

به نام خدا

## چرا ناچار می شویم از خارج کشتی بخریم؟

در سال های اخیر تلاش کشتی سازان داخلی برای توسعه فعالیت هایشان بدون هیچ دلیل منطقی به نوعی تقابل با صنعت حمل و نقل دریایی و سیاستگذاری شرکت های کشتیرانی برای بهینه کردن ناوگان هایشان کشیده شده است. گاه از بحث های طرفداران خرید کشتی از منابع داخلی چنین برمی آید که انکار شرکت های کشتیرانی علاقه ای به خرید کشتی از سازندگان داخلی ندارند و به نوعی منافع این دو گروه - کشتی ساز و کشتی دار - در تضاد با یکدیگر قرار گرفته است. اما واقعیت ماجرا به شدت مخالف با چنین برداشتی است، چرا که شرکت های کشتیرانی نه تنها بی علاقه به خرید کشتی از کشتی سازان داخلی نیستند بلکه علاقه مندی خود را در گذشته بارها به صورت عملی نشان داده اند و در موارد متعدد کوشیده اند با سفارش کشتی به صنایع داخلی برشانس دست اندکاران این صنعت برای ارتقای سطح دانش و کیفیت محصولاتشان بیافزایند.

با این مقدمات تردیدی وجود ندارد که شرکت های کشتیرانی در همراهی با سیاست های دولت و نظام برای تقویت مبانی اقتصاد مقاومتی نه تنها از توسعه صنعت کشتی سازی داخلی حمایت می کنند بلکه مترصد آن هستند که به محض آمادگی این صنعت در ساخت و تحویل به موقع سفارش ها، بیشتر نیازهای خودشان را از منابع داخلی تامین کنند و از این طریق هم صنایع کشتی سازی داخلی را سرپا نگاه دارند و هم ضمن صرفه جویی در مصارف ارزی بر شوق کشتی سازان برای افزایش تولید و ارتقای کیفیت کشتی های ساخت داخل بیافزایند.

موضوعی که معمولاً در بحث پیرامون ضرورت خرید کشتی از منابع داخلی و سیاست گذاری شرکت های کشتیرانی برای تقویت ناوگان ها از نظرها پوشیده می ماند این است که گاه بحث کنندگان فراموش می کنند که کشتیرانی و حمل و نقل دریایی یک فرایند بین المللی است و ناچار است که از قواعد بازارهای بین المللی تبعیت کند و در اغلب موارد عملکرد و رفتارهایش در قالب سیاستگذاری و روش های معمول در اقتصاد داخلی قرار نمی گیرد. روشن است که هدف این بحث ها همیشه دو شرکت بزرگ کشتیرانی تجاری و نفتی ماست. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و هم چنین شرکت ملی نفتکش در سه دهه اخیر به جمع ده شرکت بزرگ در رشته های مرتبط پیوسته اند و برای حفظ موقعیت خود در بازارهای ثالث باید همواره ظرفیت های ناوگانی و توان کشتی های خود را در سطح بالایی حفظ کنند که این کار با تکیه به صنایع کشتی سازی داخلی مقدور نمی شود. به زبان ساده تر صنعت کشتی سازی داخلی نه تنها نمی تواند زمان ساخت کشتی های سفارشی را به محدوده های قابل قبول برساند بلکه از نظر توان ساخت همزمان نیز نمی تواند جوابگوی نیازهای دو شرکت معظم کشتیرانی بازرگانی و نفتی کشور باشد. تجربه این شرکت ها در خرید کشتی از مجتمع های داخلی نیز نشان داده است که این شرکت ها نمی توانند زمان بندی ساخت و تحویل کشتی ها را (حتی به هر دلیل خارج از مسئولیت های خودشان) با زمانی که سفارش دهندگان انتظار دارند مطابقت دهند. مشکل اصلی هم همین است که صنایع کشتی سازی به اندازه کافی مسایل بازرگانی شرکت های کشتیرانی و تعهدات آنان در برابر صاحبان بار و هم چنین عرضه و تقاضای بار بین المللی دریایی را مهم نمی انگارند و گمان نمی کنند که طول کشیدن ساخت و تحویل کشتی ممکن است هزینه هایی بسیار بیشتر از بهای هر کشتی به دوش شرکت کشتیرانی بیاندازد و یا این که موجب شود عملاً بخشی از بازار از تسلط شرکت کشتیرانی خارج شود.

پیشنهاد خوبی است که شرکت های کشتیرانی همه نیازهای خودشان را از منابع داخلی تهیه کنند. این کار موجب می شود که بخشی از ارزی که شرکت ها برای خرید کشتی به مجتمع های کشتی سازی اروپایی یا آسیای جنوب شرقی می پردازند به کار توسعه صنایع کشتی سازی گرفته شود و فرصت های اشتغال بیشتری در مناطق محروم ساحلی به وجود آید، اما این کار مستلزم آن است که کشتی سازان به اندازه کافی کار خودشان را جدی بگیرند، به زمان بندی انجام تعهداتشان اهمیت بدهند و اصول مشتری مداری را در حد بین المللی رعایت کنند.



روزهای تان  
بهرتر از هر روز  
و روزگارتان  
بهاری تر از همیشه

در آستانه سالی جدید قرار گرفته ایم که امیدهای بسیار برای رستن و شکفتن با خود آورده است. در جهانی پر از خشونت و اتقاق های ناخوشایند، نعمتی است نشستن در سرزمینی امن برای ساختن آینده ای که امروز همه ابزارهای ساختنش در دست خود ماست. سالی پریار را از سرگذرانده ایم که علیرغم مسایل بسیار رشد چشم گیری به اقتصادمان بخشید و گره هایی را گشوده ایم که می تواند حرکت مان را در مسیر بهبود هموارتر کند. اکنون شاخص های تورم و رشد، یعنی ابزارهایی که پویایی هر سرزمینی را با آن محک می زنند متعادل تر شده و تداوم آن می تواند مهم ترین مسئولیت شهروندی در سال جدید باشد. با آرزوی نیکبختی برای همه ایرانیان و موفقیت برای اعضا و یاران اتحادیه به سال جدید پا می گذاریم.

روشن است که با ترفندهای غیر معمول نمی شود حق انتخاب شرکت های کشتیرانی را که امروز اکثرشان به صورت خصوصی مدیریت می شوند محدود کرد. همه این شرکت ها ارز مورد نیاز برای خرید کشتی را از بازارهای ثالث کسب می کنند و در نتیجه مخیر هستند که در خرید کشتی همه مزیت ها و فرصت های پیش رو را در نظر بگیرند.

با این مقدمات بهتر است شرکت های کشتی سازی در کنار اصلاح روش های تولید و بازاریابی محصولات، مستقیماً با شرکت های کشتیرانی و صاحبان ناوگان های دریایی وارد گفتگو بشوند و اجازه ندهند که دیدگاه های احساسی و غیرکارشناسی دایره فعالیت آن ها را تنگ تر کند، چرا که اگر دخالت دولت یا سایر نهادها برای مجبور کردن شرکت های کشتیرانی برای خرید کشتی از صنایع داخلی به صورت موقت بتواند درد این شرکتها را التیام بخشد، در دراز مدت تضمین کافی برای موفقیت آن ها به وجود نخواهد آورد. فراموش نکنیم که شرکت های کشتیرانی مانند شرکت های هواپیمایی همه موفقیت هایشان را مدیون ناوگان های خودشان هستند که همواره باید سالم و نو نوار، پرظرفیت و متناسب و آماده خدمت نگهداری شوند تا هیچ فرصت مغفتمی در بازارهای ثالث از دست نرود.



پایه اتحادیه مالکان کشتی ایران

زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، پایین تر از زرتشت، خیابان رحمتی بهمبیری،

پلاک ۶، طبقه پنجم کد پستی: ۱۵۹۴۷۳۵۱۱۶

تلفن: ۸۸۹۲۵۲۵۹ - ۸۸۹۳۹۰۹۷ - ۸۸۹۳۹۰۹۵ - ۸۸۸۰۱۹۴۵ دورنگار:

Official Bulletin :  
IRANIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Tel: 88925259 - 88939097 - 88939095 Fax: 88801945

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com



### نگاهی به نشست های عادی هیات

#### مدیره اتحادیه در ماه های اخیر

### اعتراض اتحادیه

### به افزایش هزینه

### خدمات بندری

#### هدف اتحادیه کاهش

#### هزینه های کشتی داری است!

در فاصله انتشار بولتن شماره ۴۹ و ۵۰، هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران سه نشست عادی برای حل و فصل مسایل و مشکلات و مدیریت امور مربوط به اعضا و هم چنین پذیرش اعضای جدید برگزار کرد که گرچه مدت زیادی از آن ها گذشته اما محتوای آن ها هنوز جاری و مطرح است و هم لازم است که برای ثبت محتوای این نشست ها در نشریه رسمی چاپ شود. بسیاری از مسایل مطرح شده در هر سه نشست مزبور به طور مشخص و مفصل در مصاحبه دبیرکل جدید اتحادیه که در همین شماره از ماهنامه "پیام دریا" انتخاب کرده ایم، مطرح شده و برخی از آن ها هم چنان گریبانگیر اعضای اتحادیه است. توجه اعضای محترم را به محتوای نشست های چهاردهم تا شانزدهم هیات مدیره در سه ماهه اخیر جلب می کنیم.

#### چهاردهمین نشست هیات مدیره (نهم شهریور ۱۳۹۵)

چهاردهمین نشست دوره چهارم هیات مدیره اتحادیه روز سه شنبه مورخ ۹۵/۰۶/۰۹ تشکیل و موارد مختلف از مسایل و مشکلات اعضای اتحادیه را مورد بررسی قرار داد. برخی از مهم ترین تصمیم های این نشست عبارتند از:

#### تعیین زمان برگزاری

#### مجمع عمومی عادی

یکی از نخستین تصمیم های نشست چهاردهم هیات مدیره اتحادیه تعیین زمان برگزاری مجمع عمومی عادی سالانه در سال ۹۵ بود. بر همین مبنا قرار شد مجمع مزبور روز شنبه ۲۷ شهریور ماه برگزار شود و دبیرخانه هم ماموریت یافت که اعلامیه های دعوت به حضور اعضا در مجمع عمومی را به موقع از رسانه های رسمی اعلام کند. اعضا هم چنین موافقت کردند که دبیرخانه مقدمات برگزاری جلسه

هماهنگی با مسئولین وزارت آموزش و پرورش و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امر آموزش دریانوردان، در مورد چگونگی انطباق متون آموزش علمی موجود در ۹ هنرستان دریائی در سطح کشور با استانداردهای آموزشی مورد نیاز دریائی را بر اساس کنوانسیونهای مختلف دریائی بخصوص STCW به میزبانی شرکت ملی نفتکش ایران در تهران برگزار کند.

#### انتخاب دریانوردان نمونه

#### سال ۱۳۹۵

در نخستین قسمت از کار هیات مدیره موضوع انتخاب دریانوردان نمونه سال ۱۳۹۵ مطرح شد. این کار بر مبنای درخواست سازمان بنادر و دریانوردی به منظور معرفی دریانوردان و شرکت کشتیرانی نمونه در بیست و چهارمین همایش ارگانهای دریائی، انجام می گیرد. دبیرکل توضیح داد که شاخصهای مربوط به انتخاب کشتیرانی نمونه تهیه و جهت تکمیل به اعضا ارسال گردید که متأسفانه تعداد اندکی از اعضا به آن پاسخ داده اند به همین جهت تصمیم گرفته شد که مکاتبات مجدداً ادامه یابد و شرکت ها بادر یافت توضیحات کافی بتوانند در انتخاب شرکت های نمونه نقش برجسته تری برعهده گیرند.

#### پیگیری مشکل مطالبات

#### از نفت فلات قاره

مطالبات شرکتهای کشتیرانی فراساحل از نفت فلات قاره و معوقه چندین ماهه آنان موضوع دیگر بحث نشست هیات مدیره بود. در این زمینه تصمیم گرفته شد که اتحادیه با ارسال نامه ای رسماً خواستار رسیدگی سریع موضوع از وزارت نفت بشود تا اینگونه پیمانکاران بتوانند ضمن پرداخت هزینه های جاری شناورها حقوق معوقه دریانوردان را که باعث اعتراض تعداد زیادی از آنان شده است پرداخت نمایند.

#### اعتراض به افزایش

#### تعرفه و هزینه های بندری

موضوع بعدی بررسی و اعلام نظر راجع به تعرفه ها و عوارض جدید بندری بود که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی تعیین و اعلام شده است. به طور کلی اعضای هیات مدیره نظری مخالفی با این تصمیم داشتند و به همین جهت قرار شد از طرف اتحادیه به منظور متقاعد کردن سازمان به کاهش این تعرفه ها که موجب بالا رفتن هزینه کشتی داری و در نهایت بالا رفتن کرایه حمل کالاها می شود، مکاتباتی با سازمان بنادر و دریانوردی انجام گیرد.

#### پذیرش اعضای جدید

در ادامه همین نشست درخواست عضویت شرکت "نیواد دریا" به مدیرعاملی کاپیتان محمد سمیعی و هم چنین عضویت آقایان علی استیری، فیصل ابتهاج، عیسی اسلامی، اسماعیل حکیمی، علیرضا صنعتی، حسین پورحمیدیان و طالب علیزاده مورد بررسی قرار گرفت که در نهایت جملگی به جمع اعضای رسمی اتحادیه پیوستند.

#### پانزدهمین نشست هیات مدیره (۱۹ آبان ۱۳۹۵)

پانزدهمین نشست دوره چهارم هیات مدیره اتحادیه روز چهارشنبه مورخ ۹۵/۸/۱۹ تشکیل و موارد زیر مورد بحث و تجزیه و تحلیل قرار گرفت. در ابتدای جلسه آقای دکتر سعیدی ریاست اتحادیه ضمن خوش آمد گویی به اعضا حاضر در جلسه و خیر مقدم به آقای مهندس سیروس کیان ارثی مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان نایب رئیس جدید اتحادیه مالکان کشتی ایران از زحمات و تلاش های کاپیتان تیمورتاش در طول بیش از سه سال در سمت دبیر کلی اتحادیه تشکر و قدر دانی کرده و ضمن آرزوی موفقیت و سلامت برای ایشان، آقای مهندس علی شریفی را به عنوان دبیر کل جدید اتحادیه معرفی کردند. در ادامه آقای مهندس شریفی خلاصه ای از سوابق علمی و کاری، خود را مطرح کردند و آقای کاپیتان تیمورتاش نیز در رابطه با اهم فعالیتهای انجام شده در طول دوره مسئولیت خویش در اتحادیه مطالبی را به سمع حاضران رساند. در خاتمه نیز ضمن ابلاغ حکم آقای مهندس شریفی، ریاست هیات مدیره اتحادیه با تقدیم هدایا و لوح تقدیر از کاپیتان تیمورتاش به خاطر زحماتشان قدر دانی کردند اما به علت عدم حضور آقای دکتر صفائی نایب رئیس پیشین اتحادیه، هدایا و لوح تقدیر ایشان به زمان دیگری موکول شد.

#### شانزدهمین نشست هیات مدیره (۱۵ آذر ۱۳۹۵)

شانزدهمین نشست دوره چهارم هیات مدیره اتحادیه روز دوشنبه مورخ ۹۵/۰۹/۱۵ تشکیل و موارد زیر مورد بحث و تجزیه و تحلیل قرار گرفت. دبیرکل قبل از ورود به دستور جلسه با توجه به اهم اقدامات انجام شده که بصورت کتبی بین کلیه اعضا توزیع شده بود به موارد مختلفی اشاره و فعالیت هایی را که در زمینه مشکل تامین سوخت شناورها انجام گرفته بود تشریح کرد. دبیرکل اتحادیه تاکید کرد که با اقداماتی که از سوی مسئولین

شرکت پخش فرآورده های نفتی بخصوص منطقه بوشهر در تعیین قدرت موتورهای شناوردر فرمول فائو و در نتیجه مقدار سوخت یارانه ای تحویل شده به شناورهای تحت پرچم شده بود، جلسه ای به درخواست اتحادیه با حضور مسئولین شرکت پخش فرآورده های نفتی، سازمان بنادر و دریانوردی، موسسات رده بندی، سازمان شیلات و تعدادی از مالکان شناورها در دفتر مدیر بازرگانی شرکت پخش تشکیل شد که نتایج مثبتی در پی داشت از جمله اینکه در واگذاری سوخت به شناورها به استناد گواهینامه های صادره درخواست قدرت موتورهای از طرف سازمان بنادر و دریانوردی موسسات رده بندی اقدام و در صورت بروز هرگونه شبهه از سازمان بنادر و دریانوردی استعلام شود. همچنین تا اثبات تخلف از جانب مالکین، هیچ شناوری توقیف نشود و توقیف هم منوط به تأیید سازمان بنادر و دریانوردی باشد.

#### الف: برنامه های اتحادیه

#### برای سال جاری و آتی

در ادامه جلسه با توجه به برنامه های در دست اقدام اتحادیه، مقرر شد موضوعات تقلیل در عوارض بندری، تقلیل در تعرفه های سوخت برای شناورهای تحت پرچم در حال تردد بین ایران و کشورهای همسایه، تسهیلات واگذاری از محل صندوق وجوه اداره شده سازمان بنادر و حق پرچم در لویت کارها باشد و برای سال آتی نیز با لحاظ موارد ذیل طرح پیشنهادی از جانب دبیر به هیات مدیره تا پایان سال جهت تصویب ارائه شود:

۱. به حداقل رساندن زمان سوختگیری شناورها با سوخت رسانی در عسلویه و بوشهر همانند بندر عباس
۲. افزایش فعالیت در استان های ساحلی کشور (بندرعباس، بوشهر، خوزستان، گیلان و مازندران) در جهت رفع مشکلات مالکان شناور.
۳. تلاش در جهت افزایش تعداد اعضا بمنظور مشارکت حداکثری مالکین شناورها در اتحادیه.
۴. در اجرای برنامه های آتی و تغییر در ساختار با توجه به بودجه در صورت لزوم بهره گیری از مشاوران به جای افزایش تعداد کارکنان.
۵. استفاده از اختیارات شورای عالی امنیت ملی در جهت حل مشکلات مالکان شناورها.
۶. انجام یک مطالعه مقایسه ای با اتحادیه مالکان کشتی از سایر کشورها و در صورت امکان انعقاد پیمان جمعی با آنان.



منصوب شده اند. اتحادیه مالکان کشتی ایران این انتصاب ها را به همه همکاران و همدلان تبریک می گوید و برای همه این عزیزان آرزوی موفقیت و حسن انجام خدمت از درگاه احدیت طلب می کند.

دبیر کل این اتحادیه منصوب شده است. وی همچنین از منتخبین جدید اعضا هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران می باشد.

### دبیر کل جدید

#### اتحادیه مالکان کشتی ایران

اتحادیه مالکان کشتی ایران دبیرکل جدیدی برای خود انتخاب کرده است. آقای علی شریفی پس از کاپیتان محمد سمیعی و کاپیتان حسن تیمورتاش سومین مقامی است که سکان این نهاد مدنی کشتی داران کشورمان را در دست می گیرد.

وی متولد سال ۱۳۵۷، دیپلم ریاضی خود را از دبیرستان هراتی اصفهان دریافت کرده و دوره های کارشناسی و کارشناسی ارشد خود را در رشته مهندسی کشتی سازی از دانشگاه صنعتی شریف اخذ کرده است. آقای شریفی در سال ۱۳۸۰ به استخدام شرکت بازرسی ایران سفینه بعنوان کارشناس بررسی نقشه ها درآمد که در ادامه در سال ۱۳۸۲ بعنوان بازرس شناورهای نوساز و در سال ۱۳۸۴ به عنوان رئیس دایره طراحی انتخاب شد. در مهر ماه سال ۱۳۸۴ پس از ادغام مؤسسات ایران سفینه و گروه کارشناسان ایران، به مؤسسه جدیدی با عنوان رده بندی آسیا پیوست که در سال ۱۳۸۷ به سمت مدیر فنی این مؤسسه منصوب شد.

در سال ۱۳۸۹ در پی ایجاد تغییراتی در مؤسسه و به انتخاب هیأت مدیره بعنوان مدیرعامل انتخاب و ۳ دوره متوالی در این سمت انجام وظیفه نمود. هم اکنون و به انتخاب اعضا محترم هیأت مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران به سمت

### مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر به مدیریت شرکت حمل فله رفت

#### معرفی مدیران دو شرکت

#### کشتیرانی جمهوری اسلامی

رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با صدور احکامی موقعیت دو تن از همکاران خودش را در مجموعه شرکت های تحت پوشش تغییر داد. با این احکام آقای مهندس علی اکبر غنچه از مدیریت شرکت کشتیرانی دریای خزر به مدیریت شرکت حمل فله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران منتقل شد و کاپیتان مهرداد باقری نژاد که قبلا در سمت معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی دریای خزر انجام وظیفه می کرد سکان مدیریت همین شرکت را عهده دار شد.

به همین مناسبت آقای علی شریفی دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با ارسال پیام هایی این انتصاب ها را تبریک گفته و برای همکاران شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران آرزوی توفیق و کامیابی در انجام مسئولیت های محوله را آرزو کرده است. لازم به یادآوری است که آقای مهندس علی اکبر غنچه عضو هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران است.

#### انتصاب مسئول اطلاع رسانی

#### سازمان بنادر و دریانوردی

آقای محمد سعیدنژاد، معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان بنادر و دریانوردی طی حکمی فرهاد خوانساری را به سمت مسئول اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی منصوب کرد. در متن حکم معاون وزیر راه و شهرسازی آمده است: نظر به ضرورت ایجاد تحول و تغییرات در برنامه ها و فعالیت های اطلاع رسانی سازمان به موجب این حکم به سمت و مسئول اطلاع رسانی سازمان منصوب می شوید. امید است در انجام وظایف زیر موفق باشید:

- ۱- تدوین و ارائه برنامه جامع اطلاع رسانی و تبلیغات سازمان با استفاده از شیوه های نوین
- ۲- ساماندهی و توسعه همکاری با رسانه ها و مطبوعات به منظور انعکاس مداوم برنامه ها، فعالیت ها و عملکرد سازمان و بنادر تابعه
- ۳- بهره مندی حداکثری از ظرفیت رسانه های مجازی در امر اطلاع رسانی
- ۴- تعامل سازنده و اثربخش با وزرات راه و شهرسازی به منظور بهره مندی از نظرات کارشناسی شورایی اطلاع رسانی
- ۵- تعامل سازنده با معاونت ها و حوزه مدیر عامل در جهت انعکاس نظرها، انتقادات و پیشنهادهای ایشان
- ۶- ایجاد ارتباط و همکاری بیش تر با انجمن ها و تشکل های صنفی و تخصصی مرتبط.

#### یک عضو اتحادیه

#### کار آفرین برتر استان بوشهر شد

آقای محمد آبخو مدیرعامل شرکت تندیس خلیج به عنوان کارآفرین برتر بخش خدمات یازدهمین جشنواره کار آفرینان برتر استان بوشهر انتخاب شد. اتحادیه مالکان کشتی ایران این توفیق را به ایشان و همه همکارانشان تبریک می گوید.

#### انتصاب های دیگر

#### در بخش حمل و نقل دریایی

در فاصله انتشار دو بولتن اتحادیه مالکان کشتی ایران تغییرات متعددی در سازمان های مختلف بخش بندری و دریایی اتفاق افتاده است. آقای مهرداد تقی زاده معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، آقای علیرضا خجسته به سمت مدیریت کل نجات و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، آقای نادر پسنده مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، آقای دکتر جان محمد عزیزی به سمت مدیریت عامل شرکت گلف اجنسی ایران، آقای کاپیتان فرخ هاشمی به مدیریت عامل موسسه رده بندی آسیا، آقای مهندس مجید محسنی مجد به مدیریت عامل شرکت کشتیرانی کیش، آقای اله مراد عقیقی پور به عنوان مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، آقای شعب شریعتی به مدیریت عامل شرکت حمل و نقل بین المللی سیروشدیکه، آقای غلامحسین شافعی به ریاست اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، آقای رضوانی به مدیریت عامل صندوق توسعه صنایع دریایی و کاپیتان شاهرخ افشاری به مدیریت عامل شرکت آدرپاد قشم

#### تسلیم ها و اظهار تاسف ها

در ماه های اخیر برخی از همکاران و دوستان اتحادیه نیز در غم از دست دادن عزیزانی به سوگ نشسته اند، از جمله آقای مهندس بابک اکبری مدیرعامل شرکت ایران مارین بوک و آقایان ابراهیم احمدی رئیس هیات مدیره شرکت پریان دریای جنوب و آقای مسعود پل مه ریاست هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در فقدان پدر محترم شان به اندوه نشسته اند. اتحادیه مراتب تسلیت و اظهار تاسف اعضا و همکاران خود را به همه این عزیزان ابلاغ می کند و برای همه آنان از درگاه احدیت خواستار صبر و شکیبایی و برای در گذشتگان علو درجات را آرزو می کند.

## ورود نفتکش های ایرانی به بنادر اروپا

### رکورد صادرات نفت ایران به اروپا شکسته شد

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران و نایب رییس اتحادیه مالکان کشتی اعلام کرد که پس از حل شدن مشکلات بیمه، کلاس، پرچم و گواهینامه های بین المللی کشتی های ایرانی، شاهد دستاورد دیگر برجام در حوزه حمل و نقل دریایی کشور هستیم که با اجرای برجام و لغو تحریم ها، تردد کشتی های ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران به بنادر اروپایی که در دوران تحریم متوقف شده بود، از سر گرفته شد.

وی اسپانیا را نخستین مقصد اروپایی ناوگان نفتکش ایران در پسابرجام اعلام کرد و افزود: نخستین کشتی شرکت ملی نفتکش ایران که به یکی از شرکت های بزرگ نفتی اسپانیا اجازه داده شده است چندی پیش در بندر الجسیراس این کشور پهلو گرفت و بدون هیچ گونه تاخیری محموله خود را در این بندر تخلیه و بندر مذکور را بدون هیچ توقفی ترک کرده است. براساس آمارهای رسمی ظاهرا کشورهای اروپایی در ماه جاری میلادی بیشترین حجم نفت در مدت ۵۵ سال گذشته را از ایران خریداری کرده اند و رکورد صادرات نفت ایران به اروپا با صادرات روزانه حدود ۷۰۰ هزار بشکه نفت از طریق نفتکش های ایرانی شکسته شده است. اطلاعات شرکت های کشتیرانی و گزارش های اتحادیه اروپا نشان می دهد در ماه ژانویه سال ۲۰۱۷ روزانه ۶۲۲ هزار و ۵۸۱ بشکه نفت ایران از طریق سوپرتانکرها به اروپا می رسد که از نوامبر سال ۲۰۱۱ رکوردی بی سابقه محسوب می شود. در حال حاضر نیز دو سوپرتانکر ایرانی با نام های «Huge» و «Snow» هم اکنون در راه اروپا هستند و حدود ۴ میلیون بشکه نفت را حمل می کنند. تحریم هایی که بر ضد ایران اعمال شد، فروش نفت را به اروپا در سال ۲۰۱۲ متوقف کرد و ایران توانست سال گذشته عرضه نفت را از سرگیرد. اطلاعات مرتبط با حرکت کشتی ها نشان می دهد فرانسوی ها از زمان لغو تحریم، بیشترین حجم نفت را در میان کشورهای اروپایی از ایران خریداری کرده اند به طوری که یک سوم نفت ایران در اروپا وارد فرانسه شده است.

آقای کیان ارثی سپس با اشاره به برنامه ریزی های این شرکت برای حضور موثر و قدرتمند در بازارهای بین المللی و اروپایی ادامه داد: تردد کشتی های این شرکت به سایر بنادر اروپایی نیز آغاز شده که از جمله آن می توان به از سرگیری تردد کشتی های این شرکت به بنادر هلند اشاره کرد. وی با اشاره به استقبال کشورهای اروپایی به از سرگیری تردد ناوگان شرکت ملی نفتکش در بنادر این کشورها افزود: در آینده نزدیک، شاهد اضافه شدن کشورهای اروپایی بیشتری به مقاصد بین المللی ناوگان نفتکش ایران خواهیم بود. شرکت ملی نفتکش ایران با بهره مندی از ناوگانی به ظرفیت ۱۵.۵ میلیون تن که از معتبرترین بیمه، کلاس، پرچم، گواهینامه ها و دیگر الزامات بین المللی برخوردار است، یکی از بزرگترین شرکت های کشتیرانی نفتی جهان به شمار می رود.

سازمان بنادر و دریانوردی در آب های شمال و جنوب از کشتی ها دریافت می کند تفاوت چشم گیری با کشورهای همسایه دارد. به زبان ساده تر نهادهای متولی دریا با همه بحث هایی که راجع به ضرورت حمایت از ناوگان های ملی مطرح می کنند هنوز متقاعد نشده اند که باید اولویت بیشتری به کشتی های تحت پرچم ایران قابل بشوند و آن ها را در صحنه رقابت با شرکت ها و کشتیرانی های منطقه ای مورد حمایت قرار دهند. این رفتار عملاً کار تردد ناوگان های ایرانی بین مقاصد منطقه ای را در مقایسه با کشتیرانی های فعال در کشورهای همسایه سخت کرده است. بنادر کشورمان هم - به خصوص در زمان تخلیه و بارگیری و سوخت دهی - ضعیف تر از کشورهای همسایه از جمله عمان و امارات عمل می کنند. این امر بدین معنی است که عملاً جذابیتی برای جذب کشتی های ایرانی و خارجی در بنادر وجود ندارد.

**قرار بود اتحادیه برای کاهش قیمت سوخت شناورها اقدام کند، بفرمایید این اقدامات به کجا رسیده است؟**

بیش از یک سال است که قیمت سوخت شناورهای تحت پرچم در سفرهای بین المللی آزاد و مطابق قیمت منطقه شده است. دلیل این موضوع جلوگیری از قاچاق سوخت بوده که اتحادیه نیز به طور کامل از آن حمایت می کند، اما آیا توان افزایش ناگهانی بهای نفت در برابر ثابت یا پایین ماندن کرایه حمل دریایی را باید مالکانی که به دنبال تجارت سالم بین المللی هستند پرداخت کنند؟ بر اساس قانون شرکت پخش فرآورده های نفتی، سوخت یارانه ای تنها به کشتی های فعال در آب های داخلی و به قیمت ۳۰۰ تومان عرضه می شود، در نتیجه بهای سوخت برای سفرهای بین المللی امروز تقریباً ۳ برابر گذشته است که با افزایش روزافزون قیمت ارز موجب بالا رفتن هزینه کشتی داری با شیب بسیار تندتری بالا و بالاتر هم خواهد شد.

این مساله عملاً مالکان کشتی را که روی حمل و نقل بار با کشورهای همسایه برنامه ریزی کرده اند، با مشکلات عدیده روبرو کرده است، چرا که افزایش هزینه ناشی از سوخت همراه با کاهش بار و کرایه حمل بوده که عملاً موجب مختل شدن حمل و نقل دریایی در بخش شناورهای زیر ۳۰۰۰ جی تی شده است. توجه داشته باشیم که بیش از ۴۰ درصد هزینه سفرهای دریایی مربوط به تأمین سوخت است که در این شرایط رکود بار، کمر صاحبان کشتی را خم می کند. تصور کنید که وقتی یک کشتی از بندرعباس به دومی می رود حدود ۷۰ درصد از مسیر را در آب های منطقه ای و مابقی مسیر را در آب های بیگانه طی می کند. این در حالی است که شرکت پخش فرآورده های نفتی

**گفتگوی ماهنامه "پیام دریا" با دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران  
اگر امتیازهایی به مشاغل مرتبط به دریا داده نشود،**

**هیچ برنامه ای قادر به شکوفایی مناطق ساحلی نخواهد شد.**

اتحادیه مالکان کشتی ایران فعالیت خود را رسماً از سال ۱۳۸۳ شروع کرده است و اگر چه طی این مدت اقدامات خوبی انجام شده اما هنوز اطمینان کافی بین مالکین کشتی بوجود نیامده است تا جملگی متقاعد شوند که مرجعی بنام اتحادیه مالکان کشتی وجود دارد که می تواند از حقوق آنان پاسداری کرده و مشکلات آنها را به گوش مراجع ذریع برساند. به عبارتی هنوز اتحادیه جایگاه واقعی خود را پیدا نکرده و نتوانسته عمده مالکان کشتی را به عضویت خود در آورد. در حال حاضر اتحادیه مالکان کشتی حدود ۱۰۰ عضو حقیقی و حقوقی دارد که با توجه به پتانسیل موجود در کشور نیازمند تلاش بیشتر در جذب حداکثری مالکان کشتی است. آقای علی شریفی دبیر کل جدید اتحادیه مالکان کشتی در گفت و گو با پیام دریا از برنامه های جدید اتحادیه و نحوه همکاری سازمان های دریایی و کاهش مشکلات صاحبان شناورها سخن می گوید.

نخواهد شد. در واقع علیرغم نقش بزرگی که کشتیرانی و صاحبان ناوگان ها در تأمین امنیت اقتصادی و حمل و نقل کالا در منطقه و جهان دارند، نه تنها هیچ نوع یارانه و امتیاز خاصی به مالکان کشتی داده نمی شود بلکه هر روز از تسهیلات قبلی هم کاسته می شود. برای نمونه در حال حاضر ادارات مالیات با کشتی همچون یک واحد صنفی برخورد می کنند و همان قانون مالیاتی که بر واحدهای

به افزایش بهای سوخت اشاره کرد که در ادامه مصاحبه مفصل تر به آن خواهیم پرداخت. البته در سال های اخیر در جریان همایش سالانه ارگان های دریایی و هم چنین برنامه های توسعه ای کشور اشاره های مشخصی به ضرورت حمایت از کشتیرانی و حمل و نقل دریایی انجام شده که اولویت دادن به اقتصاد دریامحور از جمله آن هاست اما همه این

اتحادیه مالکان کشتی ایران فعالیت خود را رسماً از سال ۱۳۸۳ شروع کرده است اگر چه طی این مدت اقدامات خوبی انجام شده اما هنوز اعتماد سازی لازم بین مالکین کشتی محقق نشده تا مشخصاً آنان بدانند مرجعی بنام اتحادیه مالکان کشتی وجود دارد که می تواند از حقوق آنها پاسداری کرده و مشکلات آنها را به مراجع ذریع برساند به عبارتی هنوز اتحادیه جایگاه واقعی خود را پیدا نکرده و نتوانسته عمده مالکان کشتی را به عضویت خود در آورد. در حال حاضر اتحادیه مالکان کشتی حدود ۱۰۰ عضو حقیقی و حقوقی دارد که با توجه به پتانسیل موجود در کشور نیازمند تلاش بیشتر در جذب حداکثری مالکان کشتی است. آقای علی شریفی دبیر کل جدید اتحادیه مالکان کشتی در گفت و گو با پیام دریا از برنامه های جدید اتحادیه و نحوه همکاری سازمان های دریایی و کاهش مشکلات صاحبان شناورها سخن می گوید.



صنفی معمول است در مورد کشتی هم اعمال می شود. یعنی هر کشتی بدون توجه به ظرفیت اسمی باید این مالیات ها را بپردازد این در حالی است که در دنیا مالیاتی که بر کشتی تعلق می گیرد مالیات بر تناژ است. توجه شما را به این نکته جلب می کنم که قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی مصوب سال ۱۳۸۷، شناورهای ساخت داخل را تا ۱۰ سال و شناورهایی را که در داخل تعمیرات عمده انجام می دهند، در همان سال از پرداخت مالیات بر درآمد معاف کرده است، اما با کمال تأسف به دلایل نامعلوم تاکنون این قانون اجرا نشده است. با یک محاسبه ساده می توان رقم درشتی را که نادیده انگاشتن این مصوبه به مالکان کشتی وارد می کند محاسبه کرد. مشکل دیگر بالابودن بی دلیل عوارض بندری مشتمل بر کشتی هاست. اسناد و مدارک متعدد به سازمان بنادر و دریانوردی ارائه شده است که نشان می دهد عوارض بندری که

مباحث از حد حرف و یا ماده ای از قطعنامه های صادره فراتر رفته و در عمل از نهادهای متولی دریا اشاره امیدبخشی دیده نشده است. در حالی که اقتصاد دریامحور از توسعه و افزایش جمعیت شهرهای ساحلی جانبداری می کند در عمل نه تنها کار خصوصی برای تحقق این هدف انجام نمی دهیم بلکه موارد تشویقی قبلی را هم که می توانست بر شوق کشتی داری بیافزاید حذف کرده ایم. مشکل اینجاست که شغل اکثر افرادی که در ساحل زندگی می کنند مرتبط با دریاست و هزاران شناور فعال در سواحل شمالی و جنوبی کشور که در گذشته و حال از حمایت معنی داری برخوردار نبوده اند در مجموع ده ها هزار فرصت شغلی به وجود آورده اند که درآمدش تکافوی زندگی آن ها را نمی کند، بنابراین اگر امتیازاتی به مالکان این کشتی ها، صیادان، خدمه شناورها و دیگر مشاغل مرتبط به دریا داده نشود، هیچ برنامه ای قادر به شکوفایی مناطق ساحلی و رونق آن

**مالکان کشتی در حال حاضر بیشتر از چه مشکلاتی رنج می برند؟**

مالکان کشتی ایرانی در حال حاضر با مشکلات متعددی مواجه هستند که برخی از آن ها ریشه در گذشته دارد و برخی نیز در سال های اخیر به وجود آمده است. در حقیقت پیش از تاسیس اتحادیه تصویر روشنی از مسایل مبتلا به صاحبان کشتی در کشورمان وجود نداشت و آنان ناچار بودند مسایل خود را یک تنه با نهادهای متولی دریا حل و فصل کنند. تاسیس اتحادیه این امید را به وجود آورد که آنان بازوی قوی تری برای پیگیری مطالباتشان در اختیار داشته باشند، مطالباتی که با نقش ۹۰ درصدی کشتیرانی در حمل کالای وارداتی و صادراتی همخوانی داشته باشد. متأسفانه در طول این سال ها نه تنها مسایل قدیمی حل و فصل نشده بلکه مشکلات جدیدی نیز بر دشواری های کشتی داری افزوده شده که از جمله آن ها می توان



کشتی های زیر سه هزار GT انجام می شد به شدت در منطقه خلیج فارس و دریای عمان افت کرده است در کنار این مساله با محدودیت های سوخت، عوارض بندری، مالیات و... هم مواجه بوده ایم. البته رکود حمل و نقل دریایی فراگیر و جهانی است ولی شدت آن برای طیف شناورهایی که اشاره شد بیشتر و بحرانی است. قطعاً به زودی طیف وسیعی از این مالکان رو به ورشکستگی خواهند رفت. همانطور که در حال حاضر بسیاری از مالکین کشتی های خود را با لاجبار رها کرده اند و چه در بنادر جنوبی و چه شمالی کشتی های غیر فعال بسیاری به دلیل استیصال مالکین وجود دارد. همواره در همایش ها و سمینارها عنوان می شود که ما از ۵۷۰۰ کیلومتر ساحل برخورداریم و باید توجه ویژه ای به ساحلی نشینان داشته باشیم اما بد نیست بپرسیم واقعا چه تسهیلاتی از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت راه و شهر سازی، وزارت کشاورزی و حتی نیروی انتظامی در اختیار بنادر قرار گرفته است. باید از سازمان بنادر و دریانوردی این سوال کلیدی پرسیده شود که برای یک مالک کشتی چه انگیزه ای وجود دارد که کشتی خود را تحت پرچم ایران نگه دارد و یا شناورهای جدید را تحت پرچم ایران دریابورد؟ این در حالی است که در همسایگی ما کشور ترکیه امتیازات بسیاری برای مالکین شناورهای تفریحی و تجاری خود قائل می شود. بنابراین انتظار اتحادیه این است که مشکلات شناورداران توسط دولت جدی گرفته شود و به راهکارهایی که ارائه می شود توجه داشته باشند. شخصاً معتقدم که همکاری لازم در وزارتخانه های نفت، راه و شهرسازی، صنعت، معدن و تجارت، دارایی و کشاورزی در خصوص مشکلات دریایی وجود ندارد در صورتیکه با همکاری بیشتر مشکلات قابل حل و فصل است.

**توضیح اتحادیه :** با تشکر از ماهنامه پیام دریا به دلیل انجام مصاحبه و چاپ آن در آخرین شماره این نشریه، درباره مقدمه مطلب که از سوی همکاران ماهنامه تهیه شده است لازم به یادآوری است که اتحادیه مالکان کشتی ایران در حال حاضر بیش از ۹۵ درصد از کل ظرفیت ناوگان های دریایی کشورمان را نمایندگی می کند و در عین حال برنامه هایی برای جذب مالکان شناورهای کوچک نیز در دست اجرا دارد تا بتواند خدمات خود را به کلیه شناورهای ایرانی اعم از کوچک و بزرگ ارائه دهد. به هر حال لازم به تاکید مجدد است که برحسب محتوای اساسنامه، اتحادیه مقدم همه صاحبان شناورهای ایرانی را گرامی می شمارد و از هر اقدامی برای پیوند دادن آن ها به جمع بزرگ مالکان کشتی غفلت نخواهد کرد.

مالکان منطقه در شمال و جنوب نزدیک تر کند تا بتواند در مجامع بین المللی با قدرت بیشتری برای احقاق حق مالکان کشتی اقدام کند.

### آیا سازمان بنادر و دریانوردی با اتحادیه همکاری می کند؟

درست است که مساله مالیات مربوط به وزارت دارایی یا سوخت مربوط به شرکت پخش فراورده های نفتی است اما متولی دریایی سازمان بنادر و دریانوردی است و این سازمان می تواند توجهات لازم در خصوص حل این مشکلات را با سازمان های مربوطه داشته باشد. البته در مورد سوخت سازمان بنادر و دریانوردی پیشنهاد آزاد سازی قیمت سوخت را مطرح کرده و شرکت پخش فراورده های نفتی هم مدعی است که پیشنهاد آزاد شدن قیمت سوخت از جانب این سازمان ارائه شده است. در حال حاضر هم راهکارهایی می تواند از طریق سازمان بنادر و دریانوردی ارائه شود و بیشترین تلاش ما برقراری روابط سیستماتیک و حسنه با سازمان بنادر و دریانوردی است تا بتوان مشکلاتی که از جانب مالکان شناورها مطرح است به بهترین شکل به این مرجع حاکمیتی منتقل کنیم. در صورت انتقال درست مشکلات قطعاً سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان یک مرجع حاکمیتی می تواند با طرح دلایل منطقی ادارات مالیاتی، شرکت پخش فراورده های نفتی و نیروی انتظامی و سایر نهادهای مرتبط را به گونه ای به ضرورت توجه به مسایل و مشکلات کشتی داری و رفع سریع آن ها متقاعد کند.

### ارزیابی جنابعالی از رکود موجود در حمل و نقل چیست؟

رکود در حمل و نقل چشم گیر است. در حال حاضر حمل کالاهای فله، کانتینری، تجهیزات و ماشین آلات و خودرو که توسط

سوخت را بگیرند نباید صورت مساله را پاک کنند، چرا که اگر کلیه مراجع ذیربط به درستی به مساله پرداخته بودند امکان جلوگیری از قاچاق سوخت بدون تحمیل این هزینه های سنگین به صنف کشتی داری وجود داشت. در این زمینه اتحادیه معتقد است که دستورالعملی که شرکت پخش فراورده های نفتی در خصوص فروش

سوخت کامیون هایی را که از ایران به مقصد کشورهای همسایه حرکت می کنند، تا مرز با قیمت داخل تأمین می کند. فراموش نکنیم که قاچاق سوخت در همه جای می تواند اتفاق بیفتد ولی ظاهراً بخش دریا که اتفاقاً عملکرد روشنی هم در زمینه دریافت و مصرف سوخت دارد بیشتر تحت تاثیر زبان های ناشی از بحث جلوگیری از قاچاق

## قیمت سوخت باید به صورت پلکانی افزایش یابد تا صاحبان کشتی فرصتی برای مطابقت با آن داشته باشند.

سوخت به شناوها منتشر کرده هرچند که کمبودهایی دارد، در صورت اجرای کامل آن میزان قاچاق سوخت را به صفر می رساند. توجه داشته باشید که کشتی داری جزو مشاغل پر ریسک و سخت است که نیاز به حمایت دولت دارد و فلسفه پرداخت سوخت یارانه ای نیز به همین دلیل بود اما در حال حاضر یارانه سوخت و تخفیف در عوارض بندری هر دو کنسل شده است. در صورت حمایت سازمان بنادر و دریانوردی و توجه به مشکلات مالکین شناور، در جلسات کارشناسی می توان پیشنهادهای متنوع تری جهت تعدیل قیمت سوخت به شرکت نفت ارائه داد.

### همکاری اتحادیه با سازمان های بین المللی چگونه است؟

فعالیت های بین المللی و همکاری با اتحادیه مالکان کشورهای همسایه از برنامه هایی است که اتحادیه مالکان کشتی ایران در میان مدت به دنبال آن است. در حال حاضر اتحادیه قراردادهایی با اتحادیه مالکان کشورهای اروپایی و آسیایی منعقد کرده است اما با توجه به اینکه مشکلات منطقه ای بین کشورهای همسایه مشترک است اتحادیه باید همکاری های خود را با اتحادیه

سوخت قرار گرفته است. با این مقدمات درخواست اتحادیه مالکان کشتی این است که قیمت سوخت به صورت پلکانی افزایش یابد تا صاحبان کشتی ها فرصت کافی داشته باشند تا سیاست گذاری هایشان را با موقعیت های حمل بار در منطقه مطابقت بدهند. از طرفی در دریای خزر که اصولاً در هیچ زمانی با مشکلی به نام قاچاق سوخت مواجه نبوده براحتمی می توان به قیمت سابق بازگشت، لیکن متأسفانه توجهی از جانب مسئولان به رفع مشکل کشتی داری در آب های شمالی هم نمی شود. از پیشنهادات دیگری که می توان ارائه داد طبقه بندی کشتی ها بر اساس نوع کاربری و میزان GT و محدوده دریانوردی و تخصیص سوخت بسته به شاخصی از مجموع فاکتورهای اشاره شده است که نیازمند برگزاری جلسات کارشناسی است. شرکت پخش فراورده های نفتی موکداً می گوید به دلیل گزارش های متعدد مبنی بر قاچاق، قیمت سوخت مطابق قیمت منطقه شده است. موضوع این است که اگر سازمانهای نظارتی و کنترل کننده مانند نیروی انتظامی، شرکت پخش فراورده های نفتی یا سازمان بنادر و دریانوردی هنوز نتوانسته اند به طور کامل جلوی قاچاق

### با حضور مدرسان بین المللی و همکاری موسسه رده بندی آسیا

### برگزاری کارگاه عملی کنوانسیون کار دریایی

### توسط اتحادیه مالکان کشتی ایران در بندر بوشهر

سمینار یک روزه آشنایی با کنوانسیون کار دریایی در بوشهر برگزار شد. آقای مهندس محمد رضازادگان به ایرنا گفته است که این کار برطبق برنامه ریزی انجام شده واحد آموزش و تحقیقات مؤسسه رده بندی آسیا در جهت برگزاری یک سمینار یک روزه آشنایی با کنوانسیون کار دریایی با حضور مدرس رسمی سازمان جهانی انجام گرفته است. سمینارهای فراگیر آموزش 2006 MLC با همکاری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از سوی موسسه رده بندی آسیا و اتحادیه مالکان کشتی ایران با هدف ارتقاء سطح آگاهی مالکین شناورها تدارک دیده می شود.

مدیرآموزش و تحقیقات مؤسسه رده بندی آسیا با اشاره به اهداف واحد آموزش و تحقیقات مؤسسه رده بندی آسیا در برگزاری دوره های آموزشی خاطر نشان کرد: براساس اهداف تعیین شده، برگزار کنندگان مصمم به تداوم برگزاری منظم این سمینارها به منظور کنترل و کاهش نگرانی از عدم انطباق های جاری و وضعیت پیاده سازی این کنوانسیون مهم در کشور هستند. براین اساس از تمامی دست اندرکاران و گروه های موثر برای همکاری و نقش آفرینی بیشتر دعوت بعمل آمده تا ضمن ارائه پیشنهادات و انجام اقدامات همسو، شرایط مناسب تری برای توسعه این برنامه آموزشی و بهره مندی افراد و مجموعه های ذنفع فراهم آید. دومین سمینارهای آموزش فراگیر MLC 2006 بزودی در بندرعباس برگزار خواهد شد.

## با همکاری اتحادیه و وزارت آموزش و پرورش برگزار شد

### اولین گردهمایی مدیران هنرستانهای علوم و فنون دریایی

#### بامسئولین ارگانهای دریایی کشور

اتحادیه ترتیباتی فراهم می کند که هنرجویان دریایی بتوانند

بخشی از فنون دریایی را با کار روی ناوگان های مختلف فرا بگیرند.

به ابتکار اتحادیه مالکان کشتی ایران و معاونت دفتر آموزش های فنی و حرفه ای وزارت آموزش و پرورش نخستین گردهمایی مدیران هنرستان های دریایی با مسئولان ارگان های دریایی کشور به مدت دو روز در تهران برگزار شد. هدف اصلی از برگزاری همایش نزدیک تر کردن آموزش های هنرجویان با نیازهای صنعت کشتی رانی و ناوگان های دریایی کشورمان بود. اتحادیه ترتیبی داده بود که شرکت کنندگان در همایش از حداکثر امکانات رفاهی و اقامتی برخوردار شوند و همایش بتواند به جمع بندی مناسبی در جهت بهبود روش های آموزشی، مفاد دروس نظری و عملی و هم چنین تنظیم کار هنرستان ها براساس رفع نیاز صنعت حمل و نقل دریایی به حرفه مندان این رشته برسد.

۶. ارتباط طولی بین محتوای آموزشی تهیه شده برای هنرستان های دریایی و آموزشگاه های فنی و حرفه ای بر اساس مفاد کنوانسیون در راستای اجرای نقشه راه آموزش دریانوردی.

۷. اعمال آخرین تغییرات مطابق کنوانسیون ها و دستور العمل های ابلاغی سازمان بنادر و دریانوردی در زمان بازبینی و اصلاحیه محتوای آموزش و ارائه روش اصلاح توسط دفتر تألیف کتب درسی فنی و حرفه ای.

۸. اتخاذ تدابیر لازم در خصوص مواردی همچون الف) نحوه ی توسعه و نیاز بخش دریایی کشور به مشاغل مرتبط با حوزه بندر ب) آشنایی با حقوق بخش دریا و دریانوردی ج) برنامه ریزی برای تقویت زبان انگلیسی هنرجویان رشته های علوم و فنون دریایی، د) کمیسیون های تخصصی برنامه ریزی درسی رشته های دریایی مستقر در دفتر تألیف کتب فنی و حرفه ای با همکاری ارگان های ذینفع.

۹. برگزاری جلسات مستمر کمیته ها و

کشور جناب آقای قائم مقامی از اعضای ناخالص ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ و زیر ۳۰۰۰ کیلو

نگاهی به مفاد اعلامیه نهایی کار همایش نشان می دهد که مدیران هنرستان های دریایی و نمایندگان نهادهای مختلف دریایی کشور به تفاهم مناسبی در جهت ساماندهی بهتر هنرستان های مزبور دست یافته اند و گرچه تحقق بخشی از انتظارات مطرح شده در قطعنامه نیاز به زمان بیشتری دارد اما در مجموع تصویر روشنی از مشکلات و ناهماهنگی های موجود در نحوه مدیریت و اجرای برنامه های هنرستانی وزارت آموزش و پرورش و تنوع نیازهای صنعت حمل و نقل دریایی به نیروهای مختلف دریایی را به صورت آشکارتری در برابر نهادهای متولی این آموزش ها قرار می دهد.



کارگروه های تخصصی برنامه ریزی درسی رشته های دریایی با سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص بررسی و تأیید محتوی کتب درسی مطابق با استانداردهای

بین المللی و کنوانسیون STCW.

۱۰. با توجه به تغییرات گسترده در استانداردها، رایج آخرین استانداردهای بین المللی بویژه رشته الکترونیک و مخابرات دریایی از طرف اداره کل امور دریانوردان سازمان بنادر به کمیته ها و کارگروه های تخصصی برنامه ریزی درسی رشته های دریایی.

۱۱. در اختیار قرار دادن آخرین اطلاعات روز توسط ارگان های دریایی جهت ارائه در کتب درسی به کارشناسان زیرمجموعه عضو در کمیته ها و کارگروه های تخصصی برنامه ریزی درسی رشته های دریایی.

۱۲. همکاری ناوگان تحت مالکیت کشور جهت گذراندن دوره کارورزی هنرجویان هنرستانهای دریایی و دانشجویان آموزشگاه های فنی و حرفه ای.

۱۳. همکاری ارگان های دریایی در برگزاری دوره های آموزشی مرتبط به منظور دریافت گواهینامه های لازم در راستای ارتقای کیفیت آموزش های علوم و فنون دریایی و

وات و برای کشتی های با ظرفیت ناخالص بالای ۳۰۰۰ از دانش آموختگان دانشگاه های کشور استفاده خواهد شد.

۲. همکاری و مشارکت ارگان های دریایی بویژه ناوگان بخش خصوصی با هنرستانهای دریایی آموزشگاه های فنی و حرفه ای در دستیابی به سطح دانش و مهارت بخش دریانوردی کشور در راستای نقشه راه سازمان بنادر و دریانوردی، از طریق حمایت و کمک مادی و معنوی شامل ( بروز رسانی و تامین وسایل، تجهیزات کارگاهی و کمک آموزشی و نیروی انسانی مورد نیاز ).

۳. همکاری، مشارکت و حمایت مادی و معنوی ارگانهای دریایی از هنرستانهای دریایی در برگزاری مسابقات و بورس برگزیدگان جهت ادامه تحصیل.

۴. جلب مشارکت، همکاری و حمایت خیرین در تجهیز کارگاههای هنرستان های دریایی و کمک های مادی و معنوی به هنرجویان مستعد کم بضاعت در این مراکز.

۵. فرار اولویت قراردادن استخدام دریانوردان فارغ التحصیلان هنرستان های دریایی، آموزشگاه های فنی و حرفه ای در ارگان های دریایی بر اساس نقشه راه آموزش دریانوردی.

اتحادیه تقدیر به عمل آمد. این گردهمایی که با شعار "بررسی زمینه مشارکت ارگان های دریایی در راستای ارتقای سطح کمی و کیفی رشته های علوم و فنون دریایی در هنرستان های دریایی کشور" در راستای مفاد ماده سه تفاهم نامه همکاری بین معاونت آموزش متوسطه وزارت آموزش و پرورش و سازمان بنادر و دریانوردی به همت اتحادیه مالکان کشتی ایران و به میزبانی شرکت ملی نفتکش ایران برگزار شد با صدور بیانیه ای در ۲۲ بند به شرح زیر به کار خود پایان داد:

۱. مقرر گردید نقشه راه توسعه منابع انسانی تهیه شده توسط اداره کل امور دریانوردان و سازمان های تخصصی بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی جهت تامین افسران دریایی در رسته های مختلف، پس از تأیید نهایی به صورت رسمی به مراکز آموزشی مرتبط ارسال شود.

تبصره : بر اساس بخشی از نقشه راه فوق پس از پایان دوران گذر تفاهم نامه از دانش آموختگان هنرستان های دریایی در کشتی های زیر ۵۰۰ و شناورهای زیر ۷۵۰ کیلووات، از دانش آموختگان دانشگاه فنی و حرفه ای بر روی کشتی های با ظرفیت

#### متن کامل قطعنامه همایش

با توجه به اهمیت مقوله دریا و توسعه پایدار کشور، یکی از اصلی ترین مسیرهای تحقق آن، تربیت نیروی انسانی متخصص مورد نیاز صنعت دریانوردی است که این موضوع یکی از اولویت ها و سیاست های معاونت آموزش متوسطه و دفتر آموزش های فنی حرفه ای میباشد از این رو اولین گردهمایی مدیران هنرستان های علوم و فنون دریایی با حضور مسئولین ارشد ارگان های دریایی کشور (سازمان بنادر و دریانوردی، نادجا، ندسا، کشتیرانی ج.ا، شرکت ملی نفتکش ایران، شیلات، مرزبانی و اتحادیه مالکان کشتی ایران به مدت دوازده روز در تاریخ ۵ و ۴ آبانماه در تهران برگزار شد

در این گردهمایی ضمن گرمیادداشت یاد و خاطره پایه گذار رشته های علوم و فنون دریایی در وزارت آموزش و پرورش زنده یاد کاپیتان احقراری و نیز یادو خاطره زنده یاد امیر دریادار شهید شیرانی که در توسعه و راه اندازی رشته های علوم و فنون دریایی در سواحل مکران بویژه بندر جاسک تلاش ویژه ای داشتند، از تلاشها و همکاری ویژه اولین خیر هنرستان ساز علوم و فنون دریایی



### معرفی اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران

سه عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران به صورت مختصر در همین شماره بولتن معرفی شده اند. غرض از ذکر نام و اطلاعات تماس شرکت های عضو بخشی از هدف پیام اتحادیه برای تقویت مبانی همکاری بین جمعی و شناخت متقابل توانمندی هر یک از اعضای اتحادیه است. به این ترتیب اعضا امکان پیدا می کنند که فهرست های خودشان را کامل تر کنند و به موقع از تغییر نشانی یا سایر اطلاعات هویتی همکاران خود مطلع گردند.

#### شرکت تعاونی صیادی فانوس ماهیان بوشهر

مدیرعامل: آقای ماشاله آبجو

شماره عضویت: ۱۴۲

معرفی شرکت: صید آبیان (فانوس ماهیان و یال اسبی) تولید و بازاریابی و فروش محصولات تولیدی

تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۴۳۸۹۷ و ۰۷۷-۳۳۵۴۳۸۹۸ و ۰۹۱۷-۱۷۱۲۰۳۰

نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۶۲۸۵۳ پست الکترونیکی:

BLC41680@GMAIL.COM

آدرس: بوشهر- خیابان مطهری- ساختمان آراد- طبقه ۵- واحد ۹

#### شرکت سپهر پیام مارین

مدیرعامل: آقای عبدالمجید مومنی

شماره عضویت: ۱۴۷

معرفی شرکت: شرکت سپهر پیام مارین در راستای حمل و نقل یکپارچه و تجارت دریایی در سال ۲۰۰۶ تاسیس گردیده است و در حال حاضر دارای بیش از ۲۱۰ نیروی متخصص در زمینه دریایی و تجارت و بازرگانی می باشد. عمده فعالیت های شرکت بدین شرح است: حمل و نقل دریایی، صید صنعتی و سنتی انواع ماهی و میگو، خدمات بازرگانی، تامین تجهیزات و ماشین آلات دریایی و نیروی انسانی و ...

تلفن: ۰۳-۸۸۶۴۴۱۹۰-۳ نمابر: ۸۸۶۴۴۱۹۴

پست الکترونیکی: [info@spmarineco.com](mailto:info@spmarineco.com)

و [s.sadeghi@spmarineco.com](mailto:s.sadeghi@spmarineco.com)

آدرس: تهران- خیابان ولیعصر- بالاتر از میدان ونک برج نگار طبقه ۱۳ و ۷

#### شرکت کشتیرانی پارس چیرو

مدیرعامل: کاپیتان هادی نشاط دوست

شماره عضویت: ۱۴۳

معرفی شرکت: انجام عملیات و امور نمایندگی کشتیرانی، تخلیه و بارگیری محموله بارهای حساس صنعتی، مشارکت و همکاری با اشخاص حقیقی و حقوقی برای انجام فعالیت های مجاز بگونه ی مستقیم و یا غیر مستقیم با موضوعات ذکر شده بالا. تامین و پشتیبانی لجستیکی از سازه های دریایی و سکوها در حوزه های نفتی و مجاورت ریگ های دریایی. حضور در مناطق حساس نفتی و برقراری ایمنی در دریا.

تلفن: ۰۲۶۲۰۲۵۹۲-۳

همراه مدیر عامل کاپیتان هادی نشاط دوست ۰۹۱۲ ۱۱۱۱۴۱۰

نمابر: ۲۲۰۴۱۶۰۸ همراه مدیر بازرگانی آقای مهندس امیر نشاط دوست ۰۹۱۲ ۳۷۷۰۴۳۲ پست الکترونیکی:

[marketing@parscheero.com](mailto:marketing@parscheero.com) [info@parscheero.com](mailto:info@parscheero.com)

آدرس: تهران- خیابان آفریقا - خ ناهید شرقی - پلاک ۱۴ طبقه ۵ واحد ۱۷

هنرجویان هنرستان های دریایی جلسات هماهنگی را برگزار کند.

#### مکاتبات اتحادیه در پیگیری

##### تحقق اهداف همایش

دبیرخانه اتحادیه مالکان کشتی ایران پس از برگزاری نخستین همایش مدیران هنرستان ها دریایی با مسئولان ارگان های مختلف دریایی کشور مکاتباتی را با وزارت آموزش و پرورش و معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی انجام داد که در زیر به بخش هایی از هرکدام اشاره می شود.

در نامه ارسال شده به مدیر کل دفتر آموزش های فنی و حرفه ای وزارت آموزش و پرورش گفته شده است که برابر درخواست دفتر تألیف کتاب های درسی کتاب ایمنی دریا در پایه دهم - دوره دوم متوسطه شاخه فنی و حرفه ای توسط کارشناسان این اتحادیه مورد بررسی و مطالعه قرار گرفت و از نظر اتحادیه مطالب کتاب یاد شده بسیار مفید و فصل های منتخب پنج گانه و مباحث مطرح شده برای دانش آموزان هنرستان های علوم و فنون دریایی در پایه دهم از نظر این اتحادیه جامع و کامل می باشد.

در نامه ارسال شده به معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی اظهار امیدواری شده است که با تداوم این گردهمائی ها و هماهنگی های مستمر بین سازمان بنادر دریا نوردی با وزارت آموزش و پرورش و وزارت علوم، تحقیقات و فن اوری در راستای تطبیق متون آموزشی هنرستانهای علوم، فنون دریائی و دانشکده های فنی و حرفه ای علوم دریائی با استاندارد های بین المللی آموزش دریا نوردان (STCW) هرچه سریعتر ما شاهد جذب این گونه عزیزان و فارغ التحصیلان روی شناورهای ایرانی و بتحقیق پیوستن این ارزوی دیرینه مالکان شناورهای ایرانی در ساماندهی آموزش و گزینش دریا نوردان بخصوص برای شناور های بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ جی تی و زیر ۵۰۰ جی تی باشیم.

ضمناً اتحادیه پیشنهاد کرده است که به استناد بند ۷ و ۹ بیانیه پایانی گردهمائی بمنظور تسریع در امر انطباق متون آموزشی در دست اقدام وزارت آموزش و پرورش برای اینگونه هنرستانها با استانداردهای بین المللی آموزشی IMO بخصوص STCW که در حال حاضر در سازمان پژوهش و برنامه ریزی آموزش، دفتر تألیف کتابهای درسی فنی و حرفه ای و کاردانش در حال تدوین برای پایه های مختلف آموزشی است، یک نماینده و کارشناس از اداره استانداردهای دریانوردان نیز حضور داشته باشد.

به منظور افزایش سطح دانش، تخصص و کارآمدی مربیان و مدرسین هنرستانهای دریایی.

۱۴. مشاوره و اجرای رایگان جهت فراهم سازی و استقرار استاندارد ISO9001 توسط نادجا در هنرستان های دریایی.

۱۵. جذب فارغ التحصیلان هنرستان های دریایی و آموزشکده های دریایی جهت گذراندن خدمت نظام وظیفه در نجاجادر مناطق بومی.

۱۶. قرارگرفتن هنرستان های دریایی و آموزشکده های فنی و حرفه ای از طرف اداره کل امور دریانوردان و سازمان های تخصصی بین المللی جزء مراکز آموزشی مورد تأیید پس از رعایت مفاد تفاهم نامه های منعقد.

۱۷. با توجه به نقش راهبردی کشور در منطقه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر و در جهت تثبیت موقعیت برتر ایران در زمینه علوم و فنون دریایی، بویژه به منظور جذب دریانوردان در بازار کار داخلی و بین المللی پیشنهاد می شود سازمان بنادر و دریانوردی در راستای ارتقای کیفیت به آموزش های علوم و فنون دریایی با هماهنگی وزارت آموزش و پرورش ساز و کار لازم جهت اخذ و پیگیری حمایت های دولت، بویژه از محل صندوق وجوه اداره شده را بر رسی واقدامات لازم را در جهت تامین منابع مالی برای آموزش نیروی انسانی و ظرفیت سازی در هنرستان های دریایی و آموزشکده های فنی و حرفه ای را به عمل آورد.

۱۸. پیشنهاد می گردد وزارت آموزش و پرورش با همکاری اتحادیه مالکان کشتی ایران جهت برنامه ریزی دومین گردهمایی مدیران، هنرستان علوم و فنون دریایی با مسئولین ارگان های دریایی کشور در سال آینده اقدام لازماً بعمل آورد.

۱۹. برنامه ریزی ارگان های دریایی در خصوص ترویج فرهنگ دریا و معرفی رشته های دریایی به جامعه از طریق رسانه ملی.

۲۰. با توجه به مشکلات مربوط به نیروی انسانی آموزش دهنده در هنرستان های دریایی پیشنهاد می شود کنسرسیومی آموزشی متشکل از مؤسسات آموزش سازمان ها و ارگان های دریایی و وزارت آموزش پرورش جهت برنامه ریزی و تربیت مدرسان و مربیان هنرستان های دریایی تشکیل شود.

۲۱. مقرر شد که پیش نویس کتب و تألیف های وزارت آموزش و پرورش مرتبط با هنرستان های دریایی مورد تأیید را قبل از نهایی شدن جهت اخذ بازخورد های لازم به اداره کل امور دریانوردان و سازمان های بین المللی ارسال کنند.

۲۲. مقرر گردید اتحادیه مالکان کشتی ایران جهت به کارگیری تعدادی از شناورهای مالکان عضو اتحادیه برای انجام دوره کارورزی دانشجویان در آبهای نامحدود و همچنین سفرهای نزدیک به ساحل برای



## موسسات رده بندی

### چه می کنند و محدوده

### خدماتشان تا کجاست؟

#### مالکان کشتی بهتر است همزمان با

#### خرید کشتی یک موسسه رده بندی را

#### هم به عنوان مشاور خود انتخاب کنند.

در گفت و گویی با کاپیتان هاشمی مدیرعامل شرکت رده بندی آسیا، او ضمن اشاره به خدمات شرکت اطلاعاتی نیز درباره هدف ها و روش شرکت های رده بندی در رفتار با شرکت های کشتیرانی و نظارت بر ناوگان ها و محمولات دریایی و غیره مطرح کرده است که می تواند برای فعالان جوان و میانسال صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی مفید تلقی شود.

وی تحصیلات خود را از سال ۱۳۴۸ در کالج دریایی بلژیک بندر آنورس ادامه داد. مدارج افسری خود را در روی کشتیهای ناوگان کشتیرانی طی نمود و در سال ۱۳۵۶ موفق به کسب گواهینامه فرماندهی کشتیهای تجاری اقیانوس پیما شد. پس از پیروزی انقلاب سال ها به عنوان فرمانده کشتی در روی کشتیهای ناوگان جمهوری اسلامی خدمت نمود. در سال ۱۳۷۰ به عنوان نماینده بازرگانی کشتیرانی ج.ا. به آلمان- مرکز هامبورگ اعزام شد، پس از بازگشت از آلمان در سال ۱۳۷۳ در اداره مرکزی در پستهای مدیریتی در معاونت فنی مشغول بکار بود.

#### موسسه رده بندی آسیا چگونه به وجود

#### آمد و چه می کند؟

موسسه رده بندی آسیا از سال ۱۳۸۴ از ادغام دو شرکت IGS و ایران سفینه تشکیل شد و عمده فعالیت آن مانند هر موسسه رده بندی دیگری، به بخش دریایی و فعالیتهایی که بنحوی به دریا مرتبط می شود، بعلاوه خطراتی که در کار دریا وجود دارد مورد توجه قرار گرفته است. با پیشرفت تکنولوژی در قرن بیستم، تنوع کار دریا نیز که در گذشته منوط به کشتیهای محدود بادبانی، تجاری، نظامی و ماهیگیری بوده است. امروزه با چنان دامنه گسترده ای

توسعه یافته که بیش از ۹۰٪ حمل و نقل جهانی از طریق دریا انجام می شود که بایستی فعالیت های فراساحلی، سکوهایی نفتی ثابت و شناورهای تحقیقاتی و غیره را نیز به آن اضافه کرد.

مهم ترین خدمات موسسه رده بندی آسیا عبارت است از ۱- بازرسی و صدور گواهینامه انواع شناورها و سازه های فراساحلی ۲- کنترل و تأیید طراحی و نظارت در حین ساخت ۳- بازرسی کالا و ارزیابی انطباق (COL & VOC) ۴- بازرسی و صدور گواهینامه ایمنی تجهیزات بالابری ۵- ارزیابی و تأیید صلاحیت تولیدکنندگان و خدمات دهندگان صنایع دریایی ۶- ارزیابی و تأیید فعالیت های ایمنی و امنیتی شناورها و شرکت ها ۷- بازرسی ضمانت دریایی (MWS)

#### زمینه های کار در سطح داخلی

کاپیتان هاشمی می گوید که با توجه به اینکه موسسه رده بندی آسیا تعداد زیادی شناورهای بزرگ و کوچک باری- صیادی- مسافری- بارج - پدک کش- لایروب که اکثراً فلزی و بعضاً فایبرگلاس- لچ های چوبی و قایق تندرو را تحت نظارت کلاس رده بندی خود دارد و این تعداد شناورها در طول سواحل و بنادر گسترده خلیج فارس و دریای عمان و دریایی خزر پراکنده است و این شناورها بایستی بطور متناوب و دوره ای تحت نظارت و بازرسی قرار گیرند و گواهینامه های آنها تمدید شود، موسسه رده بندی آسیا شبکه شعبه های نمایندگی خود را با استقرار بازرسی با تجربه در بنادر خرمشهر، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، جزیره کیش، بندر لنگه، بندر عباس و جزیره قشم، چابهار، بندر انزلی و بندر نوشهر دایر کرده و به خدمت رسانی سرگرم است. شرکت رده بندی آسیا علاوه بر کار در فعالیت های دریایی در بخش صنعتی نیز رده بندی آسیا فعال می باشد و پروژه هایی را در بخش فراساحل و سکوهایی نفتی ثابت و شناور در خلیج فارس و دریای خزر جهت نظارت و بازرسی ساخت، حمل، نصب و نگهداری در اختیار دارد.

#### زمینه های کار در سطح خارجی

در حالت عادی شناورهای بزرگ تحت کلاس رده بندی آسیا که کشتیهای تجاری و باری میباشند، بعلاوه ماهیت تجارت خود به آب های بین المللی تردد می نمایند و بعضاً جهت تمدید گواهینامه ها و یا انجام تعمیرات ادواری یا مقطعی و یا به علت حوادثی که ممکن است برای شناورها اتفاق بیفتد این شناورها می توانند در بنادر خارجی مورد بازرسی بازرسی و کارشناسان موسسه قرار بگیرند که بازرسی در بنادر دبی و امارات متحده عربی و بندر آستراخان روسیه و یا بندر استانبول ترکیه معمول است.

در زمان تحریم مؤسسات رده بندی خارجی، مجبور به ترک ایران شدند. البته با حمایت های سازمان بنادر و دریانوردی از یک سو و حمایت های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از سوی دیگر، مؤسسات رده بندی داخلی توانستند بخشی یا تا حدودی خلاء ایجاد شده از رده بندیهای خارجی را جبران نمایند، و این حمایتها که از جانب سازمانهای ذیربط از مؤسسات داخلی صورت گرفت، قطعاً به ارتقاء سطح کیفی مؤسسات داخلی نیز منجر گردید. و کشتی های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توانست با گواهینامه های مؤسسات رده بندی داخلی به بنادر دنیا تردد کند.

#### نحوه و میزان همکاری شما با مالکان

#### کشتی در منطقه و جهان چگونه است:

همکاری و تعامل با مالکان شناورها لازمه کار می باشد و این همکاری بایستی بسیار دوستانه و نزدیک باشد در غیر این صورت کار بازرسی و نظارت بر شناورها مشکل انجام خواهد شد. همواره ماهیت کار نظارتی و بازرسی شناورها که موجب ایمنی و سلامت پرسنل و شناور خواهد شد را با مالکین در میان گذاشته و اکثر مالکین شناورها خود با اهمیت کار موسسه رده بندی واقف هستند و خودشان به مسائل ایمنی و فنی شناور خود اهمیت می دهند در غیر این صورت آگاهی لازم به آنها داده می شود.

موسسه رده بندی آسیا وظیفه دارد که با بازرسیهای دقیق فنی و ایمنی کشتیها و شناورهای تحت کلاس خود را بازرسی کرده و از سالم و قابل دریانوردی بودن شناورها اطمینان حاصل کند. در مورد همکاری با مالکین شناورها در منطقه و جهان، چنانچه شناور تحت کلاس آسیا بدلیل نقص فنی و یا تعمیرات ادواری و یا حادثه به حضور بازرسی موسسه رده بندی در منطقه یا یکی از بنادر خارج از منطقه نیاز داشته باشد با درخواست مالک شناور و برحسب نیاز بازرسان این موسسه در محل حضور خواهند یافت و بازرسی های لازم را تا رفع مشکل انجام خواهند داد.

#### شرایط فعالیت پس از تحریمها را

#### چگونه ارزیابی می کنید:

پس از برجام و رفع تحریم های ظالمانه مؤسسات رده بندی خارجی به تدریج جهت از سرگیری فعالیت های خود به ایران بازگشتند. خوشبختانه با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت نفتکش ایران از موسسات رده بندی داخلی، از سرگیری فعالیت رده بندی های خارجی منوط به همکاری مشترک آنها با یکی از موسسات داخلی گردیده که می تواند با استفاده از تجارب و برنامه های آموزشی

مؤسسات رده بندی خارجی در درازمدت موجب ارتقاء مؤسسات داخلی گردد. این همکاری مشترک با رده بندیهای خارجی در دست اقدام است و موسسه رده بندی آسیا با موسسه رده بندی DNV.GL نروژ و موسسه BV فرانسه و RINA ایتالیا قرارداد همکاری دو جانبه منعقد کرده است.

#### مالکان شناور چه نکاتی را در تعامل با

#### شما باید مورد نظر قرار دهند:

مالکان در مرحله خرید شناور معمولاً رأسأ اقدام می کنند و به همین دلیل بیشتر اوقات در مرحله اجرا با مشکل روبرو می شوند. بنابراین مالکین از زمانی که تصمیم به خرید شناور مورد نظر خود می کنند بهتر است موسسه رده بندی را بعنوان مشاور خود انتخاب کنند و موسسه با در اختیار داشتن متخصصین و طراحان با تجربه نیازهای مورد نظر مالک را بررسی و تجهیزات مورد نیاز شناور را به مالک توصیه نمایند و اطمینان حاصل کنند که سازه شناور با قوانین و مقررات ملی و بین المللی انطباق دارد و تجهیزات شناور از نوع MARINE TYPE بوده و دارای گواهینامه ایمنی لازم باشند.

در هر صورت از زمانی که ساخت کشتی شروع می شود الزاماً موسسه رده بندی شناور نیز بایستی تعیین و مشخص شود. و موسسه رده بندی آسیا شناورهای نوبی را که تحت کلاس قرار می دهد از همان شروع کار در کشتی سازی و باصطلاح از زمان KEEL LAYING تا پایان کار کشتی بطور مستمر مراحل ساخت را مورد نظارت و بازرسی قرار می دهد و تا زمانی که ساخت شناور تکمیل و ماشین آلات و تجهیزات آن بطور کامل نصب و آزمایش گردد، این نظارت و بازرسی را ادامه می دهد تا سرانجام کلیه گواهینامه های قانونی و ایمنی شناور صادر و شناور از کشتی ساز به مالک تحویل شود و پس از آن نیز این نظارت و بازرسی ها بصورت ادواری و سالیانه و مقطعی در طول عمر شناور از طرف موسسه رده بندی آسیا ادامه می یابد تا همواره اطمینان حاصل شود که شناور به لحاظ ایمنی و فنی شرایط دریانوردی را احراز می کند. در مورد نگهداری و بهره برداری از شناورها بازرسان موسسه در بازرسی های خود از شناورها، نکات ایمنی و تمهیدات فنی را که که مالکان محترم شناورها بایستی مدنظر قرار دهند به مالکان یادآور میشوند، البته در بخش شناورهای سنتی با توجه به اینکه مالکان این شناورها و پرسنلی که بر روی این شناورها مشغول به خدمت هستند از لحاظ فنی ضعیف ارزیابی میشوند و مشکلاتی وجود دارد که بازرسان این موسسه هنگام بازرسیهای سالیانه از شناور به پرسنل گوشزد میکنند، اما قطعاً بایستی با کمک بازرسان بندری و این موسسه در رفع این نارسائی ها تلاش نمود.