونانی نیز در این مراسم گفت: "در این نفتکش کلیه فناوری‌های نوآورانه، هوشمند، سیستم‌های محیط زیستی پاک با هدف حذف ردِ پای کربن دیده شده و توسط سازمان‌های پیشرو به رسمیت شناخته شده است."

وی افزود: "این نفتکش ۱۱۴ هزار و ۳۷۷ DWT ظرفیت و ۶۴ هزار و ۳۱۲ تن وزن خالص دارد و مورد تأیید شرکت Bureau Veritas قرارگرفته است همچنین باید یادآور شوم بدون همکاری این مؤسسه دستیابی به اهداف مورد نظر مشکل بود."

هزینه ۱۴ میلیارد دلاری سنگاپور برای ساخت بزرگ‌ترین مگاپورت هوشمند جهان

دولت سنگاپور برای ساخت بزرگ‌ترین مگاپورت هوشمند جهان با استفاده از فناوری بلاک‌چین ۱۴ میلیارد دلار هزینه می‌کند

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ دولت سنگاپور تصمیم گرفته با احداث این مگاپورت تا سال ۲۰۴۰ آشفتگی حمل‌ونقل را سروسامان بخشیده و از ازدحام بنادر جلوگیری کند.

بر اساس این گزارش بندری که سنگاپور به فکر طراحی و اجرای آن است دو برابر بندر فعلی مساحت داشته و جابه‌جایی کالا توسط وسایل نقلیه بدون راننده و پهپادها صورت خواهد گرفت.

این گزارش حاکی است دولت سنگاپور اعلام کرده عملیات اجرایی پروژه بزرگ از سال ۲۰۲۱ آغاز شده، اما همه‌گیری کرونا باعث عقب افتادن اجرای عملیات شد که متاسفانه جنگ روسیه و اوکراین به کندی آن منجر شده است.

در این مگاپورت بزرگ‌ترین کشتی‌ها پهلو خواهند گرفت و ظرفیت تخلیه و بارگیری تا ۶۵ میلیون TEU خواهد رسید. با استفاده از فناوری بلاک‌چین و هوش مصنوعی تمامی وسایل نقلیه ترمینال‌های این مگاپورت به صورت خودکار خواهد بود.

لی هون مدیر اجرایی سازمان دریانوردی و بندر سنگاپور در این زمینه گفت: "حذف نیروی انسانی در این مگاپورت به هیچ عنوان مطرح نیست چراکه نیروی انسانی متخصص و کارآمد در آن مشغول به کار خواهند شد تا بتوانند پاسخگوی افزایش تقاضا باشند."

وی افزود: "سعی خواهیم کرد مرحله‌به‌مرحله از این پروژه بهره برداری کنیم، اما این پروژه در سال ۲۰۴۰ به مرحله نهایی خواهد رسید." وی در پایان گفت: "هدف ما از ایجاد مگاپورت آن است که از تجارت بندری ۲۲ تریلیون دلاری جهان در سال بهره بیشتری ببریم؛ ضمن اینکه مگاپورت تمامی بندرهای دنیا را به سنگاپور متصل خواهد کرد."

the tugboat are still in the waters off [Paracel Islands]." A representative of Aberdeen Restaurant Enterprises confirmed to Bloomberg on Friday (24 June) that the vessel had capsized but was still afloat.

The operator of the tug Jaewon 9 told SCMP that any rumors of foul play in the casualty were "ridiculous," and that the accident may have occurred because of damage from heavy waves.

Source: www.maritime-executive.com

MARBLE HEAD OF HERCULES DISCOVERED IN AN ANCIENT ROMAN SHIPWRECK SITE

A ship from the Roman era discovered off the island of Antikythera in Greece over 120 years ago is considered to be the world's richest shipwreck of ancient times. It has reportedly yielded yet more treasures in the recent explorations. Underwater archaeologists have unearthed the head of a statue of Hercules. It is 2,000 years old. They have also found some other artifacts like human teeth.

Per The Guardian, Professor Lorenz Baumer, a classical archaeologist, working in association with the University of Geneva for supervising the underwater mission, said that it was in 1900 when sponge divers had pulled out a statue of Hercules from the sea. It is now that its head has been discovered.

Mr Baumer described it as an impressive marble piece and described the feartures of the statue that reflects the hallmarks of one of the great heroic figures of Roman and Greek mythologies.

It is twice life-size, has a big beard, a face, and short hair. There is no doubt it is Hercules, Mr Baumer stated, per the outlet.

The discovery of the sculpture, along with human teeth, another marble statue, and some parts of the vessel's equipment, was only possible on removing three boulders that covered the wreck partially at the sea bed bottom. For about three weeks, the research team comprising marine archaeologists and trained divers had access to an area never explored ever before.

The Guardian has reported that two teeth had been embedded in the encrusted marine deposits on the rich shipwreck. Researchers now believe that the isotopic and genetic analysis of the remains could prove path breaking in shedding light on people who sailed the vessel.

Several expeditions had earlier explored the wreck. Most popular among its cargo was the Antikythera Mechanism. It is a device that facilitates the mapping of motions of the moon, sun, and planets. It has been described by scientists as the first analogue computer of the world.

Source: www.marineinsight.com

THE FIRST SUEZMAX LNG DUAL FUELLED CRUDE OIL TANKER DELIVERED IN CHINA

The world's first Suezmax LNG dual fuelled crude oil tanker has been delivered in Guangzhou City, south China. The vessel can vastly reduce carbon dioxide, nitrogen oxide and sulfur and particulate emissions.

Suezmax refers to the largest vessel navigable in the Suez Canal, with a deadweight tonnage (dwt) of about 150,000 tonnes.

The 158,000-dwt vessel delivered can be powered by both LNG and crude oil. When it is propelled by LNG, the vessel can reduce carbon dioxide emissions by 20 percent, nitrogen oxide emissions by 85 percent, and sulfur and particulate emissions by 99 percent.

Source: www.tankeroperator.com

CLASSNK RELEASES "GUIDELINES FOR SHIPS USING ALTERNATIVE FUELS (EDITION2.0)"

ClassNK has released the "Guidelines for Ships Using Alternative Fuels (Edtion 2.0)," which sets forth safety requirements for ships fueled by methanol, ethanol, LPG, and ammonia. In particular, specific requirements for ammonia-fueled ships have been added to provide guidance for the design of alternative-fueled ships.

These guidelines comprehensively describe safety requirements for methanol, ethanol, and ammonia-fueled ships. Taking into account the risks posed by the use of alternative fuels against ships, crews, and the environment, they specify requirements for installation, controls, and safety devices to minimize those risks.

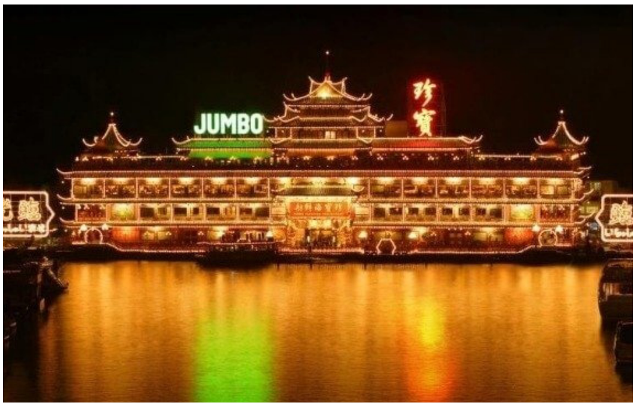
The recently published Edition 2.0 reflects the ClassNK's expertise for ammonia, which is toxic to humans and corrosive to materials, gained through R&D in partnership with the industry and its design review experiences based on the guidelines.

Specific requirements, including isolation distances from areas where there is a risk of ammonia release to areas that should be protected, and safety design concepts to design engines and boilers using ammonia fuel have been added to ensure the safety of ammonia-fueled ships.

Source: www.tankeroperator.com

HONG KONG'S FAMOUS FLOATING RESTAURANT MAY OR MAY NOT HAVE SUNK

The giant floating restaurant that graced Hong Kong's waterfront for decades has capsized during a tow in the South China Sea, and it may or may not have sunk to the seabed.



Jumbo Floating Restaurant, an iconic multi-story dining establishment built upon a barge, was one of Aberdeen Harbor's most prominent landmarks for five decades. Over the years it served more than 30 million guests, including Queen Elizabeth II, Tom Cruise, Chow Yun-fat and Gong Li. It has starred in many local and international movies, including "Enter the Dragon," "Spider-Man: The Dragon's Challenge" and Stephen Chow's comedy "God of Cookery."

The pandemic forced the restaurant to close in 2020, with severe effects on its finances, and parent company Aberdeen Restaurant Enterprises ultimately decided to tow it to a different location.

On June 14, the Jumbo departed Hong Kong's harbor, under tow by the South Korean tug Jaewon 9. On Sunday (19 June), however, the mammoth vessel capsized after encountering rough weather off the Paracel Islands, the owner reported.

"Despite the efforts of the towing company responsible for the trip to rescue the vessel, unfortunately it capsized on Sunday," Aberdeen Restaurant Enterprises said in a statement. The firm reported that salvage would be "extremely difficult" because it capsized in 1,000 meters of water. The vessel was widely reported as "sunk."

The company said that in accordance with regulations, professional marine engineers were hired to thoroughly inspect the hull and install hoardings to the vessel before its departure with the trip, obtaining all relevant approvals.

"Aberdeen Restaurant Enterprises is very saddened by this accident. The company is now getting further details of the accident from the towing company," the statement said.

Despite reports of its loss, it appears that the Jumbo Floating Restaurant may still be floating. The Hong Kong Marine Department reported Thursday (23 June) that "both Jumbo and

ABS-APPROVED STERNTUBE-LESS SHIP CONCEPT TO SAVE SHIPOWNERS THOUSANDS WHILE KEEPING OCEANS CLEAN

Thordon Bearings has today welcomed the announcement by classification society ABS to award Approval in Principle to the "sterntube-less ship" concept developed in cooperation with the Shanghai Merchant Ship Design & Research Institute (SDARI), the National Technical University of Athens (NTUA) and Thordon Bearings Inc.

The revolutionary design replaces a vessel's sterntube with an irregular shaped chamber that allows a shorter, water-lubricated propeller shaft to be inspected and maintained while the vessel is afloat, without having to withdraw the shaft in drydock.

While the concept completely eliminates the need for oil-lubricated sterntube seals and bearings – a major source of marine pollution – the design is likely to save shipowners hundreds of thousands of dollars in capital and operational expenditure over a vessel's lifespan.

Speaking ahead of an ABS-organized seminar in Athens during the Posidonia trade fair, Anthony Hamilton, Technical Director, Thordon Bearings, said the concept "revolutionizes the ships' traditional sealed propeller shaft".

"We started wondering why a vessel with a water-lubricated shaftline needs a sterntube. Why couldn't the shaft simply run in the larger space outside the sterntube? This space is designed into virtually all vessels where an oil-lubricated sterntube is traditionally exposed to seawater for cooling. With a water-lubricated shaft this space still exists but it's wasted space."

Hamilton said the space could be used to access the shaft for inspections, and a lot of the shaft installation and operational challenges "completely disappear".

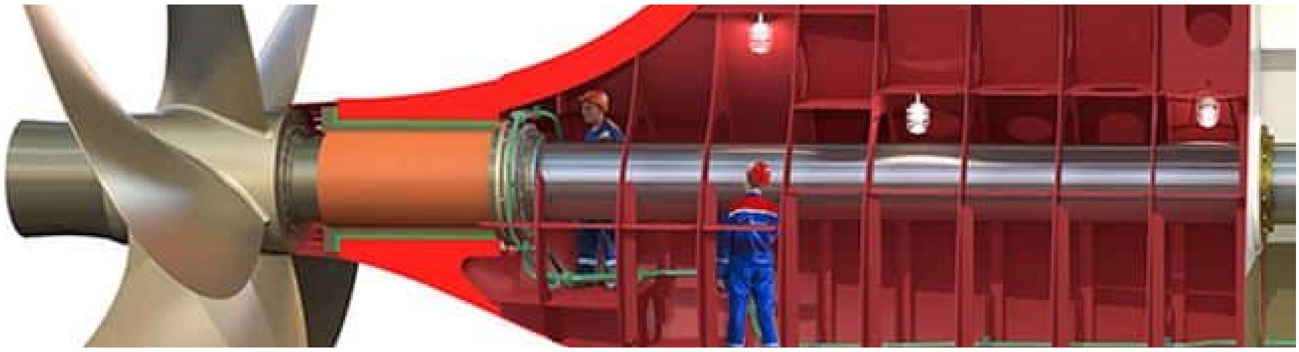
A sterntube-less ship features a shorter shaft with the prime mover further aft the vessel. An additional bulkhead seal and a torsional vibration damper would be required but there is no aft seal and Thordon's COMPAC seawater lubricated bearing replaces the oil-lubricated bearing aft.

"ABS and the Technical University of Athens have done the math and the engineering behind it. They've looked at system pressures, temperatures, loads, noise and vibration levels, shaft alignment – everything works," said Hamilton.

Craig Carter, Thordon Bearings' VP Business Development, said: "There are huge savings here. You would never have to withdraw the shaft again, which can cost $100,000 plus in drydocking costs alone. We are not changing the design of the ship or the stern but by moving the engine further aft we free up more space for cargo."

Dr. Chris Leontopoulos, Director Global Ship Systems Center, ABS Athens, said: "The use of seawater to lubricate the propeller shaft is well-established but the proposed design takes this further by removing the sterntube, decreasing the shaft line length, reducing engine room space and increasing the cargo space. It enables significant efficiencies and cost savings for operators."

Source: www.maritimeinsight.com



reported on the IMO/ILO Joint Database on Abandonment of Seafarers. During the first half of 2022, a further 74 cases were reported, thus alarmingly surpassing last year's record of reported cases of abandonment.

The Council nominated Governments as IMO representatives to the JTWG, as follows:

- for the task concerning the guidelines for port State and flag State authorities on how to deal with seafarer abandonment cases: Argentina, France, India, Indonesia, Kenya, Marshall Islands, Philippines and United Kingdom; and
- for the task concerning bullying and harassment in the maritime sector, including sexual assault and sexual harassment: Bahamas, France, Panama, Philippines, South Africa, Sweden, Thailand and United States.

It was noted that all other Member States may attend the discussions of the Group as observers.

Hybrid meeting capabilities

In-person meetings are scheduled to resume at IMO Headquarters from September 2022.

The Council generally agreed to the use of hybrid meeting capabilities to supplement in-person meetings from September for a trial period of one year, with a commitment to reviewing the system at the Council's 128th session, in November-December 2022.

Reform – live streaming of IMO meetings

The Working Group discussed measures to enhance access to information and transparency, including live streaming of IMO meetings.

The Council agreed in principle, that, some meetings, or parts of meetings, could be live streamed to the public, and agreed that clear criteria and procedures should be developed for the selection of such meetings or parts of meetings to be live streamed.

The Council invited interested delegations to submit proposals for criteria and procedures for the selection of meetings or parts of meetings to be live streamed for inclusion into a common policy to the next session of the Council; and requested the Secretariat to provide further information on the criteria for the selection of meetings for live streaming to the public of other United Nations system organizations, not only from the United Nations Secretariat but also from other similarly constituted, standard-setting organizations.

The updated work plan for the Working Group envisages that the IMO Assembly in 2023 (A.33, scheduled for 27 November to 6 December 2023) would consider the report of the Council regarding proposed measures relating to access to information and transparency in relation to live streaming of IMO meetings to the public; and take action, as appropriate.

Facilitating developing countries' participation in IMO meetings

The Council re-established a correspondence group to further consider the proposed establishment of a voluntary multi-donor trust fund to facilitate the participation of developing countries, especially Small Island Developing States (SIDS) and Least Developed Countries (LDCs) in IMO Meetings. In particular, the correspondence group will discuss eligibility and prioritization criteria for the proposed fund.

IMO Member State Audit Scheme – schedule endorsed

Since the commencement of mandatory audits of Member States under the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) in February 2016, 85 audits have been conducted, in line with the overall audit schedule.

Following the decision of the Council to endorse the use of a remote audit mechanism as an interim measure during the COVID-19 pandemic, the audit schedule was updated based on the feedback received from Member States on their preference to undergo the remote or on-site audit.

The first two audits conducted in the second half of 2021 were fully remote audits and reports from these audits are being finalized.

To date, six audits have been completed in 2022 and one is ongoing. Three of those audits were conducted in fully remote mode; two audits were conducted in a hybrid mode (remote audits followed by on-site verification), with on-site verification for one audit due; and two audits were conducted on site.

The Council endorsed the revised overall audit schedule.

The Council encouraged Member States to enhance women's participation in IMSAS.

Source: IMO website

COUNCIL 127TH SESSION (C 127), 11 TO 15 JULY 2022 (REMOTE SESSION)

World Maritime theme for 2023 - "MARPOL at 50 – Our commitment goes on"

The Council endorsed the World Maritime Theme for 2023: "MARPOL at 50 – Our commitment goes on". The theme reflects the organization's long history of protecting the environment from the impact of shipping via a robust regulatory framework and emphasizes its ongoing commitment to this important work.

Joint IMO/ILO Working Group on seafarer issues

The Council endorsed the establishment of a standing Joint International Labour Organization (ILO)/IMO Tripartite Working Group (JTWG) to identify and address seafarers' issues and the human element. The Group's terms of reference were also endorsed.

The Council further endorsed the Maritime Safety Committee's (MSC 106) instruction to the JTWG to "consider bullying and harassment in the maritime sector, including sexual assault and sexual harassment, taking into account information submitted by interested parties, with a view to providing recommendations for future steps, including the development of legislation, mechanisms and policies, and the launching of awareness campaigns by relevant stakeholders, aimed at reporting and addressing these matters".

The Council endorsed the Legal Committee's forwarding of draft guidelines for port State and flag State authorities on how to deal with seafarer abandonment cases to the first meeting of the JTWG in December 2022 for further consideration and refinement. From 1 January 2021 to 31 December 2021, a total number of 95 new cases had been

by MEPC 79, to include flashpoint of fuel oil or a statement that the flashpoint has been measured at or above 70ºC as mandatory information in the bunker delivery note (BDN).

Marine litter: Mandatory garbage record books for smaller ships approved

The MEPC approved draft amendments to MARPOL Annex V, to make the Garbage Record Book mandatory also for ships of 100 gross tonnage and above and less than 400 gross tonnage, with a view to subsequent adoption.

Marine litter: marking of fishing gear

The MEPC noted the ongoing work in the PPR Sub-Committee on marking of fishing gear, which has been identified as a key action in order to reduce marine plastic litter from lost, abandoned and otherwise discarded fishing gear.

Following discussion, the MEPC instructed the Sub Committee to develop draft amendments to MARPOL Annex V and associated guidelines to make the marking of fishing gear mandatory, using a goal-based approach.

As a short-term measure, the Committee instructed the PPR Sub Committee to develop an appropriate MEPC circular to promote the implementation of fishing gear marking systems and the FAO Voluntary Guidelines for the Marking of Fishing Gear.

In 2021, MEPC 77 adopted the Strategy to address marine plastic litter from ships, which sets out to the following outcomes as key goals: reduction of marine plastic litter generated from, and retrieved by, fishing vessels; reduction of shipping's contribution to marine plastic litter; and improvement of the effectiveness of port reception and facilities and treatment in reducing marine plastic litter. Actions have been agreed, to be completed by 2025, which relate to all ships, including fishing vessels. The action plan supports IMO's commitment to meeting the targets set in the UN 2030 Sustainable Development Goal 14 (SDG 14) on the oceans.

GloLitter Partnership, a project between the Government of Norway, IMO and FAO is supporting developing countries, including Small Islands Developing States (SIDS) and Least Developed Countries (LDCs), in identifying opportunities for the prevention and reduction of marine litter.

Adoption of amendments (watertight doors, GESAMP Hazard Evaluation Procedure)

The MEPC adopted the following amendments to:

• MARPOL Annex I and the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) in relation to watertight doors, with an expected entry into force date of 1 January 2024 and 1 July 2024, respectively; and

• MARPOL Annex II, updating the abbreviated legend to the revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure, with an expected entry into force date of 1 November 2023.

Protecting seas in the Arctic - regional arrangements for port reception facilities

The MEPC approved, for subsequent adoption, draft amendments to the MARPOL annexes to allow States with ports in the Arctic region to enter into regional arrangements for port reception facilities. The draft amendments relate to MARPOL Annexes I (oil), II (noxious liquid substances), IV (sewage), V (garbage) and VI (air pollution). Related draft amendments to the 2012 Guidelines for the development of a regional reception facility plan (resolution MEPC.221(63)) were also agreed.

Revision of the Anti-fouling Systems Convention - guidelines adopted

The MEPC adopted revised guidelines to support implementation of the AFS Convention, following the adoption, in 2021, of amendments to include controls on the biocide cybutryne. The amendments enter into force on 1 January 2023. The consequential revisions relate to:

• Guidelines for brief sampling of anti-fouling systems on ships;

• Guidelines for inspection of anti-fouling systems on ships; and

• Guidelines for survey and certification of anti-fouling systems on ships.

Unified interpretations of provisions of IMO environment-related conventions approved

The MEPC approved:

• unified interpretation of appendix I to the BWM Convention (Form of International Ballast Water Management Certificate), concerning the principal ballast water management method(s) employed on the ship;

• unified interpretation on the application of regulation 18.3 MARPOL Annex VI to biofuels.

• revised unified interpretation of paragraph 4.4.6.1 of the NOx Technical Code 2008, to make the interpretation (see MEPC.1/Circ.895) applicable to the "Engine Family" concept under certain circumstances.

Source: IMO website

comprehensive impact assessment of the short-term measure, and in particular finalize the review of the Procedure for assessing imacts on States of candidate measures (MEPC.1/Circ.885), to be approved by MEPC 79.

Development of life-cycle guidelines

The MEPC noted the discussion in the ISWG -GHG 11 on the progress made in the development of draft guidelines on lifecycle GHG/carbon intensity for marine fuels (LCA guidelines) and established a correspondence group on marine fuel lifecycle GHG analysis to further the work. The correspondence group will submit an interim report to MEPC 79, and final draft guidelines to be adopted by MEPC 80. The LCA guidelines will allow for a Well-to-Wake calculation, including Well-to-Tank and Tank-to-Wake emission factors, of total GHG emissions related to the production and use of alternative marine fuels.

Mediterranean Sea Emission Control Area for Sulphur Oxides approved

The MEPC agreed to designate the entire Mediterranean Sea as an emission control area, meaning that ships will - from 2025 - have to comply with more stringent controls on sulphur oxide emissions. In a SOx-ECA, the limit for sulphur in fuel oil used on board ships is 0.10% mass by mass (m/m), while outside these areas the limit is 0.50% m/m.

The MEPC approved proposed amendments to MARPOL Annex VI, with a view to adoption at MEPC 79, which will designate the Mediterranean Sea, as a whole, as an Emission Control Area for Sulphur Oxides (SOx-ECA) and particulate matter. The amendment could enter into force in mid-2024, with the new limit taking effect from 2025.

There are currently four designated SOx-ECAs worldwide: the Baltic Sea area; the North Sea area; the North American area (covering designated coastal areas off the United States and Canada); and the United States Caribbean Sea area (around Puerto Rico and the United States Virgin Islands).

BWM Convention experience-building phase and application

The Ballast Water Management Convention (BWM) has been in force since 2017 and aims to prevent the spread of invasive aquatic species in ballast water. In 2017, MEPC 71 established the experience building phase (EBP) associated with the BWM Convention (resolution MEPC.290/71), in order to carry out a systematic and evidence-based review of the BWM Convention, potentially leading to review of the Convention and development of a package of amendments. Following consideration of the data analysis report on the EBP, the MEPC agreed in principle to develop a BWM Convention Review Plan (CRP) and established a Correspondence Group on Review of the BWM Convention to finalize the CRP.

The MEPC also approved revised Guidance on methodologies that may be used for enumerating viable organisms for type approval of ballast water management systems (BWM.2/Circ.61/Rev.1), and guidelines for re-evaluations in cases where modifications have been made to a ballast water management system, for inclusion as a new chapter 12 in the revised Methodology for information gathering and conduct of work of the GESAMP-Ballast Water Working Group (BWM.2/Circ.13/Rev.5).

Discharge water from exhaust gas cleaning systems (EGCS) – guidelines approved

IMO's the Sub-Committee on Prevention of Pollution (PPR) has been considering issues related to discharge from exhaust gas cleaning systems (EGCS). The MEPC approved:

• MEPC Circular on 2022 Guidelines for risk and impact assessments of the discharge water from exhaust gas cleaning systems, to provide information on recommended methodology for risk and impact assessments that Member States should follow when considering local or regional regulations to protect the sensitive waters/environment from the discharge water from EGCS.

• MEPC Circular on 2022 Guidance regarding the delivery of EGCS residues to port reception facilities, providing best practices intended to assist both ship operators and port States in assuring the proper management and disposal of EGCS residues and stored discharge water from EGCSs into port reception facilities.

In 2021, the MEPC adopted the updated Guidelines for exhaust gas cleaning system (MEPC.340/77), which specify the criteria for the testing, survey, certification and verification of EGCS as well as discharge water quality criteria.

Fuel flashpoint in Bunker delivery note - amendments approved

The MEPC approved draft amendments to appendix V of MARPOL Annex VI, for adoption

MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) - 78TH SESSION, 6-10 JUNE 2022

IMO's Marine Environment Protection Committee has reiterated its commitment to review and strengthen the IMO Initial Strategy on the reduction of GHG emissions from shipping, with a view to adopting a revised strategy in mid-2023.

The MEPC 78 session (6-10 June) made further progress with the discussions towards the revision of the Initial GHG Strategy, as initiated during the last session (MEPC 77). The revision will take into account the commitment to strengthen the levels of ambition of the Initial Strategy and the needs of developing States, in particular Small Island Developing States (SIDS) and Least Developed Countries (LDCs).

Further work will continue in an intersessional GHG working group (ISWG-GHG 13) before the next session (MEPC 79, 12-16 December 2022) and further sessions of the working group, including two meetings of intersessional GHG working group are planned prior to MEPC 80 in order to keep up the momentum.

Developing a basket of mid-term GHG reduction measures

The MEPC noted the progress made by the Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG 12) in advancing towards the further development of a "basket of candidate mid-term measures" – integrating various technical elements (for example, a GHG fuel standard and/or enhancement of IMO's carbon intensity measures) and carbon pricing elements (for example, a market-based measure).

The MEPC noted the need for additional information on the proposed mid-term measures. It encouraged proponents of measures to work together intersessionally with a view to exploring how different elements of these proposals could be combined in the context of a basket of mid-term GHG reduction measures. Member States and international organizations were invited to submit new documents to a future session of ISWG-GHG, including refined proposals to that purpose.

The intersessional working group (ISWG-GHG 13) will further consider the proposed measures.

Guidelines adopted to support short-term measure

The MEPC adopted a series of guidelines to support the implementation of the short-term to reduce ships' carbon intensity in accordance with the timelines set out in the Initial IMO GHG Strategy. The short-term measure enters into force on 1 November 2022 and introduces the Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI); the annual operational carbon intensity indicator (CII) rating and an enhanced Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). The guidelines include those relating to method of calculation of the EEXI, the revised SEEMP and possible correction factors for CII.

The MEPC also approved draft amendments to appendix IX of MARPOL Annex VI on the reporting of EEXI and CII values to the IMO Data Collection System (DCS). The Committee further agreed to include a new workstream on further revision of the IMO DCS in the agenda of ISWG-GHG 13.

Meanwhile, the intersessional working group (ISWG-GHG 13) is also instructed to complete the lessons-learned exercise of the

digital selective calling and reception of maritime safety information and search and rescue related information

RESOLUTION MSC.513(105) – performance standards for INMARSAT-c ship earth stations capable of transmitting and receiving direct-printing communications

RESOLUTION MSC.514(105) – guidelines for the avoidance of false distress alerts

RESOLUTION MSC.515(105) – performance standards for survival craft portable two-way VHF radiotelephone apparatus

RESOLUTION MSC.516(105) – amendments to the performance standards for radiocommunication equipment (resolution MSC.80(70))

RESOLUTION MSC.517(105) – performance standards for a shipborne integrated communication system (ICS) when used in the global maritime distress and safety system (GMDSS)

RESOLUTION MSC.518(105) – model regulations on domestic ferry safety

RESOLUTION MSC.188(79)/REV.1 – revised performance standards for water level detectors on ships subject to SOLAS regulations ii-1/25, ii-1/25-1 and xii/12

Circulars

MSC.1/Circ.803/Rev.1 Participation of non-SOLAS ships in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and guidance on the development of training materials for GMDSS operators on non-SOLAS ships

MSC.1/Circ.1645 Guidance for the reception of maritime safety information and search and rescue related information as required in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

MSC.1/Circ.1600/Rev.1 Guidance for conducting the refined MHB (CR) test

MSC.1/Circ.1395/Rev.5 Lists of solid bulk cargoes for which a fixed gas fire-extinguishing system may be exempted or for which a fixed gas fire-extinguishing system is ineffective

MSC.1/Circ.1588/Rev.2 Amendments to the Revised Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (MSC.1/Circ.1588/Rev.1) (EmS Guide)

MSC.1/Circ.1361/Rev.1 Revised recommendations on the safe use of pesticides in ships applicable to the fumigation of cargo transport units

MSC.1/Circ.1646 FAL.2/Circ.[…] MEPC.1/Circ.[…] LEG.2/Circ.[…] List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2022 (Note: subject to concurrent decision by MEPC and FAL)

MSC.1/Circ.1647 Interim guidelines for the safety of ships using fuel cell power installations

MSC.1/Circ.1648 Amendments to the Guidelines for the acceptance of alternative metallic materials for cryogenic service in ships carrying liquefied gases in bulk and ships using gases or other low-flashpoint fuels (MSC.1/Circ.1622)

MSC.1/Circ.1599/Rev.2 Revised Guidelines on the application of high manganese austenitic steel for cryogenic service

MSC.1/Circ.1649 Guidelines for the implementation of the inspection programmes for cargo transport units

MSC.1/Circ.1650 List of non-exhaustive voluntary guidance on pest contamination

MSC.1/Circ.1651 Amendments to MSC.1/Circ.1625 on unified interpretations of the IGC Code (as amended by resolution MSC.370(93))

MSC.1/Circ.1652 Explanatory notes to the Interim Guidelines on second generation intact stability criteria

MSC.1/Circ.1653 Unified interpretation regarding timber deck cargo in the context of damage stability requirements

MSC.1/Circ.1654 Unified interpretation on the noise level limit in workshops on board ships

MSC.1/Circ.1535/Rev.2 Unified interpretations relating to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966

MSC.1/Circ.1362/Rev.1 Unified interpretation of SOLAS chapter II-1

MSC.1/Circ.1164/Rev.25 Promulgation of information related to reports of independent evaluation submitted by Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrates that Parties are giving full and complete effect to the relevant provisions of the Convention

MSC.1/Circ.797/Rev.37 List of competent persons maintained by the Secretary General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code.

Source: IMO website

include:
• Development of amendments to chapter 6 of the 2009 MODU Code regarding electrical equipment capable of operation after shutdown;
• Development of amendments to chapter 15 of the FSS Code on enclosed spaces containing a nitrogen receiver or a buffer tank of nitrogen generator systems;
• Review and update SOLAS regulation II-2/9 on containment of fire to incorporate existing guidance and clarify requirements;
• Development of guidelines for the use of Electronic Nautical Publications (ENPs);
• Amendments to the revised ECDIS performance standards (resolution MSC.232(82)) to facilitate a standardized digital exchange of ships' route plans
• Revision of SOLAS chapters II-1 (part C) and V and related instruments regarding steering and propulsion requirements to address both traditional and non-traditional propulsion and steering systems;
• Development of guidelines for the safety of ships using ammonia as fuel;
• Revision of the Interim recommendations for carriage of liquefied hydrogen in bulk;
• Scoping exercise and enhancement of the effectiveness of provisions on fatigue and seafarers' hours of work and rest; and
• Revision of the Guidelines for the application of plastic pipes on ships (resolution A.753(18)).

Postponement of agenda items

The MSC postponed consideration of a number of agenda items due to lack of time, including: unsafe mixed migration by sea; piracy and armed robbery against ships; COVID-19 related matters.

List of resolutions and circulars adopted/ approved by MSC 105

Resolutions

RESOLUTION MSC.495(105) – actions to facilitate the urgent evacuation of seafarers from the war zone area in and around the black sea and the sea of Azov as a result of the Russian federation aggression against Ukraine

RESOLUTION MSC.496(105) – amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

RESOLUTION MSC.497(105) – amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

RESOLUTION MSC.498(105) – amendments to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 (1994 HSC Code)

RESOLUTION MSC.499(105) – amendments to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (2000 HSC Code)

RESOLUTION MSC.500(105) – amendments to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code

RESOLUTION MSC.501(105) – amendments to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code

RESOLUTION MSC.502(105) – amendments to the Code of Safety for Special Purpose Ships, 1983 (1983 SPS Code)

RESOLUTION MSC.503(105) – amendments to the Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008 (2008 SPS Code)

RESOLUTION MSC.504(105) – amendments to the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1979 (1979 MODU Code)

RESOLUTION MSC.505(105) – amendments to the Code for The Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1989 (1989 Modu Code)

RESOLUTION MSC.506(105) – amendments to the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code)

RESOLUTION MSC.507(105) – system performance standard for the promulgation and coordination of maritime safety information using high-frequency narrow-band direct-printing

RESOLUTION MSC.508(105) – performance standards for the reception of maritime safety information and search and rescue related information by MF (NAVTEX) and HF

RESOLUTION MSC.509(105) – provision of radio services for the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

RESOLUTION MSC.510(105) – performance standards for search and rescue radar transponders

RESOLUTION MSC.511(105) – performance standards for shipborne VHF radio installations capable of voice communication and digital selective calling

RESOLUTION MSC.512(105) – performance standards for shipborne MF and MF/HF radio installations capable of voice communication,

bullying and harassment in the maritime sector, including sexual assault and sexual harassment, as well as the development of relevant provisions to establish appropriate maritime workplace behavioural norms and essential human elements of psychological safety.

Recognizing that coordinated action by various UN agencies is required to address these issues, the MSC agreed to instruct the Joint ILO/IMO Tripartite Working Group (JTWG) on seafarers' issues and the human element to work on these matters. Specifically, the JTWG was instructed to "consider bullying and harassment in the maritime sector, including sexual assault and sexual harassment, taking into account information submitted by interested parties, with a view to providing recommendations for future steps, including the development of legislation, mechanisms and policies by relevant stakeholders, aimed at reporting and addressing these matters" (the instructions to the JTWG are subject to endorsement by the IMO Council).

Furthermore, the MSC instructed the HTW Sub-Committee, in the context of its comprehensive review of the STCW Convention and Code, to develop and finalize, as a matter of priority, STCW training provisions addressing bullying and harassment in the maritime sector, including sexual assault and sexual harassment. Such draft provisions will be considered in advance of the completed comprehensive review.

The MSC encouraged Member States to implement mechanisms for the notification and control of cases of bullying and harassment and adopt relevant policies and legislation to protect seafarers. In addition, shipping companies were encouraged to implement internal monitoring, reporting and prevention policies, as well as procedures aimed at eliminating all forms of bullying and harassment on board ships and to take corrective action against persons engaging in unacceptable behaviour and practices of this nature.

Safety of ships using alternative fuels

The MSC reiterated the Committee's commitment to ensuring the safety of shipping in the wake of new technical solutions and new fuels investigated in pursuance of GHG reduction targets set by IMO.

The MSC referred submissions by IACS related to the development of safety requirements to support the achievement of a decarbonization goal with regards to new fuels to the Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC) The CCC Sub-Committee was instructed to consider matters related to the development of safety requirements to support the achievement of a decarbonization goal, when updating its work plan for the development of the IGF Code and safety provisions for alternative fuels, and advise the Committee on how best to proceed.

Meanwhile, the CCC Sub-Committee was instructed to commence the development of guidelines for safety of ships using ammonia as fuel, with a target completion year of 2023; and to revise the interim recommendations for the carriage of liquefied hydrogen in bulk, with a target completion year of 2024.

The use of alternative fuels plays an important role in ensuring the Organization successfully implements the initial GHG strategy. The revision of the GHG Strategy is currently under consideration in the Marine Environment Protection Committee (MEPC).

Lithium battery fires

In response to the increasing number of incidents involving fires due to the carriage of alternative energy vehicles, including cars with lithium-ion batteries, the MSC considered a proposal to evaluate the adequacy of fire protection, detection and extinction arrangements in vehicle, special category and ro-ro spaces in order to reduce the fire risk of ships carrying new energy vehicles.

The MSC agreed to include in its post-biennial agenda an output on "Evaluation of adequacy of fire protection, detection and extinction arrangements in vehicle, special category and ro-ro spaces in order to reduce the fire risk of ships carrying new energy vehicles", with four sessions needed to complete the item. It instructed the Sub-Committee on Ship Systems and Equipment to evaluate the applicability of the new measures to be developed to existing ships and to address the charging of electric vehicles on board ships.

Other outputs

Other new outputs approved at this session

to expedite the use of all mobile satellite services recognized by the Organization providing services within their service areas for the dissemination of information to ships navigating in those areas.

The Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR) was instructed to continue considering technical solutions for the dissemination and reception of MSI and SAR related information over multiple services, including interoperability issues and broadcast monitoring, with a view to addressing the operational and financial burden of disseminating the information to ships. The NCSR Sub-Committee was also instructed, inter alia, to further consider options to address cost implications for information providers concerning the dissemination of information over multiple recognized mobile satellite services, identify advantages and disadvantages, and advise the Committee, as appropriate.

Enhancing the safety of ships relating to the use of oil fuel

The Committee considered further measures to enhance the safety of ships relating to the use of oil fuel, following work by a correspondence group and in a working group.

The MSC approved draft amendments to SOLAS chapter II-2 in relation to flashpoint, for circulation with a view to adoption at MSC 106.

The draft amendment would add new definitions and a new paragraphs to Regulation 4 (Probability of ignition), including that ships carrying oil fuel shall prior to bunkering be provided with a declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the oil fuel supplied is in conformity with regulation SOLAS II.2/4.2.1 and the test method used for determining the flashpoint. A bunker delivery note for the fuel delivered to the ship shall contain the flashpoint specified in accordance with standards acceptable to the Organization, or a statement that flashpoint has been measured at or above 70ºC.

The MSC agreed a revised action and re-established the Correspondence Group, to: develop guidelines for sampling procedures, taking into account resolution MEPC.182(59); collect information on possible further measures to enhance the safety of ships relating to the use of fuel oil; and consider possible measures related to oil fuel parameters other than flashpoint.

Carriage of industrial personnel

The MSC approved a draft new SOLAS chapter XV, together with the associated new Code for Industrial Personnel, developed by the Sub Committee on Ship Design and Construction (SDC 8).

The aim is to provide minimum safety standards for ships that carry industrial personnel, as well as for the personnel themselves, and address specific risks of maritime operations within the offshore sectors, such as personnel transfer operations. Such personnel may be engaged in the construction, maintenance, decommissioning, operation or servicing of offshore facilities, such as windfarms, as well as offshore oil and gas installations, aquaculture, ocean mining or similar activities.

The draft amendments and Code will be circulated with a view to adoption at MSC 106.

New work programme outputs

The MSC considered a substantial number of proposals for new outputs at the session, in particular proposals deferred by MSC 104 due to time limitations.

Comprehensive review of the 1978 STCW Convention and Code

The MSC instructed the Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) to start a comprehensive review of the STCW Convention and Code, with a target completion year of 2026.

The Sub-Committee was instructed to first make a preliminary assessment of the scope of the work to be conducted, identify specific areas to be reviewed and prepare a roadmap for approval by the Committee before initiating the preparation of draft amendments.

The aim is to adapt the Convention and the Code to new technical developments in shipping, environmental protection and climate change. This output will also provide an opportunity to address the effective implementation of this instrument in all circumstances, thus ensuring that it continues to provide a set of globally recognized standards for training and certification of seafarers.

Sexual assault and harassment in the maritime sector

The MSC considered ways to address

amendments relate to updates to individual schedules and new individual schedules. The amendments are expected to enter into force on 1 December 2023. Contracting Governments to the SOLAS Convention are invited to apply them from 1 January 2023 on a voluntary basis.

Other agenda items

Adoption of domestic ferry model regulations

The MSC adopted recommendatory Model Regulations on Domestic Ferry Safety, approved at the last session. The model regulations provide framework provisions on domestic ferry safety for incorporation into national law. They cover a range of issues, including: certification; manning; safety management; navigation and communications equipment and life-saving appliances. They can be adapted by countries, as necessary, to suit their respective national conditions and requirements.

Maritime autonomous surface ships (MASS)

The MSC commenced work on the development of a goal-based instrument regulating the operation of maritime autonomous surface ships (MASS).

The MSC approved a road map containing a work plan for the development of IMO instruments for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS). The road map envisages the development of a goal-based instrument in the form of a non-mandatory Code, with a view to adoption in the second half of 2024 as the first stage. Based on the experienced gained in the application of the non-mandatory MASS Code, a mandatory MASS Code will be developed which is envisaged to enter into force on 1 January 2028.

The MASS Correspondence Group was re-established and instructed to:

- consider key principles and common understanding of the purpose and objectives for the new instrument;
- commence the development of a non-mandatory goal-based MASS Code;
- consider the common potential gaps and/or themes identified during the Regulatory Scoping Exercise (RSE) (MSC.1/Circ.1638, section 5), focusing on the high priority items;
- if time permits, develop MSC MASS positions on a number of points, for submission to future meetings of the Joint MSC/LEG/FAL Working Group, including whether to amend the definition for MASS and degrees of autonomy (including the respective definition); meaning of the terms master, crew or responsible person; remote control station/centre; and determination of the remote operator as a seafarer, and advise on a way forward in addressing them;
- limit the development of the non-mandatory MASS Code to cargo ships with a view to considering the feasibility for application to passenger ships at a future stage; and
- submit a written report to MSC 107 (spring 2023), with a verbal status report at MSC 106.

The MSC concurred with the Legal Committee on the establishment of a Joint MSC/LEG/FAL Working Group as a cross-cutting mechanism to address common issues identified by the regulatory scoping exercises for the use of MASS conducted by each of the three Committees. The FAL Committee will consider the establishment of such Joint Working Group in May 2022 and is expected to concur for the holding of the first meeting from 6 to 8 September 2022, subject to the approval by the IMO Council (C 127) in July 2022.

This work follows the completion of a regulatory scoping exercise for the operation of MASS.

Dissemination of MSI and SAR-related information over multiple GMDSS recognized mobile satellite services

The MSC considered the report of the Correspondence Group on Dissemination of Maritime Safety Information (MSI) and Search and Rescue (SAR)-related information, established at MSC 103 to consider the mandatory use of all recognized mobile satellite services that provide services within the service area for dissemination of information by MSI and SAR information providers, as well as options to address cost implications for information providers concerning the dissemination of information over multiple GMDSS mobile satellite services.

The MSC agreed that dissemination of MSI and SAR related information was an integral service of the GMDSS and critical to preserving the safety of life at sea and, therefore, once a mobile satellite service was recognized by the Organization, it must then be used by all information providers covering its service area. The MSC urged MSI and SAR information providers to take the necessary actions

MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC 105), 20-29 APRIL 2022

Safety and security in the Black Sea and the Sea of Azov

In March, the IMO Council met in Extraordinary Session (C.ES/35) and, among other decisions, requested the IMO committees to consider ways to enhance the efforts of Member States and observer organizations in supporting affected seafarers and commercial ships and consider the implications of this situation for the implementation of the Organization's instruments, take appropriate action and report back to Council.

In response to this request, following-up on the ongoing actions undertaken by the Secretary General to address the situation of shipping and seafarers in the conflict area, the MSC further urged him and the Secretariat to continue their efforts regarding the establishment of safe maritime corridors and the safe evacuation of seafarers from the affected area as a priority; and adopted resolution MSC.495(105) -Actions to facilitate the urgent evacuation of seafarers from the war zone area in and around the Black Sea and the Sea of Azov as a result of the Russian Federation aggression against Ukraine.

In addition, the MSC invited the Council to consider a number of issues raised at MSC 105, including consideration and analysis of reports on State's armed interference in shipping; development of guidance relating to the prevention of such interference; and the need for including any procedural matters in the conduct of audits under the Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme (resolution A.1067(28)).

Adoption of amendments

Modernized GMDSS adopted

Following a comprehensive review of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), the MSC adopted a set of amendments to complete the work on modernization of the GMDSS and to enable the future use of modern communication systems in the GMDSS whilst removing obsolete requirements.

The amendments are expected to enter into force on 1 January 2024. They include amendments to SOLAS chapters II-1, III, IV and V, and the appendix (Certificates); the 1988 SOLAS Protocol; the 1994 and 2000 HSC Codes; the 1983 and 2008 SPS Codes; and the 1979, 1989 and 2009 MODU Codes.

The MSC also adopted a substantial number of amendments or revisions to existing related resolutions and guidelines, including performance standards for relevant equipment.

The amendments and related resolutions and guidelines were approved at the MSC 104 session.

Amendments to IMDG and IMSBC Codes

The MSC adopted:

• Updates to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, in line with the updates to the United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, which set the recommendations for all transport modes. The expected entry into force date is 1 January 2024, and Contracting Governments to the SOLAS Convention are invited to apply the amendments from 1 January 2023 on a voluntary basis.

• Updates to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code, to include new definitions (including an updated definition for group A cargoes), references and requirements for cargoes which may undergo dynamic separation. Section 7 will be amended to cover cargoes which may liquefy or undergo dynamic separation. The section aims to bring attention to the risks associated with liquefaction or dynamic separation and the precautions to minimize the risk. This follows research by the Global Bauxite Working Group, which identified a new phenomenon affecting some bauxite cargoes, known as dynamic separation, which can cause instability of cargo and ship. Other IMSBC Code

INTERNATIONAL DAY FOR WOMEN IN MARITIME

18 May – celebrating women in maritime

The first International Day for Women in Maritime focuses on the theme "Training-Visibility-Recognition: Supporting a barrier-free working environment".

The first International Day for Women in Maritime on 18 May 2022 provides a platform to highlight and celebrate the achievements of women in maritime and identify areas of improvement for gender balance.

IMO Secretary-General Kitack Lim said: "There is still a gender imbalance in maritime – but times are changing. It is recognized that diversity in maritime benefits the entire sector. Women in maritime are working everywhere to support the transition to a decarbonized, digitalized and more sustainable future.

Let's take this opportunity to celebrate the many women who are contributing to the future of maritime: maintaining an engine on a ship, running a company, drawing up a contract, surveying a vessel, or chairing an IMO committee meeting," he said.

"While there is much to celebrate, there is also the need for more progress to be made," he said.

IMO is marking the occasion with a virtual symposium, the release of a women in maritime report and a social media campaign. IMO has unveiled an iconic new logo to mark the occasion. The logo artistically combines the female gender symbol and maritime anchor symbol.

Survey report

IMO will launch the inaugural IMO-WISTA International (Women's International Shipping and Trading Association Limited) survey results. The report contains information about the proportion and distribution of women working in the maritime sector, based on information provided by IMO Member States and the maritime industry. The survey uses data from IMO Member States and the maritime industry to benchmark the current gender balance of the maritime workforce and indicate areas of success and those where more progress is needed.

Social media campaign

On social media, IMO invites women in maritime to share images of themselves in their working environments using the hashtag #WomenInMaritimeDay. IMO also invites allies to share images of themselves with the woman/women in maritime who make their working lives better.

Supporting SDG 5 on gender equality

IMO is working to address the current gender imbalance in maritime and achieve the United Nations Sustainable Development Goal 5 on gender equality. IMO has a longstanding Women in Maritime programme. In 2019, the World Maritime theme was "Empowering Women in the Maritime Community", with numerous activities promoting gender equality in maritime. At the end of 2019, IMO Member States at the IMO Assembly adopted a resolution pledging to ensure the legacy of 2019 would continue.

In 2021, the IMO Assembly adopted a resolution proclaiming an International Day for Women in Maritime on 18 May each year. The day celebrates women in the industry and is intended to promote the recruitment, retention and sustained employment of women in the maritime sector and raise the profile of women in maritime.

Source: IMO website

that were present above the Wadden Islands during the accident, resulting in larger resonant roll motions in the beam seas. The shorter periods also result in higher accelerations. Large bilge keels are a way to reduce accelerations. Container ships like this one have insufficient roll damping in situations with large stability.

High stability is a safety risk that has not been recognized and formalized in the IMO Intact Stability Code and documents as the Stability Booklet. Current limits are only set for a minimum GM. The effects of high GM are underestimated.

Insight in accelerations

After the accident, the mechanical inclinometer indicated a deflection of about 30°. The crew interpreted this deflection as the actual heel angle of the ship and referenced in their statements following the accident to a 30° heel angle. The investigation determined that the maximum roll angle of the ship was in the order of 16°. The mechanical inclinometer is not a good instrument to determine the real roll angles a ship experienced, as the instrument is sensitive to accelerations. For the crew to act, it is essential to have insight in the actual forces and accelerations acting on the ship, containers and lashing system. The crew of the vessel had no indication on the bridge of occurring roll angles, forces and accelerations. The design of the mechanical inclinometers is generally insufficient for drawing conclusions as to the dynamic roll angle a ship experience. Equipment (such as electronic inclinometers or similar (inertia) systems that measure rolling angle and period, sensors on critical locations that measures accelerations), if fitted, can provide valuable information to the master and crew in such critical situations.

Lashing and loading

The lashing equipment and container structures present on Ultra Large Container Ships are the similar on all other types of container ships. The Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS code) cannot be used to calculate design accelerations for vessels like this one. The design limits for lashing systems on an Ultra Large Container Ship are determined by complicated software calculations and are not transparent. Therefore, it cannot be checked whether the containers are loaded and secured in accordance with the regulations of the Cargo Securing Manual (CSM) and if the rules and guidelines regarding lashing have been complied with.

Routeing

According to all legal requirements the vessel was allowed to sail under the condition it sailed.

The TSS Terschelling – German Bight is in the vicinity of the Wadden Sea, which is designated as a Particularly Sensitive Sea Area and a UNESCO World Heritage. The accident led to severe pollution of the area. The status of PSSA allows to implement additional protective measures for shipping under IMO. There are currently no specific requirements or restrictions for (large) container ships for the routes.

The pollution of the Wadden Sea by lost containers is an undesirable event. Interested coastal states need to propose to IMO additional associative protective measures for shipping to protect the PSSA.

Increase in scale beyond regulatory ranges

In general, the capacity of individual container ships has doubled over the last 15 years. The growth resulted in container ships carrying more containers on deck. The length and operational GM of ultra large container vessels exceed the valid ranges of most international technical regulations and standards for calculation of accelerations.

The fact that the first losses of containers was not noticed by the crew is an undesirable event.If the crew had noticed the first loss, the necessary mitigating actions could have been taken and further container losses possibly avoided.

The size of the container ships continues to increase, as well as the share of the large ships in the fleet. This investigation revealed that the concept of the lashing of containers on deck of these large and wide ships needs to be reviewed and international technical and operational standards to be amended or developed where necessary.

Who may benefit:

Seafarers, ship owners, coastal states, P&I, insurance companies, general public, etc.

Source: IMO website

INTERSESSION 2021

1 CAPSIZING

Very serious marine casualty: Vessel capsizing and foundering

What happened?

A live stock carrier of almost 4,000 GT, carrying almost 15,000 sheep, was outbound from a port, assisted by a pilot and two tugs. While pulled by the tugboats the vessel developed a list of 3-4 degrees. After the tugs let go, the list continued and the vessel lost stability and capsized. The crew abandoned the vessel and was rescued before the capsizing.

Why did it happen?

• Before departure a large quantity of big bags (1 metre) was loaded on the sun deck and bridge fore deck.

• The Stability booklet was not complied with and the stability was not assessed.

What can we learn?

• The vessel's stability has to be considered at all times.

Who may benefit?

Seafarers, ship owners.

2 MAN OVERBOARD

Very serious marine casualty: Man overboard resulting in loss of life

What happened?

Due to the possibility that stevedores were not available at arrival of the 30,000 GT fully cellular container vessel, the crew started to prepare by un-lashing the cargo while still at sea. A crew member, who did not wear a fall arrestor, nor a floatation device while unlashing the outboard container, could not balance himself after removing the long and heavy lashing rod and fell overboard into the sea.

Why did it happen?

• The risk assessment was not updated for lashing and unlashing tasks to be done on-site.

• Personal floatation device when performing unlashing task at outboard rows near ship side where there was a potential risk of drowning for a person falling in the water was not included in the vessels procedures.

• The investigation revealed that the review of the risk assessment for the unlashing task was ineffective as the safety control measures identified were not implemented. In addition, the Company's SMS did not require the wearing of floatation device when working near the ship side.

What can we learn?

• A review of the SMS procedures to clearly identify risks involved in different tasks and provide clear guidance what type of PPE should be worn accordingly could have prevented the accident.

• An effective risk assessment prior to a task commencing would have identified the safety precautions necessary.

Who may benefit:

Seafarers, shipping companies.

3 LOSS OF CARGO

Very Serious marine casualty: Loss of 342 containers in storm

What happened?

A 190,000 GT fully cellular container vessel lost 342 containers during the passage of the TSS Terschelling-German Bight.

Why did it happen?

Owing to the severe weather, the vessel experienced heavy rolling and large accelerations on the cargo.

What can we learn?

Container loss

The investigation has revealed that during the passage through the TSS Terschelling – German Bight, the vessel experienced four different hydrodynamic phenomena, either individual or in combination, that played a role in the loss of containers.

• Extreme motions and accelerations;
• Contact or near contact with the sea bottom;
• Green water; and
• Slamming.

The main cause of the loss of containers was the high stability at which the ship was sailing in a beam sea scenario in shallow water conditions where it encountered combination of the four hydrodynamic phenomena. The encountered transversal accelerations were at the design limits, leading to failure of the container structure and/or the lashing equipment and subsequent container loss.

High stability

The actual GM of the vessel was typical for vessels of that size in operation. The high stability of large and wide Ultra Large Container Ships leads to shorter natural roll periods than smaller ships with lower stability. This brings the natural roll period closer to the wave periods

Furthermore, the planning did not ensure that the crewmembers involved used the personal protective equipment prescribed in the safety management system for work on deck during heavy weather. Lifejackets, safety harnesses and lifelines were not used.

Subsequently, the lee created by manoeuvring the ship, did not effectively shield the crewmembers on the forecastle from the heavy seas.

In addition to these factors, revised safety procedures resulting from a similar incident the previous year had not been effectively implemented.

What can we learn?

• All risks involved with any task being undertaken during heavy weather and/or on deck must be carefully and fully assessed and addressed. This includes the need to provide a lee for sufficient protection against the weather.

• Seafarer training should include regular emphasis on risk management, relevant techniques and emphasising the need to account for changing conditions and the importance of fully implementing risk controls. This should include strictly following guidance on the use of personal protective equipment.

• It is important that lessons learned from previous incidents result in full, effective and verified implementation of safety actions such as revised procedures.

Who may benefit?

Seafarers, management, shipowners.

12 BARGE CONTACT WITH VESSEL LEADS TO SUSPENDED LOAD BEING DROPPED

Very serious casualty: Fatality during engine maintenance

What happened?

A 120 metre-long, 7,000 GT geared general cargo ship was loading timber logs from barges at a remote anchorage. During the stay, the opportunity was taken to complete the scheduled overhaul of a main engine cylinder and piston. During reassembly, the piston and rod assembly was being lowered into the engine while suspended from the engine room crane. The first engineer entered the crankcase and climbed on top of the crosshead in an attempt to clear an obstruction.

At this time, a cargo barge made heavy contact with the ship causing severe vibrations throughout. The sudden movement caused the securing bolt of the piston lifting tool to fail and the piston and rod to fall. The first engineer was trapped and crushed between the piston rod foot and the crosshead assembly.

Why did it happen?

Task planning and identification of potential hazards did not fully consider the effects of vessel movement while conducting maintenance in the engine room. Furthermore, the lifting appliances and tools being used were not fully understood or adequately maintained. As a consequence, when contact between the cargo barge and the ship caused sudden movement, the lifting tool was stressed to failure. This allowed the piston and rod assembly to fall, trapping and fatally injuring the engineer.

The maintenance team were unfamiliar with the task and did not, therefore, effectively consider the risks associated with:

• the lifting tools, appliances and equipment being used and how to use them;

• personnel working in different positions on the engine and the difficulties in maintaining efficient and effective communication, supervision and direction between them; and

• the need to reassess risks and strategies during the work.

The remote location of the anchorage then limited access to timely medical assistance. This was inadequately considered when the decision was made to undertake this work. As a result, it was many hours before the severely injured person reached a hospital and professional medical assistance.

What can we learn?

• All vessel operations, including deck and cargo work, should be considered as part of risk assessments for any engine room maintenance tasks.

• The condition of all tools, equipment and fittings available for and used during maintenance tasks, especially for lifting, should be regularly checked and verified. Records of inspection and equipment histories should be maintained and referred to.

• Access to medical assistance should be considered when assessing and planning for any work done on board ship.

• Personnel should not, for any reason, pass or position themselves under a suspended load.

Who may benefit?

Seafarers, management, shipowners.

What can we learn?

• It is important to observe COLREG and good seamanship.

• All available navigational equipment to be adequately used in relation to the prevailing circumstances.

• The use of VHF communications at an early stage to avoid collision is important in the open sea in order to create awareness and a common understanding.

• AIS is to be used as a means to aid the lookout in combination with other means like ARPA.

Who may benefit?

Ship managers, ships masters and navigational officers.

10 CONTACT WITH QUAY

Serious marine casualty: Multi-purpose ship heavy contact with quay

What happened?

At a fair-weather afternoon, a pilot was navigating a multi-purpose ship to berth for cargo discharge. On bridge were also master and AB. A turn of the vessel within the inner basin was intended before getting alongside berth with port side. As two tugs arrived, one was asked to push at starboard mid-aft, the other to push at starboard stern to assist turning, but neither was asked to connect with a line because both pilot and master did not think it was necessary since the vessel had a bow thruster. The vessel arrived 110 metres away from quay at 2.6 knot, and the two tugs were pushing. A series of bow thruster, main engine and helm orders were given by pilot and were executed. The master reminded the pilot that the ship was moving too fast (2.4 knots), but 3 minutes later the vessel got heavy contact with the quay after the master tried to reduce speed by giving orders half astern and full astern.

Why did it happen?

• A detailed and appropriate pilotage plan was not prepared beforehand and the chosen position for turning in basin did not take the conditions at scene fully into consideration.

• The two tugs were not connected, so they could not be used to help reduce the vessel's speed.

• The master was not able to fully fulfil his role of assistance and supervision, as a result of his over trust in pilot and the absence of a detailed, fully communicated pilotage plan.

• Precautionary measures identified from risk assessment about the berthing operation were not fully implemented and no sufficient emergency actions were taken, i.e. let go of both anchors.

• The company's shore base did not provide sufficient instruction and support to ship regarding the pilotage operation.

What can we learn?

• A detailed and appropriate pilotage plan, with all available ship and port information taken into consideration should be used.

• An agreement and shared understanding between the bridge team and pilot as to the pilotage plan and monitoring against the plan should be in place.

• The bridge team should actively promote and use the concept of bridge resource management, including the incorporation of pilots into the bridge teams, to manage voyages properly.

Who may benefit?

Seafarers, pilots, shipowners and operators.

11 CREWMEMBER WASHED OVERBOARD

Very serious marine casualty: Fatality falling overboard

What happened?

The 210 metre-long, 28,000 GT container ship was underway in heavy weather when it was noted that the port anchor was loose. Preparations were made to secure the anchor and the ship was turned to create a lee. Three crewmembers, including the chief officer, were on the forecastle attempting to secure the anchor when a large wave swamped the forecastle. The chief officer was washed overboard and an able seaman was seriously injured.

Emergency procedures were conducted and shore authorities notified. About 2.5 hours later the chief officer was sighted by ship's crew and then retrieved by a rescue helicopter. The two injured persons were evacuated ashore for further treatment. Unfortunately, the chief officer did not survive the injuries sustained during being washed overboard and from more than three hours in the water.

Why did it happen?

The task planning, including a risk assessment, did not adequately assess the hazards posed by the deck work in heavy weather.

• Bosun was not secured to the vessel when working close to the side.

• PPE (lifejacket and safety harness) was not worn.

• Lack of formal procedures in vessel's SMS for this operation – though it was established practice to wear a safety harness – on this occasion the bosun did not.

• Solo working at the time of the accident.

What can we learn?

• Just because an operation is routine does not mean it is of low risk (and thus not being considered in the SMS). It is important to regularly review the SMS to ensure that all operations are correctly considered and appropriate risk mitigation is put in place.

• It is the responsibility of all crew members to look after their own and co-workers' safety.

• In this instance correct wearing and used of provided PPE may have prevented the fatality.

• When solo working, the risks are heightened.

Who may benefit?

All shipowners and operators and vessel crews.

8 OCCUPATIONAL ACCIDENT

Very serious marine casualty: Fatality – struck by a length of drill pipe under tension

What happened?

A floor hand died when he was struck in the head by the bottom end of a drill pipe as it was being moved from its storage location to the drill centre.

The vessel is equipped with an automated system for handling pipes. Drill pipes are stored vertically in the setback area and secured in a racking system, called a fingerboard, in the derrick which maintains the pipes vertically and prevents unintentional movement.The setback area is considered a no-entry zone while the pipe handling system is moving pipes.

While removing the 32nd section of pipe, a pipe latch failed to open properly, causing the pipe to bend under load of the handling equipment. As the floor hand stepped into the setback area, the latch released. The end of the pipe sprang out and the floor hand was fatally struck on the head. It was his first day in the role of floor hand.

Why did it happen?

• Lack of formal training of the floor hand as to the risks involved.

• Poor visibility (situational awareness) of the pipe handling operator who couldn't see the pipe storage area or those working in it.

• Lack of adequate supervision of the floor hand on the first day on the job.

• The incident occurred the 32nd time the operation had been completed that day, leading to a desensitisation/lack of risk perception of the operation, leading to the casualty stepping into a no-go area.

What can we learn?

• Risks of operations need to be properly assessed and adequate mitigation measures put in place, the lack of accidents is not an indicator of safety.

• Staff new in roles need correct training and adequate supervision.

• Where operators of equipment do not have clear sight of the operating area, clear operational and communication protocol need to be established to make unseen areas safe before access.

• The risks of reparative jobs need to be regularly repeated to those involved.

Who may benefit?

Equipment operators, deck hands, deck officers.

9 COLLISION

Serious marine casualty: Collision of two cargo vessels in open sea

What happened?

A cargo vessel was navigating heading 240 degrees when the master noticed a target on radar approaching on the aft port quarter with a course of 270 degrees and a distance about 6 nautical miles. About half an hour later, the second officer noticed that the closest point of approach (CPA) had closed to 0.8 nm indicating that the vessel had changed course. The other vessel was turning to starboard toward own vessel which prevailed the second officer to immediately call the other vessel via VHF. As no answer was received, the second officer gave the command to alter the course to hard starboard but a collision between the two vessels could not be avoided.

Why did it happen?

• Both vessels' bridge teams did not maintain a proper or effective lookout to determine if a risk of collision exists.

• Safe speed was not kept related to the traffic situation.

• Not all available means to prevent risk of collision were used.

LESSONS LEARNED FROM MARINE CASUALTIES (III 7/17, ANNEX 1) (PART II)

6 FATAL INJURY

Very serious marine casualty: Fatality and injury of two shore workers during unmooring operations

What happened?

During unmooring operations in a shipyard, two shipyard workers were struck by the opened bight from a mooring line tail rope, which was used for the mooring of a liquefied natural gas tanker. One worker was fatally injured.

Why did it happen?

- The set of tail ropes used was recorded to be in good condition prior to being stored for 2 months. This could possibly have affected their condition.
- Shipyard personnel involved with mooring operations was not required to undergo a structured training programme as per competency standards for mooring/unmooring of ships.
- The inspection and appraisal criteria for mooring ropes did not specially include the inspection of the seizing twine, which like the main rope are subjected to similar operational and environmental conditions.

What can we learn?

- The shipyard reviewed its risk assessment and formulated new procedures (safe work procedures) for mooring/unmooring operations.
- When inspecting and appraising the condition of the tail rope, the condition of the seizing twine should be taken into account.

Who may benefit?

Ship managers, shipyards, shore workers, port management, government agency for work, health and safety.

7 OCCUPATIONAL ACCIDENT

Very serious marine casualty: Fatal fall overboard

What happened?

While preparing the pilot ladder the bosun sent his co-workers for more materials. On their return the bosun and the pilot ladder were missing. Having searched they raised the alarm. The bosun's body was recovered from the water sometime later and he died in hospital.

His safety harness was found at the scene. When recovered he was not wearing a lifejacket though he had been seen "wearing" one earlier.

Why did it happen?

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 15, Issue 53, Summer 2022

Address: No. 31, 5th Street, North Kargar Avenue, Tehran, Iran
Postal Code: 14396-34561
Tel: 0098 21 84397005
Fax: 0098 21 88025558
E-mail: update@asiaclass.org
Legal Representative: **Mohammad-Reza Zafari Anaraki**
Manager-In-Charge: **Saeid Kazemi**
Chief Editor: **Saeid Kazemi**
Executive Affairs: **Jaleh Sedaghati Monawar**
Financial Affairs: **Mohammad-Hossein Zoghi**
LAYOUT & DESIGN: **Mohammad Amin Ashouri**

Index:

Lessons Learned from Marine Casualties (III 7/17, Annex 1) / **2**

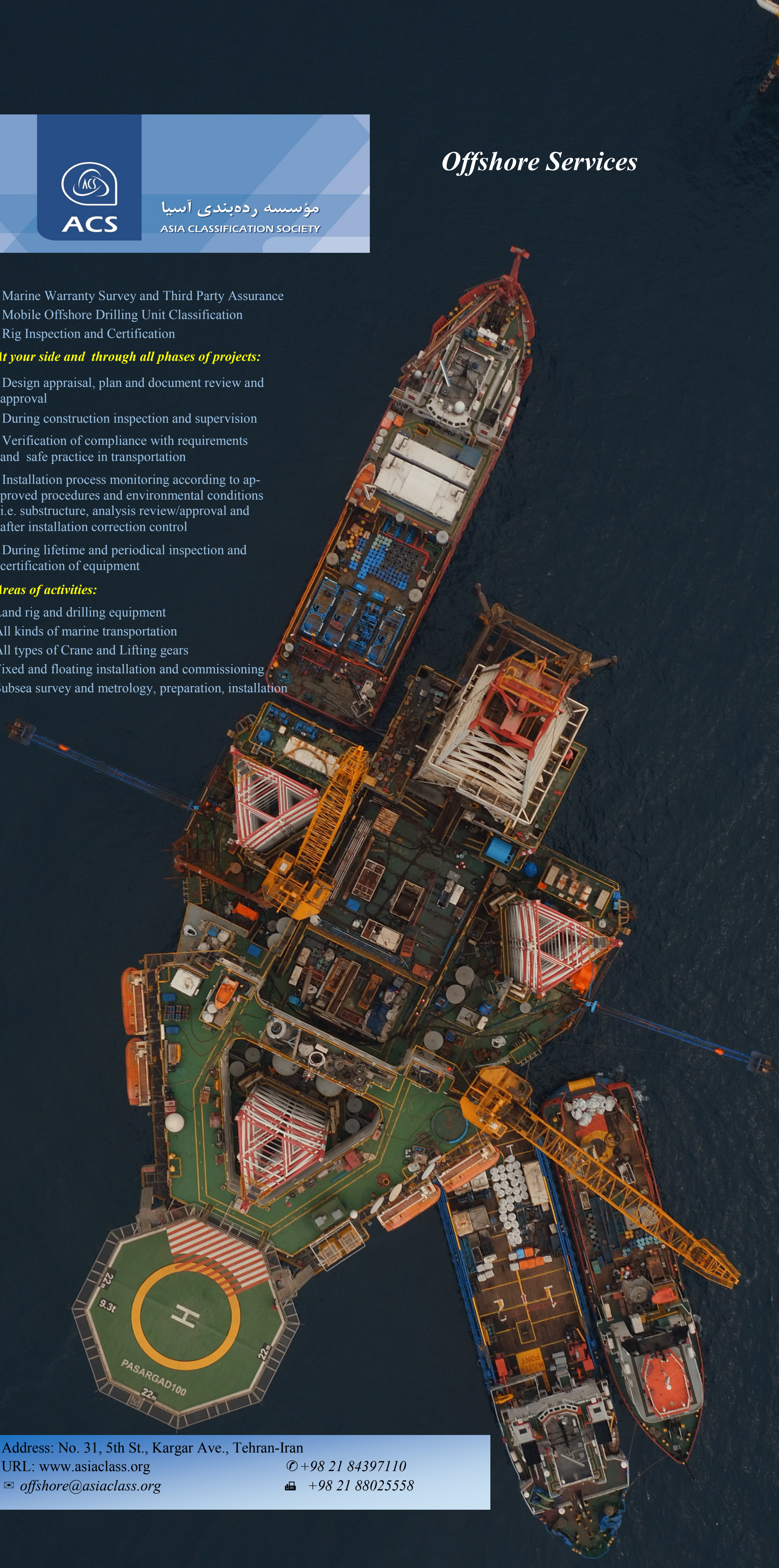
International Day for Women in Maritsime / **8**

Maritime Safety Committee (MSC 105) / **9**

Marine Environment Protection Committee (MEPC) - 78th session / **15**

Council 127th session (C 127) / **18**

News / 20



ACS
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 ✆ *+98 21 84397110*
✉ *offshore@asiaclass.org* 📠 *+98 21 88025558*

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