



انجمن صیقل کارگری
دریانوردان تجاری ایران

کارنامه
K A R A N E H

نشریه داخلی

شماره هفتم - تابستان ۱۴۰۳



IMO



PMO

هشدارهای ایمنی در دریا

Safety Tips At Sea

- گزارش عملکرد هفتمین دوره هیات مدیره
- گزارش پویش ثبت آماری دریانوردان جویای کار
- وضعیت قرمز برای منابع انسانی ناوگان ملی دریایی
- بانوان دریانورد، چالش ها و فرصتها
- تاثیر توانمندسازی بانوان در صنعت دریایی با رویکرد توسعه پایدار
- هشدارهای بین المللی نسبت به افزایش رها شدن خدمه و کشتی ها
- سلامت روان در دریا
- گزارش عملکرد واحد بررسی شکایات انجمن

گرامیداشت
روز جهانی دریانورد

Day of the
Seafarer





نشریه داخلی

انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران

صاحب امتیاز: انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران
مدیرمسئول: آرمان جهان بیگلری
سردبیر: هامون نیکوئی قادیکلایی
زیر نظر دبیرخانه و روابط عمومی انجمن صنفی دریانوردان
مسئول روابط عمومی: وحید محمدزاده

آدرس انجمن ایران، تهران، خ قائم مقام فراهانی، خ
ششم، پلاک ۱۵، طبقه همکف، انجمن صنفی
دریانوردی تجاری ایران، کدپستی ۱۵۸۶۸۵۶۳۱۱

شماره تماس: ۰۰۹۸۲۱۸۵۲۳۳۶۲

شماره فکس: ۰۰۹۸۲۱۸۸۷۳۱۶۰۳

شماره موبایل: ۰۰۹۸۹۳۹۳۷۰۴۹۷۲

<http://www.imm-syndicate.com>

فهرست:

- ۲- سخن سر دبیر
- ۳- شهید جمهور
- ۳- پیام تسلیت دبیر IMO برای شهادت رئیس جمهور
- ۴- گزارش عملکرد هفتمین دوره هیات مدیره
- ۱۰- گزارش پویش ثبت آماری دریانوردان جویای کار
- ۱۵- وضعیت قرمز برای منابع انسانی ناوگان ملی دریایی
- ۱۷- بانوان دریانورد، چالش ها و فرصتها
- ۱۸- تاثیر توانمندسازی بانوان در صنعت دریایی با رویکرد توسعه پایدار
- ۲۰- بانوان کار میکنم چون امانت داران مورد اطمینانی هستند
- ۲۱- جذب CO2 در کشتی
- ۲۵- اصلاحیه های کنوانسیون سولاس
- ۲۷- بررسی ده فن آوری برتر در صنعت دریایی
- ۳۲- هشدارهای بین المللی نسبت به افزایش رها شدن خدمه و کشتی ها
- ۳۵- گزارش عملکرد واحد بررسی شکایات انجمن
- ۳۶- سلامت روان در دریا
- ۳۸- منتخب مسابقه عکس «زندگی در دریا» ویژه دریانوردان
- ۳۹- اسامی دریانوردان نمونه سال ۱۴۰۳

شمعی روشن کنیم!



سخن سر دیر

کرانه به عنوان نشریه ی رسمی انجمن صنفی، مجدد شروع به کار کرده است؛ از آنجایی که هویت و خط مشی نشریه پیوند تنگاتنگی با هویت و رسالت انجمن دارد، تکالیف مشخصی پیش روی ماست؛ اما شخصا علاقمندم این بستر در کنار ارائه ی گزارش های سازمانی و آمارها و دست آوردهای انجمن، جایی باشد برای شنیده شدن و دیده شدن دریانوردان. محفلی برای بیان مطالبات صنفی، نیازها، موفقیت های فردی، به اشتراک گذاشتن دانش و تجربه های راهگشا، حتی شنیدن خاطرات یا دیدن تصاویری که یادی از دریانوردان ایرانی ثبت کند.

شروع سخت ترین بخش هرکاری است! برای شروع سری جدید نشریه هم در همین وضعیت بودیم! اما مطمئن بودیم قرار نیست نشریه ی دریانوردان و انجمن صنفی را روزنامه نگاران تهیه کنند؛ اینجا قرار بود خودمان برای خودمان بنویسیم، از خودمان بنویسیم و سعی کنیم به همدیگر کمک کنیم. تیمی پراکنده که بخشی در دریا و مشغول به خدمت بر روی کشتی ها بودند با دسترسی محدود به اینترنتی که در اختیار این تیم پراکنده بود سعی شد جمع بندی مناسبی داشته باشیم. اما متاسفانه بخش های زیادی از مطالب به شکلی که مدنظرمان بود به جمع بندی نرسید که بخشی از آن عدم تمایل دوستان برای همکاری بود و بخش دیگر نتیجه ی گرفتاریهای کاری و خدمت بر روی کشتی.

مسائل زیادی هست که به عنوان مطالبات شغلی که بخش مهمی از رسالت انجمن صنفی هم به حساب می آید، می تواند در این بستر مطرح و پیگیری شود. به روایت آن جمله ی کلیشه که منتسب به کنفوسیوس است به جای لعنت به تاریکی، شمع بی فروزم. تعداد زیادی از دوستان در گفتگوهای روزانه، نظرات و انتقادات زیادی را مطرح میکنند اما متاسفانه به هر دلیلی از طرح سیستماتیک و روال مند این مسائل طفره می روند! در شرایط فعلی مسائل بسیار مهمی برای مطرح شدن وجود دارند؛ از جمله بحث بازنشستگی، معافیت مالیاتی مشاغل سخت، تسهیل شرایط برای الحاق و به کارگیری کارآموزان، استخدام بانوان دریانورد در شرکت های دولتی و صدور مدارک نامحدود برای بانوان دریانورد، امکانات رفاهی کشتی ها، وضعیت دستمزدها و اختلاف چشمگیر آن با معیارهای بین المللی و عرفی و تعداد زیادی دیگر از این دست موارد که هر کدام نیازمند یک ویژه نامه برای طرح، بررسی و پیگیری هر یک از آنها هستیم. لازمه ی درست و دقیق طرح شدن هر یک از این موارد، مشارکت فعال قشر و گروهی است که شخصا و از نزدیک با هریک از این چالش ها درگیرند؛ از همین رو انجمن و نشریه ی کرانه آماده ی دریافت مطالب شما دریانوردان عزیز در این رابطه است. اگرچه انجمن صنفی، یک نهاد اجرایی و تصمیم گیرنده نیست که امکان رفع و رجوع هر مشکلی را شخصا و راسا داشته باشد، اما فلسفه ی وجودی آن طرح و پیگیری این موارد و یاری رسانی به دریانوردان است؛

در کنار مواردی که در بالا گفته شد، علاقمندیم بخشی از این بستر در خدمت توسعه ی دانش دریایی و ارائه ی مطالب روز علمی و آشنایی با نوآوریهای مختلف و آشنایی با قوانین جدید باشد تا سهمی هرچند کوچک در به روزرسانی دریانوردان عزیز داشته باشیم. امیدوارم خداوند یاریگرمان باشد تا بتوانیم نقش مفیدی در جامعه ی دریانوردان داشته باشیم؛ در این مسیر انتقادات، پیشنهادات و توصیه های شما عزیزان چراغ راهنما خواهد بود.

خرداد یکهزار و چهارصد و سه

هامون نیکویی



پیام تسلیت دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی

در پیام آقای آریسینیو دومینگز خطاب به علی متین فر سرپرست سفارت جمهوری اسلامی ایران در لندن چنین آمده است. با کمال تأسف و ناراحتی، با خبر شدیم که جناب آقای رئیسی رئیس جمهور محترم جمهوری اسلامی ایران در حادثه سقوط هلی کوپتر در تاریخ ۱۹ می ۲۰۲۴ مصادف با ۳۰ اردیبهشت ۱۴۰۳ به همراه افراد دیگر از جمله وزیر امور خارجه جناب آقای حسین امیرعبداللہیان، جان خود را در این حادثه از دست داده اند. اینجانب از طرف خودم و به نیابت از کلیه اعضای سازمان بین المللی دریانوردی، تسلیت صمیمانه خود را به دولت جمهوری اسلامی ایران و به خانواده رئیس جمهور و دیگر جان باختگان این حادثه غم انگیز ابراز می نمایم. همچنین به اطلاع می رسانم؛ با هماهنگی دیگر سازمان های بین المللی، در تاریخ ۲۱ ماه می ۲۰۲۴ مصادف با ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۳ پرچم این سازمان را نیمه افراشته می نمایم. یادآور می گردد؛ این سازمان در روز های سخت از صمیم قلب در کنار دولت جمهوری اسلامی ایران و مردم ایران خواهد بود.

گزارش عملکرد سه ساله هفتمین دوره هیات مدیره

مالیات دریانوردان

(در حال پیگیری)

وفق ماده ۲ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، دریانوردان از مالیات معاف هستند، در گام اول موضوع از مجاری قانونی بررسی که با توجه به استناد اداره مالیات به قانون جامع مالیاتی کشور به عنوان قانون عام، اثر این ماده از قانون دریایی را به عنوان قانون خاص و موخر، بلااثر تشخیص داد. لذا با توجه به تدوین ویرایش جدید قانون دریایی کشور که در سالهای اخیر و توسط اداره کل حقوقی سازمان بنادر و دفتر حقوقی ریاست جمهوری در حال پیگیری است، با هماهنگی آن اداره کل، مقرر شد که این معافیت مالیاتی در پیش نویس حفظ و مذاکرات لازم جهت اخذ تاییدیه های لازم توسط مراجع ذیصلاح در زمان مقرر گرفته شود تا بدین وسیله تمامی دریانوردان ایرانی شامل معافیت مالیاتی گردند.

با توجه به ابلاغ چندین مواد از فصول قانون دریایی در سالهای گذشته، امکان بررسی این قانون در آینده نزدیک و تصمیم گیری در خصوص آن مهیا خواهد بود.



مشاغل سخت و زیان آور

(با موفقیت)



پیرو پیگیری های انجمن صنفی دریانوردان و همکاری مشترک آن مجموعه با شرکت ملی نفتکش ایران نهایتا پس از ۴ سال کشمکش عنوان سمت دریانوردان شاغل در آن شرکت کشتیرانی ملی مشمول قانون مشاغل سخت و زیان آور نوع ب قرار گرفت. لازم به توضیح است که سمت دریانوردان شاغل در شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی نیز در سال ۱۳۸۹ با همکاری و پیگیری های انجمن مشمول این قانون شده بودند. در حال حاضر تعداد قابل توجهی از دریانوردان قراردادی شاغل در شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش ایران توانسته اند از طریق این قانون بازنشسته شوند.

لازم به توضیح است که اقدامات صورت گرفته براساس ظرفیتهای موجود در ماده ۸ قانون مشاغل سخت و زیان آور و قانون کار و برای هر کارگاه به صورت مجزا حاصل شده و شناسایی عنوان شغل دریانوردی در جایگاه مشاغل سخت و زیان آور به صورت جامع و منحصر در عنوان شغلی در حال پیگیری از مبادی قانونی و قانون گذاری است.

اجرای قانون طبقه بندی مشاغل

(در حال پیگیری)



یکی از شرکتهای مهم کشتیرانی، از سال ۱۳۸۰ تا کنون حدود ۲۰۰۰ نفر از پرسنل و دریانوردان به صورت قرارداد مدت معین سالانه و براساس قانون کار استخدام شده اند که در طول سالهای متمادی، این دریانوردان از برخی از الزامات قانون کار از جمله ماده ۱۰ (ارائه قرارداد به کارگر، طبقه بندی مشاغل و ... برخوردار نشده اند)، همچنین با توجه به تکرر انواع استخدام های رسمی، قراردادی، پیمانی و ... در آن شرکت و وجود تناقضات و تفاوت در نظام حقوق و دستمزد، اعتراضاتی از سوی دریانوردان از سال ۱۳۹۳ مطرح که نهایتاً منجر به اجرای طرح های ترمیمی در سال ۱۳۹۶ توسط کارفرما شد. هر چند که این طرح ها فاقد تاییدیه لازم از سوی نهادهای مرجع و پیروی از فرمتهای قانونی از جمله طبقه بندی مشاغل وزارت کار می باشد که به علت عدم رعایت تشریفات اولیه و الزامات قانونی، تلاش های کارفرما طی ۴ سال گذشته، جهت کسب تاییدیه های لازم از وزارت کار بی نتیجه باقی مانده است و نهایتاً با پاسخ آن شرکت در دی ۱۴۰۰ به ضرب الاجل های متعدد صادر شده از سوی آن وزارتخانه در سال ۱۳۹۵، ۱۳۹۹، ۱۴۰۰، مبنی بر دولتی بودن شرکت و عدم نیاز به این تاییدیه داشته است البته اصلاحات سالهای اخیر بیانگر همت مسئولین شرکت جهت قانونمند کردن این رویه هاست، لذا توصیه بر این است تا بر خلاف تجربیات گذشته، هر گونه اقدام اصلاحی بر اساس قوانین بالادستی و جاری کشور شفاف و مشخص و تحت نظارت نهادهای مرجع و فرآیندهای شناخته شده صورت گیرد تا از هرگونه انحراف و تضییع حقوق افراد در فرآیند اصلاحی اجتناب گردد...

جلسات بررسی پیش نویس لایحه "کشتیرانی تجاری"

(در حال پیگیری)

با توجه به گذشت مدت زمان طولانی از تصویب قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) و تغییر و تحولات گوناگون در کشتیرانی تجاری طی این مدت، لایحه پیشنهادی جدید با عنوان لایحه «قانون کشتیرانی تجاری ایران» جهت سیر مراحل بررسی و تصویب، به هیات دولت ارائه شده که در این جلسات نمایندگان حقوقی انجمن مشارکت فعال داشته اند. موضوع قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ عمدتاً مباحثی از قبیل ثبت و تابعیت کشتی، رهن و حقوق ممتاز دریایی، حمل و نقل بار و مسافر، تحدید مسئولیت کشتی ها، نجات کشتی، خسارت مشترک دریایی و مسئولیت مدنی ناشی از تصادم کشتی ها است که اصطلاحاً در ادبیات حقوقی دارای ماهیت حقوق خصوصی است، اما قانون کشتیرانی تجاری مباحث گسترده تری را از جمله تاکید بیشتر به مباحث منابع انسانی و دریانوردان را نیز شامل می شود. لذا حضور نمایندگان حقوقی انجمن در این جلسات با هدف دفاع و تشریح شرایط عملیاتی و حقوق دریانوردان در محیط خاص کار در دریا صورت گرفته است. همچنین تعریف کشتی به عنوان محل کار در قانون یک الزام ضروری است که در دستور کار انجمن جهت پیگیری از طریق مراجع رسمی قرار گرفته است تا این معضل پایه ای و اساسی برای عموم مرتفع گردد.

همچنین تعریف کشتی به عنوان محل کار در قانون یک الزام ضروری است که در دستور کار انجمن جهت پیگیری از طریق مراجع رسمی قرار گرفته است تا این معضل پایه ای و اساسی برای عموم مرتفع گردد.



انعقاد پیمان های جمعی با ناوگان ملی

(با موفقیت)

انعقاد پیمان های جمعی CBA ، با بخش عمده ای از شرکتهای کشتیرانی و ناوگان ملی در مقابل وزیر محترم تعاون کار و رفاه اجتماعی و مسئولین و نمایندگان سازمان بندر و دریانوردی و مدیران ارشد ارگانهای دریایی و شرکتهای کشتیرانی صورت گرفت . در این مراسم حاضرین ضمن اشاره به اهمیت صنعت دریایی و کشتیرانی و نقش کلیدی دریانوردان ، تنها راه برون رفت کشور از بحران های اقتصادی ، اجتماعی را توسعه از مسیر دریا و توسعه جامع دریا محور دانست. و یکی از شروط اصلی موفقیت هر توسعه ای را منابع انسانی و کرامت اشخاص و همکاری صنف اعلام و سایر شرکت کشتیرانی خصوصی را دعوت به همکاری ، استانداردسازی و شفافیت در رابطه با دریانوردان و انعقاد پیمان هایی از این قسم نمودند. در همین راستا، انجمن پیشنهاد تشکیل شورای عالی اشتغال دریا و مدیریت منابع انسانی را راهکاری مناسب جهت انسجام در برنامه ها و تدوین یک استراتژی دقیق و متناسب در حوزه کار در دریا را داد.

اصلاح رویه پرداخت ارزی به دریانوردان

(با موفقیت)

با توجه به الزامات بین المللی از جمله JMC ، جدول حداقل دستمزد دریانوردان تعیین و تمامی کشورهای عضو ملزم به رعایت این حداقل ها شدند. در سالهای گذشته برخی شرکت ها به دلایل متعددی از جمله اوضاع داخلی آن شرکت ها یا شرایط حاکم بر کشور و منطقه، ناگزیر به معادل سازی و پرداخت بخشی از هزینه سفر دریانوردان خود با نرخ بانک مرکزی و نرخ های دیگر بودند. اینگونه پرداخت و معادل سازی ها، پس از نوسانات ارزی کشور، از سال ۲۰۱۸ و افزایش اختلاف بین نرخ رسمی تبدیل ارز با نرخ بازار، باعث تحمیل شرایط ناعادلانه ای بر دریانوردان آن شرکت ها شده که در نهایت منجر به ورود و مخالفت رسمی انجمن و در نهایت عدم انعقاد پیمان جمعی CBA با آن شرکت ها در آن سال ها گردید.

در پی این تصمیم انجمن، شرکتهای مذکور در یک برنامه موقت و مقطعی ، اقدام به اصلاح رویه پرداخت و افزایش نرخ تبدیل کرده و قراردادهای SEA که بین دریانورد و شرکت به ازای هر سفر منعقد می شود اصلاح گردید. به نحوی که هر گونه تغییر در رویه و شرایط پرداخت منوط به توافق رسمی شخص دریانورد در هر دوره ماموریت ، تعیین گردید.

شایان ذکر است که با توجه به موارد یاد شده و رایزنی های فشرده به عمل آمده، شرکتهای مذکور نیز مصمم شدند که پس از برطرف شدن موانع داخلی و محدودیتهای خارجی ، اختلاف نرخ ارز تبدیلی با بازار آزاد را مستمراً در نظر داشته و با بیشترین نرخ ممکن این تعدیل را انجام داده و به دریانوردان پرداخت نمایند و نهایتاً در یک فرآیند اصلاحی و مرحله ای رویه پرداخت هزینه سفر دریانوردان به پرداخت کامل ارزی برگردد. که خوشبختانه در سال ۲۰۲۴ این مسئله محقق شد و در حال حاضر دریانوردان این شرکتهای می توانند هزینه سفر خود را به صورت کامل ارزی دریافت نمایند.



اقدامات جهت رفع مصائب دریانوردان شاغل در شناورهای فراساحل با سفرهای محدود



با توجه به نبود یک استاندارد و نظام مشخص در پرداخت حقوق و دستمزد، مرخصی، بیمه و تعهدات فی مابین دریانورد و مالک کشتی در شناورهای زیر ۳۰۰۰ و ۵۰۰، انجمن سلسله اقداماتی را از مهر ۱۴۰۰ آغاز نموده و در این خصوص به دنبال ایجاد شفافیت در فرآیند استخدام و به کارگیری دریانوردان ایرانی در شناورهای فراساحل تحت پرچم ایران و ایجاد مکانیزمی نظارتی در جذب دریانوردان ایرانی و خارجی است لذا مباحثی از قبیل:

- ۱- استفاده از نمونه قرارداد کار دریایی رسمی و مورد تایید وزارت کار
- ۲- سامانه کاربایی دریایی متمرکز جهت تسهیل جذب دریانوردان و ثبت استخدام در پایگاه داده مرجع
- ۳- سامان دهی و نظارت بر موسسات کاربایی دریایی مجاز و مقابله با کاربایی های غیر مجاز
- ۴- تعریف جدول حداقل حقوق دریانوردان بر اساس سمت و نوع شناور
- ۵- تعریف میزان مرخصی استحقاقی
- ۶- بهره مندی دریانوردان آزاد و فعال از بیمه پایه مداوم و مناسب

رونمایی از نمونه قرارداد کار دریایی رسمی



پس از ۳ سال تلاش مشترک وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، سازمان بنادر و دریانوردی، انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران و اتحادیه مالکان کشتی ها، آخرین جلسه نهایی جهت تدوین قرارداد کار دریایی مختص دریانوردان در این وزارتخانه صورت گرفت و سند مذکور نهایی گردیده و به امضای نمایندگان حاضر در جلسه رسید و این سند که در راستای شفافیت رابط کار در دریا تهیه شده است طی مراسمی در اردیبهشت ۱۴۰۱ توسط وزیر محترم تعاون، کار و رفاه اجتماعی اعلام و ابلاغ رسمی شد و زین پس دریانوردان و مالکین شناورها می توانند از نسخه فارسی و یا انگلیسی این قرارداد استفاده نمایند. نظارت و کنترل بازرسی سازمان بنادر و دریانوردی در رعایت و استفاده از این قرارداد بر کشتی ها ضروری است.

فعالیت های بین المللی

الف- حضور موثر با حق رای ، در چهارمین نشست اصلاحیه کمیته سه جانبه مقابله نامه کار دریایی

این اجلاس در تاریخ ۱۵ اردیبهشت ۱۴۰۱ و طی ۱۰ روز کار فشرده در مقر دائمی سازمان بین المللی کار ILO در ژنو ، به صورت ترکیبی با وجود نمایندگان کشورها، دریانوردان، شرکتهای کشتیرانی جهان و حضور سایر اعضا به صورت مجازی برگزار شد در این نشست بین المللی ، نماینده انجمن صنفی دریانوردان به عنوان عضو ارشد فدراسیون بین المللی حمل و نقل ITF در بالاترین سطح این اجلاس، به عنوان یکی از ۱۵ دارنده حق رای از سوی ۱,۵ میلیون دریانورد شاغل در جهان در مذاکرات و رای گیری شرکت نمود. در دستور کار این اجلاس سه جانبه ۱۲ مورد اصلاحیه (۵ مورد به پیشنهاد مشترک نماینده دریانوردان ITF و شرکتهای کشتیرانی ICS / ۵ مورد به

پیشنهاد نماینده ITF / ۲ مورد به پیشنهاد دولت ها) که حاصل بخش اول این اجلاس در سپتامبر ۲۰۲۱ می باشد، پرداخته شد

و نهایتاً ۸ اصلاحیه تصویب و ۲ اصلاحیه به ITF دریانوردان اجلاس آتی در سال ۲۰۲۵ موکول گردید

تصمیمات و نتایج اجلاس ، تبعات و تعهدات مهمی را برای کشورهای جهان از جمله ایران در پی خواهد داشت که به اهم این تصمیمات اشاره می گردد.

۱- تسهیل دسترسی همه دریانوردان به تجهیزات ایمنی بر روی کشتی

۲- دسترسی رایگان دریانوردان به مواد غذایی مناسب و آب کافی بر روی کشتی

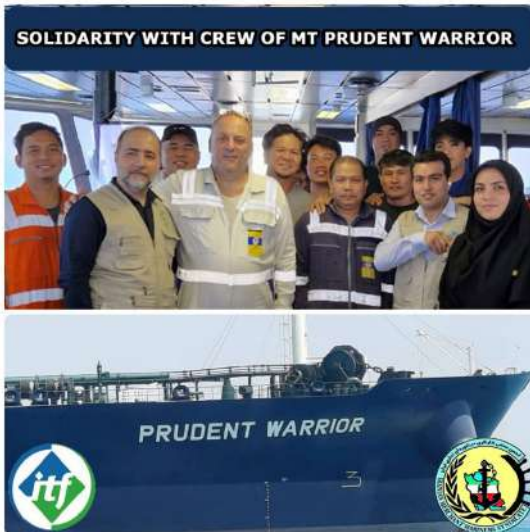
۳- دسترسی دریانوردان در بنادر و کشتی ها به اینترنت مناسب و قابل استفاده

۴- الزام گزارش دهی کشورها در یک بانکاطلاعاتی متمرکز در خصوص تلفات دریایی و دریانوردان فوت شده در دریا در ۷ گروه طبقه بندی شده

۵- موضوع دریانوردان رها شده و بازگشت به وطن این دریانوردان و نقش کشورهای صاحب پرچم و بندر پذیرنده کشتی و تامین مالی این خدمات ، اشاره نمود.



ب - بازدید دبیر انجمن دریانوردان ایران به نمایندگی از مراجع بین المللی از دو نفتکش یونانی توقیف شده و بررسی وضعیت خدمه Delta و Prudent Warrior در لنگرگاه بندرعباس



در این دیدار با خدمه که با همراهی نمایندگی از بخش MLC سازمان بنادر و بازرسی بندر شهید رجایی صورت گرفت ، وضعیت خدمه بر اساس شاخص های کنوانسیون کار دریایی MLC بررسی و به مشکلات این دریانوردان یونانی ، روس ، اوکراینی و فلپینی حاضر بر کشتی پرداخته شد .

همچنین در این دیدار انجمن دریانوردان ایران ، ضمن اعلام همبستگی ITF و دریانوردان ایرانی با خدمه د و نفتکش از تلاش های ویژه سازمان بنادر و دریانوردی ایران و همچنین شرکت یونانی مالک کشتی در رعایت الزامات MLC در این شرایط خاص، قدردانی و خواستار همکاری بیشتر طرفین جهت پایان توقیف و همچنین تعویض خدمه کشتی و بازگشت این دریانوردان به وطن شد. که نهایتاً در ۲۱ شهریور تعویض خدمه برای یکی از کشتی ها فراهم گردید

ج- عضویت در کمیته MSC-ITF و حضور فعال در جلسات و فعالیت‌های کمیته‌های تخصصی IMO



- شرایط کار و زندگی در دریا
- ایمنی کشتی
- امنیت دریانوردان و پیامدهای کنوانسیون‌های محیطی

در اجلاس بین‌المللی کمیته ایمنی دریانوردی MSC، دکتر رضایی با حمایت قاطع و رای اکثریت نمایندگان کشورهای حاضر در اجلاس به عنوان عضو اصلی این کارگروه تخصصی، انتخاب گردید. این کارگروه تخصصی از ۱۶ عضو تشکیل شده است و به عنوان بازوی فنی و تخصصی فدراسیون جهانی حمل و نقل (ITF) و سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در مباحث ایمنی دریانوردی و تکنولوژی‌ها، فن‌آوری‌های نوین دریایی، فعالیت می‌کند. کمیته ایمنی دریانوردی ITF یک نهاد فنی در بخش دریانوردان است که برای منافع دریانوردان در مجامع دریایی مربوطه برای ارتقاء سیاست‌های ITF و حفاظت یا تقویت حقوق دریانوردان در محیط کار و زندگی در محدوده اختیارات IMO است که به مباحث زیر می‌پردازد

- حقوق دریانوردان و آسیب‌شناسی
- مدیریت منابع انسانی، کاریابی و آموزش
- بهداشت و ایمنی شغلی

اختیارات تصمیم‌گیری «گروه راهبری کمیته ایمنی دریایی» توسط کمیته تفویض شده است. این گروه برای هدایت و تدوین تصمیمات موقت، با نماینده رسمی و دائمی ITF در IMO برای تدوین استراتژی‌ها و ارائه توصیه‌هایی به کمیته‌ها در مورد همه موضوعات فوق‌الذکر، تأسیس شده است

بیمه تکمیلی دریانوردان

پیرو راه‌اندازی طرح بیمه درمان تکمیلی دریانوردان در سال ۱۳۹۹ با استقبال دریانوردان از این طرح، بنا به درخواست‌های چشمگیر دریانوردان این طرح در سومین سال برای دوره ۱۴۰۲-۱۴۰۳ تمدید گردید و قرارداد جدید با شرکت بیمه‌ای منعقد گردید و تعداد زیادی از دریانوردان از خدمات بیمه تکمیلی بهره‌مند گردیدند. لازم به ذکر است این طرح در مهر ۱۴۰۲ خدمات بیشتر و کامل‌تری نسبت به سال گذشته تمدید و به دریانوردان ارائه خواهد شد



صندوق حمایتی از دریانوردان آسیب‌دیده

متأسفانه در خلا حمایتی سازمان‌ها و ارگان‌های داخلی از دریانوردان آزاد که در حین کار دچار آسیب دیدگی می‌شوند، انجمن وفق سالهای گذشته اقدام به معرفی این دریانوردان به موسسات بین‌المللی معتبر از جمله ISWAN و ITF نموده که پس از پروسه طولانی موفق به جذب کمک‌های مالی آن موسسه برای دریانورد آسیب‌دیده نموده که نهایتاً عین مبلغ تخصیص یافته و دریافتی به حساب انجمن واریز می‌گردد که در همین خصوص نیز واحد شکایات با همکاری ISWAN توانست که کمک‌های مالی برای ۳ دریانورد آسیب‌دیده در نظر بگیرد. لازم به ذکر است توجه بایسته و شایسته‌ای از سوی شرکتها، سازمان‌ها و خیرین داخلی به صندوق حمایتی از دریانوردان آسیب‌دیده انجمن نشده است و منبع این صندوق در سالهای اخیر تنها و تنها منابع خارجی بوده که پس از یک فرآیند طولانی برای هر مورد، مبلغ اختصاص یافته برای کمک به دریانورد دریافت و عیناً به حساب دریانورد واریز می‌نماید



گزارش آماری پویش ضرورت رعایت الزامات قانونی و شفافیت در رابطه استخدامی دریانوردان

تحلیل ونتیجه گیری سوال اول :

در این پویش امکان حضور افراد غیر دریانورد و خانواده های ایشان نیز فراهم شده است با این شرایط که سوالات بعدی تنها توسط دریانوردان پاسخ داده می شود و فرد غیر دریانورد به سوالات تخصصی بعدی دسترسی ندارد. علی رغم تاکید به امکان مشارکت افراد غیر دریانورد در این پویش و توزیع آن در گروه ها و شبکه های اجتماعی مختلف و روزنامه ها ، تنها ۹ درصد از شرکت کنندگان از افراد غیر دریانورد که عمدتاً نیز از خانواده های دریانورد می باشند تشکیل شده است ، این مسئله عدم آشنایی و توجه لازم سایر گروه های اجتماعی به دریانوردان می باشد.

اقدامات پیشنهادی سوال اول:

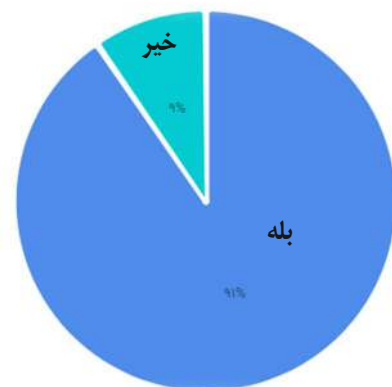
همانگونه که مستحضر هستید ، دریانوردان تعداد و بخش کمی از جمعیت ۸۵ میلیونی ایران و نیروی فعال و متخصص کار در کشور را تشکیل می دهند و حضور تنها ۹ درصد از غیر دریانوردان در این پویش نشان از عدم شناخت و معرفی و یا اهمیت این بخش از نیروی کار برای جامعه می باشد این در حالی است که تضعیف و حذف این بخش کلیدی از نیروی کار ضربه بزرگی به زنجیره تامین کالا و انرژی و تجارت کشور می زند و به این ترتیب بخش عمده ای از بخش های کشور و جامعه از این نقصان آسیب می بینند. آنچه مشخص است بر ارگانهای دریایی و سازمان های مرتبط و متولی واجب است در معرفی شغل دریانوردی به جامعه و تبیین اهمیت آن برای کشور تلاش مضاعفی داشته باشند و از لحاظ آگاهی و مباحث فرهنگی و رسانه ای کار هماهنگ و بیشتری را می طلبد.

سوال دوم : آیا شما دریانورد جویای کار هستید که هنوز نتوانستید کار مناسبی در دریا را به دست آورید ؟



پیرو مصوبات همایش ارگانهای دریایی در سال ۱۳۹۶ و اقدامات و پیگیری های انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران از سال ۱۳۹۷ که با هدف ساماندهی و اصلاح و ارتقاء شرایط اشتغال دریانوردان ایرانی در شناورهای فراساحل با تناژ زیر ۳۰۰۰ و زیر ۵۰۰ تن و ضرورت رعایت الزامات قانونی و شفافیت در رابطه استخدام دریانوردان با مالکین شناورها و همچنین مقابله با به کارگیری بی رویه و بدون نظارت دریانوردان خارجی در شناورهای ایرانی صورت گرفته است و با توجه به عدم توجه شایسته و بایسته ارگانها و سازمان های متولی، پویشی جهت کسب نظر آرای عمومی با هدف حمایت از جامعه دریانوردان ایرانی و اقدامات انجمن صنفی دریانوردان در مرداد ۱۴۰۲ صورت پذیرفت و در همین چهار چوب فراخوان عمومی برای دریانوردان صادر گردید. هر چند که در هفته دوم فراخوان ، شاهد معدود واکنش های مخرب از سوی برخی افراد که با هدف دلسرد کردن دریانوردان برای شرکت در پویش صورت می گرفت مواجه شدیم. که پس از بررسی سابقه و نوع فعالیت این افراد متوجه منافع ایشان در این عدم شفافیت و شرایط موجود شدیم . این نتیجه خود نشان از ضرورت این اقدامات انجمن می باشد، همچنین استقبال پر شور و معنی دار دریانوردان تاکید می باشد بر اهمیت این پویش ، لذا انتظار بر این است تا ارگان ها و سازمان های متولی نتایج این پویش را جدی بگیرند و تصمیمات و اصلاحات مورد نیاز در بهبود فرآیند استخدام و به کارگیری دریانوردان ایرانی در شناورهای فراساحل را در اولویت قرار دهند و از حضور بی رویه و بدون نظارت دریانوردان خارجی و آشفتنگی موجود که منافع تعداد محدودی از کربایی غیر مجاز و مدیریت کشتی و مالکین را تامین می کند ، جلوگیری نماید.

سوال اول : آیا شما دریانورد هستید ؟



اقدامات پیشنهادی سوال سوم:

انجمن صنفی دریانوردان تحقیقات گسترده ای در طول دو سال اخیر با رجوع به آرای عموم دریانوردان زیر ۳۰۰۰ و فراساحل و اتحادیه مالکان کشتی و تعدادی از مالکین خصوصی برای تعیین جدول سالیانه حداقل حقوق و دستمزد برای تمامی سمتهای دریانوردی برای شناورهای زیر ۳۰۰۰ و فراساحل نموده. لذا پیشنهاد می گردد اقدامات دقیق در این خصوص با همکاری ارگانهای دریایی و اتحادیه مالکان جهت تکمیل و تدوین این الزام صورت گیرد در غیر این صورت این حجم از نارضایتی شرایط را برای بهره برداری مناسب، شفاف و برخوردار از نیروی کار با انگیزه و پویا از دست خواهد داد. باید توجه شود که موضوع تنها افزایش حقوق و دستمزد به تنهایی نیست بلکه استانداردسازی و نظام مند شدن میزان حقوق و دستمزد دریانوردان مد نظر می باشد

سوال چهارم: تا چه حد استفاده از یک سند جامع مانند پیمان جمعی OCBA که در آن هر ساله حداقل میزان حقوق سمت ها، تعهدات بیمه و سایر الزامات مقابله نامه کار دریایی مشخص می شود را در بهبود و شفافیت رابطه بین مالک و دریانورد بالاخص برای شناورهای فراساحل و دفاع از حقوق دریانوردان موثر میدانید؟



تحلیل و نتیجه گیری سوال چهارم:

تحلیل نتایج این سوال در مقایسه با نتایج سوال سوم می تواند تحلیل کاربردی تری را بیان نماید. از دریانوردان شرکت کننده در این پویش ۶۹ درصد که تقریباً همپوشانی کامل با ۸۴٪ بخش ناراضی از حقوق و دستمزد را داشته اند سند OCBA و تعیین جدول حداقل حقوق را راه حل مناسب می دانند و تنها ۱۵ درصد این راه حل را مناسب ندانسته و احتمالاً راه کارهای جایگزین دیگری مد نظرشان بوده.

تحلیل و نتیجه گیری سوال دوم:

از دریانوردان شرکت کننده در این پویش تنها ۴۴ درصد به کار مناسب دسترسی داشته اند و بیش از نیمی از این جامعه آماری دسترسی به کار مناسب ندارند - این مسئله با کمبود دریانورد در بخش های مختلف بالاخص در حوزه محدود و اخیراً در برخی از سمتها میانی در بخش نامحدود بیانگر عدم مدیریت صحیح در ساماندهی، شناسایی و هدایت دریانوردان آموزش دیده به بازار کار داخلی است. با توجه به ثبت داده های تمامی این افراد، امکان صحت سنجی مورد به مورد این افراد فراهم می باشد.

اقدامات پیشنهادی سوال دوم:

پیشنهاد می گردد تا با همکاری انجمن صنفی دریانوردان این ۵۶ درصد در گروه های چند صد نفری شناسایی و طبق مصاحبه با این افراد، دلیل عدم به کار گیری هر یک از این افراد مشخص گردد. البته در ارزیابی اولیه از این داده ها و توضیحات مختصر این افراد در پرسشنامه ها، عمدتاً دلیل را عدم نظارت بر رویه به کارگیری دریانوردان بالاخص در شناورهای فراساحل و سفرهای نامحدود و روابط سنتی و بدون روال مشخص بین مالکین و دریانوردان محلی، عدم آموزش کیفی مناسب، لجام گسیختگی در جذب دریانوردان خارجی دانسته اند.

سوال سوم: در صورت اشتغال در دریا، از حقوق و مزایای قرارداد و کار دریایی و بیمه و امکانات رفاهی در شناور راضی هستید؟



تحلیل و نتیجه گیری سوال سوم:

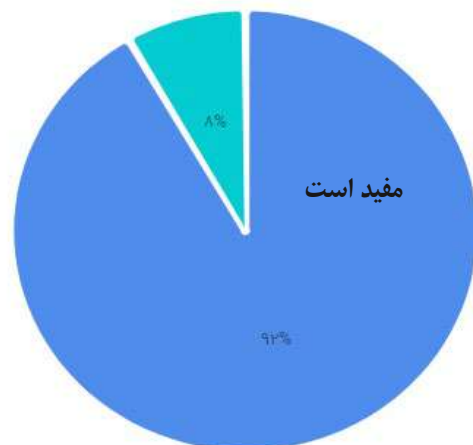
از دریانوردان شرکت کننده تنها ۱۶ درصد از حقوق و مزایای مندرج در قرارداد ابراز رضایت نموده اند که بخش عمده این افراد، دارای گواهینامه دریانوردی برای شناورها با سفرهای نامحدود و شاغل در شرکتهای کشتیرانی بزرگ می باشند و بیش از ۸۰ درصد دریانوردان که عمدتاً از دریانوردان شاغل بر شناورها با سفرهای محدود و فراساحل هستند از این مسئله ناراضی هستند. این موضوع به واسطه نبود یک ساختار مشخص و دقیق حقوق و دستمزد مختص دریا همانند نظام JMC و تعیین در حوزه فراساحل و شناورهای کوچک می باشد.

اقدامات پیشنهادی سوال چهارم:

به هر حال با توجه به نظرسنجی صورت گرفته و با توجه به اینکه مفاد سند OCBA به اطلاع عموم نیز رسیده است و در سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ دریانوردان مذاکرات و جلسات سه جانبه انجمن با سازمان بنادر - وزارت کار و اتحادیه مالکان در خصوص این سند را دنبال می کردند ، نهایی شدن این سند و الزامی شدن آن در شرکتهای کشتیرانی خصوصی و کوچک باعث کاهش نارضایتی از ۸۴٪ به ۱۵٪ خواهد شد.

سوال پنجم : آیا راه اندازی سامانه کاریابی متمرکز ثبت تقاضاها و استخدام دریانوردان در شناور های زیر ۵۰۰ و زیر ۳۰۰۰ را ابزاری مناسب جهت اطلاع و نظارت دقیقتر بر استخدام قانونی دریانوردان و مقابله با جذب غیر قانونی نیروی کار خارجی و به تبع آن امکان جذب حداکثری دریانورد ایرانی میدانید؟

تاثیری ندارد



تحلیل و نتیجه گیری سوال پنجم :

تحلیل نتایج این سوال در مقایسه با نتایج سوال ۲، می تواند تحلیل کاربردی تری را بیان نماید. از دریانوردان شرکت کننده در این پویش ۹۲ درصد که تقریباً کل آمار ۵۶٪ از دریانوردانی که نتوانسته اند کار مناسبی به دست بیاورند را شامل می شود ، همچنین ۳۸ درصد از دریانوردانی که در حال حاضر از کار مناسب برخوردار هستند وجود چنین سامانه متمرکزی را ضروری می دانند و این بیانگر نگرانی این افراد از آینده بازار کار دریانوردی در آینده و لزوم دسترسی به چنین سامانه ای در صورت از دست دادن موقعیت شغلی در آینده هستند. تنها ۸ درصد که عمدتاً از ۴۴ درصد برخوردار از موقعیت کاری که بخش اعظم آنها از دریانوران حوزه نامحدود هستند شامل می شود.

اقدامات پیشنهادی سوال پنجم :

متأسفانه علی رغم اقدامات و پیگیری ها مجدانه انجمن در طول ۴ سال اخیر ، همکاری عملی از سوی اداره کل هدایت نیروی وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی صورت نگرفته است و برخلاف تمامی وعدها از یک سو و از سوی دیگر الزامات قانونی و آیین نامه های آن وزارتخانه ، این نیاز جامعه دریانوردی همچنان مغفول باقی مانده است. لذا پیشنهاد می گردد تا دبیرخانه ارگانهای دریایی این ضرورت را از طریق سطوح عالی به آن وزارت خانه و سایر سازمان های متولی اعلام نماید.

سوال ششم : تا چه حد با حقوق دریانورد در دریا و الزامات مقاله نامه کار دریایی MLC آشنایی دارید ؟



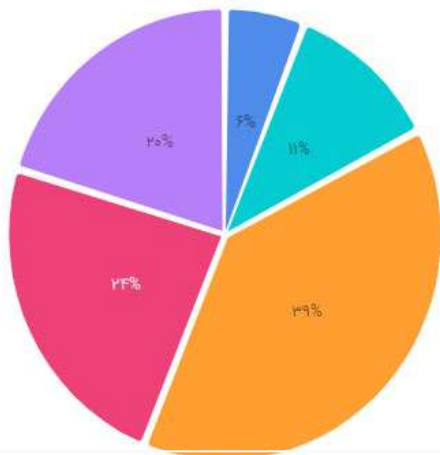
تحلیل و نتیجه گیری سوال ششم :

نتایج این سوال در مجموع بیانگر عدم آشنایی مناسب بیش از ۶۰ درصد دریانوردان از مقاله نامه کار دریایی و حقوق ایشان در دریا حکایت دارد. این در حالی است که این عدم آگاهی در تعداد بالای شکایتها ، اختلاف بین دریانورد و مالکین به وضوح خود را نشان داده و این عدم آگاهی از حقوق خود در دریا و تعهدات طرفین باعث شده است بخش قابل توجهی از استخدام ها دچار اختلاف و مشکل گردد که از این مقدار بخش اندکی از آن منجر به شکایت رسمی می گردد.

اقدامات پیشنهادی سوال ششم:

در حال حاضر تعداد قابل توجهی از شکایتها و پرونده دریانوردان در انجمن صنفی دنبال می گردد که بخش عمده از آنها در دو گروه حقوق و دستمزد و همچنین بازگشت به وطن قابل تفکیک می باشد ، انجمن ضمن موفقیت در حل تعداد قابل توجهی از این شکایات و احقاق حقوق طرفین ، این موفقیت را در تعداد بالای پرونده های حل شده نمی داند و همواره تلاش نموده تا با ارتقا سطح آگاهی عموم دریانوردان از حقوق خود و قوانین موجود در دریا ، میزان و تعداد این اختلافات را پایین بیاورد که این مهم نیازمند برنامه ریزی دقیق و جامع آموزشی است.

سوال هشتم : در صورت آگاهی از الزامات مقابله نامه کار دریایی MLC تا چه حد این قوانین در شناورها رعایت می شود



به صورت کامل رعایت می شود
در حد قابل قبول رعایت میشود
خیلی کم رعایت می میشود
اصلا رعایت نمی شود
با توجه به عدم اطلاع از مفاد این مقابله نامه نظری ندارم

تحلیل و نتیجه گیری سوال هشتم:

تحلیل نتایج این سوال در مقایسه با نتایج سوالات ششم و هفتم ، می تواند تحلیل کاربردی تری را بیان نماید. از دریانوردان شرکت کننده در این پویش جمعاً ۱۷ درصد رعایت این قوانین را در شناورها در سطح مطلوب عنوان نموده اند و از ۲۶ درصد دریانوردانی که با این قوانین آشنایی نداشته اند مجدداً ۲۰ درصد عدم کوچکترین آشنایی با این قوانین را ثبت نموده اند و تنها ۶ درصد از آنها در خصوص رعایت و یا عدم رعایت این قوانین نظر داده اند که بیانگر ۶ الی ۷ درصد خطا در صحت پاسخ های دریافتی در خصوص موضوع MLC است. از سوی دیگر و در نهایت حدود ۶۳ درصد از رعایت این الزامات به هیچ وجه رضایت کافی نداشته اند

اقدامات پیشنهادی سوال هشتم:

با توجه به آمار قابل توجه در عدم رعایت مفاد MLC بر روی شناورها و تعداد بالای شکایات در این خصوص ، ضروری است تا علاوه بر افزایش میزان آگاهی عموم دریانوردان از این مقررات ، اقدامات نظارتی بیشتری در خصوص رعایت الزامات MLC از ساخت کشتی ها تا بهره برداری از آنها و قراردادهای کار دریایی و نحوه مدیریت منابع انسانی و خدمات رفاهی در آن صورت پذیرد.

سوال هفتم : تا چه حد برگزاری دوره های کوتاه مدت آموزشی آشنایی دریانوردان با مقابله نامه کار دریایی MLC برای احقاق حقوق دریانوردان و بهبود فضای کسب کار در دریا مفید می دانید

ضرورتی ندارد



تحلیل و نتیجه گیری سوال هفتم:

تحلیل نتایج این سوال در مقایسه با نتایج سوال ششم ، می تواند تحلیل کاربردی تری را بیان نماید. از دریانوردان شرکت کننده در این پویش ۶۲ درصد آشنایی مناسبی با مقابله نامه کار دریایی MLC و حقوق دریانوردان و الزامات کار در دریا نداشته اند در مجموع ۹۱ درصد شرکت کنندگان بر ضرورت برگزاری این دوره های آموزشی تاکید دارند. البته قابل توجه است که از حدود ۸ درصد از ۹ درصد دریانوردی که برگزاری این دوره های آموزشی و آگاهی دریانوردان از این قوانین را بی تاثیر می دانند جز ۲۶ درصد از افرادی هستند که در سوال ششم ابراز عدم آشنایی با این قوانین را داشته اند و یک درصد مابقی در چهار گروه دیگر پخش شده است.

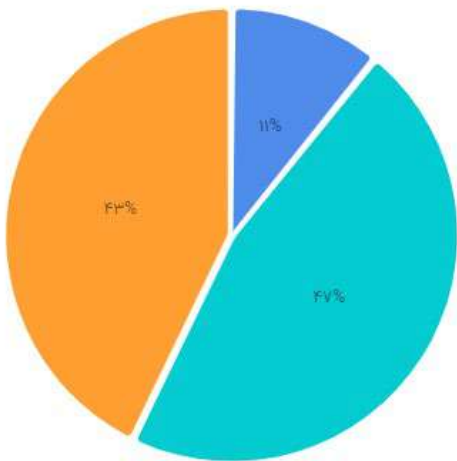
اقدامات پیشنهادی سوال هفتم:

برگزاری دوره های آموزشی توسط انجمن صنفی دریانوردان و تحت نظارت سازمان بنادر و دریانوردی و الزامی کردن آن برای دریانوردان بالاخص دریانوردان با مدرک دریانوردی محدود (با ظرفیت زیر ۳۰۰۰ و ۵۰۰ تن) ضروری است که با ارائه طرح درس این دوره به سازمان بنادر ، انتظار بر این است تا در آینده نزدیک شاهد برگزاری گسترده این دوره ها و به تبع آن ارتقاء سطح آگاهی دریانوردان از حقوق خود در دریا ، باشیم.

اقدامات پیشنهادی سوال نهم:

البته با توجه به تعدد شکایات دریافتی تعداد قابل توجهی از این استخدام ها بدون هیچگونه نوشته مکتوب رسمی و بیشتر به صورت قول و قرار کلامی صورت می گیرد و دریانورد با وعده صدور قرارداد بر روی شناور حاضر و مشغول به کار می گردد اما هیچگاه این قرارداد صادر نمی شود و اگر هم صادر شود به دریانورد داده نخواهد شد. به هر رو اینکه پس از یکسال ۶ درصد به صورت مداوم از این قرارداد استفاده می کنند و ۲۸ درصد در موارد خاص از آن بهره می گیرند گامی رو به جلو اما ناکافی و متزلزلی است که باید با اطلاع رسانی گسترده و نظارت دقیق توسعه یابد. مسلماً پس از کاربرد گسترده باید این امکان فراهم گردد تا بر اساس بازخوردهای دریافتی، ایرادات احتمالی این نمونه قرارداد کار در ویرایش های بعدی مرتفع گردد.

سوال دهم: آیا در بازرسی بندری، الزامات مقاله نامه کار دریایی MLC و اسناد قانون کار و بیمه بررسی می گردد؟

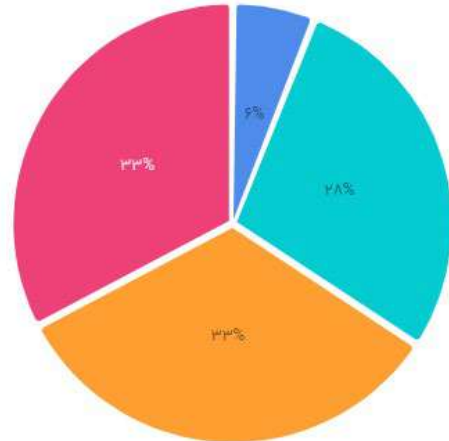


به صورت مداوم بررسی می شود
گذاشته بررسی می شود
بررسی نمی شود

اقدامات پیشنهادی سوال دهم:

با توجه به نتیجه بالا و مطابق نتایج سوال هشتم، ضروری است تا بازرسی بندری هر از گاهی مانوری سرتاسری در تمامی بنادر جهت بررسی شناورها در رعایت الزامات MLC و سایر قوانین مرتبط با استخدام و حقوق دریانوردان در نظر بگیرند

سوال نهم: بر اساس تجربه یک سال اخیر، تا چه حد، نمونه فرمت قرارداد کار دریایی مصوب و ابلاغی ۱۴۰۱، وزارت کار، رفاه و امور اجتماعی در استخدام دریانوردان بر روی شناور مورد استفاده قرار می گیرد؟



به صورت گسترده استفاده می شود
در موارد خاص استفاده می شود
به هیچ وجه استفاده نمی شود
از وجود این قرارداد و مفاد آن اطلاعی ندارم

تحلیل و نتیجه گیری سوال نهم:

عدم آگاهی بیش از ۳۳ درصد از دریانوردان که در این پوشش شرکت نموده اند زمینه را جهت عدم استفاده از این نمونه قرارداد فراهم نموده و به عبارتی عملاً ۶۶ درصد دریانوردان از این قرارداد در رابطه استخدامی و کاری با کارفرما استفاده نمی کنند این آمار در کنار ۲۸ درصد استفاده موردی و خاص، نتایج ضعیفی از اجرا و استفاده از قرارداد کار می باشد. این در حالی است که این نمونه قرارداد کار مختص دریا، پس از دو سال جلسات کارشناسی مشترک چند جانبه و با حضور نمایندگان از دولت، کارگران و کارفرمایان تنظیم شده است. در حال حاضر نیز، پس از یک سال از ابلاغ عمومی این نمونه قرارداد، این انجمن بازخورد مکتوب و یا اعتراض رسمی مبنی بر وجود ایراد از آن دریافت ننموده است. این مسئله در کنار عدم استفاده گسترده از آن، بیانگر نبود عزم راسخ بالاخص در بخش مالکین شناور ها برای شفاف سازی و قانونمند سازی رابطه خود با دریانوردان می باشد. جالب آنجاست که مجموعه رسانه ای و اطلاع رسانی دریایی نیز نتوانسته در حد قابل قبول این قرارداد را معرفی نماید و ۳۳ درصد از وجود آن بی اطلاع و ۳۳ درصد دیگر نیز علی رغم آگاهی از آن، بدون استفاده از یک نمونه قرارداد رسمی به استخدام کارفرما در آمده ان

وضعیت قرمز و هشدار در منابع انسانی ناوگان ملی دریایی

سامان رضایی - دبیر انجمن دریانوردان



عوامل متعددی در ایجاد چنین شرایطی نقش دارند که به مهمترین آن به صورت تیتروار اشاره می‌گردد، البته لازم به توضیح است که مباحث مطرحه جامعیت کامل ندارد و هنوز هم مسئولین و دریانوردان دلسوزی هستند که برای کشور و منافع ملی تلاش می‌کنند و سازمان‌ها و ارگانهایی از جمله سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت تعاون کار و امور اجتماعی، همچنان برای بهبود و تغییر شرایط تلاش می‌کنند اما حاصل این شرایط و شاخص‌های موجود نشان از وضعیت نامناسب و تداوم حضور موثر همین عواملی است که در زیر مطرح می‌گردد.

۱- ورود بازیگران موثر و غیر مرتبط با صنعت کشتیرانی و واگذاری سهام شرکتهای ملی کشتیرانی به نهادها و ارگانهای بیگانه با امر دریا در قالب اصل ۴۴ و به اصطلاح خصولتی سازی و افزایش میزان تاثیر پذیری و آسیب پذیری بیش از حد از کشمکش‌های سیاسی و رقابت‌های باندها و جریان‌ها در قدرت

۲- عدم ثبات مدیریتی و کشمکش‌ها و سهم‌خواهی‌های بخش‌ها و گروه‌های مختلف در هدایت و راهبری این مجموعه‌ها و استفاده از مدیران ضعیف اما مطیع در سطوح میانی

۳- ناکارآمدی فزاینده در عملکرد مدیریت‌ها در سطوح متوسط و عالی و استفاده از الگوی ساختار لی لی پوتی در اداره این شرکتها

یکی از شرطهای مهم و لازمه حیات یک اقتصاد و فعالیت مثبت یک صنعت، نیروی متخصص و کارآمد و منابع انسانی پایدار و با کیفیت و از همه مهمتر با انگیزه می‌باشد. به گونه‌ای که موفقیت یک صنعت پیشرو در گروی صنفی پویا و کارآمد نهفته است.

مسئله صنعت کشتیرانی نوین ایران نیز با قدمتی بیش از نیم قرن از این اصل پایه جدا نیست و پس از مصائب و محدودیتهایی که در زمان ملی شدن صنعت نفت بر این اراده و استقلال ملی در صادرات نفت از مسیر دریا توسط استعمار پیر بر ایران تحمیل شد، زمامداران ایران لزوم داشتن ناوگان کشتیرانی ملی و همچنین نیروی متخصص و دریانورد ایرانی را به عنوان یک سیاست و راهبرد در نظر و دنبال نمودند پس از انقلاب اسلامی نیز این رویه با شتاب بیشتری ادامه یافت، به خصوص پس از مصائب جنگ نفتکش‌ها و تحریم‌ها، اهمیت موضوع داشتن حمل و نقل دریایی ملی و مستقل بیش از پیش حس شد.

اما پس از موفقیت‌های دهه ۷۰ و ۸۰ در رشد ناوگان ملی و همچنین ایرانی‌سازی شدن دریانوردی و منابع انسانی، ضرب‌آهنگ و شتاب این رشد از آغاز دهه ۹۰ کند و روندی معکوس با شتابی نزولی را به خود گرفت و امروز به مرحله سقوط کامل رسیده است.

به گونه‌ای که این ناوگان ملی فرسوده و فرتوده با فاصله گرفتن از استانداردهای روز و کاهش کیفی ایمنی در عملیات آن و تکرار حوادث همچون تراژدی تلخ سانچی و یا به گل نشستن و تصادم‌های کشتی بزرگ ایرانی در آبراه مالاکا و دهها حادثه کوچک و بزرگ مواجه می‌باشد.

۴- عدم شفافیت در رویه های سازمانی و ایجاد فضا برای ترویج تخلفات مالی ، انتصاب افراد غیر متخصص و نبود یک استراتژی بلند مدت و هماهنگ با سایر ارگانها و بخش ها در مدیریت منابع انسانی ، تصمیمات سلیقه ای و گاهها بخشی نگر در اداره هیات های منابع انسانی که منجر به کاهش روحیه و همیت ملی و سازمانی و جولان منفعت طلبی صرف در فرهنگ سازمانی و اخلاق حرفه ای در نیروی کار شده است.

۵- امنیتی سازی فعالیت های ناوگان تجاری که به واسطه تهدیدات امنیتی دشمنان کشور و سیاست های بین المللی و منطقه ای کشور بر صنعت کشتیرانی تحمیل شده است.

۶- تضعیف و تحلیل منابع پایه سخت افزاری و نرم افزاری ناوگان ملی به واسطه تحریم های بین المللی و ترویج فضای غیر شفاف در فعالیت های تجاری و به تبع آن ایجاد فضا برای تولد و رشد تصاعدی آفتی به نام شرکتهای رانتهی است

این شرکتهای توانسته اند منویات و منافع بخشی و خود را در شرایطی که ناوگان ملی به واسطه تحریم های خارجی و ناکارآمدی و بعضا فساد داخلی محدود شده ، به دولت و کشور دیکته و تحمیل نمایند و ضمن دسترسی خاص و ویژه به منابع ملی کشور از جمله نفت و کالاهای اساسی، به منابع انسانی ، دریانوردان و نیروهای متخصصی که در دامن همین ناوگان ملی آموزش دیده اند و جز سرمایه های این کشتیرانی ملی هستند نیز به صورت مقطعی دست درازی و بهره برداری نمایند. و اینجا است که به صورت عینی و عملی برکت وجود تحریم ها را می توان حس نمود.

۷- متاسفانه از آن ناوگان چابک و جوان دهه ۸۰ که بعضا جوان ترین ناوگان ، بزرگترین ناوگان و ... نام برده می شد، امروز یک ناوگان فرسوده ، لخت، سنگین با ریزش شدید نیروهای متخصص و وجه غالب در بی انگیزی و منفعت طلبی گذرا، مواجه هستیم

۸- باعث شگفتی است که با وجود آنکه ناوگان ملی از لحاظ کمی توسعه چندانی نداشته اما با کمبود دریانوردان در برخی از سمتها مواجه شده ، مسلما شرایط امروز حاصل سیاست گذاری و تصمیم سازی های یک دهه پیش در مدیریت منابع انسانی ، آموزش و نبود یک استراتژی موثر ، هماهنگ در راهبری این حوزه می باشد.

اما اگر چنین نیست، راهکار و راه حل های اساسی ، برنامه ریزی برای حذف و کاهش اثرات مخرب این عوامل بر منابع انسانی، بارها مطرح و مورد ارزیابی قرار گرفته است که یکی از آنها پیشنهاد و تقاضا برای تشکیل ستاد و یا کارگروه هماهنگی ارگانهای دریایی در مدیریت حفظ و توسعه منابع انسانی در سال ۱۴۰۰ می باشد مسلما با تشکیل این ستاد برخی از این راه حل ها در حیطه اختیارات ارگانهای دریایی قابل اجرا و برخی نیز نیازمند تصمیمات حساب شده و منطقی در سطح ملی دارد که در مقاله بعدی به جزییات آن در قالب سه برنامه کوتاه ، میان و بلند مدت و سه سطح اجرایی و پنج محور و ۱۰ اقدام کلی ، هماهنگ در برنامه کوتاه مدت پرداخته خواهد شد.

در پایان جا دارد ، مجددا تاکید شود که آنچه مطرح شده تنها از سر دلسوزی و با هدف احیا و حفظ سرمایه ملی است و این نقدها نه تنها نفی و نادیده گرفتن تلاش های ارگانها دریایی و فداکاریها و ایثارگریهای فعالین عرصه دریانوردی چه در دریا و چه در بخش راهبری و مدیریت آنها نیست، بلکه حمایتی است مشخص و بدون سانسور از این اقدامات و تلاش برای بهبود شرایط موجود...

با امید عاقبتی خوش برای صالحین و رشد نمو ایرانی آباد و سربلند برای تمام کسانی که دل در گروی این مرز و بوم و وطن دارند.



بانوان دریانورد، چالش‌ها و فرصت‌ها

زهرا اکبری - مسئول کمیته بانوان انجمن دریانوردان

حقوق زیر بیست میلیون تومان سفته و ضمانت پانصد میلیون تومانی گرفته‌اند!

متأسفانه در بخش‌های مختلف در شرکت‌های خصوصی، در میان همکارانمان شاهد افرادی هستیم که عامل ایجاد حاشیه و سنگ اندازی برای فعالیت بانوان دریانورد به دلیل امانت داری و قانونمداری این بانوان می‌باشند. چرا که اصرار این بانوان دریانورد بر امانت‌داری و عدم همکاری در موارد مالی غیر شفاف و حفاظت از دارایی‌های مالک شناور، این افراد را محدود کرده است.

در رابطه گروه بانوان دریانورد عضو در سندیکا و درخواست‌های عزیزان باید اشاره کنم:

کمیته بانوان انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران در زمستان سال ۱۴۰۲ شکل گرفت و مرجعی شد برای پیوند و ارتباط بین بانوان دریانورد و بررسی مشکلات و یافتن راهکارها و ارتباط مستقیم با مسئولین برای طرح درخواستها و ارائه گزارش در رابطه با وضعیت کاری و تحصیلی بانوان دریانورد. با افتخار عرض می‌کنم که تقریباً بانوانی فعال در همه بخش‌های صنعت دریایی کشور در این گروه گرد هم جمع آمده‌اند و عزم جزم نموده‌اند و قدم در مسیر خدمت به صنعت دریایی کشور، طبق فرمایش مقام معظم رهبری در راستای توسعه پایدار دریا محور، گذاشته‌اند. لذا با احترام از همه مسئولین و دولت‌مردان درخواست دارم تا در جذب و ارتقاء بانوان دریانورد، در دانشگاه‌های دریایی کشور درمقطع لیسانس دریانوردی، همچنین بورسیه و استخدام بانوان دریانورد توسط شرکت‌های کشتیرانی دولتی و جذب ایشان در این شرکت‌ها، بانوان دریانورد را یاری نمایند چرا که شرایط شرکت‌های دولتی برای حضور بانوان با توجه به ضابطه مندی، قانونمداری و همینطور استانداردهای آموزشی بالاتر، مناسب‌ترین، امن‌ترین و ایده‌آل‌ترین محیط کاری برای بانوان دریانورد خواهد بود. با توجه به عدم امنیت شغلی و بی‌ثباتی وضعیت استخدام، پرداخت نشدن حق و حقوق و بیمه، شرایط نامطلوب و حتی غیراستاندارد و بعضاً غیر ایمن شناورها در شرکت‌های کشتیرانی کوچک و خصوصی، شرکت‌های دولتی بستری امن و ایمن و متعالی برای فعالیت بانوان دریانورد سرزمینمان خواهد بود. با توجه به نبود منع قانونی برای شرکت‌های دولتی چه در خطی مثنی این شرکت‌ها و چه بر طبق قوانین کشور در جذب و فعالیت بانوان دریانورد، عدم جذب بانوان دریانورد تنها به دلیل جنسیت آنها بر خلاف قوانین کشور و موازین برابری جنسیتی و امری سلیقه‌ای است که سبب عدم دسترسی بانوان شاغل در این حوزه به شرایط کاری با کیفیت تر و با ثبات تر شده است.

فعالیت و دست‌آوردهای بانوان در دریا و دریانوردی از گذشته تا کنون در کشورمان انکار ناپذیر است. ما میراث دار اولین بانوی دریاسالار در تاریخ دریانوردی جهانیم. همچنین بانوان بومی کرانه‌های دریا که نسل در نسل، شرافتمندانه، دل‌به‌دریا داده و روزی از دل دریا می‌گیرند، بانوان صیادی هستند که اولین بانوان دریانورد ایران اسلامی می‌باشند و پیشکسوت همه ما بانوان دریانورد.

از این پس رقابت میان بانوان دریانورد و برتری آنها بر اساس، توانمندی‌ها، نوع خدمات و بهره‌وری متعالی از فعالیت‌هایشان در صنعت دریایی کشور خواهد بود. لذا با احترام، در خواست داریم، نهادهای خبری و خبرگزاری‌ها، بدون استعلام و تایید سازمان بنادر و دریانوردی و انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران، هیچگونه خبری را در خصوص بانوان دریانورد منتشر ننمایند. در خصوص دغدغه‌ها و مشکلات بانوان دریانورد لازم است به موارد زیر مورد توجه مسئولین امر قرار بگیرد:

در طول فعالیت در انجمن صنفی به عنوان مسئول کمیته‌ی بانوان، گزارشاتمی در خصوص حق و حقوق و پرداخت نشدن بیمه بانوان دریانورد فعال در بخش گردشگری و مسافربری صنعت دریایی کشور دریافت کرده‌ام که لازم است از بازرسان محترم و بزرگوار بنادر درخواست کنیم تا قرارداد‌های بانوان دریانورد فعال در این بخش را بررسی نمایند، متأسفانه به بعضی بانوان افسر، حقوق میهماندار پرداخت می‌شود و حتی کمتر از آن. همچنین از بازرسان محترم اداره کار در جنوب کشور درخواست داریم نسبت به وضعیت بیمه و استعلام‌های لازم از کارفرمایان توجه بیشتری داشته باشند. به عنوان نمونه، یکی از بانوان دریانوردشاغل بر روی شناورحین انجام وظیفه دچار سانحه و آسیب دیدگی شد و در زمان مراجعه به بیمارستان متوجه شده‌است که برخلاف وعده‌ی مالکشناور یک سال است که بیمه‌اش پرداخت نشده است، همچنین درجایی دیگر زمان بازرسی اداره کار، مالک با تهدید قطع همکاری بانوی دریانوردی را مجبور به سکوت و عدم بازگویی وضعیت بیمه کرده است، این در حالیست که بعضی از این بانوان سرپرست خانواده هستند و به دلیل نزدیکی محل کار به خانه و خانواده‌شان، نمی‌توانند در بندر دیگری کار کنند. و کاریابی برای آنها ساده نیست و مجبور به تحمل شرایط و قراردادهای غیرمنصفانه هستند و به همین دلیل از بنده درخواست کرده‌اند بدون قید نامشان به جهت از دست ندادن کارشان، این مشکلات رابه عنواننمونه‌های کلی بیان کنم. در جایی دیگر از بانوی دریانورد، افسر عملیاتی در قرارداد با پایه

تاثیر توانمندسازی بانوان در صنعت دریایی با رویکرد توسعه پایدار

خدیدجه پناهی - عضو فعال کمیته بانوان انجمن دریانوردان



مقدمه

صنعت دریایی به عنوان یکی از صنایع اصلی جهان، نقش بسیار مهمی در اقتصاد و تجارت بین المللی دارد. این صنعت با ارتباط و انتقال کالاها و خدمات از یک سو به سوی دیگر، نه تنها به توسعه اقتصادی کشور کمک می کند، بلکه در حفظ محیط زیست و توسعه پایدار نیز نقش اساسی دارد. اما در حال حاضر، زنان به طور گسترده ای از مشارکت در این صنعت محروم می باشند و بیشتر مواقع در حرفه های مرتبط با دریا، به طور کامل توانایی های خود را نمی توانند به کار بگیرند. این موضوع باعث محدود شدن توسعه این صنعت و از طرف دیگر تضعیف نقش زنان در جامعه می شود. بنابراین، اهمیت توانمندسازی زنان در صنعت دریایی به منظور توسعه پایدار بیش از پیش مشخص می گردد. با افزایش مشارکت زنان در این صنعت، می توان به بهبود شرایط اقتصادی و اجتماعی آنها و جامعه کمک نمود. همچنین با توسعه مهارت ها و دانش آنان، وضعیت محیط زیست، سطح ایمنی و کیفیت خدمات در این صنعت نیز ارتقا پیدا خواهد کرد.

مفهوم شناسی توسعه

توسعه پایدار آینده ای مطلوب را برای جوامع بشری متصور می شود که در آن شرایط زندگی و استفاده از منابع، بدون آسیب رساندن به یکپارچگی، زیبایی و ثبات نظام های حیاتی، نیازهای انسان را برطرف می سازد. توسعه پایدار راه حل هایی را برای الگوهای فانی ساختاری، اجتماعی و اقتصادی توسعه ارائه می دهد تا بتواند از بروز مسائلی همچون نابودی منابع طبیعی، تخریب سامانه های زیستی، آلودگی، تغییرات آب و هوایی، افزایش بی رویه جمعیت، بی عدالتی و پایین آمدن کیفیت زندگی انسان های حال و آینده جلوگیری کند. توسعه پایدار فرآیندی است در استفاده از منابع، هدایت سرمایه گذاری ها، جهت گیری توسعه فناوری و تغییرات نهادی، با نیازهای حال و آینده سازگار باشد. توسعه پایدار که از دهه ۱۹۹۰ بر آن تأکید شد جنبه ای از توسعه انسانی و در ارتباط با محیط زیست و نسل های آینده است.

هدف توسعه انسانی پرورش قابلیت های انسانی محسوب می شود. توسعه پایدار به عنوان یک فرایند در حالی که لازمه بهبود و پیشرفت است، اساس بهبود وضعیت و رفع کاستی های اجتماعی و فرهنگی جوامع پیشرفته را فراهم می آورد و باید موتور محرکه پیشرفت متعادل، متناسب و هماهنگ اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی تمامی جوامع و به ویژه کشورهای در حال توسعه باشد. توسعه پایدار سعی دارد به پنج نیاز اساسی زیر پاسخ گوید: تلفیق حفاظت و توسعه، تأمین نیازهای اولیه زیستی انسان، دستیابی به عدالت اجتماعی، خودمختاری و تنوع فرهنگی و حفاظت از یگانگی اکولوژیکی. از این رو، تمرکز توسعه پایدار بسیار گسترده تر از صرفاً محیط زیست است. این همچنین در مورد اطمینان از یک جامعه قوی، سالم و عادلانه می باشد. این به معنای رفع نیازهای متنوع همه افراد در جوامع موجود و آینده، ارتقای رفاه شخصی، انسجام و شمول اجتماعی، و ایجاد فرصت های برابر است. توسعه پایدار فرآیندی است برای به دست آوردن پایداری در هر فعالیتی که نیاز به منابع و جایگزینی سریع و یکپارچه آن وجود دارد. توسعه پایدار در کنار رشد اقتصادی و توسعه بشری در یک جامعه یا یک اقتصاد توسعه یافته، سعی در تحصیل توسعه مستمر، و رای توسعه اقتصادی دارد.

جایگاه زنان تاثیر توانمندی آنها در توسعه

این دیدگاه ارتباط نزدیکی با نظریه نوسازی دارد که به شناسایی نقش و مقام زنان در فرآیند توسعه می پردازد. این دیدگاه در اوایل دهه ۱۹۶۱ برای بهبود وضع تحصیلات، فرصت های اشتغال، مشارکت سیاسی، رفاه اجتماعی و فردی و با ملاحظه این مسئله به وجود آمد که

زنان از فرصت های اقتصادی و اجتماعی بی بهره بوده اند، یا اینکه در فرآیند توسعه به نحوی درگیر می شوند که از حقوق، آزادی و امکان دستیابی به منابع مورد نیاز خود محروم می شوند. این نظریه می گوید: زنان، شرکت کنندگان فعال در فرآیند توسعه اند و از طریق نقش های

کمبود حمایت های اجتماعی در برخی از جوامع ، زنان شاغل در صنعت دریایی با کمبود حمایت های اجتماعی و خانوادگی مواجه هستند .

برای غلبه بر این چالش ها، نیاز به تغییر نگرش ها ، ایجاد فرصت های برابر و حمایت های قانونی و اجتماعی بیشتر برای زنان در این صنعت است .

نتیجه گیری

همان طور که بیان شد با رفع موانع و چالش های توانمندسازی بانوان در این صنعت می توان به طور چشمگیری به اهداف توسعه پایدار دست یافت . با افزایش مشارکت زنان در صنعت دریایی ، می توان از تنوع مهارت ها و دیدگاه های آنان در جهت بهبود فرآیندهای عملیاتی در دریا ، افزایش بهره وری و نوآوری سود جست . همچنین ایجاد فرصت های برابر شغلی و آموزشی برای زنان در این صنعت ، منجر به کاهش شکاف جنسیتی و ارتقای برابری می شود. علاوه بر این به پیشرفت شرایط محیطی و اجتماعی این صنعت کمک می کند و به نگرش های متفاوت و نوآورانه در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی و ارتقای مسئولیت اجتماعی منتج می گردد . در مجموع توانمندسازی زنان در این صنعت یک راهکار موثر برای دست یابی به اهداف توسعه پایدار در ابعاد اقتصادی ، اجتماعی و زیست محیطی می باشد . در پایان بایسته است که تاکید کرد زنان یا به پای مردان می توانند در رقم زدن سرنوشت بشر سهم داشته باشند به شرطی که بسترهای لازم برای آنها فراهم گردد . امید است تا با شناخت جایگاه حقیقی بانوان بتوانیم از تمامی توانمندی ها و پتانسیل های آنان در صنعت دریایی جهت رسیدن به اهداف توسعه پایدار استفاده نمائیم . از اینرو لازم است برای دست یابی به این مهم اقدامات زیر انجام گردد :

۱) آموزش و توسعه مهارت ها : ارائه آموزش های تخصصی و مهارتی برای بانوان در زمینه های مختلف صنعت دریایی و ایجاد برنامه های کار آموزی و دوره های آموزشی هدفمند .

۲) ایجاد فرصت برابر : تدوین اجرای سیاست های استخدام و ارتقای شغلی مبتنی بر برابری و ایجاد سهمیه و بورس تحصیلی برای زنان شاغل در این صنعت .

۳) حمایت های قانونی و سازمانی : تصویب قوانین و مقررات ضد تبعیض جنسیتی در محیط کار و ایجاد واحد های پاسخ گویی و مشاوره برای رسیدگی به شکایات و ارائه خدمات حمایتی جهت تسهیل تعادل کار و زندگی .

۴) تغییر نگرش و فرهنگ سازی : اجرای برنامه های آگاه سازی و آموزشی برای مردان در جهت تغییر نگرش فرهنگی با ترویج الگوی موفق زنان در صنعت دریایی .

در پایان خالی از لطف نیست که به سخن پامال تانسی، قائم مقام سازمان IMO اشاره کرد که: "به عنوان زن، ما نه تنها دارای حق و حقوق هستیم ، بلکه ما ظرفیت برای شرکت هر چه بیشتر در زمینه دریایی داریم اگر فقط ساختاری مناسب ، ممارست و فرهنگ برای به دست آوردن قدرت و فعالیت ما ایجاد شود."

تولیدی، باروری، نگه داری و پرورش نیروی انسانی، خود، یک نقش بسیار مهم و اغلب شناخته نشده، در رشد اقتصادی کشورشان دارند. خط مشی های عمومی در این زمینه شامل رفاه، برابری، فقرزدایی، کارآیی و توانمندسازی بوده است .

اهمیت حضور زنان در صنعت دریایی

پیشرفت و توسعه صنایع دریایی مستلزم در اختیار داشتن منابع انسانی متخصص است . یکی از معیارهای مهم جهت سنجش توسعه یافتگی یک کشور، میزان اهمیتی است که زنان در آن کشور دارا می باشند بنابراین علاوه بر مردان می توان از زنان به عنوان نیروی انسانی آموزش دیده در بخش دریایی به عنوان عامل سازنده کشور نام برد. امروزه حضور زنان در اجتماع و در نقش های مختلف بیش از گذشته بوده و ثابت کرده اند که می توانند در پیشبرد اهداف جوامع بسیار تاثیر گذار باشند. در این میان حضور آنان در محیط های عموماً مردانه چشمگیر شده است و در کنار محدودیت هایی که با آن مواجه هستند توانسته اند به خوبی از پس نقش های خود برآیند. زنان پس از انقلاب اسلامی توانسته اند تا حدودی جایگاه خود را در زمینه های مختلفی همگام با مردان پیدا کنند اما در عرصه دریایی به دلیل وجود باورهای قدیمی و محدودیت های موجود، نقش زنان به نسبت مردان کمتر است و همچنان مخالفت هایی حول قابلیت های بانوان برای حضور در این بخش وجود دارد . همچنین طرز تفکرهای اشتباه باعث کاهش آموزش برای زنان و در نتیجه کاهش استخدام زنان شده است. لذا نادیده گرفته شدن آن ها در این صنعت مانع دست یابی به اهداف توسعه در جامعه می گردد از این رو توانمندسازی بانوان در صنعت دریایی تاثیر به سزایی در توسعه پایدار خواهد داشت .

چالش های و موانع حضور زنان در صنعت دریایی

اگر چه تعداد زیادی از شرکت های مهم حمل و نقل دریایی سعی در تغییر استراتژی و جذب زنان در شرکت های خود کرده اند اما همچنان موانع و چالش های جدی پیش روی زنان قرار دارد که در زیر به صورت خلاصه به آن ها اشاره شده است :

• فرهنگ غالب مردانه : صنعت دریایی به طور سنتی یک حوزه مردانه بوده و فرهنگ غالب در آن ، فرهنگ مردانه است و این موضوع ممکن است برای زنان چالش برانگیز باشد و آنها را از ورود به این صنعت باز دارد .

• نبود فرصت برابر : در بسیاری از موارد ، زنان فرصت برابر با مردان برای آموزش، استخدام و ارتقا در این صنعت را ندارند و این موضوع مانعی بر سر راه پیشرفت زنان است .

• تبعیض جنسیتی : متأسفانه در برخی موارد زنان با تبعیض جنسیتی در محیط کار روبه رو هستند که این امر انگیزه و اعتماد به نفس آنها را کاهش می دهد .

• عدم تعادل کار و زندگی : با توجه به ماهیت پرسفر و دور از خانه بودن بسیاری از مشاغل دریایی ، زنان با چالش تعادل بین کار و زندگی رو به رو هستند .



با بانوان دریانورد کار میکنم چون امانت داران مورد اطمینانی هستند

گفتگو با سرکار خانم مهسا سرداری - مالک شناور

لطفا خودتان را معرفی بفرمایید؟

بنده مهسا سرداری هستم ، مالک و سهامدار در دو شناور عملیاتی و خدماتی .

_ آیا علاقمند به همکاری با بانوان دریانورد بر روی شناور خودتان هستید ؟

بله با کمال میل چون باور دارم که این بانوان توانمند علاوه بر دقت و نظم بیشتر قانونمند هم هستند و بسیار عالی کار را انجام میدهند .
_ تا کنون چند نفر از بانوان دریانورد روی شناورهایتان کار کرده اند ؟
تاکنون با چهار بانوی دریانورد سعادت همکاری را داشته ام ، که برای هر دو طرف تجربه عالی ولذت بخشی بوده . اولین بانوی دریانوردی که با ایشان آشنا شده ام و سبب جلب اعتماد بنده به بانوان شدند تا جایی که نمایندگی و وکالت برای کارهای شناورم را به ایشان دادم در سال ۱۴۰۱ ، خانم کبری قدمایی بودند بدین ترتیب همکاری بنده با بانوان دریانورد: کارآموز عرشه فاطمه رضایی و پس از ایشان با کارآموز عرشه خدیجه پناهی و اکنون کاپتان زهرا اکبری ، رقم خورده است .

_ آیا بانوان دریانورد توانسته اند اعتماد و نظر شما را در کارشان جلب نمایند ؟

بله با ارتباط روزانه، گزارش کار، ارسال عکس، توضیح کامل و راهنمایی در بعضی موارد که آگاهی دریایی لازم رو ندارم ، کارایی بیشتر ملوان ها و نظم کشتی و نظارت کلی بر دخل و خرج کشتی توانسته اند اعتماد و اطمینان لازم را بدهند طوری که همیشه وجود یک بانوی دریانورد را در کشتی لازم و ضروری می دانم.

_ به نظر شما به عنوان مالک کشتی استخدام دریانورد زن چه چالشهایی ممکن است برای شما ایجاد کند؟

در شغل دریانوردی با توجه به سختی کار و احتیاج به قدرت بدنی بالا بسیاری از کارگزاران، دریانورد خانم بخصوص ملوان خانم را قبول ندارند و همیشه زمان بستن قرارداد کاری این موضوع را مطرح میکنند و تهیه مکان اختصاصی و مجزا برای بانوان دریا نورد روی کشتی هم یکی دیگر از معضلات مورد بحث است. که البته بیشتر بهانه ای برای افراد متخلف و سودجو در کار ما شده است .

_ تجربه ی شخصی شما از کار کردن با بانوان دریانوردان چه بوده؟

کار با بانوان دریا نورد، باعث نظم کشتی، رعایت قانون، کوتاهی دست سودجویان و سوءاستفاده گران از کشتی بوده و برای من به عنوان یک مالک خانم وجود دریانورد خانم یک نعمت بزرگ محسوب میشود که با وجودشان در کشتی خیالم از هر جهت آسوده هست که امانت داران عالی و با صدقانی هستند که نظم و قانون را اجرا میکنند و با قانون شکنی

مبارزه میکنند ، مورد های بسیاری بوده که کشتی در اجاره افراد سودجویی بوده که در حال سوءاستفاده از کشتی بودند و به بهانه اینکه نیروی خانم برای طناب کشی و کار دریا مناسب نیست وجود خانم دریا نورد را قبول نکرده و من مالک به اجبار قرارداد کاری بدون نیروی خانم را قبول کردم و بعد متوجه کار غیر قانونی این افراد شدم و بلافاصله نیروی خانم را به عنوان نماینده وارد کشتی کردم و با اثبات کار غیر قانونی این افراد ، قرارداد را فسخ کردم که البته این صداقت واز خود گذشتگی بانوان دریانورد شجاع و عزیز برایشان بسیار گران تمام میشود بعضا تهدید هم می شوند یا برایشان حاشیه سازی می کنند . قانون برای مالکین بسیار ناعادلانه نوشته شده و بسیار یکطرفه اجرا میشود و اینکه هر اتفاقی روی کشتی بیفتد فقط مالک و کشتی مورد توبیخ قرار میگیرد ، باعث سوءاستفاده بیشتر این افراد دلال و قاچاقچی میشود و مالک از ترس توقیف کشتی جرأت گزارش ندارد. جالب اینجاست که این افراد با کمال وقاحت وقتی توسط بانوان صادق و توانمند دستشان رو میشود مالک را تهدید میکنند که اگر گزارش بدهید قانون با کشتی و شما برخورد میکند و متأسفانه حقیقت هم دارد.

_ چه مزایایی برای بانوان دریانورد قائل هستید؟

به نظر من بانوان دریانورد باید بیشتر مورد حمایت قرار بگیرند و توانمندی حضور بر روی هر نوع شناوری را دارند. گذشته از اشتغال این عزیزان زحمتکش ، یک امتیاز بزرگ برای مالکینی هست که خودشان دسترسی به کشتی هایشان ندارند و سرمایه شان در دست دیگران امانت است، چرا که تجربه ی کار با این عزیزان به من ثابت کرده امانت داران بسیار قابل اطمینانی هستند.

_ آیا درخواست و راهبردی در خصوص این مسائلی که مطرح کرده اید دارید ؟

صحت بحث آخر اینکه کاش قانون و دولتمردان دست دلالت و واسطه ها و سودجویان را کوتاه کرده، و طبق ضوابط نه روابط ، با مالکین که از همه طرف مورد سودجویی قرار گرفته اند همکاری لازم را بفرمایند و ادارات و شرکتهای دولتی مستقیم با مالکین قرارداد ببندند ، امتیازی برای مالکینی که می خواهند نیروی انسانی بانوان دریانورد را در شناور هایشان داشته باشند در نظر بگیرند و ترتیبی اتخاذ شود تا بهانه و مانعی در جذب بانوان دریانورد از جانب شخص یا واسطه ها ایجاد نگردد . به حکم تجربه تا کنون هراجاره کننده و با حتی دریانوردی مخالف حضور بانوان دریانورد بوده عملا به امانت ما خیانت کرده و حضور بانوان دریانورد را مانع تخلف خود می دانسته.

چالش‌ها و سیستم‌های جذب دی‌اکسید کربن (CO₂) در کشتی

گردآوری و ترجمه: دانیال صادقی



صنعت دریایی مسئولیت حمل و نقل حدود ۸۰ درصد از تجارت جهانی را بر عهده دارد، در حالی که ۳ درصد از انتشار گازهای گلخانه‌ای جهان را به خود اختصاص می‌دهد (آنکتاد، ۲۰۱۷). تجارت دریایی سالانه تقریباً ۳ درصد رشد می‌کند و بنابراین صنعت حمل و نقل دریایی باید شدت کربن خود را به میزان قابل توجهی بهبود بخشد تا انتشار گازهای گلخانه‌ای را کاهش دهد.

سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) اهدافی را برای کاهش شدت کربن حمل و نقل دریایی بین‌المللی حداقل ۴۰ درصد در سال ۲۰۳۰ نسبت به سطوح سال ۲۰۰۸ و نزدیک به صفر تا سال ۲۰۵۰ با یک نقطه عطف نشان‌دهنده گذاری حداقل ۷۰ درصد در سال ۲۰۴۰ تعیین کرده است (سازمان بین‌المللی دریایی، ۲۰۲۳). در حال حاضر، کشتی‌ها برای تولید انرژی به سوخت‌های فسیلی متکی هستند، به طوری که سوخت‌های سنگین (HFO) تقریباً ۶۴ درصد از مصرف و سوخت‌های گاز دریایی (MGO) یا گازوئیل دریایی (MDO) تا ۳۲ درصد را تشکیل می‌دهند. گاز طبیعی مایع (LNG) ۴ درصد باقیمانده را تشکیل می‌دهد. مقادیر بسیار کمی از گاز مایع (LPG) و متانول، هر دو با منشاء فسیلی، نیز بخشی از مخلوط سوخت هستند.

صنعت دریایی به طور فعال در حال بررسی استفاده از سوخت‌های با ردپای کربن کم مانند آمونیاک سبز یا آبی و هیدروژن، سوخت‌های زیستی و بیو-ال ان جی و سوخت‌های مصنوعی کربنی مانند e-متانول، e-دیزل و e-ال ان جی است. این سوخت‌ها پتانسیل کاهش قابل توجه انتشار گازهای گلخانه‌ای و تبدیل حمل و نقل دریایی به یک صنعت بدون انتشار کربن را دارند. با این حال، هنگام ارزیابی کلی تأثیر زیست‌محیطی آنها و اطمینان از در نظر گرفتن کل چرخه عمر سوخت، مهم است که انتشارات بالادستی مرتبط با تولید این سوخت‌ها را در نظر بگیریم. در حال حاضر، ۹۹ درصد از هیدروژن، آمونیاک و متانول تولید شده امروزه منشاء فسیلی دارند و ردپای چاه تا بیدار بالاتری دارند و بنابراین مزایای زیست‌محیطی تغییر به این سوخت‌ها را کاهش می‌دهند.

در حالی که موتورهای سیستم‌های کشتی برای هیدروژن، آمونیاک و متانول در حال توسعه هستند، این سوخت‌ها همچنین به زیرساخت‌های گسترده ساحلی نیاز دارند. مصرف بالای انرژی برای تولید این سوخت‌ها با برق به احتمال زیاد آنها را گران می‌کند بنابراین، یافتن فناوری‌های قابل قبولی که بتوانند انتشار آلاینده‌های کشتی‌ها را در سال‌های آینده نیز کاهش دهند، ضروری است.

فناوری پیچیده و پرهزینه محیط زیستی مانند جذب و ذخیره کربن در کشتی (OCCS) روی کشتی‌هایی با موتورهای بزرگ، مصرف سوخت بالا و فضای کافی در اتاق موتور یا داخل یا نزدیک بدنه مقرون به صرفه تر خواهد بود. طبق گزارش سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) در سال ۲۰۱۸، کشتی‌های تانکر، فله بر و کانتینری، مسئول بیش از ۶۰ درصد از آلاینده‌های ناشی از صنعت حمل و نقل دریایی هستند. اگرچه تعداد این نوع کشتی‌ها کمتر است، اما مصرف سوخت و آلاینده‌های بالایی دارند. بر اساس آمار ثبت شده، سه نوع کشتی‌های حمل فله خشک، تانکرها و کشتی‌های کانتینری. در سال ۲۰۱۸، حدود ۶۶۶ میلیون تن CO₂ منتشر کرده‌اند که به طور قابل توجهی بالاتر از آلاینده‌های تولید شده توسط سایر کشتی‌های حمل بار و مسافری است. همچنین کشتی‌های حمل فله خشک و نفتکش فضای خالی روی عرشه دارند، در حالی که این فضا برای بار روی کشتی‌های کانتینری اهمیت دارد. بنابراین، کشتی‌های فله بر و تانکر می‌توانند بهترین گزینه‌ها برای OCCS در کشتی باشند.

در حالی که چندین فناوری جذب برای صنعت دریایی مناسب هستند، جذب پس از احتراق مبتنی بر حلال به دلیل سطح بالای آمادگی فناوری (TRL) به عنوان یک فناوری بسیار امیدوارکننده شناخته شده است کشتی که قرار است با سیستم جذب و ذخیره کربن (OCCS) بازسازی شود، بیشتر بر استفاده از فضای موجود در کشتی تمرکز دارد، با در نظر گرفتن چیدمان کلی و محدودیت احتمالی در نصب تجهیزات OCCS در اتاق موتور و بدنه. در مورد کشتی تازه ساخت، آزادی بیشتری برای افزایش طول کشتی وجود دارد.



چالش های جذب کربن از طریق سیستم پیشراشه کشتی :

نصب فناوری جذب و ذخیره کربن (CCS) روی کشتی، نسبت به تاسیسات ساحلی پیچیدگی بیشتری دارد. این فناوری باید الزامات خاصی را برآورده کند، همچنین، یک سیستم نصب شده روی کشتی برخلاف تاسیسات ساحلی، دسترسی مشابهی به پرسنل خدمات ندارد، در حالی که الزامات برای قابلیت عملیاتی و قابلیت اطمینان بالا است. ادغام سیستم جذب و ذخیره کربن در کشتی (OCCS) با سیستم ماشین آلات نیز می تواند تاثیر قابل توجهی بر عملکرد کلی و عملیات کشتی داشته باشد. در این راستا، ارزیابی پارامترهای کلیدی که باید برای اطمینان از یکپارچه سازی موفق در نظر گرفته شود، ضروری است. با توجه به تجربه گسترده و طولانی در کاربردهای خشکی، فناوری های جذب پس از احتراق CO₂ می توانند یک گزینه فوری و آماده برای کاهش انتشار آلاینده ها از صنعت حمل و نقل دریایی باشند، در حالی که یک راه حل بلندمدت نیز در نظر گرفته می شوند بنابراین، گزینه های مختلف فناوری برای جذب پس از احتراق CO₂ برای کاربردهای کشتی در نظر گرفته شده است، مانند جذب شیمیایی، جذب فیزیکی، غشایی، تقطیر در دمای پایین (کرایونیک) و (فرآیندهای لوپینگ کلسیم). این مفاهیم را می توان به سه نوع تقسیم کرد: سیستم های گرما-محرك، برق-محرك و ماده-محرك.

سیستم های جذب شیمیایی نماینده مفاهیم گرما-محرك هستند که در آنها حلال های شیمیایی CO₂ موجود در گازهای خروجی را جذب کرده و برای جداسازی CO₂ با خلوص بالا گرم می شوند. این سیستم گرما-محرك برای استفاده روی کشتی مفید است زیرا گرمای اتلاف ناشی از گازهای خروجی به راحتی در واحد جذب در دسترس است فرآیندهای جذب از چسبندگی CO₂ بر روی جاذب ها استفاده می کنند که با تغییر دما یا خلا احیا می شوند. بنابراین، بسته به روش احیا، مفهوم جذب می تواند یک سیستم گرما-محرك یا برق-محرك باشد. یک ویژگی معمولی این فرآیند، فضای اشغال زیاد به دلیل پیچیدگی چندتایی است که برای استقرار روی کشتی مناسب نخواهد بود.

از سوی دیگر، فرآیند غشایی یک سیستم فشرده و برق-محرك با مصرف انرژی معقول است با این حال، با هدف کاهش CO₂، راندمان انرژی تمایل به کاهش دارد که کاربردهای آن را محدود می کند سیستم های کرایونیک بر اساس تقطیر CO₂ در دماهای بسیار پایین (کرایونیک) کار می کنند که با ورودی برق به دست می آید با این حال، این مفهوم هنوز در مراحل اولیه توسعه است.

یکی دیگر از فناوری های اولیه برای کاربردهای کشتی، لوپینگ کلسیم است. این فرآیند ماده-محرك از اکسید کلسیم برای جذب CO₂ در حین تولید مقدار قابل توجهی گرما استفاده می کند. بنابراین، هزینه انرژی برای بهره برداری از واحد جذب ناچیز خواهد بود. با این حال، دمای کارکرد بالا و نیاز به فضای زیاد برای ذخیره سازی مواد جامد برای کشتی ها چالش برانگیز خواهد بود و هزینه بازایی جاذب در ساحل باید در نظر گرفته شود.

نرخ جذب CO₂، مقدار CO₂ جذب شده از گاز دودکش ورودی به سیستم OCCS را نشان می دهد، در حالی که نرخ جلوگیری از انتشار CO₂، کاهش انتشار CO₂ تسهیل شده توسط سیستم OCCS را در مقایسه با کشتی بدون سیستم OCCS نشان می دهد. نرخ جلوگیری از انتشار، انتشار اضافی ناشی از مصرف انرژی سیستم OCCS را در نظر می گیرد و معیار جامع تری را برای کل سیستم و کشتی ارائه می دهد. در مقابل، نرخ جذب، معیار بهتری برای واحد جذب است و نشان دهنده کارایی فرآیند جذب می باشد.

هزینه سرمایه ای (CAPEX) شامل هزینه های سرمایه گذاری مرتبط با مهندسی، ساخت و نصب سیستم جذب و ذخیره کربن (CCS) است. این هزینه ها نه تنها تجهیزات (دمنده، جذب کننده، دفع کننده، مبدل های حرارتی، پمپ ها، مایع سازی، مخازن ذخیره سازی و غیره) را شامل می شود، بلکه شامل یکپارچه سازی آن در کشتی و سیستم های کمکی نیز می شود.

در کاربردهای جذب کربن در خشکی، هزینه های عملیاتی معمولاً عامل اصلی هزینه ها هستند با این حال، برای کاربردهای جذب کربن در فراساحل و روی کشتی (، هزینه سرمایه ای (CAPEX) تأثیر بیشتری بر کل هزینه مالکیت دارد. برای مقایسه هزینه ها بین پروژه های مختلف، اغلب هزینه سرمایه ای سالانه محاسبه می شود. این مقدار با ضرب کردن هزینه سرمایه ای در یک عامل باز یافت سرمایه که بر اساس طول عمر پروژه و نرخ تنزیل (معمولاً عمر ۲۵ سال و نرخ تنزیل ۸ درصد) محاسبه می شود، به دست می آید. با این حال، برای مورد بازسازی، عمر باقیمانده می تواند کوتاه تر باشد، که منجر به سهم بیشتر هزینه سرمایه ای در کل هزینه می شود.

هزینه های عملیاتی (OPEX) که شامل هزینه های ثابت و متغیر می شود، نقش مهمی در کل هزینه های سیستم جذب و ذخیره کربن (CCS) در کشتی ها ایفا می کند.

- **هزینه های عملیاتی ثابت (OPEX)** شامل هزینه هایی است که صرف نظر از بار سیستم جذب، ثابت باقی می ماند، مانند: نگهداری پیشگیرانه، نیروی کار، بیمه و مالیات.
- **هزینه های عملیاتی متغیر (OPEX)** از طرف دیگر، هزینه هایی را در بر می گیرد که با بار سیستم جذب و ساعات کارکرد آن تغییر می کند، از جمله: هزینه سوخت، نگهداری از اجزای دوار و در صورت لزوم، جبران حلال برای فرآیند جذب.

چالش های جدید با پیاده سازی سیستم جذب CO2 در کشتی

ایجاد سیستم جذب CO2 در کشتی می تواند مواد شیمیایی جدیدی را به کشتی وارد کند که منجر به خطرات و معایب دیگری مانند خوردگی، انتشار آلاینده ها در هوا یا آب و تأثیر بر سلامت شود. به عنوان مثال، این موضوع در مورد جذب شیمیایی که بالغ ترین و پیشروترین روش برای جذب CO2 در کشتی است، صدق می کند علاوه بر این، معرفی مواد جدید در کشتی نیازمند سیستم های جدیدی برای نگهداری و جابجایی آنها است که منجر به نیاز به فضای بیشتر و افزایش هزینه می شود.



سیستم خنک کننده برای هر دو بخش، واحد جذب و مایع سازی CO2، ضروری است. ارزیابی اولیه سیستم جذب نشان می دهد که مصرف آب خنک کننده قابل چشم پوشی نیست. نرخ جریان آب خنک کننده بالاتر به سیستم خنک کننده بزرگتری شامل پمپ ها، مخازن و لوله کشی نیاز دارد که منجر به افزایش هزینه می شود. طراحی و تعیین اندازه دقیق سیستم خنک کننده برای موارد مورد مطالعه انجام شده است.

از آب در برخی از فناوری های جذب CO2 علاوه بر خنک کردن، به عنوان ورودی فرآیند نیز مصرف می گردد. به عنوان مثال، برای جلوگیری از تلفات بالای حلال در سیستم جذب مبتنی بر آمین، از آب شستشو استفاده می شود. همچنین، غلظت آمین در حلال آمین کم باید در حدود مقدار هدف باقی بماند که این امر نیز نیازمند جبران آب در فرآیند است. تولید آب با کیفیت بالا که برای این فرآیند مورد نیاز است، می تواند منجر

به هزینه قابل توجهی شود (به عنوان مثال، ۱ تا ۲ دلار به ازای هر تن CO2). مصرف آب جبرانی و تأثیر آن بر مصرف کل سوخت در مطالعات موردی بیشتر مورد ارزیابی قرار گرفته است

از آنجایی که موتورخانه کشتی ها به طور معمول برای فشردگی و کارایی طراحی شده اند، جای دادن انواع تجهیزات و سیستم هایی که نیاز به مدیریت دقیق برای عملکرد ایمن دارند، بسیار دشوار است. این **محدودیت فضا** در موارد نوسازی [کشتی] که در آن فضای موجود در موتورخانه و عرشه کشتی محدود است، حتی حیاتی تر می شود. هیچ فضای اضافی برای نصب سیستم جدید برای فرآیند جذب CO2 باقی نمانده است. محدودیت فضای موجود در موتورخانه، جنبه ای اساسی در طراحی کشتی است. بخش بعدی رویکردهای مختلفی را برای اختصاص فضای نصب سیستم جذب بررسی می کند. بسیاری از کشتی ها نیز به دلیل محدودیت دید رادار یا ارتفاع گذرگاه های پل، **محدودیت ارتفاع** دارند که می تواند کل ارتفاع کشتی را محدود کند. برای رعایت این محدودیت ها، ممکن است استفاده از فناوری های جذب کربن جمع و جور یا کم ارتفاع که در محدودیت ارتفاع مشخص شده جای می گیرند، ضروری باشد. برای ارزیابی امکان سنجی اجرای فناوری جذب فعلی در هر دو کشتی در حال بازسازی و نوساز، چیدمان سیستم جذب با در نظر گرفتن محدودیت های ارتفاع مورد مطالعه قرار گرفته است.

وزن سیستم جذب کربن، عامل مهمی در تعیین امکان سنجی نصب آن روی کشتی است. هنگامی که تجهیزات سنگین باشند، ممکن است نیاز به پشتیبانی سازه ای یا کارهای اضافی برای فونداسیون باشد که منجر به افزایش پیچیدگی و هزینه ها می شود. شکل ۵ برآوردهایی از وزن سیستم جذب را در زمان نصب روی کشتی نشان می دهد. در نظر گرفتن وزن سیستم جذب، باعث تغییر خط آب کشتی (فاصله عمودی بین کف بدنه و خط تراز آب) شده و در نتیجه مصرف سوخت را افزایش می دهد. برای ارزیابی تأثیر وزن سیستم جذب بر مصرف کلی سوخت، ارزیابی برای هر دو سناریوی بازسازی و نوسازی ارائه خواهد شد.

اصلاحات مورد نیاز برای نصب سیستم جذب کربن

در هر دو مورد کشتی های نوساز و بازسازی شده، برای نصب تجهیزات جذب کربن، تا حدی تغییر در چیدمان کلی کشتی ضروری است. این شامل نصب تجهیزاتی برای جذب، پردازش، ذخیره و تخلیه CO2 می شود. میزان اصلاحات مورد نیاز بسته به فناوری خاص جذب کربنی که در حال اجرا است، می تواند متفاوت باشد. برخی از فناوری ها ممکن است نیازمند تغییرات قابل توجهی در چیدمان کلی کشتی باشند، در حالی که برخی دیگر در صورت وجود فضا، می توانند به راحتی با سیستم های موجود ادغام شوند.

در بدترین حالت، OCCS باید در محفظه های بار نصب شود. در کشتی های نوساز، در صورت نیاز می توان کشتی را با چند متر طول اضافی برای امکان موتورخانه بزرگتر ساخت. با این حال، این رویکرد نیز هزینه هایی را به همراه دارد، زیرا شامل تغییراتی در ساختار کشتی می شود. علاوه بر این، می تواند به طور جزئی بر مقاومت، پایداری، مانورپذیری و کارایی کلی عملکرد کشتی تأثیر بگذارد. در نهایت، بسیاری از کشتی ها در ابعاد اصلی خود در بندر، کانال ها، مسیرهای دریایی، تنگه ها و قفل ها محدودیت دارند.

برخی از فناوری‌های جذب کربن، مانند جذب پس از احتراق با استفاده از حلال‌های آمینی، به سطح نسبتاً بالایی از TRL (مقیاس آمادگی فناوری) دست یافته‌اند (۹-۷)، در حالی که فناوری‌های دیگر مانند جذب پس از احتراق مبتنی بر مایعات یونی هنوز در مراحل اولیه توسعه هستند (5-3 TRL) و هنوز در مقیاس تجاری به کار گرفته نشده‌اند. مطالعه‌ای که توسط (بوئی و همکاران، ۲۰۱۸) انجام شده است، جزئیات بیشتری از TRL را تا سال ۲۰۱۸ ارائه می‌دهد. برای مطالعه حاضر، روش جذب مبتنی بر آمین که بالاترین سطح TRL را دارد، در نظر گرفته شده است. اگرچه تجربیات به دست آمده از حمل و نقل گاز طبیعی مایع (LNG) برای سیستم تخلیه CO₂ بسیار ارزشمند است، اما توجه به تنوع اجزای درگیر در انتقال CO₂ از مخازن ذخیره سازی کشتی به تأسیسات ساحلی ضروری است. این اجزا عبارتند از:

- **لوله های انتقال و اتصالات:** برای انتقال CO₂ به کشتی و.
- **پمپ ها و کمپرسورها:** برای انتقال CO₂ به صورت مایع یا گاز،
- **مخازن ذخیره سازی در ساحل:** برای نگهداری ایمن CO₂
- **سیستم های کنترل و نظارت:** بر فرآیند اطمینان از انتقال ایمن

تأثیر حرکات کشتی بر عملکرد سیستم جذب کربن

اثرات دینامیکی یک کشتی و تأثیر بالقوه آن بر عملکرد سیستم جذب کربن، مسئله مهمی است. امواج و شرایط جوی می‌توانند باعث ایجاد حرکات نوسانی و غلتشی در کشتی (Pitch and Roll) شوند که این مسئله ممکن است بر عملکرد سیستم تأثیر گذاشته و نگرانی‌های ایمنی را به همراه داشته باشد. با این حال، لزوماً عملکرد سیستم تحت تأثیر منفی قرار نمی‌گیرد.

در برخی از فناوری‌های جذب کربن، ممکن است چند مرحله از فرآیند منجر به تولید آب حاوی ناخالصی شود. به عنوان مثال، می‌توان به بخش شستشوی آب در جذب‌کننده اشاره کرد که حاوی مقداری از حلال و محصولات تجزیه آن است. برای اطمینان از عملکرد صحیح، بخشی از این آب باید از فرآیند خارج شده و تصفیه شود تا قبل از تخلیه ایمن به محیط زیست، روی محیط آبی تأثیر منفی نگذارد.

تأثیر امواج و باد بر عملکرد موتور و خلوص CO₂ جذب شده

امواج و باد باعث ایجاد بارهای متغیر با زمان بر روی موتور می‌شوند که می‌تواند منجر به نوسانات در پاسخ و عملکرد آن شود. بار روی موتور می‌تواند با فرکانس ثابت یا متغیر تغییر کند و این بر ترکیب گازهای خروجی و در نهایت بر خلوص CO₂ جذب شده تأثیر می‌گذارد. به عنوان مثال، موتورهای احتراقی کم مصرف با سوخت گاز طبیعی ممکن است در شرایط دریایی گذرا دچار لغزش بالای متان و نسبت هوای اضافی لحظه‌ای بالاتر شوند (که می‌تواند ترکیب گاز و در نتیجه سطح خلوص CO₂ جذب شده را تغییر دهد).

در زمینه جذب کربن برای کشتی‌ها، ناخالصی‌های موجود در گاز دودکش که به سیستم جذب فرستاده می‌شود، می‌تواند بر کارایی فرآیند جذب (IEA, ۲۰۰۸)، طراحی فرآیند مایع سازی و شرایط بهینه برای ذخیره CO₂ مایع تأثیر بگذارد. به عنوان مثال، ناخالصی‌هایی مانند اکسیدهای گوگرد (SO_x) و اکسید نیتروژن (NO_x) می‌توانند منجر به تخریب حلال شوند و در نتیجه به طور قابل توجهی بر عملکرد طی زمان تأثیر بگذارند. همچنین، ناخالصی‌های باقی مانده در CO₂ جذب شده باعث افزایش وظیفه واحد مایع سازی برای تصفیه عمیق می‌شود در میان تمام انواع موتورها، موتورهای دیزل دو زمانه که معمولاً به عنوان منبع نیروی محرکه برای کشتی‌های اقیانوس پیما استفاده می‌شوند، به طور کلی در پاسخ به تغییرات بار مقاوم‌تر هستند.

همانند هر سیستم دیگری، فرآیندهای جذب کربن نیازمند بازرسی و تمیزکاری منظم قطعات، تعویض قطعات فرسوده یا آسیب دیده و کالیبراسیون یا تست سنسورها و تجهیزات مانیتورینگ هستند. بعلاوه، افزایش تعداد اجزای دوار مانند پمپ‌ها، کمپرسورها و فن‌ها، نیازهای نگهداری سیستم را افزایش می‌دهد، زیرا این قطعات معمولاً در معرض فرسودگی و پارگی قرار دارند.

نتیجه گیری

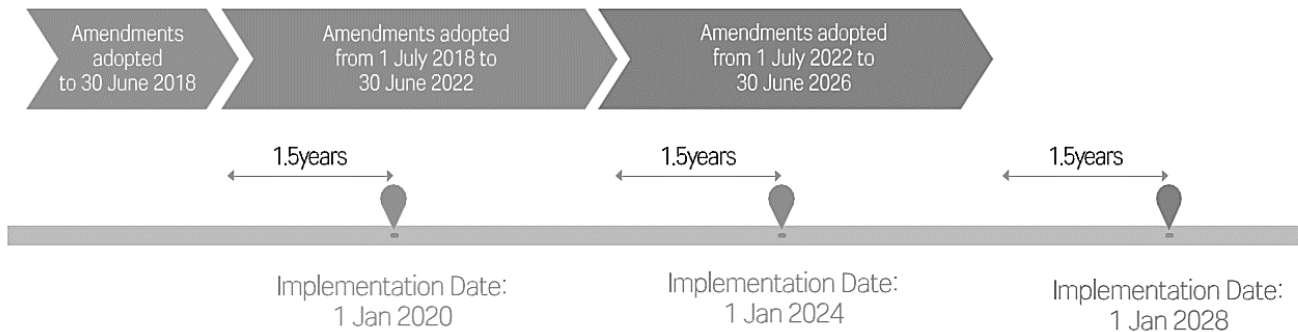
هدف از مطالعه حاضر، شناسایی، بحث و برجسته سازی چالش‌های کلیدی مرتبط با نصب فناوری جذب کربن در کشتی‌ها بود. همانطور که ارائه شد، هزینه‌های سرمایه گذاری، هزینه‌های عملیاتی و مصرف اضافی سوخت قابل توجه هستند. این مطالعه همچنین محدودیت‌های فضا در محفظه موتورخانه و روی عرشه کشتی، محدودیت‌های وزنی و تأثیر بر پایداری کشتی را مورد توجه قرار داد. علاوه بر این، چالش‌هایی مانند یکپارچه سازی با سیستم‌های موجود کشتی، الزامات ایمنی و مقررات زیست‌محیطی نیز مورد بحث قرار گرفت. در نهایت، تأثیر امواج و شرایط آب و هوایی بر عملکرد سیستم و خلوص CO₂ جذب‌شده مورد بررسی قرار گرفت.

به طور کلی، این مطالعه نشان می‌دهد که اگرچه چالش‌های قابل توجهی برای غلبه بر آنها وجود دارد، اما پتانسیل قابل توجهی برای کاربرد فناوری جذب کربن در کشتی‌ها به منظور کاهش انتشار CO₂ وجود دارد. مطالعات بیشتر بر روی جنبه‌های فنی و اقتصادی برای بهینه سازی فرآیند جذب و کاهش هزینه‌های مرتبط با آن ضروری است.

اصلاحیه های کنوانسیون سولاس لازم الاجرا در سال ۲۰۲۴ و ۲۰۲۶ طبق نقشه چرخه

امیر علی ولی الهی

چهارساله ی لازم الاجرای



چرخه چهار ساله لازم الاجرا شدن اصلاحیه های کنوانسیون و کد های الزامی مربوطه کنوانسیون سولاس و کد های الزامی آن به صورت مرتب توسط اصلاحیه ها به روز رسانی میشوند که این اصلاحیه ها توسط کمیته ایمنی دریایی پذیرفته میشوند. بدین منظور چرخه چهار ساله لازم الاجرا شدن، فرآیندی است که به وسیله آن، اصلاحیه ها طبق تصویر بالا اجرایی میشوند.

این برنامه چرخه چهار ساله شامل طیف وسیعی از قوانین مربوط به ایمنی دریایی سولاس مانند تجهیزات بقا در دریا، تجهیزات ناوربری و الزامات طراحی سازه کشتی ها می باشد و همچنین تمامی کد های الزامی تحت کنوانسیون را نیز در بر میگیرد.

لازم به ذکر است به علت شرایط استثنایی زمان کووید-۱۹، در فرآیند چرخه چهار ساله تاخیری ایجاد شد که در جلسه ۱۰۴ کمیته ایمنی دریایی تصمیم گرفته شد تا تاریخ اجرای ویژه ای علاوه بر چرخه چهار ساله در نظر گرفته شود که این تاریخ یکم ژانویه سال ۲۰۲۶ مقرر گردید.

در ادامه به برخی از اصلاحیه هایی که از تاریخ یکم جولای ۲۰۱۸ تا ۳۰ ژوئن ۲۰۲۲ پذیرفته شدند اشاره می گردد.

اصلاحات و دستورالعمل هایی که در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۲۶ اجرایی می شوند:

قوانین بین المللی دریایی با اصلاحاتی در فصل 2-II کنوانسیون سولاس، موضع جدی خود را در قبال اسید پرفلوئوروآکتان سولفونیک (PFOS) که یک ماده شیمیایی ماندگار و مضر است، نشان داده اند. این به روزرسانی حیاتی، «استفاده یا نگهداری از مواد آتش نشانی حاوی PFOS» را ممنوع می کند. این اصلاحیه دارای دو اثر اساسی است:

۱. کشتی های نو: از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۲۶، تمامی کشتی های تازه ساخت، باید از کف های آتش نشانی عاری از PFOS در سیستم های ثابت و قابل حمل خود استفاده نمایند.

۲. کشتی های موجود: برای کشتی های در حال بهره برداری، مهلت انطباق با این الزام جدید در نظر گرفته شده است. این کشتی ها می بایست تا زمان اولین بازرسی سولاس برنامه ریزی شده در ۱ ژانویه ۲۰۲۶ یا بعد از آن، نسبت به خارج سازی هرگونه کف آتش نشانی حاوی PFOS از روی کشتی باید خارج شده و به طور ایمن در تأسیسات دریافت ساحلی تعیین شده، دفع گردند.

اصلاحیه فصل 2-II کنوانسیون سولاس برای جلوگیری از عدم انطباق سوخت های نفتی با الزامات نقطه اشتعال (فلش پوینت) سولاس

اصلاحیه جدید فصل 13-1/3-II کنوانسیون سولاس در خصوص ایمنی وسایل بالابر و وینچ های مهار لنگر بر روی کشتی این اصلاحیه جدید، الزاماتی را برای طراحی، ساخت، آزمایش و نگهداری از وسایل بالابر و وینچ های مهار لنگر و همچنین تجهیزات جانبی و ادوات متفرقه مرتبط با آن ها، با هدف پیشگیری بهتر از حوادث ناشی از عملکرد این تجهیزات، معرفی می کند:

برای تسهیل اجرای این اصلاحیه، دو راهنما نیز تصویب شده است:

۱. راهنمای وینچ های مهار لنگر (MSC.1/Circ.1662) که برای تجهیزات جانبی و ادوات متفرقه مرتبط نیز قابل اجرا است.
۲. راهنمای وسایل بالابر (MSC.1/Circ.1663) که برای ادوات متفرقه مرتبط با وسایل بالابر نیز قابل اجرا است.

دامنه کاربرد:

این اصلاحیه برای کشتی های نو و موجود (حداکثر تا اولین بازرسی تجدید دوره در اول ژانویه ۲۰۲۶ یا بعد از آن) لازم الاجرا است.

اصلاحیه فصل 2-II کنوانسیون سولاس: ممنوعیت استفاده از PFOS در کف های آتش نشانی

اصلاحیه فرم E (گواهینامه تجهیزات ایمنی برای کشتی‌های باری) پروتکل سولاس ۱۹۷۸ ناشی از مدرن‌سازی سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریایی (GMDSS)

این گواهینامه باید با «سوابق تجهیزات ایمنی برای کشتی‌های باری فرم E» تکمیل شود.

اصلاحات صورت‌گرفته در پروتکل سولاس ۱۹۷۸ مربوط به «فرم E گواهینامه تجهیزات ایمنی برای کشتی‌های باری» به منظور همخوانی با فرم‌های گواهینامه‌های موجود در ضمیمه (گواهینامه‌ها) به پیوست کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، اصلاح شده با قطعنامه MSC.496 (۱۰۵) برای انسجام، ناشی از مدرن‌سازی سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریایی (GMDSS) صورت گرفته است

دامنه کاربرد: تمامی کشتی‌ها هر زمان که فرم E صادر یا تجدید می‌شود.

اصلاحات مرتبط با کدهای ۱۹۹۴ و ۲۰۰۰ شناورهای سرعتی (HSC) پس از ممنوعیت استفاده از PFOS در فصل II-2 سولاس به دنبال اصلاحات فصل II-2 سولاس در خصوص ممنوعیت استفاده از مواد آتش‌نشانی حاوی اسید پرفلئوروآکتان سولفونیک (PFOS)، کدهای ۱۹۹۴ و ۲۰۰۰ شناورهای سرعتی (HSC) نیز به شرح زیر اصلاح شده‌اند:

فصل ۷ - محدودیت‌ها

محدودیت‌هایی برای استفاده، نگهداری یا دفع اسید پرفلئوروآکتان سولفونیک (PFOS) اعمال خواهد شد:

- استفاده یا نگهداری از مواد آتش‌نشانی حاوی اسید پرفلئوروآکتان سولفونیک (PFOS) در تمامی شناورها حداکثر تا تاریخ اولین بازرسی در ۱ ژانویه ۲۰۲۶ یا بعد از آن ممنوع است.
- مواد ممنوع شده براساس الزامات بند ۷.۹.۴.۱.۱، پس از خارج‌سازی از شناور، باید به تأسیسات دریافت ساحلی مناسب تحویل داده شوند.
- پیوست ۱ - در خصوص سوابق تجهیزات برای گواهینامه ایمنی شناورهای سرعتی (HSC) برای لباس‌های شناوری و محافظ حرارت بدن

در جدول «جزئیات وسایل نجات»، ردیف‌های ۹ تا ۱۰.۲ با «تعداد لباس‌های شناوری» و «تعداد لباس‌های محافظ حرارت بدن» جایگزین می‌شوند.

دامنه کاربرد: کشتی‌های جدید و موجود از اولین بازرسی بعد از ۱ ژانویه ۲۰۲۶ (مشابه با اصلاحات فصل II-2 سولاس).

اصلاحات جدید فصل II-2 کنوانسیون سولاس با هدف ارتقاء ایمنی کشتی‌های مصرف‌کننده سوخت‌های نفتی صورت گرفته است. این اصلاحات، تعاریف و الزامات جدیدی را به مبحث II-2/4 سولاس (احتمال اشتعال) اضافه می‌کند؛ از جمله اینکه کشتی‌های حامل سوخت‌های نفتی، پیش از سوخت‌گیری می‌بایست «گواهی‌نامه امضا و تأیید شده توسط نماینده تأمین‌کننده سوخت» را دریافت نمایند. این گواهی‌نامه تأیید می‌کند که سوخت ارائه‌شده مطابق با استاندارد ISO 2719:2016* بوده و توسط یک «آزمایشگاه معتبر» تأیید شده و یا بر اساس هر بیانیه‌ای، دارای نقطه اشتعال کمتر از ۶۰ درجه سانتی‌گراد باشد (الحاقیه VI کنوانسیون مارپل، بند ۱۸). همچنین، «برگه تأمین سوخت» می‌بایست حاوی این اطلاعات باشد. دولت‌ها موظفند علیه تأمین‌کنندگان سوخت‌های نفتی که با الزامات نقطه اشتعال مطابقت ندارند، اقدام نمایند.

ISO 2719:2016، تعیین نقطه اشتعال - روش فنجان بسته پنسکی-مارتینز، رویه A (برای سوخت‌های تقطیری) یا رویه B برای سایر سوخت‌ها. آزمایشگاه معتبر بر اساس استاندارد ISO/IEC 17025:2017 یا استاندارد هم‌ارز برای انجام آزمون نقطه اشتعال مذکور (ISO 2719:2016)

دامنه کاربرد: تمامی کشتی‌ها (در زمان سوخت‌گیری)

اصلاحیه کد تجهیزات نجات جان انسان (LSA Code) در خصوص حداقل نرخ تهویه قایق‌های نجات کاملاً محصور

اصلاحیه اصلی، این الزام را برای «قایق‌های نجات کاملاً محصور» تعیین می‌کند که «باید شامل وسایلی برای دستیابی به نرخ تهویه حداقل ۵ متر مکعب بر ساعت به ازای هر نفر برای ظرفیت مجاز تعداد افرادی که قایق نجات می‌تواند اسکان دهد و برای مدت زمان کمتر از ۲۴ ساعت باشد.

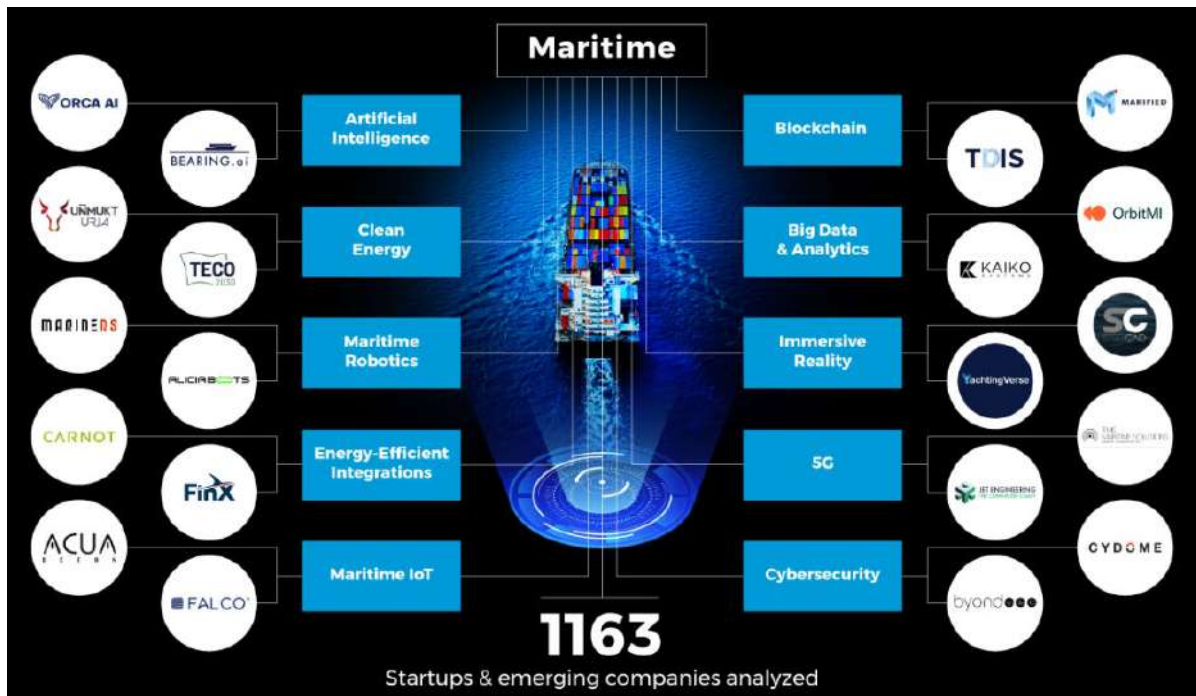
اصلاحات بعدی مرتبط با این موضوع، شامل موارد زیر است:

- تجدید نظر در توصیه‌نامه مربوط به آزمایش وسایل نجات (MSC.81(70))؛
- تجدید نظر در فرم‌های گزارش و ارزیابی استاندارد LSA، منتشر شده در MSC.1/Circ.1630/Rev.2.

دامنه کاربرد: تمامی قایق‌های نجات کاملاً محصور که در ۱ ژانویه ۲۰۲۹ یا بعد از آن روی کشتی‌ها نصب می‌شوند.

فناوريهاي نوظهور چه تاثيري در آينده ي صنعت دريانوندي دارند؟

کميته تحقيقات و توسعه انجمن دريانوندان



موسسه ي پژوهشي STARTUS INSIGHT با بررسي بيش از ۱۱۶۳ استارتآپ و نوآوري در صنعت دريائي، لبيستي از برترين ها را منتشر کرده که نشان دهنده ي ورود جدی فناوريهاي نوظهور و راه حلهاي مبتني بر رباتيک، سوخت هاي زيستي و پاک، هوش مصنوعي، حقيقت مجازي و ... در عرصه ي صنايع دريائي است. عدم تعادل عرضه و تقاضا، الزامات زيست محيطي و کمبود نيروي کار متخصص از چالشهاي مهم صنعت دريائي هستند، استفاده از فناوريهاي نوظهور قرار است تاثير تاممي اين عوامل را به حداقل برساند. هوش مصنوعي (AI)، تجزيه و تحليل ابر داده ها، اينترنت اشيا (IoT)، دانش رباتيک، بلاک چين و همينطور فناوريهاي مثل واقعيت افزوده (AR) و واقعيت مجازي (VR)، به خصوص در حوزه ي آموزش راه خود را به صنعت دريانوندي باز کرده اند. شرکت هاي بزرگ با بررسي پژوهشهاي مبتني بر داده به اين نتيجه رسيده اند که زمان آن فرا رسيده تا فناوريهاي نوظهور در تصميم گيريهاي استراتژيک آنها نقش پيدا کنند، و اين طور به نظر مي رسد که صنعت دريانوند آماده شده براي ورود به يک عصر جديد. نمودار زير روند تاثير تکنولوژيهاي مختلف بر شرکت ها در سال ۲۰۲۴ را نشان ميدهد، هوش مصنوعي به دليل طيف گسترده ي کاربردهايش از جمله بهينه سازي مصرف سوخت، ناوبري مستقل از انسان، تعمير و نگهداري پيشنگر (predictive maintenance)، محبوبترين فناوري بوده است. منابع انرژي پاک و بهينه سازي مصرف انرژي با هدف کاهش هزينه و تطبيق با قوانين جديد مربوط به کربن زدايي، بخش بزرگي از تحولات دريائي پيش رو هستند.

دانش رباتيک دريائي آهسته اما پيوسته جايگزين نيروي انساني مي شود و مشکل کمبود نيروي کار و يا کاهش خطر براي نيروي انساني را رفع ميکند در حالیکه اينترنت اشيا، بلاک چين، و تجزيه و تحليل ابر داده ها، تصم سازيهاي آتي اين صنعت را از سمت سليقه ي شخصي و آزمون و خطا به سمت

Artificial Intelligence 26%	Clean Energy 20%	Maritime Robotics 10%	Maritime IoT 10%	Blockchain 7%
		Energy Efficient Integrations 10%	Big Data & Analytics 6%	Immersive Reality 5%
				5G 3%
				Cybersecurity 3%

"مبتني بر داده" سوق ميدهد. اينترنت پرسرعت، فناوري 5G و VR نه تنها تعمير و نگهداري و آموزش را ساده ميکند بلکه باعث افزايش امنيت سايبري و حفاظت از تبادل داده ها و مکاتبات و مکالمات خواهد شد. همچنين از بررسي موقعيت ۱۱۶۳ استارتآپ به دست آمده نشان ميدهد اروپاي غربي در حال حاضر بزرگترين هاب تکنولوژي و نوآوري در صنايع دريائي است.

انرژی های پاک

عملیات دریایی عمدتاً با نفت کوره سنگین دریایی (HFO) ، پیوند خورده که نقش به سزایی در تولید گازهای گلخانه ای دارد، قوانین جدید و تفاوت نرخ سوختهای فسیلی با سوختهای جدید نگاهها را به سمت منابع انرژی کم کربن یا غیرکربنی و تجدید پذیر سوق داده، فناوری پیشرفته های الکتریکی، سوختهای زیستی bio fuel، انرژی های پاک و سوخت هیدروژنی در حال افزایش هستند. استارت آنها در حال ارائه ی طرحهایی برای بهسازی شناورهای الکتریکی هستند. شرکت های بزرگ دریایی در حال آماده سازی ناوگان خود برای استفاده از سوخت های زیستی (Bio-Fuel) ، به عنوان یک جایگزین اقتصادی کم کربن هستند که بدون نیاز به ارتقا و تغییر سیستم موتوری کشتی قابل بهره برداری هستند. و کمپانی های پیشروتر در حال آماده سازی به سمت پیشرفته های الکترونیکی و هیدروژنی هستند که به طور قابل توجهی انتشار گازهای گلخانه ای را بدون به خطر انداختن بهره وری کشتی، کاهش میدهد. یک گام مهم در این تغییرات سبز، پذیرش گاز مایع طبیعی (LNG) به عنوان یک سوخت پاک در آینده ی کشتیرانی است. یک استارآپ نروژی به نام TECO ۲۰۳۰ در جهت برنامه های کاهش کربن IMO که قرار است تا سال ۲۰۳۰ تا ۷۰ درصد کاهش پیدا کند، موفق به ساخت سلولهای سوخت هیدروژنی با عنوان Modular Fuel Cell شده است که قادر به تولید انرژی در مقیاس نیروگاهی و مگاوات است. این استارآپ با هدف کاهش کربن به صفر درصد قابلیت های مختلفی برای ابتکار خود در نظر گرفته است، از جمله قابلیت همگن سازی و تطبیق پذیری سیستم با سایر سوختها همچون آمونیاک و یا متانول برای کشتی هایی که حمل کننده ی این مواد هستند. یک استارآپ هندی به نام Unmukt Urja با همکاری یک شرکت استرالیایی به نام Licella موفق به تولید نوعی سوخت زیستی از Lingnocellulose (زیست توده ها) یا همان پسماندهای خشک کشاورزی شده است که فراوان ترین ماده ی خام موجود در کره ی زمین برای تولید بایو-فیول یا همان زیست-سوخت است. این دو استارآپ این زیست سوخت ارزان قیمت و تجدیدپذیر را به کمپانی های دریایی پیشنهاد میکنند که به راحتی میتواند جایگزین خوبی برای سوخت های فسیلی سنتی باشد.

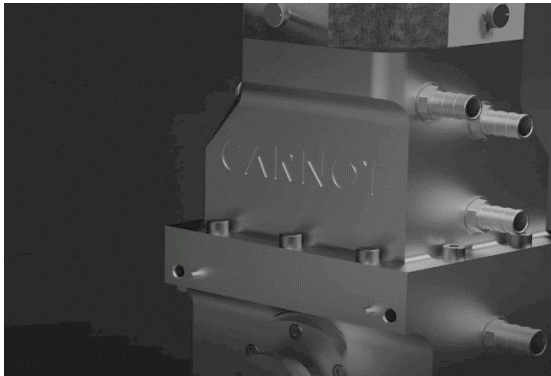


هوش مصنوعی Artificial intelligence



هوش مصنوعی در صنایع دریایی در تعمیر و نگهداری پیش نگر، ناوبری خودران (مستقل از انسان)، بهینه سازی مسیر حرکت، کاهش مصرف سوخت و ... به کار گرفته شده است. نقش کلیدی هوش مصنوعی، پردازش تعداد بیشمار داده است که همزمان از سنسورهای مختلف دریافت میکند، هوش مصنوعی قادر است با ترکیب این داده ها با سیستم های اطلاعات عمومی و ردیابهای مختلف نتیجه گیری های علمی دقیقی انجام دهد و این نتیجه گیریها میتواند پیش بینی های بی نقص و خطایی باشند و کارایی هر سیستمی را بهینه کند، هر هزینه ای را کاهش دهد و هر خطری را پیش بینی کند! نقش هوش مصنوعی به سطح آب محدود نمیشود، رباتهای زیرسطحی مجهز به هوش مصنوعی، در حال توسعه در زمینه هایی همچون جستجو و نجات، تعمیرات زیر آب و ماموریهایی حتی فراتر از این موارد هستند. هوش مصنوعی قادر است بدون خستگی و بدون توقف تمامی وظایف نظارتی بر بنادر را به طور مستمر به عهده بگیرد، حتی یک VTS هوشیار باشد که با تجزیه و تحلیل داده ها ایمنی را افزایش دهد و استراتژی های مدیریت ریسک را دگرگون کند! یک استارآپ موفق به بکارگیری هوش مصنوعی برای جلوگیری از تصادف در کشتی ها شده است، با استفاده از تصویربرداری حرارتی و ترکیب دوربینها و سنسورهای مختلف با Deep learning، نظارت مداوم و بررسی تک تک داده ها، دید کامل در هر شرایط جوی را امکان پذیر میکند و ارزیابی داده در کمترین زمان ممکن هر خطری را پیش بینی و از وقوع آن جلوگیری میکند. قابلیت Deep learning به هوش مصنوعی امکان میدهد که قوانین دریایی را بیاموزد و مطابق با آن عمل کند. یک استارآپ آمریکایی به نام Bearing با به کارگیری هوش مصنوعی سفرها و عملیات کشتی را بهینه میکند. این موتور پردازشگر- جستجوگر با امکان Deep learning منابع مختلف داده در دنیا را بررسی میکند تا با ترکیب آخرین پیش بینی آب و هوا، نرخ سوخت، نرخ کرایه و ... دقیق ترین مدل عملکرد کشتی را تولید و پیشنهاد میکند و حتی در طول سفر با تطبیق داده های جدید، مسیریابی خودکار، امکان پایداری بهینه سازی را فراهم میکند. این به مدیران ناوگان و مالکان کشتی اجازه میدهد تا به کمترین هزینه و بیشترین بازدهی برسند.

دانش رباتیک در دریا



به همین منظور تکنولوژی رنگ بدنه، تکنولوژی عملکرد موتور، تجهیزات پروانه و سکان، تکنولوژی اسکرابهای تصفیه کننده ی گازهای خروجی، تکنولوژی سیستمهای روانکاری و روغنکاری و ... همه باید در بهینه ترین حالت ممکن و هماهنگ ترین وضعیت در بیاند.

استارآپ بریتانیایی به نام CARNOT با ایده ی جایگزینی قطعات فلزی موتور با سرامیکهای مخصوصی که مقاومت بالایی در برابر دما دارند، موفق شده انرژی مورد نیاز برای سیستم خنک سازی موتور را حذف کند و از هدر رفت مقدار قابل توجهی از انرژی جلوگیری کند. موتورهای ساخت این استارآپ برای سوختههای زیستی و هیدروژنی طراحی شده اند. این استارآپ ادعا میکند کشتی های بزرگی همچون فله برها، تانکرها و مگاکانتینربرها با استفاده از این نوع موتور میتوانند رقم قابل توجهی از کاهش هزینه تجربه کنند.

5G

یکپارچه سازی IoT با مکالمات و مکاتبات در خشکی، منجر به تبادل حجم عظیم داده ها می شود. تبادل، تحلیل و بررسی این حجم از داده مهم که عملیات های کلیدی و حساس دریایی را کنترل و برنامه ریزی میکند، آنهم به شکل برخط، نیازمند یک شبکه ی اینترنتی قوی و پرسرعت است. اینترنت 5G این نیاز را رفع میکند و سرعت تبادل داده ها را در حجم بسیار بالا میسر میکند، که میتواند تاثیر به سزایی در تسهیل عملیاتهای بندری و مکاتبات بین شناورها و بندر داشته باشد. این فناوری جدید در حوزه ی اینترنت فقط تبادل داده های حجیم را تسهیل نمیکند، بلکه میتواند در ناوبری خودکار یا از راه دور، مسیری امن و قابل اطمینان برای کنترل شناور ایجاد کند.

یک استارآپ اسپانیایی به نام TMS Maritime Solution راهکاری مبتنی بر اینترنت 5G برای مکالمات و مکاتبات نزدیک به ساحل اراده داده است. که میتواند در بستری پرسرعت، ارتباط بین شناورها و بندر را برای تبادل داده های بر خط، برقرار کند.

استارآپ بریتانیایی JET Engineering System Solutions در حال توسعه ی استفاده از اینترنت 5G برای هدایت شناورهای خودران و بدون سرنشین است. این سیستم با بکارگیری

کمبود و ایمنی کارگران در محیطهای دریایی مسائل مهمی هستند. استارآپها با توسعه ی راه حلهای رباتیک دریایی، استفاده از هوش مصنوعی و سخت افزار پیشرفته در حال رفع این کمبودها و مشکلات هستند. رباتهایی که میتوانند به شکل هوشمند تعمیر و نگهداری انجام دهند و مشکلی با وجود گازهای سمی، ارتفاع غیرقابل دسترس، دمای بسیار بالا و یا خیلی پایین نداشته باشند، رباتهایی که زیرآب، روی سطح آب، در ارتفاع و در هر شرایط سخت و یا غیرممکنی برای بشر امکان کار دارند. این راه حلهای رباتیک نه تنها کمبود نیروی انسانی را رفع میکنند بلکه قرار گرفتن در شرایط خطرناک را در طول تعمیر و نگهداری و یا نظارت و بازرسی، کاهش می دهند. علاوه برآن با تجهیز این ربات ها به نرم افزارهای خلاقانه، داده های حیاتی و حتی زیست محیطی را میتوان با اهداف مختلف جمع آوری و آنالیز کرد.

یک استارآپ مستقر در آمریکا با نام Alicia Bots موفق به تولید رباتی با عنوان ۱۰۰ RoverClean شده است که به دو روش کنترل از راه دور و اتومات (خودران) امکان انجام عملیاتهای دریایی مختلفی را دارد. تمیز کردن مخازن و جمع آوری پسماند و لجن، بازرسی دقیق بدنه با امکان جمع آوری داده در رابطه با میزان خوردگی و زنگ زدگی، پولیش بدنه و پروانه از جمله قابلیتهای این ربات است. این ربات با قابلیت تعمیر، بازرسی و تمیزکاری بدنه کشتی به اپراتورهای کشتی این امکان را میدهد که طول عمر بدنه را افزایش و رسوبی زیستی (Biofouling) را کاهش دهند تا سبب افزایش راندمان کشتی و کاهش مصرف سوخت شود. و همه ی اینها در شرایطی انجام می شود که نیروی انسانی مجبور نیست در معرض خطرات کار زیر آب و یا در کار در ارتفاع قرار بگیرد. یک استارآپ روس به نام MarineRS موفق به ساخت رباتی شده که هم به کل پهنای پرواز دارد و هم به شکل زیردریایی قابلیت مانور در زیر آب. ایت ربات مجهز به تعداد متنوعی از سنسورهای کنترل عوامل محیطی است که میتواند اطلاعات جامعی از وضعیت دریاها و اقیانوسها از جمله دمای آب، ارتفاع موج و .. را اندازه گیری و ارسال نماید و با توجه به سایر امکانات و تجهیزاتی که بر روی آن ثبت شده به غیر از کمک در امر اقیانوس شناسی میتواند در بررسی بستر دریا و همینطور باستانی شناسی در زیر آب به کار گرفته است. سازندگان این ربات همچنان در حال توسعه ی توانمندی های آن هستند تا بتوانند یک ربات چند منظوره با قابلیت کار در فیلدهای مختلف در اختیار متقاضیان قرار دهند.

یکپارچه سازی بهره وری انرژی

یکی از اهداف و برنامه های کمپانی های دریایی و کشتیرانی این است که در آینده ی نزدیک، بهره وری انرژی یا بهینه سازی مصرف انرژی را به شکل یکپارچه و هماهنگ در تمام کشتی و تجهیزاتها به کار بگیرند. کاهش گازهای گلخانه ای و کاهش هزینه ی سوخت و سایر هزینه های مربوط به انرژی حداقل دستاوردهای این طرح خواهد بود.

اینترنت پرسرعت، امن و بدون قطعی و تاخیر، امکان کنترل هر نوع تجهیزات ریموت و خودران را برقرار میکند.

IOT یا اینترنت اشیا در صنایع دریایی

ناوبری یکی از مهمترین عملیاتهای دریایی است که بررسی ترافیکی محیطی و جلوگیری از تصادم اصلی بخش این عملیات محسوب می شود. یکپارچگی تمامی داده های مربوط به عملیات ناوبری و گرفتن یک خروجی ساده از تمام این داده ها، برای تصمیم درست در جهت کاهش خطرات ناوبری همچون تصادف، رویایی است که با اینترنت اشیا دارد به واقعیت تبدیل می شود. و حتی قابلیت های بیشتری همچون بررسی میزان گازهای تولیدی، وضعیت ماشین آلات، اطلاعات مربوط به موتور و پیشرانه ها، شرایط بدنه و ساختمانی کشتی و ده ها مدل داده ی دیگر می تواند با اینترنت اشیا ثبت، بررسی و منتقل شود. این داده ها به کمپانی ها امکان می دهد به صورت آنلاین به تمامی داده ها و حتی آنالیز داده های مربوط به ناوگان خود دسترسی داشته باشند و دید عمیق تر و وسیع تری نسبت به شرایط ناوگان خود داشته باشند که در تصمیم سازی های کلان و بسیار اثرگذار خواهد بود.

استارآپ فرانسوی به نام **Wattson Elements** دستاوردی به نام **FALCO** در حوزه ی اینترنت اشیا به صنایع دریایی پیشنهاد داده است که در هدف آن مدیریت یکپارچه و بنیادی بنادر است. بنادر و شناور های مجهز به این فن آوری میتوانند به شکل آنلاین در ارتباط بوده و داده های برخط بسیاری را بدون هیچگونه نیازی به برقراری ارتباط رادیویی یا ارسال ایمیل تبادل کنند. اطلاعاتی همچون خالی یا پر بودن اسکله، مختصات و شرایط کشتی های در حال تردد در بندر، وضعیت ایمنی شناورهای در حال عملیات در بندر و در اسکله همچون آتش سوزی، موارد امنیتی همچون ورود و خروج شناورها و غیره. این سیستم به بنادر، نماینده های بندری و کشتی ها اجازه میدهد که به شکل آنلاین شرایط را بررسی و تبادل اطلاعات کنند.

استارآپ بریتانیایی به نام **ACUA Ocean** شناور بدون سرنشینی با سوخت هیدروژنی ساخته است که خروجی گازها مضر به خصوص کربن، در موتور این شناور صفر است. این شناور با تجهیز به **AI** قابلیت ناوبری خودران و در عین حال پاک و بهینه دارد، همچنین با بکارگیری **IOT** از قابلیت جمع آوری، آنالیز و ارسال داده های بسیاری از وضعیت خود و همینطور محیط اطراف برخوردار است.

بلاکچین

جمع آوری و ثبت داده ها به شکل دستی نه تنها احتمال خطا و اشتباه دارد بلکه امکان جعل و دستکاری هم دارد. به همین دلیل اطلاعات این چنینی بدون بررسی و تحقیق، چندان قابل اعتماد نیست و همین امر سبب پیچیده شدن روابط بین کمپانی ها، شناورها، بنادر و سایر طرفین ارتباطات تجاری، ایمنی یا امنیتی می شود. هدف از بکارگیری فناوری بلاکچین در صنعت دریایی از بین بردن این پیچیدگی ها و

ایجاد شفافیت در مبادلات تجاری و عملیاتهای مالی، رفع امکان جعل و سندسازی، مستند و معتبر کردن داده های برخط و یکپارچه است. استارآپهای عرصه ی بلاکچین در صنایع دریایی بیشتر بر مواردی همچون پلتفورمهای اسناد اتوماتیک، سیستم های پرداخت و مبادلات مالی و قراردادهای هوشمند دریایی متمرکز شده اند.

یک استارآپ سنگاپوری با نام **Mrified** برای دریانوردان دسترسی به پاسپورت مجازی یا **e-passport** را مهیا میکند. این استارآپ با توسعه ی یک پلتفورم بر مبنای بلاکچین امکان بارگذاری، مدیریت و همچون تاییده ی اسناد دریانوردان را فراهم میکند. زمانی که این اسناد هویتی و کاری در پلتفورم بلاکچین بارگذاری و تایید شوند، سایر مقامات و دستگاهها با بررسی آنلاین این اسناد و تاییدیه های آنها می توانند از امکان هرگونه جعل خودداری کنند. همچنین این مجموعه ی یکپارچه به دریانوردان اجازه میدهد تا با به راحتی و بدون صرف زمان اضافه مدارک مورد تایید خود را به مراکز آموزشی یا کمپانی های کارایی به اشتراک بگذارند.

یک استارآپ آلمانی پلتفورم بیمه ی کالاهای دریایی به نام **Thrymr Digital Insurance Solution** یا به اختصار **TDIS** را توسعه داده است که فرآیندهای بیمه ی کالاهای دریایی را بسیار سریع، ساده و برخط و اتوماتیک میکند. تمامی مراحل از جمله صدور گواهینامه ها تا تایید و پرداخت در این سیستم به شکل یکپارچه و آنلاین انجام می شود و مکاتبات غیر ضروری بین شرکتهای بیمه کننده، صاحبان کالا و واسطه ها و نماینده ها حذف می شود.

آنالیز و بررسی داده های عظیم و پراکنده

یکی از بزرگترین چالشهای بخش مدیریتی در صنایع دریایی، پردازش حجم عظیم داده های متنوعی که از ناوگان دریافت می شود؛ دسته بندی، آنالیز، نتیجه گیری و پیدا کردن راه حل های منطقی و قطعی برای هر کدام از این داده های خام نیازمند صرف زمان و نیروی انسانی پرشکار است و انجام تمام این موارد به شکل دستی احتمال خطا و اشتباه را در هر قسمت از کار افزایش می دهد.

استارآپ آلمانی دیگری به نام **Kaiko System** با ساخت یک اپ موبایل این امکان را به پرسنل کشتی می دهد که تمامی چک لیستهای مربوط به تجهیزات، نگهداری و بررسی ماشین آلات تحت مسئولیت خود را بر رو گوشی موبایل دریافت کنند و تمامی اطلاعات لازم را از طریق اپ موبایل به شکل آنلاین به بخش مدیریتی مربوطه در شرکت مدیریت کننده ی کشتی، ارسال کنند. این کشتی امکان بررسی و آنالیز این داده ها را برای تیم های مدیریتی فراهم کرده و برای تمامی مواردی که از طرف پرسنل ارسال می شود **Key performance indicators (KPI)** استخراج میکند و همچنین سوابق ماشین آلات، خرابی ها و تمامی آلام ها و خطاهای آنها در سیستم ثبت و آنالیز می شود.

محافظت از داده های تبادل شده ی کل ناوگان است. این سیستم با نظارت دائمی و بررسی داده های تبادل شده و بکارگیری تکنولوژی AI امکان رهگیری و بازدارندگی در مقابل هر نوع تهدید سایبری را دارد.

آینده ی صنعت دریانوردی ظاهرا بسیار متفاوت از شرایط امروز آن خواهد بود و با سرعتی که پیشرفت و توسعه ی فن آوری پیدا کرده این آینده اصلا دور نخواهد بود. تغییرات زیادی در عرصه های مختلف آغاز شده است و قطعا برندگان این رقابت فشرده، پیشگامان آن خواهند بود. الزامات سختگیرانه تر، سرعت بیشتر، دقت بالاتر و خطای کمتر و حتی جذابیتهایی که این امکانات و تجهیزات برای مشتریان ایجاد میکنند از جمله حداقل نیازهایی هستند که صنعت دریایی و دریانوردی را به بکارگیری هرچه بیشتر این فناوریها سوق میدهد و دنیای مدرن و پرشتاب و رقابتی اینروزها، عرصه را برای سیستمهایی که تمایل یا توان به روزرسانی ندارند تنگ تر میکند؛ از این رو این سیل پر شتاب، ناخودآگاه همه ی جنبه های این صنعت را با خود همراه خواهد کرد و در مسیری جدید قرار خواهد داد. مثل هر تغییری، در ابتدای امر شاید محال، غیر ضروری و یا حتی مضر به نظر برسند! اما به یاد داشته باشیم پنجاه سال قبل کسی باور نمیکرد با دستگاهی که امروز به کوچکی یک ساعت مچی است میتوان مختصات کشتی را مشخص کرد و شاید کسی تصور نمیکرد روزی همچین وسیله ای به عنوان یک الزام برای کشتی تعریف شود. یا مگر می شد بدون نقشه ی کاغذی ناوبری کرد و تمام آنچه در این نقشه است به شکل هوشمندتر و کاملا اتومات در یک نمایشگر ظاهر شود و حتی خودش در هر بازه ی زمانی که بخواهیم مشخصات را ثبت کند؟! ECDIS آمد و شد! و بعدتر به NAVTEX و دهها وسیله ی دیگر هم به آن وصل شد و مدام داده های بیشتری گرفت و خروجی های بیشتر و کاربردی تری هم داد، جوری جایش را در پل فرماندهی باز کرده که امروز ترس نبودنش مثل ترس نبودن نقشه ی کاغذی در دیروز دریانوردی است. فن آوری به هر شکل جای خود را باز میکند، زندگی و شرایط کاری را جوری تسهیل میکند که نبودنش ترسناک می شود و به یاد نمی آوریم که روزی از آمدنش هم می ترسیدیم.



واقعیت فراگیر

خیلی از تجهیزات دریایی در محیطهای آموزشی دست یافتنی و عملیاتی نیستند و این کار را برای آموزش عملیاتی و تجربه ی واقعی کار کردن با تجهیزات را خیلی سخت می کند. اما با ظهور پدیده ی واقعیت مجاز یا VR هیچ تجربه ای غیرقابل لمس نیست. کاربردهای واقعیت مجازی بسیار فراتر از آموزش است اما در محدوده ی آموزش می تواند یک انقلاب محسوب شود. در حال حاضر واقعیت مجاز در ناوبری هدایت از دور قایق ها و زیردریایی های بی سرنشین، تعمیر و نگهداری، بازرسی هایی که به راحتی در دسترس انسان نیست، اقیانوس شناسی و حتی ساخت کشتی به کار میرود.

استارت آپی از کشور ترکیه به نام YachtingVerse با بکارگیری پلتفرمی با توسعه ی VR در حال تقویت تجربه ی خدمات دریایی همچون بازار اجاره و فروش قایق های تفریحی، استخدام پرسنل، پشتیبانی و مدیریت مالی است. و در کنار آن با توسعه ی گزینه ی جذابی همچون خدمات پرداخت از طریق رمزارز، هر نوع تبادل مالی در بازار قایق های تفریحی را میسر و تسهیل میکند. با این سرویس طرفین می توانند بازدید مجازی کامل و جامعی از شناور داشته باشند و در عین حال پرسنل می توانند از خدمات آموزشی مربوط به هر شناور که به شکل VR ارائه می شود، بهره مند شوند.

یک استارت آپ لهستانی به نام STEELCAD با بکارگیری اسکن سه بعدی لیزری و همچون پرتونگاری و مدل سازی کشتی ها، سرعت طراحی و بررسی شناورها را به شکل چشمگیری افزایش داده است. همچنین محصول نهایی این پروژه با استفاده از AR و پردازش سه بعدی بسیار قابل لمس خواهد بود و مهندسين پروژه ها با استفاده از این سیستم میتوانند پیشرفت فیزیکی پروژه ها را مرحله به مرحله با طرح سه بعدی جامع از پیش آماده شده، مقایسه کنند و نظارت دقیقی بر پیشرفت پروژه داشته باشند.

امنیت سایبری

استفاده از سیستم ها برخط و تبادل داده ها به شکل دیجیتال، امکان خطرات سایبری را هم به همراه دارد. دسترسی هکرها به تجهیزات IoT به مجاز به همین دلیل امنیت سایبری مبحث جدیدی است که در صنعت کشتیرانی اهمیت قابل توجه ای پیدا کرده است. استارآپ های زیادی با گسترش فناوریهای جدید و نیاز صنایع دریایی به امنیت سایبری، بر روی این مقوله متمرکز شده اند و در حال ارائه ی راه حل های متنوع خود هستند.

یک استارت آپ هندی به نام Byondsec در حال ارائه ی راه حلهای ایمن و هوشمند برای جلوگیری از تهدیدات امنیت سایبری است. این راهکار مبتنی بر یک سیستم نظارت و مدیریت یکپارچه ی برخط برای



هشدار سازمان های بین المللی نسبت به افزایش نگران کننده رها شدن خدمه و کشتی ها

زهرا سندالی

تصویب رسیده است تا اطمینان حاصل شود که در یک کشتی به اندازه کافی خدمه موثر و کارآمد برای تامین ایمنی و امنیت کشتی به کار گرفته شده است. لذا خدمه باید برای اطمینان از تامین ایمنی و امنیت کشتی، حتی اگر مالک و یا شرکت کشتیرانی آن‌ها را رها کرده باشد، بر روی کشتی باقی مانده که در چنین شرایطی دریانوردان ممکن است ماه‌ها و یا حتی سال‌ها در کشتی منتظر بمانند زیرا حل و فصل موارد رهاشدگی زمان بر می باشد.

شکاف‌های MLC در موضوع رها شدن دریانوردان

پایه و اساس ایجاد کنوانسیون کار دریایی MLC، قوانین سازمان بین المللی کار ILO و کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای (UNCLOS) است و یکی از موضوعات بسیار مهمی که این کنوانسیون به آن می‌پردازد، قوانین و مقررات شرایط کار و زندگی شایسته بر روی کشتی‌ها است. بدون تردید یکی از بخش‌های مهم این کنوانسیون فصل پنجم مربوط به انطباق و اجرای کنوانسیون است که ابزار اصلی آن کنترل انطباق شرایط کار و زندگی در کشتی با استانداردها، از طریق بازرسی است. در این فصل، اعمال ایجاد نظامی برای تضمین رعایت الزامات بر روی کشتی‌های تحت پرچم بیان شده است. این بدان معنی است که خود دولت‌ها باید مجهز به سیستم‌های نظارتی برای اجرای MLC در کشتی‌ها باعث این سیستم خود تنظیمی از ؟ بی‌المللی باعث بروز مشکلاتی در اجرا می‌شود. در حالی که صنعت حمل و نقل دریایی که با انواع مقررات بین‌المللی پوشش داده می‌شود، اجرای این مقررات توسط کشتی‌ها را به چالش کشیده است. کشورها می‌توانند هر کشتی را بدون توجه به این که پرچم چه کشوری را برافراشته است، بازرسی کنند اما در این میان برخی در کشتی‌ها با پرچم مصلحتی (Flag of Convenience (FOC) vessel) که در کشوری ثبت شده‌اند و پرچم کشور دیگری را به اهتزاز در می‌آورند، استانداردهای کار بین‌المللی بر روی کشتی‌ها اجرا نمی‌شود زیرا به دلیل عدم رعایت علقه واقعی میان کشتی و کشور محل ثبت، کشتی‌های ثبت به این شیوه، استانداردهای کار را اجرا نمی‌کنند و صرفاً با تکیه بر دریافت سود بیشتر، هزینه و مسئولیت کمتر بیشترین تاثیر منفی را بر دریانوردان رها شده دارند. اجرای الزامات MLC برای شناورهای مصلحتی منجر به عدم اجرای کامل و بسیار نگران کننده است. در حالی که تمرکز بر موضوع رها شدن، بازگشت به وطن و دلایل ریشه‌ای رها شدن دریانوردان است، نمی‌توان از مشکلات جانبی که ریشه در رها شدن دارند نیز بگذریم. حتی زمانی که دریانوردان رها می‌شوند، باید حداقل خدمه مورد نیاز بر روی کشتی را برآورده کنند.

دریانوردی شغلی است که از آن به عنوان شغل سخت با خطراتی بالقوه یاد می‌شود به نحوی که در برخی موارد این شرایط سخت با مشکلات منحصر به فردی همچون رها شدن توسط کارفرما نمود پیدا می‌کند. به طور خاص، صنعت حمل و نقل دریایی به دلیل ماهیت خاص خود، خطر قابل توجهی برای رها شدن دریانوردان دارد. از طرفی کشتی‌ها اغلب با هویتی متفاوت از مالکیت از یک کشور، ثبت پرچم در کشوری دیگر روبرو هستند که این موضوع در رسیدگی به موضوع رها شدن دریانوردان و فرآیند‌های پیگیری این موضوع همچون ارتباط بین مالک و کشور صاحب پرچم کشتی را مشکل ساز می‌کند. از طرفی دریانوردان اغلب با ملیت‌های متفاوت توسط یک مرکز، موسسه و یا آژانس ثالثی به کار گرفته می‌شوند که آنها را در اختیار مالکان و یا مدیران کشتی‌ها قرار می‌دهند. این تعدد و گوناگونی ارتباط با کشور صاحب بندر، کشور صاحب پرچم، کشور ملیت و تابعیت خدمه و کشور مالک کشتی و دخالت سازمان‌های ثالث، اجرای استانداردهای کار و حل کردن موضوع دریانوردان رها شده را فوق‌العاده دشوار می‌سازد. زمانی که یک دریانورد بر روی کشتی کار را آغاز می‌کند تا زمانی که کار او به اتمام برسد، بر روی کشتی حضور دارد. به عنوان مثال، دریانوردان نمی‌توانند زمانی که به یک بندر خارجی می‌رسند، پا بر روی خشکی بگذارند، مگر اینکه اجازه این کار را از سوی مقامات مهاجرت کشور بندری (صاحب بندر) دریافت کنند. علاوه بر این، این اجازه نیز برای استفاده از هر گونه امکانات در خشکی و یا استفاده از هر گونه حمل و نقل در کشور صاحب بندر، برای سفر به کشور مبدا یا وطن دریانورد، مورد نیاز است.

رویداد تلخ رها شدن دریانوردان

محیط کاری در یک کشتی عمدتاً با چالش‌های فراوانی همراه است اما برای دریانوردان در یک کشتی، زمانی این چالش تلخ می‌گردد که مالک و یا شرکت آن‌ها را رها کند. رایج‌ترین شکل رها شدن کشتی و خدمه آن زمانی رخ می‌دهد که مالک و یا شرکت کشتیرانی به دلایل متعدد دیگر قادر به پرداخت صورتحساب، حقوق و دستمزد، پرداخت عوارض بندری و تامین تدارکات برای دریانوردان در کشتی نباشد و در نتیجه خدمه بدون غذا، سوخت و مراقبت‌های پزشکی در کشتی گرفتار می‌شوند که در این حالت دریانوردان رها شده محسوب می‌گردند. از طرفی این کشتی‌ها اغلب توسط مقامات صاحب بندر توقیف و خدمه آن به منظور رعایت استانداردهای تامین حداقل نیروی انسانی ایمن (safe manning)، اجازه ترک کشتی را نخواهند داشت. تامین حداقل نیروی انسانی ایمن توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به

مسئولیت مالی مربوط به بازگشت دریانوردان به وطن خودداری و هیچ‌کس مسئولیت بازگشت دریانوردان را بر عهده نگیرد، فرآیند حل اختلاف ممکن است بیش از یک سال طول بکشد به خصوص اگر دولت صاحب پرچم کشتی MLC را تصویب نکرده باشد. وقتی فرآیند حل اختلاف با شکست مواجه شود، باعث می‌شود دریانوردان مجبور به استفاده از دادگاه‌های بین‌المللی شوند که استفاده از دادگاه‌های بین‌المللی حتی می‌تواند چالش برانگیزتر از استفاده از فرآیند حل اختلاف معین شده در MLC باشد. در این شرایط اغلب خود دریانوردان باید هزینه دادرسی را بپردازند، در حالیکه آنان همچنان در شرایطی قرار دارند که حتی حقوق آن‌ها پرداخت نشده است. علاوه بر این، دریانوردان باید به دنبال دادگاهی باشند که صلاحیت رسیدگی به موضوع پرونده آن‌ها را داشته باشند. همچنین در چنین شرایطی ممکن است نیاز به حضور فیزیکی دریانورد در طول طواری دادرسی در دادگاه باشد که این امر نیز به دلیل رها شدن دریانورد بر روی کشتی و عدم امکان پیاده شدن، دشوار یا بعضاً غیر ممکن به نظر می‌رسد.

آمار نگران‌کننده افزایش دریانوردان رها شده

رها کردن دریانوردان از سال ۲۰۱۷ در حال افزایش بوده است. این در حالی است که اصلاحات سال ۲۰۱۴ کنوانسیون کار دریایی MLC اجرا شد. اصلاحیه‌های سال ۲۰۱۴ کنوانسیون کار دریایی به دنبال افزایش حمایت و حفاظت از دریانوردان رها شده بود. در سال ۲۰۱۷، سالی که اصلاحات MLC در مورد رها شدن دریانوردان به اجرا گذاشته شد، پنجاه و پنج مورد از موارد رهاشدگی گزارش شده است. در سال ۲۰۱۸، چهل و چهار مورد گزارش شده وجود داشت. در سال ۲۰۱۹، چهل مورد گزارش شده وجود داشت. سپس در سال ۲۰۲۰، موارد به هشتاد و پنج مورد افزایش یافت، که هفده مورد آن مربوط به شرایط پاندمیک کووید ۱۹ بود. در نهایت در سال ۲۰۲۱، موارد مجدداً به نود و پنج مورد افزایش یافتند. فدراسیون حمل و نقل بین‌المللی ITF نیز گزارشی را منتشر کرده است که در آن از "افزایش نگران‌کننده" تعداد گزارش‌های رها شدن کشتی و خدمه در سال ۲۰۲۳ خبر می‌دهد. این سازمان یک اتحادیه کارگری مستقل است که در سراسر جهان نمایندگانی دارد که به دریانوردان برای حل و فصل در زمینه اختلافات مربوطه^۳ به مشکلات دریانوردان به ویژه دستمزد و رها شدن کمک می‌کند. ITF افزایش نزدیک به ۱۱ درصدی را در سال ۲۰۲۳ برای تعداد کل شکایات رهاسازی دریافت کرده و ثبت شده در این سازمان، گزارش کرده است. در مجموع، آنها گزارش می‌دهند که ۱۶۷۶ دریانورد از کشتی‌های رها شده با ITF تماس گرفته‌اند و به دنبال کمک برای دریافت دستمزد عقب افتاده و بازگرداندن به وطن هستند. سازمان‌های کمک‌رسان و خیریه‌ها نیز برای کمک به خدمه‌ای که اغلب وضعیت خود را بدون آذوقه و بدون پول برای سفر گزارش کرده‌اند، وارد عمل می‌شوند. بنابراین، از زمانی که اصلاحات سال ۲۰۱۴ نیز به اجرا در آمده‌است، موارد رهاشدگی در حال افزایش بوده‌است. با اجرایی شدن

حتی اگر در شرایطی که بتوانند به کشورشان بازگردند و نسبت به پرداخت حقوق و دستمزد آنها اقدام شده است، باز هم از لحاظ فنی ملزم به حفظ تعداد کافی خدمه مورد نیاز بر روی کشتی برای حفظ ایمنی و امنیت کشتی هستند. اما پس از بازگشت به وطن و استقرار خدمه جدید بر روی کشتی و اینکه چه تضمینی وجود دارد که شرایط رها شدن و عدم پرداخت حقوق برای خدمه جدید تکرار نشود، همچنان وجود دارد، زیرا دلیل اصلی رها شدن دریانوردان، ناتوانی مالک کشتی در پرداخت دستمزد همچنان باقی است. این شکاف در MLC منجر به شرایطی شده است که حتی پس از اینکه تمایل به بازگرداندن خدمه وجود دارد، خدمه مجاز به رها کردن کشتی نیستند. این امر منجر به یک چرخه معیوب رها شدن در کشتی می‌شود که در آن یک خدمه رها شده، به وطن خود بازگردانده می‌شود، یک خدمه جدید با همان شرایط وارد کشتی می‌شود و چرخه بارها و بارها ادامه می‌یابد، زیرا مالک کشتی نمی‌تواند از عهده پرداخت حقوق و دستمزد آنها برآید و کنوانسیون کار دریایی با الزامات خود، نتوانسته از وقوع این دور باطل جلوگیری کند. این در حالی است که کنوانسیون کار دریایی بازگشت دریانوردان را اجباری می‌کند در حالی که نیاز به تعداد مشخصی از خدمه برای ماندن در کشتی وجود دارد و همواره نمی‌تواند این دو نیاز را تامین کند. علاوه بر این، کنوانسیون کار دریایی نمی‌تواند به این مساله بپردازد که آیا الزامات ایمنی حداقل خدمه ایمن بر روی کشتی، باید برای کشتی‌های رها شده نیز اعمال شود یا خیر؟ و اگر چنین است، چگونه الزامات ایمنی حداقل خدمه باید اعمال شود. در نتیجه، مشکل و ابهام این مسئله در MLC منجر به سردرگمی در مورد آنچه که باید اجرا شود و کارکردهای این کنوانسیون در برآورده کردن نیازهای دریانوردان می‌شود.

در حالی که MLC به تفصیل در مورد نیازها و تضمین‌های مالی کشورهای عضو بحث می‌کند، اما نمی‌تواند به نگرانی‌های غیر پولی رهاسدگان دریانوردان نیز بپردازد. این امر باعث ایجاد شکاف بزرگ در آنچه دریانوردان پس از رها شدن با آن روبرو خواهند بود، می‌شود زیرا مقررات اجرایی درون آن، فاقد ضمانت هستند. MLC تنها به یک جنبه از رهاسدگان آن هم فقط به بازگشت به وطن در مقررات ۵.۲ می‌پردازد و با این وصف هنوز بیمه گران و اشخاص ثالث در خصوص بازگرداندن دریانوردان نمی‌توانند وظایف خود را به درستی انجام دهند. دلیل دیگر اینکه چرا MLC برای دریانوردان رها شده آنقدر مفید نیست می‌تواند این باشد که فرآیند حل و فصل اختلافات بسیار کند پیش می‌رود و دریانوردان باید تا حل و فصل اختلاف همچنان در کشتی بمانند. با این حال، اگرچه به طور خاص، MLC روشن کرده‌است که چه کسی مسئول بازگرداندن دریانوردان است و ساختار اطلاع‌رسانی روشنی را برای دولت صاحب پرچم و بیمه گران ایجاد کرده است، اما، فرآیند حل و فصل اختلافات هنوز وقت گیر است و طی شدن این روند کند می‌باشد. در زمانی که دولت‌ها و بیمه گران از قبول

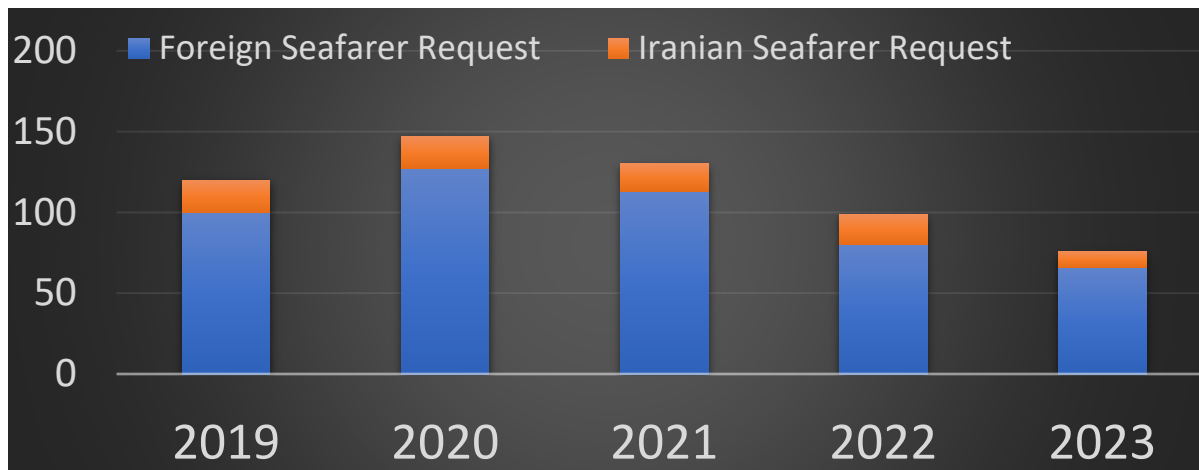
جهانی را برای حل و فصل مشکلات دریانوردان برانگیخته است اما بررسی موضوع رها شدن خدمه کشتی فقط پیگیری یک موضوع بشردوستانه نیست، بلکه تهدیدی برای ایمنی دریایی، حفاظت از محیط زیست و شهرت جهانی صنعت حمل و نقل دریایی در کل است. اقدامات فوری برای رسیدگی به وضعیت اسفبار دریانوردان رها شده و جلوگیری از حوادث آینده بسیار ضروری است و این امر مستلزم همکاری میان سازمان های دریایی از جمله دولت ها، سازمان های بین المللی، اتحادیه های مالکان کشتی ها و اتحادیه های کارگری است. تقویت چارچوب های نظارتی، افزایش مکانیسم های اجرایی و مجازات ها برای اقدامات تنبیهی عدم انطباق با MLC برای بازدارندگی مالکان کشتی از رها کردن کشتی ها یا نادیده گرفتن رفاه خدمه، بهبود اقدامات امنیت مالی اجرای مکانیسم هایی مانند تضمین های مالی یا الزامات بیمه برای اطمینان از اینکه مالکان کشتی دارای بودجه کافی برای پوشش دستمزد خدمه و هزینه های بازگشت هستند، افزایش نظارت بر صنعت، افزایش شفافیت و پاسخگویی در عملیات کشتی از طریق بازرسی منظم، ممیزی و نظارت بر قابلیت مالی مالکان کشتی، ارائه حمایت از دریانوردان آسیب دیده، ایجاد مکانیسم های واکنش اضطراری برای ارائه کمک های فوری، از جمله کمک های حقوقی، حمایت از بازگشت به وطن و دسترسی به خدمات ضروری برای دریانوردان رها شده، ترویج و تشویق مسئولیت اجتماعی مالکان کشتی از طریق کمپین ها و برنامه های آموزشی از جمله مواردی هستند که می توانند کمک موثری در رفع معضل رها شدن دریانوردان نمایند در غیر اینصورت شاهد اجرای ناقص کنوانسیون های بین المللی دریایی از جمله کنوانسیون کار دریایی MLC و آسیب بیشتر دریانوردان خواهیم بود. هدف کنوانسیون کار دریایی MLC کمک به دریانوردان برای داشتن شرایط کار و زندگی شایسته بر روی کشتی است. با اینکه مقررات این کنوانسیون نوآورانه و عالی هستند، اما به دلیل اجرای ضعیف آن ها به خصوص در مورد رها شدن دریانوردان توسط کشورهای که آن را تصویب نموده اند، همچنان با این معضل روبرو هستیم. امروزه همچنان ممکن است انتظار طولانی برای حل و فصل موارد رهاشدگی وجود داشته باشد و دریانوردان را در موقعیت های وحشتناکی قرار دهد. در نهایت، عدم اجرای الزامات این کنوانسیون باعث می شود که MLC نتواند به دریانوردان در روشی که برای حل و فصل آن در نظر گرفته شده است، کمک چندانی کند. انتظار می رود، سازمان بین المللی کار با دادن قدرت به سایر نهادها و سازمان های مربوطه، برای اجرای MLC اجرای الزامات این کنوانسیون فقط به دولت ها بستگی نداشته باشد. اصلاح و تغییرات درست الزامات کنوانسیون کار دریایی برای بهبود شرایط دریانوردان، اجرای بهتر این کنوانسیون را موثرتر خواهد کرد و یک ابزار قدرتمند در مبارزه با رهاشدگی دریانوردان در دریا و در کل بهبود شرایط کار و زندگی شایسته دریانوردان خواهد بود

اصلاحات ۲۰۱۴ مالک کشتی می بایست گواهی یا سایر شواهد مستندی مبنی بر امنیت مالی را صادر و این سند باید در کشتی حمل شود. دستورالعمل های اتخاذ شده در سال های ۲۰۲۲-۲۰۲۳، نیز رویه هایی را مشخص می کند که باید توسط کشورهای صاحب پرچم در صورتی که مالک کشتی به تعهدات خود در موارد زیر عمل نکند، اتخاذ کنند: ۱- ترتیب و تامین هزینه های بازگشت دریانوردان ۲- پرداخت دستمزد معوقه و سایر حقوق قراردادی - تعهد به تامین نیازهای ضروری از جمله مراقبت های پزشکی ناتاشا براون، رئیس خدمات اطلاعات عمومی سازمان بین المللی دریانوردی IMO، با توصیف این روند به عنوان "در واقع نگران کننده"، خاطر نشان می کند که کمیته حقوقی سازمان در حال حاضر در حال بررسی موضوع است و رها کردن دریانوردان مشکل نگران کننده ای است که نه تنها بر دریانوردان بلکه خانواده هایشان تأثیر می گذارد. همچنین در پی اقدامات مشترک بر روی این موضوع بین سازمان بین المللی دریانوردی IMO و سازمان بین المللی کار ILO کارهای مهمی را انجام داده است که این شامل: ۱- تشکیل کارگروه مشترک IMO/ILO و تهیه یک دیتابیس ثبت موارد رها شده ۲- دستورالعمل تامین امنیت مالی در صورت رها شدن دریانوردان (مصوب در سال ۲۰۰۱). ۳- اصلاحات ۲۰۰۶ MLC در مورد امنیت مالی در موارد رها شدن دریانوردان (طی سال ۲۰۱۴). ۴- رهنمودهایی برای مقامات صاحب بندر و صاحب پرچم در مورد نحوه برخورد با موارد رها شدن دریانورد (مصوب در ۲۰۲۳-۲۲) بوده است. کمیته حقوقی سازمان بین المللی دریانوردی نیز هر ساله اسنادی ذیل عنوان رفتار عادلانه با دریانوردان FAIR TREATMENT OF SEAFARERS طی اسناد مختلف منتشره، گزارش هایی از آمار و تحلیل دریانوردان رها شده را به صورت کامل و با جزئیات مربوط به موقعیت و وضعیت فعلی رها شدن در کشورهای مختلف، بر گرفته از آمار دریافتی از دیتابیس مشترک IMO/ILO، دولت های عضو، سازمان های دریانوردان و دریانوردان ساسر جهان به منظور بحث و بررسی در اجلاس منتشر می کند. این کمیته همچنین افزایش هشدار دهنده ای را در تعداد موارد رها شدن دریانورد به خصوص در زمان شروع همه گیری COVID-۱۹ گزارش کرده بود. در پاسخ به بحران جاری تغییر خدمه و افزایش تعداد موارد رها سازی، کمیته حقوقی یک گروه کاری مشترک نیز برای پیش نویس دستورالعمل های عملی، از جمله طرح های کلی پیشنهادی برای حمایت در چارچوب قانونی، مسئولیت ها و رویه ها برای مقامات صاحب بندر و صاحب پرچم تشکیل داده است. این کمیته همچنین در مورد پیشنهادی برای ایجاد یک صندوق مشترک اضطراری برای حمایت از دریانوردان آسیب دیده ناشی از رها شدن مورد بحث و بررسی قرار داده است. هر چند گزارش های پایگاه داده مشترک IMO/ILO اسناد کمیته حقوقی مربوط به FAIR TREATMENT و دستورالعمل های صادره توسط سازمان های بین المللی تا حدودی توجه و نگرانی

گزارش عملکرد واحد بررسی شکایات انجمن

علیرضا مرادی

از سال ۲۰۱۹ و شرایط خاص ناشی از شیوع بیماری کرونا، فعالیتهای واحد شکایات انجمن در پیگیری درخواست و شکایت دریانوردان در حوزه خلیج فارس و دریای خزر شکل دیگری به خود گرفت و علی رغم شرایط خاص موجود بیش از ۹۲ درصد شکایات واصله از سوی دریانوردان به نتیجه مطلوب رسیده که نمودار نسبی آن در هر ساله برای دریانوردان ایرانی و خارجی مشخص گردیده



رسیدگی موفق به بیش از ۵۰۰ شکایت دریانوردان

بخش عمده این شکایات در سه موضوع پرداخت حقوق و دستمزد، بازگشت به میهن و غرامت بیمه ناشی از حوادث قابل دسته بندی است که در این میان حقوق و مطالبات نزدیک به یک میلیون دلار دریانوردان احیا به حساب دریانورد واریز گردیده است. لازم به توضیح است تمامی این خدمات کاملا رایگان بوده و عضویت در انجمن تنها وظیفه اخلاقی و اجتماعی است که به عهده دریانورد ذینفع می باشد که متأسفانه برخی در این خصوص اهمال می کنند و مدیون به جامعه دریانوردی و انجمن خواهند بود.



بازگشت مطالبات نزدیک به یک میلیون دلار حقوق و دستمزد به دریانوردان



سلامت روان در دریا: درک عوامل خطر ساز و محافظت کننده و نقش تیم مدیریت بحران

دکتر خسروی - مسئول کمیته سلامت روانی و اجتماعی دریانوردان انجمن

مقدمه:

دریانوردی یک حرفه باستانی است که مدت‌هاست روح انسان را با داستان‌های ماجراجویی، اکتشاف و تجارت در اقیانوس‌های وسیع مجذوب کرده است. با این حال، در زیر سطح این روایت عاشقانه، واقعیتی نهفته است که کمتر شناخته شده است: چالش‌های سلامت روانی که کسانی که زندگی خود را وقف سفرهای دریایی می‌کنند، با آن مواجه هستند. انزوا، برنامه‌های کاری سخت و غیرقابل پیش‌بینی زندگی در دریا می‌تواند تأثیر قابل توجهی بر سلامت روان دریانوردان بگذارد. در سال‌های اخیر، شناخت روزافزونی از مشکلات سلامت روانی که دریانوردان با آن مواجه هستند، وجود داشته است. عواملی مانند دوری طولانی از خانه و عزیزان، انزوا از شبکه‌های حمایت اجتماعی، شرایط سخت زندگی، و فشار مداوم برای انجام کار در محیط‌های خطرناک زمینه‌ساز افزایش سطح استرس، اضطراب، افسردگی و سایر مسائل روانی در بین کارکنان دریایی شده است.

با وجود افزایش آگاهی از این چالش‌ها، نیازهای سلامت روان دریانوردان اغلب نادیده گرفته می‌شود. دسترسی محدود به منابع بهداشت روان، انگ پیرامون بیماری روانی و فقدان سیستم‌های حمایتی جامع، این مشکل را تشدید می‌کند.

با این حال، در میان این چالش‌ها، امید وجود دارد. با درک عوامل خطر و عوامل محافظتی مؤثر بر سلامت روان دریانوردان، می‌توانیم شروع به توسعه مداخلات هدفمند و مکانیسم‌های حمایتی برای ارتقای انعطاف‌پذیری روانی و رفاه در دریا کنیم. علاوه بر این، استقرار تیم‌های مدیریت بحران مجهز برای رسیدگی به شرایط اضطراری سلامت روان و ارائه پشتیبانی به موقع می‌تواند نقش مهمی در حفاظت از سلامت روان دریانوردان و تضمین ایمنی و رفاه آنها ایفا کند.

در این مقاله، عوامل خطر ساز که زمینه ساز مشکلات سلامت روان هستند و همچنین عوامل محافظت کننده که تاب‌آوری را ارتقا می‌دهند، بررسی می‌کنیم. علاوه بر این، به اهمیت تیم‌های مدیریت بحران در رسیدگی به بحران‌های سلامت روان در دریا خواهیم پرداخت و در مورد اینکه چرا اقدامات پیشگیرانه برای ترویج فرهنگ آگاهی و حمایت از سلامت روان در صنعت دریایی ضروری است، بحث خواهیم کرد.

عوامل خطر ساز:

انزوا: دریانوردان اغلب دوره‌های طولانی را دور از خانواده و شبکه‌های حمایت اجتماعی می‌گذرانند که منجر به احساس تنهایی و انزوا می‌شود. محیط پر استرس کاری: صنعت دریایی شامل برنامه‌های کاری

سخت، ساعات طولانی و قرار گرفتن در معرض شرایط بالقوه خطرناک است که به استرس و اضطراب مزمن کمک می‌کند.

تجربه‌های تروماتیک: دریانوردان ممکن است شاهد تصادفات، جراحات یا سایر رویدادهای آسیب‌زا در دریا باشند که می‌تواند اثرات روانی پایدار داشته باشد.

دسترسی محدود به خدمات بهداشت روان: منابع بهداشت روانی و خدمات پشتیبانی ممکن است کمیاب یا غیرقابل دسترسی در کشتی‌ها باشند، که جستجوی کمک در صورت نیاز را برای دریانوردان چالش‌برانگیز می‌کند.

موانع فرهنگی و زبانی: اعضای خدمه با پیشینه‌های فرهنگی مختلف ممکن است با موانع و چالش‌های ارتباطی در ابراز احساسات یا درخواست کمک مواجه شوند.

عوامل محافظت کننده:

حمایت اجتماعی قوی: روابط مثبت با سایر اعضای خدمه، و همچنین ارتباط منظم با خانواده و دوستان در خانه، می‌تواند احساس تعلق و حمایت عاطفی را ایجاد کند.

رهبری مؤثر: رهبری حمایتی و درک کننده در کشتی‌ها می‌تواند یک محیط کاری مثبت ایجاد کند و ارتباطات باز در مورد نگرانی‌های مربوط به سلامت روان را تقویت کند.

دسترسی به منابع سلامت روان: در دسترس بودن خدمات بهداشت روان، مانند مشاوره، برنامه‌های حمایت هم‌تایان، و تیم‌های مداخله در بحران، می‌تواند به دریانوردان کمک کند تا با استرس کنار بیایند و سلامت روان خود را به طور مؤثر مدیریت کنند.

آموزش: ارائه آموزش در مورد مدیریت استرس، راهبردهای مقابله، و شناخت نشانه‌های مسائل مربوط به سلامت روان می‌تواند دریانوردان را قادر سازد تا گام‌های پیشگیرانه‌ای را برای حفظ رفاه خود بردارند.

حساسیت فرهنگی: شناخت و احترام به تفاوت‌های فرهنگی در بین اعضای خدمه می‌تواند باعث فراگیری و تفاهم شود، انگ مرتبط با مسائل بهداشت روانی را کاهش دهد و رفتارهای مربوط به درخواست حمایت را تشویق کند.

با درک و پرداختن به این عوامل خطر و حفاظتی، ذینفعان صنعت دریایی می‌توانند در جهت ایجاد یک محیط حمایتی و مساعد برای سلامت روان و رفاه دریانوردان تلاش کنند. در این مقاله سعی بر آن است که به بررسی مسئولیت‌های اصلی کمیته سلامت روانی و اجتماعی برای دریانوردان و همچنین لزوم تشکیل تیم مداخله در بحران و وظایف آن پرداخته شود.

اند یا در معرض خطر هستند، به ویژه دریانوردانی که در حین ماموریت هستند، نیازمند یک رویکرد جامع و به موقع است.

نقش تیم مدیریت بحران: تیم مدیریت بحران نقشی اساسی در رسیدگی به مشکلات سلامت روان در میان دریانوردان ایفا می کند. این تیم متشکل که از نمایندگان از شرکت‌های کشتیرانی، سازمان‌های دریایی، اتحادیه‌ها و متخصصان سلامت روان می‌باشد، وظیفه دارد تا استراتژی‌هایی را برای پیشگیری، شناسایی و مدیریت مسائل بهداشت روانی در صنعت دریایی ایجاد و اجرا کند که در زیر به برخی از آنها اشاره خواهد شد. توسعه سیاست‌ها در حوزه‌های سلامت روانی و اجتماعی: تیم‌های مدیریت بحران مسئول تدوین سیاست‌ها و دستورالعمل‌هایی هستند که رفاه روانی دریانوردان را در اولویت قرار می دهد. این سیاست‌ها ممکن است شامل مقرراتی برای آموزش بهداشت روان، آموزش، و خدمات پشتیبانی هم در کشتی‌ها و هم در تاسیسات ساحلی باشد.

ارزیابی ریسک: تیم‌های مدیریت بحران ارزیابی‌های مستمر ریسک را برای شناسایی عوامل استرس‌زا و آسیب‌پذیری‌های بالقوه در محیط دریایی انجام می دهند. با نظارت بر روندهای صنعت، جمع‌آوری بازخورد از دریانوردان، و تجزیه و تحلیل داده‌ها در مورد شاخص‌های سلامت روان، تیم‌های مدیریت بحران می‌توانند به طور فعال به مسائل نوظهور رسیدگی کنند و خطرات را کاهش دهند.

پاسخ به بحران: در صورت بروز بحران سلامت روان در دریا، تیم‌های مدیریت بحران برای اطمینان از مداخله به موقع و موثر هماهنگی‌های لازم را انجام می‌دهند. این ممکن است شامل بسیج منابع، ارائه پشتیبانی از راه دور به کشتی‌ها، و تسهیل دسترسی به کمک‌های پزشکی اضطراری یا تخلیه در صورت لزوم باشد.

حمایت و همکاری: تیم‌های مدیریت بحران از نیازهای بهداشت روانی دریانوردان در صنعت دریایی و فراتر از آن حمایت می‌کنند. این تیم‌ها با همکاری با سازمان‌های دولتی، نهادهای نظارتی و سازمان‌های بین‌المللی، برای افزایش آگاهی، تأثیرگذاری بر تصمیم‌گیری‌های خطمشی و ترویج بهترین شیوه‌ها برای مدیریت سلامت روان در عملیات دریایی تلاش می‌کنند.

جمع‌بندی: سلامت روان دریانوردان موضوعی پیچیده و چندوجهی است که نیازمند رویکردی همه‌جانبه برای پیشگیری، مدیریت و حمایت است. با اجرای استراتژی‌هایی برای ارتقای آگاهی، افزایش حمایت اجتماعی و بهبود دسترسی به خدمات سلامت روان، ذینفعان صنعت دریایی می‌توانند محیط حمایتی و انعطاف‌پذیرتری را برای دریانوردان ایجاد کنند. علاوه بر این، نقش تیم‌های مدیریت بحران در هماهنگی تلاش‌ها، توسعه سیاست‌ها و حمایت از رفاه روانی پرسنل دریایی بسیار مهم است. کمیته سلامت روانی و اجتماعی دریانوردان آماده است تا چشم‌انداز حمایت از سلامت روانی و اجتماعی را برای دریانوردان در ایران تغییر دهد. با اولویت دادن به رفاه آنها، هدف ما ایجاد یک صنعت دریایی است که نه تنها چالش‌های دریا را برطرف می‌کند، بلکه فرهنگ انعطاف‌پذیری، حمایت و سلامتی جامع را نیز پرورش می‌دهد.

مسئولیت‌های اصلی کمیته سلامت روانی و اجتماعی دریانوردان: ارائه خدمات حمایتی از سلامت روان: ارائه خدمات مشاوره، درمان، و مداخله در بحران به دریانوردانی که با چالش‌های بهداشت روانی مانند افسردگی، اضطراب یا تروما مواجه هستند.

افزایش آگاهی: برگزاری کمپین‌های آموزشی و کارگاه‌های آموزشی جهت افزایش آگاهی دریانوردان نسبت به مسائل بهداشت روانی و ترویج فرهنگ دریافت کمک.

حمایت: حمایت از سیاست‌ها و مقرراتی که رفاه روانی و اجتماعی دریانوردان را در اولویت قرار می‌دهد، از جمله دسترسی به منابع بهداشت روانی، دوره‌های استراحت، و بهبود شرایط زندگی در کشتی

آموزش: ارائه برنامه‌ها و منابع آموزشی برای دریانوردان و متخصصان صنعت دریایی در مورد موضوعاتی مانند مدیریت استرس، حل تعارض و حساسیت فرهنگی.

تحقیق و جمع‌آوری داده‌ها: انجام مطالعات تحقیقاتی برای درک بهتر نیازها و چالش‌های سلامت روانی که دریانوردان با آن مواجه هستند و همچنین جمع‌آوری داده‌ها برای اطلاع‌رسانی مداخلات و سیاست‌های مبتنی بر شواهد.

همکاری: همکاری با سازمان‌های دریایی، سازمان‌های دولتی و سایر ذینفعان برای توسعه استراتژی‌های جامع برای رسیدگی به مسائل بهداشت روانی در صنعت دریایی.

پاسخ به بحران: ایجاد پروتکل‌ها و منابع برای پاسخگویی به بحران‌های سلامت روان در دریا، از جمله هماهنگی با خدمات اورژانس و تسهیل دسترسی به مراقبت‌های مناسب.

شبکه‌های پشتیبانی: تسهیل شبکه‌ها و جوامع پشتیبانی هم‌تا برای دریانوردان برای ارتباط با دیگرانی که ممکن است چالش‌های مشابهی را تجربه کنند و راهبردها و منابع مقابله‌ای را به اشتراک بگذارند.

حمایت خانواده: ارائه خدمات و منابع حمایتی برای خانواده‌های دریانوردان، از جمله مشاوره، کمک مالی و اطلاعات در مورد حفظ ارتباط در دوره‌های جدایی.

مراقبت مستمر: حصول اطمینان از تداوم مراقبت از دریانوردان با ارائه پشتیبانی و منابع بعدی برای بازگشت به زندگی ساحلی پس از دوره‌های طولانی در دریا.

لزوم تشکیل تیم مداخله در بحران:

مداخله در بحران: پاسخ سریع و موثر به بحران‌های سلامت روان بسیار مهم و حیاتی است. پروتکل‌های مدیریت بحران باید تدوین شده و روش‌هایی را برای شناسایی، ارزیابی و مدیریت شرایط اضطراری سلامت روان در دریا مشخص کند. آموزش اعضای خدمه در تکنیک‌های مداخله در بحران می‌تواند آنها را برای پاسخگویی موثر به موقعیت‌های بحرانی توانمند کند. مدیریت افرادی که اقدام به خودکشی کرده

((منتخب مسابقه عکس « زندگی در دریا » ویژه دریانوردان))



تلاش
شایان خسروی



باران
محمد مصلی نژاد



برف در دریا
اسماعیل نژاد کورکی



خارک در مه
مرتضی قنبری



قدرت آفرینش
حسین ارچوند - بندر انزلی

اسامی دریانوردان نمونه سال ۱۴۰۳

حسین صیاد طالبی بندر نوشهر	علی ایمانی بندر شهید رجایی	ایرج رضایی بندر امام خمینی	هامون صفاجو انجمن صنفی دریانوردان	محمد نبی صیدی انجمن صنفی دریانوردان	محمد هادی کیفر گیر انجمن صنفی دریانوردان
مرتضی قدیمی آبکنار کشتیرانی والفجر	عبداله نظران بندر نوشهر	محمدصادق حیدری بندر امیر آباد	عبدالحمید گزانی بندر چابهار	محمد رضا فلاح بندر انزلی	محبیب توحیدی بندر خرمشهر
حمید دریانوردی پایانه های نفتی	رضا داودی حموله پایانه های نفتی	آرمین اژدرکش شرکت ملی نفتکش	مهدی رضازاده گزار شرکت ملی نفتکش	عباس حاج ابوطالبی شرکت ملی نفتکش	اسماعیل سلیمانی شرکت ملی نفتکش
علیرضا حاج غلامی شرکت کشتیرانی ج. ا.ا.	حسین دشتی راد شرکت کشتیرانی ج. ا.ا.	مهرشاد جلالی شرکت کشتیرانی ج. ا.ا.	ابراهیم اجری شرکت کشتیرانی ج. ا.ا.	هادی شکوفه شرکت کشتیرانی ج. ا.ا.	محمدحسین قائم پناه شرکت کشتیرانی ج. ا.ا.
خرم رسته نیروی دریایی سپاه	محمرضا بناوند نیروی دریایی سپاه	محسن نوذری نیروی دریایی سپاه	اردشیر آب خاک دوست سازمان شیلات	عبدالصمد صالحی سازمان شیلات	صادق دریس سازمان شیلات
بیژن یعقوبی اتحادیه مالکان	فرشاد بستان کللی کشتیرانی خدمات وابسته	غلامرضا وکیلی کشتیرانی خدمات وابسته	محمدحاجی زاده ارتش ج.ا.ا.	حسین ظریف ارتش ج.ا.ا.	حسن بیگی ارتش ج.ا.ا.
	ابوالفضل دادخواه هدایت کشتی	عبدالحمید جلیلیان هدایت کشتی	غلامرضا قادری اتحادیه مالکان	محمدامین برادری اتحادیه مالکان	

Seafarers win collective bargaining breakthrough in Iran



An ITF-affiliated seafarers' union based in Iran has achieved a major organising victory.

The Iranian Merchant Mariners Syndicate (IMMS) has won a new collective bargaining agreement (CBA) for seafarers working for Iran's five largest shipping companies.

Together, these five companies have more than 300 ships and employ more than 80% of all Iranian seafarers who work on Iranian-flagged vessels – that is thousands of seafarers.

They will now all be covered by this new IMMS agreement, which contains standards drawn from the ILO's Maritime Labour Convention (2006, as amended), and from Iran's various national labour laws.

The new CBA will mean a noticeable improvement in the seafarers' working conditions. It also brings clarity around seafarers' employment relationship with the shipowners – which, similar to other sectors and in other places, has workers' traditional employment relationship under threat from irresponsible models of engaging labour, such as the 'sham' independent contracting now common in food delivery.

In response, IMMS and Iran's leading shipping companies came together to provide their industry with a clear model for what an acceptable employment relationship between crew and shipowners should look like. The resulting CBA was the outcome of comprehensive negotiations between the two sides, said IMMS General Secretary Dr.Rezaei.

Iranian Naval Forces Seize Tanker Advantage Sweet in Gulf of Oman



Advantage Sweet was seized by the Islamic Republic of Iran Navy while transiting international waters in the Gulf of Oman. The oil tanker issued a distress call during the seizure. U.S. 5th Fleet is monitoring the situation,," reads the revised statement.



The Representative of Iranian Merchant Mariners Syndicate visit the Marshal Island oil tanker on behalf of the international authorities and meet crew of the *Advantage Sweet*

All 23 Indian crew have been safely repatriated to India from Iran

Dealing with the complaints of a number of Seafarer and Repatriation



After a month of efforts and continuous follow-up of the Complaints Unit of the Iranian Merchant Mariners Syndicate, a number of seafarers finally managed to receive their salaries and wages from the owner of the vessel and returned home yesterday accompanied by the representatives of the Syndicate.

these seafarers were waiting for more than five months in Khorramshahr to receive their arrears and return to their homeland. Currently, the seafarers who registered their request in the complaint unit a month ago were able to get their rights, but unfortunately, those seafarers who did not refer to the forum are still waiting for the problem to be resolved. Of course, despite not receiving a written request from these seafarers and the necessity of having such a request for follow-up, the association seeks to solve their problem in general.



Two laden Greek tankers seized by Iranian forces



Two laden Greek tankers seized by Iranian forces. Suezmaxes Delta Poseidon and Prudent Warrior boarded in the Middle East Gulf and escorted to Iranian anchorage.

General Secretary of the Iranian Merchant Mariners Syndicate visit the two seized Greek oil tankers on behalf of the international authorities and meet crew of the Delta and Prudent Warrior in the Bandar Abbas anchor



**Dear Dr. Saman Rezaei,
General Secretary of IMMS**

On behalf of PNO Executive Board I would like to convey to you personally and all your Union members our sincere appreciation for all your efforts and the below detailed update, accompanied with photos, which are well received and noted.

*Best regards,
Cpt. Emmanuel Tsikalakis
General Secretary PNO*

Seafarers and dockers conference- Santiago, Chile



The international conference of seafarers and port workers started its work in Santiago, Chile, from today, December 4th, for 4 days, with the presence of representatives from unions, universities, and maritime and research centers of 135 countries. In this meeting, in addition to reviewing the current issues, policies and programs of the ITF in relation to: - the role of seafarers and manpower regarding new laws and technologies, including balance water management - new and carbon-free fuels - digitalization, artificial intelligence and IOT In the shipping industry, the direct and indirect effects of these technologies on the working conditions of sailors at sea will be discussed and exchanged. In this meeting, Rezaei, the secretary of the association, will also talk about the amendment of the Mexico policy document and AI.



Seafarers' Mental and Social Health Committee



The Mental and Social Health Committee of the IMMS was established as the ninth committee with the aim of improving the mental and social health of seafarers and their families and with the cooperation of ITF Trust and ISWAN.

This committee Carrying out a complete assessment of the mental and social health status among seafarers, identifying stressful factors, key challenges as well as supporting and inhibiting factors.

Financial Support for affected Iranian Seafarers



With the cooperation of the Iranian Merchant Mariners Syndicate (IMMS) and the ISWAN international group, more than half a billion Tomans were deposited into the accounts of a limited number of affected Iranian seafarers. Due to the void and the lack



UN Security Council members observe a moment of silence in remembrance of Iranian President **Seyyed Ebrahim Raisi**, Foreign Minister **Hossein Amir-Abdollahian** and other officials who died in a helicopter accident on 19 May



The first Iranian Captain in the oil industry
Captain Hossein Ma'rab 1930-2023

He was a year before Iran and England Oil Company was dissolved and National Iran Oil Company was established. As the first group of scholarship students, he went to England to study from the National Oil Company and studied in the field of maritime navigation at the King Edward VII College of Maritime Sciences in London. After serving more than 30 years in the sea, He was retired in 1360, but continued his activities in the education and training of seafarers until the end of his precious life. He was introduced as a enduring face by the IMMS



Captain George Quick 1929-2023

Captain Quick, a longtime pilot, leader in the piloting community, and unwavering advocate for the rights and welfare of mariners in the U.S. and abroad, died at 11 July 2023

He was a mentor and friend to far too many unions, also IMMS

Captain Quick was a legendary piloting figure and one of the foundational pillars of modern pilotage.

Captain Quick graduated from the U.S. Merchant Marine Academy at King's Point in 1951 – 72 years ago this year. He also later earned his law degree from the University of Baltimore Law School and is a proctor member of the Maritime Law Association of the United States.

After sea service as a deck officer, where he was licensed by the U.S. Coast Guard as master of ships of any gross tonnage, he entered the training program of the Association of Maryland Pilots in 1956. He became a fully licensed Maryland pilot in 1962 and retired from active piloting in 2001 after a distinguished piloting career of over 40 years.

He held numerous leadership positions during his career, including as President of the Association of Maryland Pilots, President of the Port of Baltimore Maritime Exchange, He received lifetime achievements from numerous national marine societies, the American Pilots' Association and Safety at Sea Magazine, and was chosen as a distinguished graduate of the U.S. Merchant Marine Academy.



The 10 technological products of the marine industries were unveiled at the Iran Innovation and Technology House.

Dr. Dehghani Firouzabadi, Deputy Minister of Science, Technology and Economy of Knowledge Foundation, Dr. Safaei, Deputy Minister of Roads and Urban Development and CEO of Ports and Maritime Organization had been presented in one-day exhibition of technological capabilities and products of Marine in the Iran Innovation and Technology House at the Tehran International Exhibition Center.

Several products are supported by Iranian Mariners Merchant Syndicate, directly

"Sediment Indicator", "Automatic Coastal Identification System", "Online Marine Transportation Services", "Dual Purpose Subsurface", "Probe Robot", "Inflatable Lifeguard System", "Buoy Monitoring System", "Software" "Marine Specialty", "Intelligent and Integrated Sea Emergency Response System" and "Inflatable Lifeguard System" were the products unveiled in today's exhibition.

Meeting of the Secretary of the IMMS with the Secretary General of the International Maritime Organization



IMO secretar-General Kitack Lim receives Mr. Saman Resaei, General Secretary and member of Iranian merchant Mariners syndicate board (ITF affiliated in Middle East) accompanied by Mrs. Mandana Mansoorian, deputy permanent representative of the Islamic Republic of Iran to the IMO at IMO headquarters, London



43



Iranian Merchant Mariners Syndicate

Iranian Merchant Mariners Syndicate (IMMS) is a non-governmental organization dedicated to defending the right of seafarers to a decent working condition and fair wages.

The above goal is generally achieved by means of Collective Bargaining Agreements with shipping companies and manning agencies.

Furthermore, IMMS follows up on any and all cases of misdeed, default, neglect or failure of companies in meeting their lawful obligations, reported by seafarers.