

## ویژه نامه سانچے

# زین پس به زخمِ کهنه نمکِ پاشد مهتابِ سرد و زمزمه‌ی دریا

احمد شاملو

دلنوشته‌هایی برای سانچے

دریانوردان مهماند

مصاحبه با دبیر انجمن صنفی دریانوردان

گزارش سانحه نفتکش سانچے

سومین نشست کمیته ویژه سه‌جانبه MLC 2006

پیام وزیر راه و شهرسازی به مناسبت روز جهانی دریانورد



# فهرست مطالب

## فهرست مطالب

..... ۲	سخن سردبیر.....
..... ۳	پیام وزیر راه و شهرسازی به مناسبت روز جهانی دریانورد.....
..... ۵	سومین نشست کمیته ویژه سه‌جانبه MLC ۲۰۰۶ (کنوانسیون کاردریایی) در سازمان بین‌المللی کار (ILO).....
..... ۸	گزارش لحظه به لحظه از دقایق پایانی سانحه سانچی.....
..... ۱۰	دنبشته‌هایی برای سانچی.....
..... ۱۲	نظرسنجی در کانال انجمن.....
..... ۱۳	مصاحبه با نایب رئیس هیئت مدیره.....
..... ۱۸	مصاحبه با دبیر انجمن صنفی دریانوردان.....
..... ۲۰	اقیانوس‌ها گورستان پلاستیک‌ها.....
..... ۲۱	دریانوردان مهم‌اند.....
..... ۲۳	داستان‌های Duty Mess.....
..... ۲۶	اخبار روز دریانوردی.....
..... ۳۰	نامه اعتراضی انجمن صنفی به عملکرد ضعیف صدا و سیما در خصوص اطلاع‌رسانی حادثه سانچی در اولین روزهای حادثه.....
..... ۳۱	حضور انجمن در مراسم شهدای سانچی.....
..... 1	SANCHI
..... 4	News
..... 5	Interview Mr. Branko Berlan
..... 7	ISWAN: International Seafarer's Welfare and Assistance Network

Email: office@imm-syndicate.com

Telegram: @imms1

http:// www.imm-syndicate.com

## شناسنامه



## نشریه داخلی

انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران

سال سوم | شماره پنجم | تابستان ۱۳۹۷

صاحب امتیاز: انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران  
مدیرمسئول: آرمان جهان‌بیگری  
زیر نظر کمیته علمی پژوهشی انجمن صنفی دریانوردان  
سردبیر: ابوذر کریم‌پور  
گرافیک و اجرا: پلیکان (اعرابی)

## آدرس انجمن:

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

شماره تماس: ۰۰۹۸۲۱۸۸۵۲۳۳۶۲

شماره فکس: ۰۰۹۸۲۱۸۸۷۳۱۶۰۳

## قابل توجه خوانندگان گرامی:

- ۱- درج مطالب نویسندگان مختلف در نشریه به معنای تأیید محتوی و موضوع آنها نمی‌باشد.
- ۲- انتشار مطالب نشریه در سایر نشریه‌ها با ذکر ماخذ و رعایت امانت بلامانع است.
- ۳- شما می‌توانید دیدگاه و نظرات خود را از طریق پست الکترونیکی جهت انعکاس در شماره بعدی به دفتر انجمن ارسال فرمایید.
- ۴- علاقمندان جهت آگاهی از نحوه ارسال مقالات، مطالب و تصاویر، با شماره تلفن دفتر انجمن تماس حاصل فرمایند. لازم به ذکر است که مطالب ارسالی شما به نام خودتان درج خواهد گشت.



### همکاران و همراهان عزیز سلام

با گذشت چند ماه از حادثه تلخ سانچی و کم رنگ شدن فضای احساسی متأثر از آن واقعه تلخ، اکنون می‌توان در یک فضای منطقی به بررسی دقیق‌تر ابعاد مختلف آن حادثه پرداخت. فارغ از پرسش‌هایی که درباره دلایل وقوع این حادثه و کیفیت امداد رسانی پس از وقوع آن در ذهن‌ها جاری می‌گردد که پاسخ به آن‌ها نیازمند بررسی‌های کارشناسانه و دقیق می‌باشد، اما یک نکته کاملاً بارز در تمامی روزهای قبل و پس از غرق شدن کشتی مظلومیت جامعه دریانوردی می‌باشد.

واقعه‌ای که از نظر بسیاری از صاحب‌نظران مشابه حادثه پلاسکو بوده، اما انعکاس آن در رسانه‌های داخلی بویژه در روزهای ابتدایی آن بسیار کمتر بود. عدم آشنایی صحیح اکثریت جامعه نسبت به شرایط حاکم بر شغل دریانوردی اصلی‌ترین دلیل در انعکاس ضعیف این حادثه می‌باشد. متأسفانه ذهنیت اغلب مردم جامعه نسبت به این شغل، سفرهای خارجی و گردش در زیباترین بنادر و سواحل دنیا می‌باشد. در صورتیکه در عمل، این جنبه از شغل دریانوردی در برابر سایر شرایط حاکم بر آن بسیار کم‌رنگ بوده و حتی ممکن است در یک سفر دریایی ۴ و یا ۶ ماهه فرصتی برای پیاده شدن ایجاد نگردد. مخاطرات حاکم بر شغل دریانوردی، تنش‌های روحی و استرس‌های وارد بر دریانوردان و خانواده‌های آنان، عدم رسیدگی و توجه به خانواده‌های دریانوردان در زمان غیبت آنان و عدم دسترسی به هرگونه امکانات و خدمات در صورت وقوع هرگونه حادثه‌ای (مشابه آنچه که در این حادثه به وقوع پیوست) از مسائلی هستند که اغلب در زمان بررسی این شغل در نظر گرفته نمی‌شوند.

نکته قابل تأمل و تأسف دیگر در ایامی که این حادثه به وقوع پیوسته بود، اظهار نظرهای برخی از به اصطلاح خبرگان و کارشناسان این عرصه بوده

که عموماً اشتباه، غیر واقعی و حتی در برخی موارد مصداق توهین به شهدای مظلوم آن حادثه بوده است. شاید تنها دلیل این اظهارنظرها، بهره‌برداری‌های شخصی آنان و دیده شدنشان در قاب رسانه بوده است. تازمانی که جامعه دریانوردی فارغ از گروه‌ها و شرکت‌های مختلف با یکدیگر همدل و متحد نگردند، دیده شدن دریانوردان و شنیده شدن صدای آنان آرزوی دست نیافتنی می‌باشد. در نتیجه این به اصطلاح خبرگان منفعت طلب در تصمیم‌سازی‌های این جامعه تأثیر گذار می‌باشند. حادثه غم‌انگیز سانچی نمونه بارزی از این موضوع می‌باشد. با گذشت مدت زمان اندکی از این حادثه نه تنها جامعه که حتی در سازمان‌های دریانوردی نیز فراموش گردیده است. البته باید در نظر داشت که با توجه به شرایط حاکم بر شغل دریانوردی، هماهنگ نمودن آنان با یکدیگر دشواری‌های خاصی دارد. اما با عنایت به همین شرایط وقوع اجتناب ناپذیر می‌باشد. انجمن صنفی دریانوردان در دوره‌های مختلف فعالیت خود، بویژه در این دوره اهتمام ویژه‌ای بر موضوع اتحاد جامعه دریانوردان و استیفای حقوق معطل مانده آنان داشته، که پشتوانه آن نیز حمایت‌های شما عزیزان بوده است. حضور پرشور و حداکثری در انتخابات آتی هیأت مدیره انجمن صنفی و گزینش افراد دلسوز و دارای صلاحیت موجب استمرار مسیر طی شده تا رسیدن به شرایط مطلوب می‌گردد. هر گونه غفلت و کوتاهی در این مسیر می‌تواند موجب روی کار آمدن افراد سودجود و منفعت طلب گردد، که جز خسران و از دست رفتن دست‌آوردهای موجود حاصل دیگری نخواهد داشت.

با یاد مجدد از شهدای مظلوم کشتی سانچی و به امید دیدار شما در انتخابات انجمن صنفی در جهت اعتلای جامعه دریانوردان

## پیام وزیر راه و شهرسازی

### به مناسبت روز جهانی دریانورد در سال ۲۰۱۸



حمایت از دریانوردان نه تنها حق آنهاست، بلکه تکلیفی سنگین بر دوش دولتمردان کشوری است که از سابقه تمدن، تاریخ، ظرفیت‌های فکری و فرهنگی و انسانی غنی برخوردار است و پیشرو در ارائه رفتار اخلاقی و انسانی به دریانوردان بوده است.

متن پیام جناب آقای دکتر آخوندی؛ وزیر محترم راه و شهرسازی به مناسبت روز جهانی دریانورد در سال ۲۰۱۸ که در مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانورد قرائت شد، به شرح ذیل است.

مقامات محترم کشوری و لشکری، مدیران محترم ارگان‌های دریایی کشور، دریانوردان غیور و سرافراز ایران اسلامی، میهمانان ارجمند؛ قبل از هر چیز تمایل دارم یاد کنم از شهدای حادثه ناگوار هفتم تیر سال ۱۳۶۰ که منجر به شهادت مظلومانه حضرت آیت ا... بهشتی رحمت اله علیه و ۷۲ تن از یاران وی گردید، شخصیت‌های بزرگی که از ذخایر انقلاب محسوب می‌شدند. یادشان گرامی و ارواح طیبه‌شان در نزد ذات لایزال الهی متنعم و مسرور باد.

هدف از برگزاری مراسم روز جهانی دریانورد، پرداختن به یکی از مشاغل سخت و در عین حال جذاب و اثرگذار در چرخه اقتصاد جهانی است. حرفه‌ای که همواره با مخاطرات جانی همراه می‌باشد و آخرین آن تراژدی تلخ و مصیبت بار سانحه کشتی سانچی بود که در دی ماه سال گذشته به وقوع پیوست و به موجب آن ۳۲ نفر دریانورد از جمله ۳۰ دریانورد غیور میهن عزیزمان جان خود را در جهت خدمت به اقتصاد کشور از دست دادند.

همانطور که می‌دانید، سابقه تعیین روز جهانی دریانورد به سال ۲۰۱۰ میلادی بر می‌گردد. در ماه ژوئن این سال، کنفرانس دیپلماتیک بازنگاری کنوانسیون استانداردهای آموزش، گواهینامه‌ها و نگرهبانی (STCW) که به مقوله آموزش و شایستگی دریانوردان می‌پردازد، در شهر مانیل برگزار شد و کنوانسیون مذکور تجدیدنظر و نگارش جدید آن در روز ۲۵ ژوئن ۲۰۱۰ به تصویب رسید. یکی از مهم‌ترین اقدامات این کنفرانس تصویب قطعنامه‌ای به منظور اختصاص روزی تحت عنوان «روز جهانی دریانورد» در ۲۵ ژوئن هر سال و دعوت از کشورهای عضو نسبت به ثبت این رویداد در تقویم دریایی خود می‌باشد تا به موجب آن از دریانوردان کشورها به پاس خدمات بی‌شائبه در این روز تقدیر و تشکر بعمل آید.

بر همین اساس هر ساله طی مراسمی از زحمات هزاران دریانورد بخش‌های مختلف صنعت حمل و نقل بین‌المللی دریایی و خدمات

زحمتکش و دریادل جامعه قدردانی می‌گردد.

در حال حاضر بیش از یک و نیم میلیون دریانورد در سرتاسر جهان مشغول فعالیت دریانوردی هستند. سفرهای دریایی به دلیل ویژگی زندگی دور از ساحل، پیامدهای گوناگونی را به لحاظ محدودیت و کمبود دسترسی به موقعیت و امکانات مناسب، استراحت مفید، امکانات بهداشتی، درمانی و مواد غذایی و سایر امکانات رفاهی و تفریحی به همراه دارد و جابجایی‌های مستمر در بنادر و مناطق دریایی دنیا، تغییر ساعات‌های مداوم سفر در مسیرهای طولانی مدت و بین قاره‌ای موجب شده تا دریانوردان مدام دچار تغییرات بیولوژیک بدن شوند و بر روی تنظیمات جسمی آنها یا همان ساعت زیستی بدن آنها اثراتی نامطلوب باقی بگذارد. این عوامل به طور معمول ایمنی و سلامت جسمانی و روانی دریانوردان را در مقایسه با کارکنان خشکی در معرض صدمات و خطر فرسایش و زوال بیشتر قرار می‌دهد و آنها را دچار انواع بیماری‌ها می‌نماید.

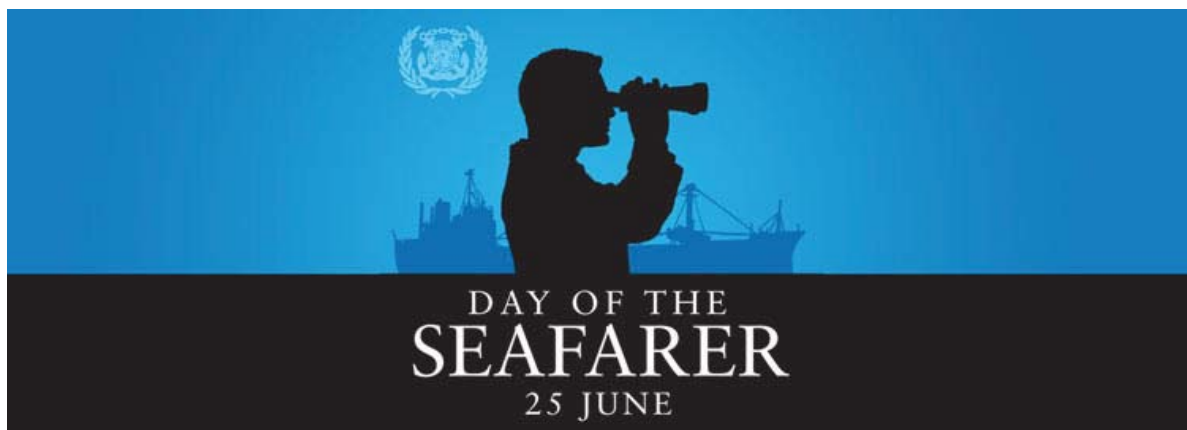
تمام این موضوعات و دغدغه‌ها تحت یک عنوان جمع شده و سازمان بین‌المللی دریانوردی را بر آن داشت تا جهت توجه خاص به رفاه و سلامتی دریانوردان، سال ۲۰۱۸ را با شعار «حمایت از رفاه و سلامت دریانوردان» مزین نماید و با ایجاد کمیته‌ای از جامعه دریانوردی دنیا خواهد تا حساسیت ویژه‌ای را به این موضوع معطوف دارند. این کمیته کمک خواهد نمود تا با تمرکز بر قدرت رسانه‌های اجتماعی، به مشکلات موجود دریانوردان رسیدگی گردد و کشتیرانی‌ها و سایر فعالان این صنعت را که سهم بزرگ و مثبتی در رفاه دریانوردان دارند، در جهت ایجاد شرایط خوب کاری ترغیب نمایند.

میل دریانوردان عزیز سرزمین‌مان ایران که با وجود همه محدودیت‌ها و سختی‌ها مشغول به کار در دریا هستند و چرخ حیات و توسعه کشور را به حرکت در می‌آورند، حق دارند از حمایت‌های مادی و معنوی لازم برخوردار گردند. حمایت از دریانوردان نه تنها حق آنهاست، بلکه تکلیفی سنگین بر دوش دولتمردان کشوری است که از سابقه تمدن، تاریخ، ظرفیت‌های فکری و فرهنگی و انسانی غنی برخوردار است و پیشرو در ارائه رفتار اخلاقی و انسانی به دریانوردان بوده است.

در همین راستا وزارت راه و شهرسازی در کنار وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و انجمن صنفی کارگری دریانوردان ایران از هر گونه تلاش و کوششی دریغ ننموده که نمونه بارز آن پیگیری مجدانه مشکلات بوجود آمده و حل مشکلات دریانوردان ایرانی و خارجی در سال‌های اخیر بوده است. لازم به ذکر است، سازمان بنادر و دریانوردی در راستای اجرای مفاد ۱.۴ و ۴۰۴ مقاله نامه کار دریایی مراقبت درمانی بر روی کشتی و ساحل و ایجاد و توسعه تأسیسات رفاهی مستقر در ساحل و تشکیل تیم‌های ممیزی، جهت ارزیابی کلیه بنادر را در دستور کار خود قرار داده است.

علاوه بر این، از سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع حاکمیتی کشور انتظار می‌رود، با پیگیری درس‌های آموختنی از حوادث دریایی به ویژه سانحه کشتی سانچی، چه در سطح ملی و چه در سطح سازمان بین‌المللی دریانوردی گام‌های مؤثری را در جهت ارتقای سطح آموزشی و مهارت دریانوردان ایرانی بردارد.

در پایان امید آن می‌رود که با اجرای مؤثر و کارآمد مفاد مقاله نامه کار دریایی و رعایت کرامت انسانی و حفظ حقوق بشری دریانوردان گامی نو و مؤثر در جهت شکوفایی صنعت دریانوردی در بعد انسانی آن برداریم.



## سومین نشست کمیته ویژه سه‌جانبه MLC ۲۰۰۶ (کنوانسیون کار دریایی) در سازمان بین‌المللی کار (ILO)



۱۲ ماه و پرداخت بخشی از دستمزد ماهیانه تعیین شده بود که با مخالفت و پیگیری نماینده دریانوردان ITF و حمایت برخی از دولت‌ها از جمله ایران، توانستیم اعتبار قرارداد را تا زمان آزادی دریانورد و پرداخت کامل دستمزد ماهیانه تغییر و متن اصلاحی به استاندارد A. ۲.۵.۲ از Article XIII کنوانسیون اضافه گردید. نماینده ایرانی ITF در سومین نشست کمیته ویژه سه‌جانبه دولت‌های عضو MLC ۲۰۰۶ در پاسخ به این پرسش که آیا صیادان ایرانی که اکنون در بند اسارت دزدان دریایی به سر می‌برند نیز از این اصلاحیه بهره‌مند خواهند شد؟ تصریح کرد: خیر، زیرا متأسفانه صیادان ایرانی که تاکنون به اسارت دزدان دریایی درآمده‌اند به صورت آزاد و شخصی مشغول دریانوردی و صیادی بودند و قرارداد کار با شرکت کشتیرانی خاصی نداشتند به بیان دیگر استخدام هیچ شرکتی نبودند بنابراین خانواده آنها اکنون نمی‌توانند از مزایای این اصلاحیه کنوانسیون کار دریایی بهره‌مند شوند.

رضایی اسناد فنی ارائه شده در این اجلاس را بسیار مهم و تأثیر گذار در شرایط کار دریانوردان دانست که از این میان و با توجه به شرایط و محدودیتهای موجود، سند فنی ۸ و موضوع Repatriation و قطع نامه Shore leave از اهمیت بیشتری برای دریانوردان ایرانی برخوردار بود چرا که تنها به واسطه این محدودیت، مالکان مجبور به استخدام دریانوردان خارجی و الحاق ایشان در بنادر خارجی هستند و در مواقع اضطراری نیز بازگشت دریانوردان ایرانی به وطن و از طریق بنادر خارجی بسیار سخت و در مواردی ناممکن می‌باشد.

او ضمن تأکید به وجود قوانین مشخص و کامل در این رابطه، نبود مکانیزم و ضمانت اجرایی و الزام دولت‌ها برای ارائه این خدمات اولیه

نایب رئیس انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران که به عنوان نماینده کارگروه تخصصی فدراسیون حمل و نقل جهانی ITF، در سومین نشست کمیته ویژه سه‌جانبه MLC ۲۰۰۶ (کنوانسیون کار دریایی) در سازمان بین‌المللی کار (ILO) حضور داشت، به خبرنگار مارین تایمز گفت: سومین اجلاس سه‌جانبه دولت‌های عضو کنوانسیون کار دریایی که از ۲۳ تا ۲۹ آوریل با حضور نمایندگان ۴۵ کشور از ۸۶ کشور عضو این کنوانسیون، اتحادیه مالکان و شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی ICS و نماینده دریانوردان (ITF) در مقر سازمان جهانی کار برگزار شد به بررسی ۱۰ سند فنی و تصویب ۴ قطعنامه پرداخت.

رضایی با اشاره به نحوه برگزاری جلسات و بررسی و تصویب اسناد در صحن اصلی و پس از بررسی اولیه در ۳ کارگروه مجزای دولت‌ها، مالکان و دریانوردان و حضور پررنگ و فعال نمایندگان ایرانی در ۲ کارگروه دولت‌ها و دریانوردان، حضور فعال مالکان و شرکت‌های کشتیرانی ایران را نیز در این مجامع ضروری و مفید دانست، هر چند که تلاش شد تا این نقصان نیز تا حدی جبران شود و سعی شود تا تقاضاها و مسائل مشترک دریانوردان و مالکان ایرانی از جمله مشکلات موجود در Shore Leave و Repatriation (بازگشت به وطن) نیز در کنار دیگر مسائل مطرح و پیگیری شود.

وی افزود در این خصوص مذاکرات خوبی با اتحادیه‌های دریانوردی کشورهای اروپایی از جمله هلند، دانمارک، آلمان و اتریش صورت گرفته و زمینه جهت استفاده از قابلیت مؤثر این اتحادیه‌ها، برای رفع این مشکلات، فراهم شده که در صورت تمایل شرکت‌های کشتیرانی می‌توان این موضوع را پیگیری نمود.

او در ادامه اظهار کرد: مهم‌ترین موضوعی که در این اجلاس به پیشنهاد کشورهای انگلستان جزایر مارشال، لیبیا بررسی شد بحث اصلاح کنوانسیون با هدف حمایت از دریانوردان اسیر دزدان دریایی بود. در متن پیشنهادی اولیه حداکثر زمان و سقف زمانی اعتبار قرارداد منعقد فی ما بین مالک کشتی با دریانوردان گروگان گرفته شده از سوی دزدان دریایی، حداکثر



برای اکثر دریانوردان هست بر طرف نماید البته این مشکل برای دریانوردان ایرانی و به واسطه مناقشات سیاسی در سالهای اخیر تشدید شده است،

اما متأسفانه پس از گذشت بیش از ۱۵ سال از طرح این کنوانسیون، تعداد محدودی از کشور به این قانون ملحق شده اند که ریشه این عدم استقبال را می‌توان در هزینه مالی بالا و محدودیت سخت افزاری از یک سو و از سوی دیگر مخالفت آمریکا و عدم مشارکت آن کشور در اجرای کنوانسیون ۱۸۵ به عنوان یکی از مقاصد اصلی کشتیرانی تجاری دانست که عملاً این شرایط، کارایی این قانون را دچار مشکل کرده است و انگیزه‌های برای الحاق کشورها به آن نیست. برای نمونه کشور کرواسی با تعداد بالای دریانورد، تنها ۲۰۰ کارت SID صادر کرده که بیشترین کاربرد آن نیز در بنادر برزیل بوده. البته با مذاکراتی که با کشورهای روسیه، هند و برزیل داشتیم آنها بیشتر از سایر کشورها توانسته‌اند از قابلیت‌های این کنوانسیون بهره ببرند. لذا کارکرد و تأثیر SID وابسته به شرایط حاکم بر هر کشور و نوع و مقاصد دریایی متفاوت هست، که در این خصوص مطالعات میدانی ضروری به نظر می‌رسد که با توجه به اجرای قریب الوقوع صدور SID توسط سازمان بنادر در ایران، قاعدتاً این مطالعات و امکان‌سنجی توسط آن سازمان تخصصی، صورت گرفته است.

البته پیشنهاد بر این است که SID نه به عنوان یک سیستم جایگزین شناسنامه دریایی، بلکه به عنوان یک سیستم موازی ارزیابی شود که با توجه به تجربیات سایر کشورها از تولید انبوه برای کلیه دریانوردان اجتناب گردد لذا شایسته هست تا در مرحله اول، صدور کارت را منوط به درخواست دریانورد و یا کارفرما قرار دهند. تا کارایی و بازده آن مورد ارزیابی عملی قرار گیرد.

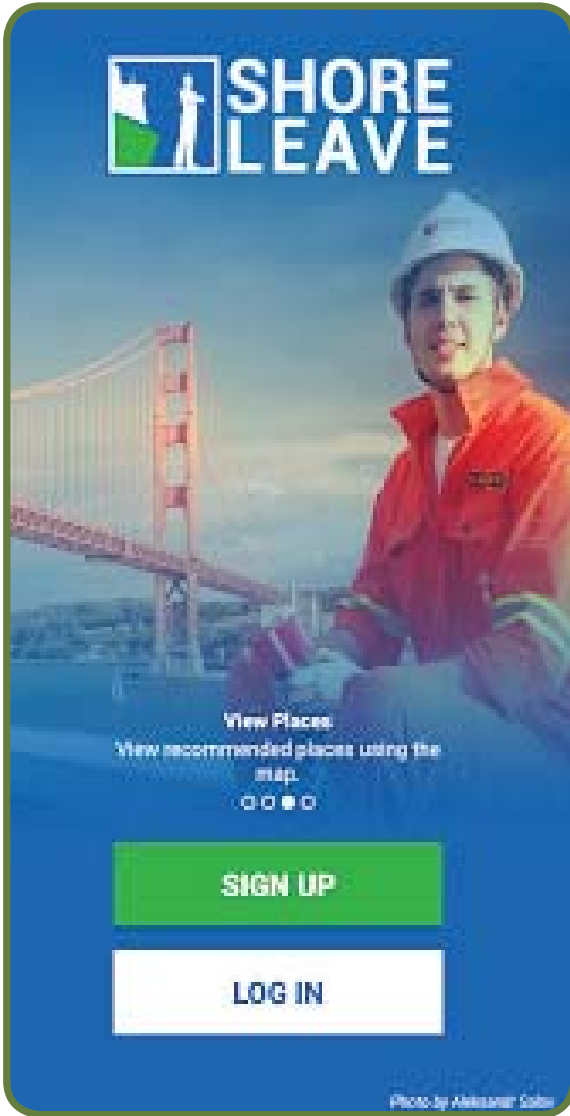
را بزرگترین مشکل در این حوزه و همچنین بحث خدمات بندری از جمله Shore Leave دانست. که خوشبختانه طرح این موضوع در کار گروه دریانوردی و مذاکراتی که با نمایندگان کشورها صورت گرفت و حمایت قاطع و دلسوزانه نمایندگان دولت ایران آقایان مرزبان و دکتر توازنی، منجر به گنجانیدن پیشنهاد ایران بر اساس استاندارد ۳.۴۴ کنوانسیون FAL و الزام ILO به تهیه دستورالعمل مشخص جهت نظارت و کنترل اجرای این قوانین با سازمان جهانی دریانوردی IMO و دیگر سازمانهای بین‌المللی شد.

نائب رئیس هیات مدیره انجمن صنفی، این همکاری نمایندگان سازمان بنادر و توجه به خواسته جامعه دریانوردی را بسیار ارزشمند و مؤثر عنوان نمود و ضمن قدردانی از ایشان، لزوم تداوم همکاریهایی از این قسم را خواستار شد.

او در ادامه به عنوان عضو کمیته تخصصی ITF تصویب قطعنامه‌هایی در خصوص مرخصی خشکی و اصلاح دستورالعمل کنترل و بازرسی کنوانسیون MLC را در جهت منافع دریانوردان و شفافیت بیشتر قوانین در این حوزه ارزیابی نمود. در نهایت و در روز پایانی اجلاس از ۸۲ کشور حاضر در جلسه رای گیری، ۷۶ کشور و هر ۵ رای اتحادیه مالکان و هر ۵ رای دریانوردان به اصلاحیه کنوانسیون MLC رای مثبت دادند

### کارت شناسایی دریانوردان SID

نماینده ایرانی ITF در سومین نشست کمیته ویژه سه‌جانبه دولت‌های عضو MLC ۲۰۰۶ در پاسخ به این پرسش که آیا SID و کنوانسیون ۱۸۵ ILO را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ گفت: ابتدا تصور بر این بود که این کنوانسیون می‌تواند مشکلات repa-shore leave و triation دریانوردان را که یک مشکل جهانی



وی با بیان اینکه اولویت ما در این مذاکره حمایت از خانواده‌های صیادان بود، افزود: این خانواده‌ها به حمایت سیستماتیک و مؤثر نیاز دارند لذا بر اساس ارتباطات سازنده در حوزه بین‌المللی بر آن هستیم تا از قابلیت‌های و ارتباطات خود استفاده کنیم تا خانواده‌های این عزیزان بتوانند از این خدمات و با نظارت و هماهنگی سازمانهای دولتی از جمله شیلات بهره‌مند شوند.

وی تاکید کرد: توافقات صورت گرفته با ISWAN و استفاده از این امکان منوط به همکاری کامل شیلات و اتحادیه محلی صیادان می‌باشد، که در این راستا مکاتباتی با آن مجموعه‌ها صورت خواهد گرفت.

### تجلیل از دریانوردان جانباخته در حادثه سانچی

نائب رئیس هیات مدیره انجمن صنفی، اظهار داشت که حادثه تلخ سانچی، نباید به فراموشی سپرده شود و باید دیدگاه و نظر جوامع تخصصی و تصمیم ساز جهانی در این حوزه را به این حادثه تا روشن شدن تمامی ابعاد آن از بعد فنی و پیشگیری‌های لازم و اجتناب از تکرار حوادثی از این جنس، جلب نماییم. به همین خاطر به احترام و یاد شهدای سانچی، ضمن ارائه شرح کلی حادثه در کار گروه دریانوردان ITF، حاضرین جلسه به مدت یک دقیقه سکوت کردند.

رضایی گفت که طی مذاکراتی که با اتحادیه ایتالیا داشتیم مقرر گردید تا با همکاری آن اتحادیه و به مناسبت گرامیداشت یاد و خاطره شهدای سانچی و شهید هیات مدیره انجمن صنفی کاپیتان نقیان، صعودی به قله ۴۸۰۰ متری مون بلان، صورت گیرد که این کار نیز یک روز پس از اجلاس با موفقیت انجام شد و بنر شهدای سانچی و پرچم ایران در بالای کوه به اهتزاز در آمد.

### معرفی برنامه کاربردی SHORE LEAVE

رضایی در خصوص معرفی برنامه کاربردی Shore leave گفت: در حاشیه این اجلاس از ویرایش سوم نرم افزار Shore Leave رو نمایی شد - این نرم افزار که به همت بخش پروژه Seafarer Trust فدراسیون حمل و نقل ITF و بر اساس پیشنهادات و نظرات ما در طول یک سال اخیر اصلاح و طراحی شده - قابلیت نصب روی گوشیهای موبایل را دارد و در استفاده از خدمات بندار، تسهیلات و آگاهی خوبی به دریانوردان ارائه می‌دهد.

### حمایت از خانواده‌های صیادان اسیر در دست دزدان دریایی

رضایی گفت: در حاشیه مراسم ISWAN که به منظور معرفی خدمات آن سازمان و تجلیل از خانواده دریانورد آقای Chacko و دریانورد نمونه آقای Rosario و شرکت کشتیرانی نمونه WALEM در حوزه حمایتی از دریانوردان و معرفی بندر روتردام به عنوان بندر سال صورت گرفت، توانستیم با مسئولین آن سازمان به عنوان یکی از سازمانهای بین‌المللی حامی دریانوردان در خصوص صیادان ایرانی اسیر دزدان دریایی مذاکراتی انجام دهیم تا شرایطی جهت استفاده خانواده این صیادان از حمایت این سازمان بین‌المللی فراهم گردد.





## گزارش لحظه به لحظه از دقایق پایانی سانحه سانچی

کشتی کریستال برای اولین بار با مسیر ۲۱۴ درجه و سرعت ۲.۱۳ گره دریایی در فاصله ۸.۹ مایلی روی صفحه رادار تانکر سانچی مشاهده می‌شود. سرعت تانکر سانچی نیز ۴.۱۰ گره دریایی است.

وی افزود: برای اولین بار ۲۵ دقیقه قبل از برخورد رادار کشتی سانچی کشتی فله بر کریستال را روی رادار مشاهده می‌کند. در این زمان افسر سوم تانکر سانچی در حال بررسی چراغ‌های ناوبری سایر کشتی‌های اطراف است. بر اساس محاسبات وی، تمام کشتی‌های مورد نظر از پاشنه سانچی عبور کرده و تا ساعت ۱۹:۳۲ دقیقه عملاً کشتی سانچی نیز از کریستال عبور می‌کرده است.

رییس هیئت ایرانی کمیته بررسی سانحه کشتی نفتکش سانچی تصریح کرد: حدود ۱۵ دقیقه پیش از سانحه، افسر اول کشتی کریستال مسیر را از ۲۱۷ درجه به ۲۲۵ درجه تغییر می‌دهد. افسر اول کشتی کریستال می‌گوید: کشتی مقداری به سمت چپ مسیر اصلی منحرف شده بود که با تغییر زاویه سعی می‌کند کشتی را به مسیر اصلی باز گرداند. در همین زمان ملوان دیده بان تانکر سانچی می‌گوید: چراغ‌های سبز و قرمز یک کشتی را در زاویه ۱۳

بر اساس نظریه ایران، پاناما و بنگلادش تغییر مسیر کشتی کریستال به سمت راست که درست ۱۵ دقیقه قبل از سانحه آغاز شده بود، باعث ایجاد موقعیت خطر تصادف شده است و اگر این تغییر مسیر صورت نمی‌گرفت تصادفی رخ نمی‌داد.

به گزارش خبرنگار مانا نادر پسند مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی صبح امروز در نشست خبری پیرامون بررسی ایمنی محور سانحه تصادم تانکر سانچی با کشتی کریستال گفت: برای اولین بار در چنین سوانحی کشورهای ایران، چین، پاناما، هنگ کنگ و بنگلادش به بررسی دلایل این سانحه پرداختند. وی گفت: گواهینامه‌های کشتی‌ها، خدمه، شرکت‌ها، نقشه‌ها و گزارشات، جعبه سیاه تانکر سانچی و کشتی‌های کریستال، مونگستاد و شمس، مصاحبه با خدمه کشتی کریستال، بازدید از کشتی کریستال و... از جمله منابع اطلاعات در بررسی این سانحه بوده است.

پسند در ادامه با شرح وضعیت دو کشتی در ساعاتی قبل از وقوع سانحه افزود: در ساعت ۱۹:۲۴ روز سانحه تعدادی کشتی و قایق از سمت چپ در مسیر تقاطع با سانچی در حرکت بودند.

باید کاری بکنم اما چه کاری می توانم انجام دهم. سمت راست اشغال است. در همین لحظه در روی کشتی کریستال تعویض شیفت صورت می گیرد و افسر سوم جای افسر اول را می گیرد. بدون اینکه اطلاعاتی رد و بدل شود.

پسندیده گفت: چهار دقیقه قبل از تصادف ملوان دیده بان سانچی خطر تصادف با کریستال را در فاصله ۱.۶ مایلی تشخیص می دهد. تا این لحظه هنوز افسر سوم کشتی کریستال متوجه خطر نشده است.

وی اظهار داشت: دو دقیقه قبل از برخورد افسر سوم سانچی با کاپیتان تماس می گیرد و می گوید یک کشتی با فاصله عبور « صفر داریم » هنوز افسر سوم کریستال متوجه نشده است. کاپیتان کشتی سانچی کمتر از ۳۰ ثانیه به پل فرماندهی می رسد. می گوید سکان تمام به چپ. اما تصادف در ساعت ۱۹:۵۰ دقیقه به وقت چین اتفاق می افتد. عرشه کشتی سانچی بلافاصله بعد از تصادف منفجر شده و آتش می گیرد.

رئیس هیئت ایرانی کمیته بررسی سانحه کشتی نفتکش سانچی تصریح کرد: از آنجا که کشورهای چین، ایران، هنگ کنگ، پاناما و بنگلادش در خصوص علت اصلی سانحه به توافق نرسیدند لذا نظریه این کشورها به صورت مجزا اعلام شد.

بر اساس نظریه ایران، پاناما و بنگلادش تغییر مسیر کشتی کریستال به سمت راست که درست ۱۵ دقیقه قبل از سانحه آغاز شده بود، باعث ایجاد موقعیت خطر تصادف شده است و اگر این تغییر مسیر صورت نمی گرفت، تصادفی هم رخ نمی داد.

چین معتقد است این سانحه در آبهای آزاد و در شرایط دید مطلوب حدود ده مایل بین تانکر و کشتی کریستال در حال حرکت، رخ داده و طبق قانون ۱۵ کنوانسیون جلوگیری از تصادم در دریا دو کشتی در مسیر تقاطع قرار داشته اند و تانکر سانچی به عنوان کشتی راه دهنده باید از مسیر کشتی کریستال خارج می شد و کشتی کریستال به عنوان راه گیرنده می بایست سرعت و مسیر خود را حفظ می کرده است

درجه رویت می کند. (مسیر حرکت کشتی کریستال ۲۱۸ درجه است)

وی گفت: ساعت ۱۹:۳۶ کشتی ماهیگیری توسط بی سیم تانکر سانچی را صدا می زند و با لهجه و زبان نامفهومی درخواست می کند که از سمت چپ یکدیگر عبور کنند. در این لحظه علامت کشتی ماهیگیری و کریستال روی رادار تانکر سانچی به رنگ قرمز، آلام تصادف را نشان می دهد.

پسندیده ادامه داد: افسر سوم به دیده بان می گوید این تماسها را هیچ وقت پاسخ ندهید چرا که اگر پاسخ ندهید او خودش مجبور خواهد شد که یک مانور مستقل را انجام دهد. این نکته باید مورد توجه قرار گیرد که کشتی سانچی دارای ۲۷۵ متر طول، ۵۰ متر عرض و ۱۵ متر داخل آب است بنابراین این هر نوع تغییر احتیاج به زمان دارد.

وی افزود: ده دقیقه قبل از برخورد افسر سوم سانچی به دیده بان خود می گوید: به کشتی ماهیگیری علامت خطر ۵ فلش کوتاه به معنی خطر را اعلام کند.

مدیر کل امور دریایی سازمان بنادر گفت: هشت دقیقه قبل از برخورد، کشتی کریستال با ۲۲۵ درجه تغییر مسیر به سمت سانچی حرکت می کند. افسر اول کریستال می گوید: پس از تغییر مسیر کریستال فاصله عبور سانچی به چهار دهم مایلی می رسد. افسر اول کریستال می گوید: من اکو سانچی را روی رادار نمی دیدم ولی اطلاعات اتوماتیک آن را دریافت می کردم. این امر نشان می دهد به احتمال قوی تنظیمات رادار کشتی کریستال درست نبوده است. وی افزود: پنج دقیقه قبل از حادثه، کشتی کریستال در فاصله ۲ مایلی و زاویه ۲۵ درجه قرار دارد. افسر سوم سانچی می گوید:



# دلنوشته‌ای برای سانچے



اشک میریزد وطن در سوک یاران ای خدا  
سوختند در بی صدایی ناخدا یان ای خدا  
مانده اند تهناب طوفان اندر آن دریای چین  
نوح کویاری کند بر بی پناهان ای خدا

شاعر: داود همراز

## بسم الرب شهدا و الصديقين

سلام مجید جان، سلام حاج مجید که هم شهیدی و هم از زمره بندگان صدیق و نیک پروردگار، حدود سه هفته‌ای همیشه که قراره متنی راجع به تو بنویسم ولی نمی‌دونم چرا نمی‌شه، نمی‌تونم. به جای کلمات روی کاغذ یک بغض همیشگی توی گلویم جا خوش کرده. گفتم به جای اینکه راجع به تو بنویسم به خودت بنویسم.

الان تو پل فرماندهی هستم، دقیقا همون جایی که اواخر سال ۸۷ دیدمت و ازت تحویل گرفتم (کشتی نبی) یادته دیگه از سوالات زیاد حسابی کلافه شده بودی. اونوقت هیچ موقع فکر نمی‌کردم دست روزگار ما رو توی یک مسیر مشترک قرار بده. وقتی از نبی پیاده شدی، همش ذکر خیرت بین پرسنل کشتی بود، با اون صفای باطنی، آرامش دریایی و صلاحیت مردانه. از تو نوشتن برای دوستان و آشنایان بی فایده است، چون همه، بهتر از من، تو را می‌شناختند و صفات نیکت در خاطره‌هاشون نقش بسته و برای کسانی که تو را ندیده بودند در حد توان من نیست و از قلم ناتوان من بر نمی‌یاد تا اون حسن خلق و پاکی دل و ذهن رو بیان کنم.

مجدید جان هیچ وقت فراموش نمی‌کنم و شهادت می‌دهم که همیشه توی انجمن با فکر پیشبرد اهداف جمعی و نفع اکثریت بودی و چیزی رو برای خودت نخواستی، مثل یک یاور و سرباز همیشه در پشت صحنه حاضر و آماده بودی. از تدارک انتخابات تا شرکت در جلسات بی نام و نشان.

بهترین سخنران مجمع و انتخابات ۹۴، کسی نبود جز کاپیتان مجید خودمان... با چه دلسوزی موارد و مشکلات پرسنل را مطرح می‌کردی و در مقابل بد اخلاقی‌ها و سوء نیت‌های عده قلیلی از همان پرسنل چه آرامشی داشتی. واقعا این رفتار دل بزرگی می‌خواهد که در کمتر کسی دیده‌ام.

بگذریم که همه اینها گذشت و تو ماندی و زمان ما را با خود برد. کوتاه سخن‌ای داغ بر دل نشسته تا دوستانت باشند، یاد تو و دیگر هم قطارانت در سانچے، در تمام دریاهایی که در می‌نوردیم زنده، جاری و ساری است.

دوست و همکار سندیکایی تو



سلام دوستان خوبم  
روزتان مبارک، کاش بودید تا با هم روزمان را جشن بگیریم، کاش می توانستیم روزمان را به هم تبریک بگوییم.  
کاپیتان مجید عزیزم، کاش بودی و مادرت تو را در آغوش می گرفت، تا روزت را تبریک بگوید. مگر به تو نگفت: نرو، خواب بدی دیده‌ام. چرا حرفش را گوش نکردی؟ شیر زن هنوز رفتنت را باور ندارد و چشم به راهت است.  
حاج مجید کجایی؟ انجمن صنفی بی تو صفا ندارد. دختر کوچکت، هنوز منتظر است تا برگردی. با مرام این رسم رفاقت نبود. چرا اینطور بی خبر رفتی؟  
حسین و ساقی روزتون مبارک. چطور پیام تبریک بفرستیم؟ به کدام پیش شماره؟  
راستی فرید جان یادته کشتی دماوند تو مسیر سنگاپور، هر شب تو اتاق تلویزیون جمع می شدیم و کلی بگو بخند داشتیم.

راستی میدونستید ماه رمضان توی برنامه ماه غسل احسان علیخانی قرار بود از شماها هم یاد کنه؟ اما برنامه‌هاش پر شد؟ شاید هم یادش رفت؟ آخه دیگه تاریخ مصرف سانچی گذشته. اینقدر سوژه هست که سانچی توش گم شده!!!!  
ملت الان درگیر جام جهانی هستند. دریا و دریانورد می‌خواهند چه کار؟؟؟  
با تمامی کاستی‌ها در حقوق و دستمزد، دریانورد واسه دلش کار می‌کنه. خارج میره، دلار میگیره، بعضی وقت‌ها هم بهویی میره زیر آب و دیگه بالا نمی‌آد!!!!!!

خانواده‌های سانچی هنوز باور ندارند، هنوز امید دارند، خدایا امید هیچکس را نگیر.

روز دریانورد بر ققنوس‌های عروج کرده و بر دریا خفتگان رجعت نکرده سانچی مبارک

ناخدا محمد هادی کیفر گیر



## نظر سنجی در کانال انجمن

با توجه به حادثه تلخ اتفاق افتاده برای نفتکش سانچی در سال گذشته و ارائه گزارش آن در اردیبهشت ۹۷، انجمن صنفی دریانوردان سوالات سه گانه‌ای را در قالب نظرسنجی در کانال رسمی خود و در بین اعضای دریانورد مطرح نمود که نتایج این نظرسنجی به شرح ذیل می‌باشد

- ❖ ۲- به نظر شما تا چه حد جامعه و تشکلات دریانوردی و دریانوردان و پرسنل سازمان‌ها با مواجهه با این حوادث آمادگی و آگاهی دارند و از رواج و توزیع شایعات آزاردهنده و برخوردهای هیجانی جلوگیری می‌کنند؟
- ❖ ۸۷٪ آمادگی ندارند و بستر و آموزش حرفه‌ای و فرهنگی لازم در این خصوص وجود نداشته
- ❖ ۱۰٪ آمادگی نسبی دارند اما نیاز به آموزش بیشتر هست
- ❖ ۳٪ آمادگی قابل قبولی در مواجهه با این حادثه تلخ داشته‌اند که می‌تواند الگوی رفتاری مناسبی برای بحران‌های دیگر باشد.

- ۱- تا چه حد گزارش رسمی این حادثه را شفاف و دقیق و منطبق با واقعیت ارزیابی می‌کنید؟
- ❖ ۷۵٪ عدم شفافیت
- ❖ ۱۶٪ با توجه به اختلاف نظر کشورها، هنوز مسائلی بدون پاسخ مانده، اما گزارش ایران، پاناما، بنگلادش به واقعیت نزدیک تر است
- ❖ ۴٪ با توجه به اختلاف نظر کشورها، هنوز مسائلی بدون پاسخ مانده، اما گزارش چین، هنگ کنگ به واقعیت نزدیک تر است
- ❖ ۴٪ شفافیت کامل



- ۳- تا چه حد از عملکرد سازمان‌ها و شرکت‌های مسئول در این حادثه رضایت دارید و عملکرد این مجموعه‌ها را حرفه‌ای و در چهارچوب حفظ حقوق دریانوردان و حمایت از خانواده‌های آسیب‌دیده ارزیابی می‌کنید؟
- ❖ ۷۶٪ راضی نیستم
- ❖ ۱۹٪ می‌توانست بهتر باشد
- ❖ ۵٪ راضی هستم



مصاحبه با نایب رئیس هیئت مدیره

توان زیادی از انجمن صرف این نقیصه درونی می‌شد و مانع انسجام و استفاده از تمامی پتانسیل‌های مجموعه بود.

**۳- تا آنجایی که به خاطر داریم در انتخابات ۱۳۹۴، شما و دوستانتان یک تیم معرفی کردید و کل تیم هم انتخاب شدند، دلیل نبود انسجام کامل چه بود؟**

پنجمین دوره هیات مدیره انجمن با فاصله زیادی جزو موفق‌ترین دوره‌های انجمن از بدو تاسیسش تا کنون بوده و جایگاه بین‌المللی و اعتباری که امروز انجمن بین سازمان‌های جهانی و متولیان امور دریا و دریانوردی کشور دارد، منحصر به فرد هست. که می‌تواند این اعتبار را در راستای منافع عمومی دریانوردی مصروف دارد. به عبارتی انجمن از یک مجموعه کوچک و غیر مؤثر در رخدادهای فعالیت‌های دریایی کشور، تبدیل به یک مرجع مؤثر و مفید برای دریانوردان و حتی سازمان‌ها شده. برای نمونه همکاری انجمن با سازمان بنادر در نجات دریانوردان کشتی Gulf Pearl یکی از ده‌ها موردی است که انجمن روزانه پیگیری می‌کند. این مورد هم بنا به شرایط رسانه‌ای شد و مورد توجه جراید و تلویزیون قرار گرفت. آنچه که برای انجمن اهمیت دارد رفع ریشه این نوع مشکلات و تعریف مکانیزم‌های قانونی بازدارنده برای وقوع این نوع اتفاقات هست.

اما در خصوص انسجام، اختلاف نظر و تضارب آراء، با بی‌توجهی و یا سوء نیت، امری است متفاوت و علی‌رغم همدلی و هماهنگی اکثریت اعضا، وجود این نوع نگاه و حاشیه‌های تحمیلی آن، مانع انسجام کامل و استفاده از توان حداکثری انجمن برای حل مشکلات موجود بود. به عبارتی انجمن در این شرایط و با داشته‌های موجود بسیار خوب و موفق عمل کرده اما می‌توانست بهتر و موفق‌تر هم باشد.

**۱- آقای مهندس، با توجه به نزدیک شدن به پایان پنجمین دوره هیات مدیره انجمن صنفی دریانوردی و با توجه به اینکه شما یکی از اعضای فعال آن بودید، عملکرد خود و همکارانتان را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

اگر بخواهیم نمره‌ای به عملکرد انجمن در این دوره سه ساله بدهیم نسبت به استانداردها و معیارهای مشخص در این حوزه نمره قابل قبولی نمی‌توان اختصاص داد اما اگر نسبت به گذشته و شرایطی که در آغاز وجود داشت، جهش خوب و محسوسی را در طول این سه سال شاهد بودیم. کارهای منحصر به فرد و دست‌آوردهای ارزشمند فراوانی محقق شد و مجموعه به شعارها و اهداف وفادار مانده، اما خیلی از اهداف هم محقق نشد به هر حال با استانداردها فاصله زیادی داریم و هنوز در آغاز راه هستیم.

**۲- به نظر شما دلیل این فاصله و عدم تحقق کامل اهداف در چه چیز بوده؟**

دلایل متعدد زیادی از جمله نبود برخی از زیرساخت‌های قانونی و حمایتی از یک سو و فقدان بستر فرهنگی عمومی برای فعالیت مجموعه‌هایی تخصصی و مردم‌نهاد از این جنس از دلایل کلی است. اما بهتر است از خودمان شروع کنیم، یکی از دلایل، عدم هماهنگی و انسجام کامل مجموعه بود. متأسفانه برخی تنها به داشتن یک اسم بسنده کردند و وقت‌چندانی برای انجمن نگذاشتند، برخی نیز از این ضعف و خلاء و بی‌توجهی و اعتماد مجموعه سوء استفاده کردند و از این آزمون و امتحان سربلند بیرون نیامدند. البته اکثریت مجموعه از دبیرخانه، کمیته‌های پنجگانه، اعضای بازرسی و هیات مدیره یک دل و همگام بودند، اما نمی‌توان از نقش مخرب این عوامل هر چند کم‌تعداد، هم چشم‌پوشی نمود. که

داشته‌ایم و با مشکلات و معضلات این شغل آگاهی داریم اما وقتی به خشکی منتقل می‌شویم این آگاهی دیگر به روز نخواهد بود. شاید یکی از ویژگی‌های منحصر به فرد این هیات مدیره، حضور و اشتغال بخشی از اعضای آن از دریا بود و از این طریق اشراف کامل و دقیق نسبت به مسائل حال حاضر دریانوردان برای انجمن حاصل می‌شد. دقیق یادم هم هست که شهید نقیان پیگیر مطالبات دریانوردان نفتکش پارس بودند و حضور ایشان در دریا و انعکاس مسائل و مشکلات آنها توسط ایشان چقدر در پیگیری این موضوع مؤثر و راهگشا بود.

یکی از رسالت‌ها و وظیفه انجمن مسلح کردن دریانوردان و آگاهی ایشان از حق و حقوق قانونی خود می‌باشد. وظیفه‌ای که تنها در سایه ارتباط مداوم انجمن با عموم دریانوردان امکان پذیر خواهد بود. اما با وجود راه اندازی سایت و کانال و نشریه، نتوانستیم ارتباطی جامع و کامل با گروه‌های مختلف دریانوردی برقرار کنیم برای نمونه انجمن ارتباط خوب و مداومی با دریانوردان شاغل در شرکت ملی نفتکش و بخشی از دریانوردان آزاد زیر ۳۰۰۰ دارد اما علی‌رغم حضور دو نفر از پرسنل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در هیات مدیره، در ایجاد ارتباط با همکارانمان در این شرکت عملکرد انجمن ضعیف بود. لذا از این فرصت استفاده می‌کنم و دریانوردان شرکت کشتیرانی ج.ا را دعوت به حضور حداکثری در انتخابات آتی انجمن می‌نمایم تا افرادی شایسته و دلسوز و توانمند را به عنوان نماینده خود در انجمن انتخاب کنند.

#### ۴- افرادی، کارکرد و اثر مجموعه‌هایی مانند اتحادیه‌ها وانجمن‌های صنفی را در بهبود و ارتقاء شرایط صنفی مفید نمی‌دانند، نظر شما در این خصوص چیست؟

کاملاً مخالف هستم، اولاً ماهیت انجمن یک مجموعه مردم نهاد هست و قدرت اثر و قابلیت‌هایش را از اعضایش می‌گیرد - یک مجموعه قانونی با وظیفه پیگیری مطالبات صنفی، که خوشبختانه فیلتر و محدودیت خاصی برای حضور و فعالیت افراد در آن نیست. هر دریانورد با حداقل سن ۲۸ سال و یک سال سابقه عضویت در انجمن می‌تواند کاندید هیات مدیره این مجموعه شود. لذا اگر وضعی هست متوجه تک تک دریانوردان این مملکت هست. از سوی دیگر در سالهای اخیر شاهد توجه بیشتر سازمانها و شرکت‌ها در پیگیری و حل معضلات و مشکلات صنفی دریانوردان هستیم مشکلاتی با پیشینه ۱۰ الی ۲۰ ساله از قبیل اختلاف حقوق و دستمزد، بازنشستگی و . . . .

تنها تفاوت این سه سال با سالهای گذشته بروز و وجود انجمنی فعال و مستقل هست، توجه داشته باشید انجمن یک مجموعه اجرایی نیست اما می‌تواند با اتکا به حمایت دریانوردان و اشرافی که به مسائل قانونی دارد هزینه اجحاف و تخلفاتی که در حق دریانوردان می‌شود را برای آن شرکت و سازمان مربوطه بالا برد و سعی در مجاب کردن آن سازمان و یا شرکت برای رفع معضلات صنفی موجود، نماید.

#### ۵- ارتباط انجمن با دریانوردان را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ همه ما سابقه کار در دریا و در کسوت شریف دریانوردی را



حال شرکت و سازمان مسئول باشد. اما پس از پایان این حادثه تنها به واسطه رسالت و وظیفه‌ای که دارد، این ضعف‌ها و گلايه‌ها را مطرح می‌نماید تا با همکاری دریانوردان و مسئولین از تکرار چنین حوادثی جلوگیری شود و در صورت مواجهه با این حوادث، منطقی و حرفه‌ای تر برخورد گردد.

#### ۷- گفتید انتخابات، پیام شما به دریانوردان در خصوص انتخابات ششمین دوره انجمن که در تابستان امسال برگزار می‌شود چیست؟

عدم حضور دریانوردان و فقدان یک جامعه صنفی پویا، یا منجر به برگزاری انتخابات فرمایشی خواهد شد و یا منتخبین آن از حمایت و توان لازم برای پیگیری امور، برخوردار نخواهند بود و با یک سندیکای ضعیف مواجه خواهیم شد.

توجه داشته باشید ما در آغاز راه هستیم و مشکلات فراوان، لذا حضور مؤثر و مطالبه گر، هوشمند دریانوردان تنها و بزرگ‌ترین سرمایه برای تغییر و ارتقاء شرایط موجود خواهد بود. در غیر اینصورت همین داشته و اعتباری که به همت بخشی از دریانوردان و تلاش‌های چند ساله همکارانم در انجمن به دست آمده به یغما خواهد رفت. عدم مشارکت بالا زمینه را جهت انحراف از مسیر فراهم خواهد کرد. با توجه به تجربه چند ساله ام در انجمن، توصیه من به دریانوردان این است که فرد و یا افرادی را برای کار در انجمن انتخاب کنند که دارای سه ویژگی کلی باشد  
اولا انگیزه و علاقه و وقت لازم را برای این امور داشته باشد و تنها به داشتن یک نام بسنده نکند،  
ثانیا سالم باشد و وامدار فرد و یا مجموعه خاصی نباشد، به عبارتی استقلال رای و دغدغه منافع عمومی را داشته باشد.

#### ۶- در چند سال اخیر، در صنعت دریایی و دریانوردی، حوادث زیادی به وقوع پیوست، انجمن در مواجهه با این حوادث چه نقشی را ایفا نموده؟

انجمن در این سه سال با حوادث متعددی از قبیل فوت و یا مفقود شدن دریانوردان تا اسارت صیادان بلوچ توسط دزدان دریایی سومالی و یا حتی پرونده اتهام به قتل دریانورد اکرایی و تصادف، گروگان گیری و صدها حادثه و پرونده کوچک و بزرگ مواجه گردیده و در خیلی از موارد هم موفق و مدافع حق و حقوق دریانورد بوده است. اما تلخ‌ترین و بزرگ‌ترین آن تراژدی سانچی است. حادثه‌ای که کل ایران را داغدار کرد و انجمن علاوه بر این غم بزرگ، سوگوار از دست دادن یکی از اعضای هیات مدیره‌اش در این حادثه بود - دوست و برادر عزیزم شهید کاپیتان مجید نقیان، - انجمن در همان روزهای اولیه حادثه که در سکوت رسانه‌ای و بی توجهی عمومی می‌گذشت، از تمام توان خود استفاده کرد و مکاتبات و رایزنی‌های داخلی و خارجی فراوانی در این خصوص صورت داد که از آن جمله می‌توان به نامه اعتراضی به صدا و سیما و بازتاب آن در رسانه‌ها، اشاره نمود که پیرو آن سکوت خبری شکسته شد و این حادثه پس از سه روز شد مسئله ملی. . . البته ما از عملکردها و رفتار و آنچه که توسط متولیان امر در حادثه سانچی صورت پذیرفت گله مندیم - از کج سلیقه گی‌ها، از ضعف‌های مدیریتی و عملیاتی، از شایعه سازی‌ها و امیدهای واهی و غیر تخصصی که به خانواده‌ها می‌دادند و زجر و اندوه این خانواده‌ها را مضاعف می‌کردند. . .  
انجمن در طول این حادثه تلخ، سعی کرد تا بدون هیچگونه هیاهوی تبلیغاتی در کنار دریانوردان و خانواده‌های ایشان و کمک







اما از سوی دیگر معیار، عملکرد افراد هست نه جایگاه و موقعیتشان، به عبارتی نحوه عملکرد و نتایج آن خود می تواند معیار مناسبی جهت ارزیابی این استقلال باشد. اگر کسی پس از حضور در انجمن از امتیازاتی ویژه و موقعیت شغلی خاص از سوی کارفرما برخوردار شد، و قبل و بعد از حضورش در انجمن تفاوت محسوسی داشت، احتمالاً در راستای منویات کارفرما قدم برداشته و به استقلال انجمن به عنوان یک نهاد صنفی آسیب رسانده. به همین خاطر تاکید به حضور حداکثری و خرد جمعی در انتخابات را جهت حفظ این استقلال و این دست آوردها دارم. اما اگر کسی با تمامی شایستگی ها و قابلیت ها به صورت مداوم تحت فشار کارفرما باشد، یعنی به استقلال انجمن و عملکرد مستقل پایبند و وفادار بوده که خوشبختانه اکثریت دوره پنجم به این اصل پایبند بودند.

#### ۹- در پاسخ های قبلی به دست آوردها اشاره کردید، آیا می شود برخی از این دست آوردها را به صورت مختصر عنوان کنید؟

خوشبختانه علاقه مندان از طریق نشریه کرانه و سایت انجمن در جریان این دست آوردها هستند. در طول این سه سال و در مجامع مختلف اطلاع رسانی شده است. اما اکنون مهم ترین آنان عبارتند از:

۱. پیگیری بیش از ۲۰۰ شکایت و پرونده کوچک و بزرگ با ابعاد داخلی و بین المللی در طول این ۳ سال - که جا دارد

ثالثاً از توانمندی و قابلیت لازم و انجام کار گروهی برخوردار باشد. ایمان دارم، جامعه دریانوردی ایران دارای چنین ذخیره ها و ظرفیت هایی هست و افراد بیشماری دارای این ویژگی ها هستند و صنف ما از این بابت کاملاً غنی است. این پتانسیل و قابلیت در ظرفی قانونی و رسمی به نام انجمن می تواند متبلور شود و به فعلیت برسد.

توصیه ای هم به سازمان ها و شرکت های دریایی در این خصوص دارم. در این دوران سخت تحریم و فشارهای اقتصادی، صنعت مهم و حساس دریانوردی بیش از پیش نیازمند انسجام و حمایت عمومی و ایجاد یک فضای هم دلی است، که یکی از الزامات تولید چنین انسجام و فضایی، اتحادیه و انجمن صنفی فعال و مستقل هست، لذا انتظار بر این است که بدون اعمال و یا تحمیل نظر خود، زمینه را برای حضور حداکثری دریانوردان و پرسنل خود در انتخابات آتی انجمن فراهم نمایند.

#### ۸- گفتید استقلال رای، آیا اشتغال شما و دیگر اعضای انجمن در شرکت های دریایی، در تضاد با این استقلال نیست؟

صنعت دریایی ایران بسیار کوچک هست و اکثر فعالین این عرصه، در استخدام دو شرکت دریایی بزرگ هستند. فعالیت در انجمن هم افتخاری است و حقوق و دستمزدی برای اعضای هیات مدیره پیش بینی نشده و در حال حاضر هم انجمن چنین توان مالی ندارد و فقط پرسنل دبیرخانه حقوق بگیر انجمن هستند.

۸. حضور گسترده در نمایشگاه‌ها، همایش‌ها و جلسات تخصصی و رخدادهای ملی از معرفی دریانورد نمونه تا همایش دریا مسیر توسعه و همایش سالانه MIC و ...

۹. تعامل سازنده با سازمان‌ها و شرکت‌های دریایی در راستای حفظ حق و حقوق دریانوردان و نقش مؤثر و فعال در معرفی دریانورد نمونه. تصویب قانون و زمینه جهت نظارت انجمن بر شرکت‌های دریایی و تلاش در جهت رفع ریشه شکایات و ارتقاء سطح سلامت و شفافیت کار در دریا - خصوصاً برای شرکت‌های خصوصی و شناورهای زیر ۳۰۰۰

۱۰. انعقاد CBA سالانه با شرکت‌های بزرگ دریایی و حمایت از دریانوردان شاغل در این شرکت‌ها که بخش بزرگی از دریانوردان ایران را تشکیل می‌دهند. و زمینه سازی جهت تبدیل این سند به یک سند ملی و الزام آن برای تمامی شرکت‌های دریایی

۱۱. راه اندازی کمیته‌های پنجگانه؛ که عملاً ۳ کمیته بازدهی قابل قبولی داشتند و دو کمیته خروجی محسوسی نداشته‌اند. و اما از کارهای در دست اقدام و طرح‌های آتی انجمن می‌توان به طرح بیمه تکمیلی دریانوردان آزاد - صندوق حمایتی و رفاهی دریانوردان - تشکیل انجمن‌های تخصصی و تحمیع آنها در قالب فدراسیون دریایی - معافیت مالیاتی دریانوردی - راه اندازی تعاونی‌های دریایی - راه اندازی دفاتر و نمایندگی‌ها در بنادر اصلی کشور در شمال و جنوب و هزاران کار ناتمام که بر زمین مانده و باید این مسیر را با صلابت و هوشمندی بیشتر منطقی و آرام بپیماییم.

### ۱۰- و اما کلام آخرتان.

یکی از اهداف محقق نشده این انجمن، نهادینه کردن این حرکت هوشمند، مطالبه گر و منطقی در بطن جامعه دریانوردی است به گونه‌ای که وابسته به فرد و یا شخص خاصی نباشد. و یکی از فرصتهای نیل به این هدف، انتخابات هست. لذا بزرگان و سرمایه‌های باتجربه، جوانان با انگیزه و توانمند دریانوردی را دعوت به حضور و کاندیداتوری برای انتخابات ششمین دوره انجمن می‌کنم تا با مشارکت حداکثری و رجوع به خرد جمعی شاهد حضور بهترین‌ها باشیم تا ایشان بتوانند کاملتر و مصمتر از ما این راه مقدس را ادامه دهند.

از پرسنل دبیرخانه خصوصاً مهندس مرادی کمال تشکر و قدردانی را داشته باشم، که علی‌رغم محدودیت‌هایی که در مسائل حقوق و دستمزد و اضافه کار برای ایشان درست شد، پیشتر از زمان اداری تعیین شده و اغلب تا دیر وقت و بدون اضافه کار، اینثارگرانه پیگیر شکایات و پرونده‌ها بودند.

۲. ارتقاء جایگاه و اعتبار بین‌المللی و منطقه‌ای انجمن در، ITF، IMO، ILO، به گونه‌ای که زمینه‌ها و الزامات اولیه برای برخورداری ایران از بازرسی ITF فراهم شده و در همان راستا دوره‌ای در ترکیه در ماه نوامبر برگزار خواهد شد.

۳. از سوی دیگر انجمن و نمایندگان آن، نقش فعالی در اصلاح مفاد و قوانین (MLC (Geneva - April ۲۰۱۸) در جلسات ILO ایفا کرده‌اند و سازمان جهانی کار مشتاق به همکاری با انجمن به عنوان نماینده دریانوردان در جلسه تعیین جدول حداقل حقوق ILO است که در نوامبر ۲۰۱۸ برگزار خواهد شد.

۴. بحث کنگره ITF و حق رای ایران هم یکی دیگر از این دست‌آوردهاست که در شورای سیاست گذاری ITF در جلسه FPC کیپ تاون در سال ۲۰۱۶ محقق شد.

۵. طرح مکرر مشکلات دریانوردان ایرانی در مجامع و جلسات بین‌المللی و جلب نظر و توجه کشورها به آن و تاکید به حل این مسائل، مشکلاتی از قبیل محدودیت استفاده از خدمات بندری و بازگشت به وطن و ...

۶. زمینه سازی و رایزنی جهت بهره‌مندی خانواده دریانوردان آسیب دیده از طرح‌ها و خدمات سازمان‌های بین‌المللی همچون ISWAN و ITF SEAFARER TRUST

۷. بحث مشاغل سخت کارمندان قراردادی یکی از شرکت‌ها دریایی که در هیات مدیره قبلی، پیگیری و در اوایل کار این هیات مدیره تکمیل گردید. همچنین طبقه بندی مشاغل نیز مطرح و پیگیری شد و نهایتاً شرکت مذکور در مقابل این درخواست طرحی به نام ترمیم حقوق را در سال گذشته اجرا نمود که ایراداتی نیز به آن وارد هست.

## ۲۰ درصد از پرسنل ناوگان دریایی ایران، خارجی هستند تعیین تکلیف سهم دریانوردان ایرانی از بازار جهانی



دبیر انجمن  
کاپیتان حسن تیمورتاش

تجاری را بررسی می‌کند، می‌گوید: در دو بخش مسائل و مشکلات کارگری دریانوردان تجاری را بررسی و پشتیبانی می‌کنیم که یک بخش شکایتهایی را دربرمی‌گیرد که دریانوردان با مالکان دارند و مستقیم آن را با انجمن صنفی کارگری دریانوردی تجاری ایران در میان می‌گذارند. بخش دوم شکایتهایی که رسیدگی می‌کنیم نیز شکایتهایی است که از طرف ITF دریافت کرده‌ایم.

### رسیدگی به ۱۲۲ فقره شکایت کارگران دریانورد تجاری در سال ۹۶

دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران، پس از ارائه این توضیحات، گریزی به آمار شکایتهای دریافتی در سال ۹۶ می‌زند و تصریح می‌کند: در سال گذشته، ۹۰ فقره شکایت را به‌طور مستقیم از دریانوردان و ۳۲ فقره شکایت نیز از طرف ITF دریافت کردیم که به همه آنها رسیدگی شد. کاپیتان تیمورتاش با بیان اینکه این شکایتهای مربوط به دریانوردانی می‌شود که روی شرکت‌های تجاری و کشتیرانی تجاری کار می‌کردند، اظهار داشت: بیشتر شکایتهای شرکت‌های ایرانی همچون نفتکش، کشتیرانی و بخش خصوصی بوده است. وی، بیشتر شکایتهای کارگران دریانورد تجاری در بخش خصوصی را شامل پرداخت نشدن حقوق بیان می‌کند و می‌گوید: شکایتهای در بخش شرکت‌های ملزم نیز درباره بحث Shore Leave است یعنی زمانی که بناست Crew Change انجام شود و دریانوردان و پرسنل ایرانی هنگام ورود به کشورهای اروپایی جابه‌جا و تعویض شوند که در این حوزه مشکل ویزا داریم. کاپیتان تیمورتاش برای روشن شدن مسئله به ارائه

کاپیتان حسن تیمورتاش می‌گوید: باید متناسب با میزانی که دریانوردان خارجی می‌توانند روی کشتی‌های ایرانی کار کنند، دریانوردان ایرانی نیز بتوانند در کشتی‌های خارجی کار کنند چون ما با برخی از کشورها تفاهم‌نامه داریم و اگر بخواهیم این تفاهم‌نامه اجرا شود باید همان عملکردی که ایران در قبال دریانوردان خارجی دارد، آنها هم در قبال دریانوردان ایرانی داشته باشند.

به گزارش ایلنا، «انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران» نهادی کارگری - صنفی است که در سال ۱۳۸۵ طبق قوانین جاری کشور در وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی به ثبت رسید و در سال ۲۰۱۲ میلادی با اخذ تاییدیه فدراسیون جهانی کارگران حمل و نقل (ITF) به عنوان نماینده این فدراسیون در ایران، نسبت به عقد پیمان جمعی مطابق با استانداردهای بین‌المللی معیشتی دریانوردان روی شناورهای تجاری و براساس قوانین جاری کشور با شرکت‌های کشتیرانی و تامین نیرو در ایران و نظارت بر حسن اجرای مفاد پیمان اقدام کرد.

انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران در راستای حمایت از حقوق کارگران این صنف و برطرف کردن موانع و چالش‌هایی که ملوانان و دریانوردان تجاری ایران با آن روبه‌رو هستند، تلاش می‌کند. اما اینکه امروز ملوانان و دریانوردان تجاری ایران با چه مشکلاتی مواجه هستند، سوالی است که در گفتگو با کاپیتان حسن تیمورتاش (دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران) به پاسخ آن می‌رسیم.

کاپیتان تیمورتاش ابتدا با یادآوری اینکه انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران، نماینده سازمان ITF و همچنین عضو وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی است و مسائل و مشکلات کارگران دریانورد

وی یادآور می‌شود: بحث سختی کار دریانوردان در بخشی از ناوگان برخی از شرکت‌های کشتیرانی اعمال شده و در بخش دیگری از ناوگان هنوز اعمال نشده که نیازمند توجه و رسیدگی است.

### حقوق دلاری دریانوردان با رقم ۴ هزار و ۲۰۰ تومان تبدیل می‌شود

دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران همچنین به مسئله مهم دیگری اشاره می‌کند که جزو مشکلات و دغدغه‌های اساسی دریانوردان شده است. وی این مشکل اساسی را در حوزه پرداخت دستمزد دریانوردان بیان می‌کند و می‌گوید: از مشکلات کنونی دریانوردان پرداخت دلاری حقوق به آنهاست زیرا بخشی از حقوق دریانوردان به صورت دلار پرداخت می‌شود که بر این اساس یا باید دلار به دریانوردان بدهند یا اینکه معادل آن را از بانک به آنها بپردازند. اما مشکل این است که قیمت دلار اعلامی دولت ۴ هزار و ۲۰۰ تومان و در بازار چیز دیگری است.

### تعیین تکلیف سهم دریانوردان ایرانی از بازار جهانی

نکته دیگری که دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران به آن اشاره می‌کند، مسئله تعیین تکلیف سهم دریانوردان ایرانی از بازار جهانی است: باید متناسب با میزانی که دریانوردان خارجی می‌توانند روی کشتی‌های ایرانی کار کنند، دریانوردان ایرانی نیز بتوانند در کشتی‌های خارجی کار کنند چون ما با برخی از کشورها تفاهم‌نامه داریم و اگر بخواهیم این تفاهم‌نامه اجرا شود باید همان عملکردی که ایران در قبال دریانوردان خارجی دارد، آنها هم در قبال دریانوردان ایرانی داشته باشند و این هم مسئله دیگری است که نیاز به رسیدگی دارد.

وی همچنین بحث آموزش دریانوردان ایرانی را از دیگر نکات مهم که نیاز به توجه و رسیدگی دارد، عنوان می‌کند و توضیح می‌دهد: پیش از این از دانشگاه چابهار دریانوردان فارغ‌التحصیل می‌شدند اما اکنون دانشگاه دریایی کشور شاخه شاخه شده است و تعدادی در نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران آموزش می‌بینند، عده‌ای در ناوگان دریایی از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و... آموزش دریافت می‌کنند. کاپیتان تیمورتاش در عین حال تاکید کرد: باید کیفیت آموزش دریانوردان با توجه به حوادث دریایی که اتفاق می‌افتد، افزایش یابد.

دارد که در سواحل آنها تعدادی از پرنسل کشتی را پیاده و یکسری دیگر از پرنسل را سوار کند، برای انجام این کار به دلیل اینکه نیاز به صدور ویزا داریم، با مشکلاتی روبه‌رو می‌شویم.

### ملوانان تجاری نیز باید کارت جهانی SID را داشته باشند

وی با اشاره به صدور کارت جهانی SID، توضیح می‌دهد: اکنون سازمان بنادر و کشتیرانی در حال اجرای آن است و فکر می‌کنم اگر دریانوردان ما نیز این کارت را داشته باشند حداقل وقتی به بنادر خارجی می‌روند، با داشتن این کارت می‌توانند در شهر گشتی بزنند و بازگردند.

کاپیتان تیمورتاش با بیان اینکه به دریانوردان ایرانی در برخی از بنادر اجازه ورود داده نمی‌شود، می‌گوید: برخی بنادر اروپایی و تعدادی از کشورهای عربی، به ایرانی‌ها اجازه ورود نمی‌دهند که بتوانند یک روز در شهر بگردند که این مسئله نیز به بحث‌های تحریم و سیاسی بازمی‌گردد.

البته وی به جلسه‌ای که به تازگی در کنفرانس ژنو با حضور نمایندگانی از سازمان بنادر و دریانوردی و انجمن دریانوردان تشکیل شد، اشاره و تصریح می‌کند: در این جلسه توانستند تا حدودی این مسائل را حل کنند و برای مسئله اجازه ورود به ساحل، کارگروهی ایجاد کرده‌اند تا مشکل دریانوردان برای ورود به برخی از بنادر را حل کنند.

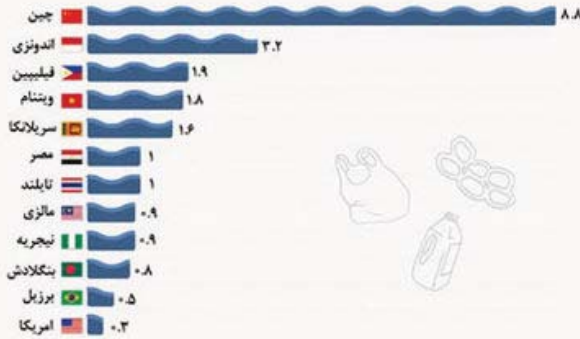
### ۲۰ درصد از پرنسل ناوگان دریایی ایران، خارجی هستند

اما مشکل در تعویض پرنسل ایرانی شناورهای تجاری ایران فقط به همین جا محدود نمی‌ماند و زمینه بروز مشکل دیگری را فراهم می‌کند که به نوعی اجحاف مضاعفی بر دریانوردان ایرانی به شمار می‌رود: به دلیل داشتن مشکل در تعویض پرنسل ایرانی در سواحل کشورهای دیگر، به ناچار مجبور می‌شویم از پرنسل خارجی در کشتی‌های ایرانی استفاده کنیم تا جایی که اکنون حدود ۲۰ درصد از پرنسل ناوگان دریایی ایران، خارجی هستند که رقم زیادی است.

البته کاپیتان تیمورتاش به جلسه‌ای که به تازگی با وزیر راه داشته‌اند گریز می‌زند و می‌گوید: همه این مسائل را در آن جلسه مطرح کردیم حتی درباره سختی کار دریانوردان در بخش دریا، نداشتن تسهیلات دریانوردان در بنادر همچون محل‌های استراحت و... نیز بحث‌هایی انجام شد چراکه از نکات مهمی به شمار می‌رود که باید حتما مدنظر قرار بگیرد.

## اقيانوس‌ها؛ گورستان پلاستيك

کشورهای با بیشترین سهم در آلودگی اقیانوس‌ها با زباله‌های پلاستیکی  
(میلیون تن)



سالانه، میلیون‌ها تن زباله به اقیانوس‌ها وارد می‌شود. این زباله‌ها، گسترده وسیعی دارد از فیلتر سیگار و بطری‌های پلاستیکی گرفته تا تورهای ماهیگیری و نفت‌های سرریز شده از بشکه‌های حمل. طبق تحقیقات صورت گرفته، حیوانات دریایی نیز این زباله‌ها را با غذا اشتباه گرفته و می‌خورند که در بیشتر موارد، به مرگ آنها ختم می‌شود.

بر اساس بررسی‌های صورت گرفته، بخش عمده‌یی از زباله‌های شناور در آب‌ها را مواد پلاستیکی تشکیل می‌دهند که به دلیل افزایش تولید این مواد و دفع نامناسب آنها، انبوهی از این مواد به اقیانوس‌ها سرازیر می‌شوند. همان‌طور که گفته شد، ماهی‌ها و پرندگان نیز این مواد و ذرات پلاستیکی را می‌بلعند. بر این اساس، این ذرات می‌تواند برای

مصرف‌کنندگان ماهی، از جمله انسان‌ها خطرناک باشند. طبق گزارش‌های منتشر شده، در حال حاضر پلاستیک‌ها عامل حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد آلودگی اقیانوس‌ها معرفی شده‌اند. به تازگی یک تیم از محققان امریکایی و استرالیایی گزارشی از سطح زباله‌های پلاستیکی در اقیانوس‌های جهان منتشر کرده است. طبق این گزارش، چین و اندونزی بیشترین میزان آلودگی اقیانوس‌ها را به خود اختصاص داده‌اند. بر اساس تازه‌ترین آمار منتشر شده، حدود ۸.۸ میلیون تن زباله پلاستیکی شناور در اقیانوس‌ها، به چین اختصاص دارد. طبق مطالعات محیط‌زیست سازمان ملل متحد، بخش عمده‌یی از زباله‌های پلاستیکی از کشورهای اروپایی، امریکا و دیگر کشورها، برای بازیافت به سوی چین سرازیر می‌شود. در واقع، چین علاوه بر تولید پلاستیک، ۵۶ درصد از زباله‌های پلاستیکی جهان را وارد و بازیافت می‌کند.

پژوهشگران چینی، با بررسی‌های خود به این نتیجه رسیده‌اند که این کشور، به تنهایی بیش از ۳۰ درصد از زباله‌های پلاستیکی اقیانوس‌ها را تولید می‌کند. بر این اساس، چین متهم اصلی آلودگی اقیانوس‌ها در جهان شناخته می‌شود. طبق تازه‌ترین آمارهای منتشر شده، اندونزی به عنوان دومین کشوری معرفی شده که بیشترین سهم را در آلودگی اقیانوس‌ها با زباله‌های پلاستیکی دارد. طبق اعلام وزارت محیط‌زیست اندونزی، مردم این کشور در هر دقیقه یک میلیون کیسه پلاستیکی استفاده می‌کنند. به این ترتیب در این کشور سالانه حدود ۲.۳ میلیون تن زباله پلاستیکی در دریا رها می‌شود. معضل تولید زباله‌های پلاستیکی در اندونزی باعث شده که دولت اندونزی متعهد شده تا هر سال یک میلیارد دلار به کاهش زباله پلاستیکی و دیگر زباله‌های دریایی اختصاص دهد. همان‌طور که گفته شد بیشترین حجم آلودگی اقیانوس‌های جهان با زباله‌های پلاستیکی به چین و اندونزی اختصاص دارد.

بعد از این دو کشور، فیلیپین، ویتنام و سريلانكا نیز به ترتیب بیشترین سهم رها کردن زباله‌های پلاستیکی در اقیانوس‌ها را به خود اختصاص داده‌اند. در این کشورها، سالانه بین یک تا ۲ میلیون تن زباله پلاستیکی در دریا رها شده و به اقیانوس‌ها می‌رسند. متهمان بعدی آلودگی اقیانوس‌ها با زباله‌های پلاستیکی، مصر و تایلند هستند. بر اساس گزارش‌های منتشر شده، صنعت پلاستیک مصر در حال رشد و تبدیل شدن به بازیگر اصلی تولیدات صنعتی و صادرات است. طبق آمار، سهم این دو کشور در آلودگی اقیانوس‌ها با زباله‌های پلاستیکی، یک میلیون تن اعلام شده است. مالزی و نيجريه نیز تولیدکننده حدود ۹۰۰ هزار تن و بنگلادش تولیدکننده

۸۰۰ هزار تن از زباله‌های پلاستیکی هستند که به اقیانوس‌ها سرازیر می‌شوند. این رقم در برزیل و امریکا به ترتیب به ۵۰۰ هزار تن و ۳۰۰ هزار تن می‌رسد. این در حالی است که در بسیاری از شهرهای امریکا استفاده از کیسه‌های پلاستیکی ممنوع بوده و در بسیاری از ایالت‌های امریکا نیز با تعیین مالیات برای کیسه‌های پلاستیکی، قیمت آنها افزایش یافته تا جذابیت کمتری برای مشتریان داشته باشند.

باتوجه به افزایش آلودگی اقیانوس‌ها، برنامه‌های بسیاری برای پاکسازی و نجات محیط‌زیست دریایی ارائه شده و تلاش‌ها برای این موضوع رو به افزایش است. به تازگی اعلام شده که بسیاری از موسسات قصد دارند از فناوری‌های نوظهور برای پاکسازی اقیانوس‌ها استفاده کنند. یکی از این برنامه‌ها استفاده از تور تله‌یی بزرگ برای جمع‌آوری زباله‌های موجود در دریا و انتقال به خشکی و معدوم‌سازی است؛ هر چند که بسیاری از اقیانوس‌شناسان در مورد کارایی چنین سیستمی تردید دارند و اعلام کرده‌اند که این روش می‌تواند به حیات موجودات دریایی لطمه بزند.



## دریا نوردهان مهم‌اند

ترجمه و تدوین: حمید نیک‌بین - کاپیتان ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران

در جای دیگر این دریانوردان هستند که به عنوان بخشی از زندگی خود مشغول این کارند. تجارت ایده‌آل زمانی است که محصولات تولیدی بدون آسیب دیدگی و ایمن و بر اساس برنامه زمان بندی شده به مقصد برسند. در این بین دریانوردان مسئول انجام این وظیفه هستند. تعطیلی برای دریانورد مفهوم غریبی است، کسی در جایی منتظر محصولی است و توقع دارد که آن را سالم و به موقع تحویل بگیرد. نفت خام و فراورده‌های نفتی از طریق کشتی به سایر نقاط مختلف جهان جابجا می‌شود تا در جای دیگر به دلیل تاخیر کشتی، کمبود سوخت موجب اختلال در جابجایی بار و مسافر و آشفتگی بازار نشود. این شرایط مساعد مدیون کار سخت شبانه روزی، نوابری، بارچینی، عملیات کشتی و اجرای دقیق تمامی دستورالعمل‌هاست.

حمل و نقل دریایی همچنان یکی از ارزانه‌ترین و مقرون به صرفه‌ترین روش‌های جابجایی بار است. شاید برخی حمل و نقل هوایی و ریلی را بهتر و مهم‌تر بدانند اما در مقام مقایسه به دلیل حجم بالا و ایمنی بار استفاده از کشتی بهترین روش جابجایی است. دریانوردان با دانش لازم در مورد حمل و نقل دریایی و کسب تجربیات لازم در حین کار این امر را ممکن کرده‌اند.

غذایی که می‌خورید، لباسی که می‌پوشید، سوختی که در خودروتان می‌سوزانید و هر چیز دیگری از طریق کشتی به دست شما رسیده و در حقیقت اغلب محصولات که در اطراف خود می‌بینید پیش از این به نوعی روی کشتی بوده‌اند. نمی‌شود به کسانی که در پشت صحنه این جهانی سازی اقتصاد هستند فکر نکرد. شاید تصور شما سخت باشد، گوشی‌های تلفن همراه ساخت چین، کفش‌های ایتالیایی و رایانه‌های ساخت کشور کره، وسایلی که روزانه و بدون هیچ مشکلی از آن‌ها استفاده می‌کنید با کشتی جابجا شده‌اند. در تجارت فرصتی برای اشتباه وجود ندارد. همه شما زمانی که خودرویی با اشکالات فنی و یا خوراکی ناسالم به دستتان

در حالی که مردم جهان از تعطیلات اواخر هفته خود لذت می‌برند، تجارت و حمل و نقل دریایی در حال انجام است، بدون تعطیلی و بدون استراحت! با وجود اینکه شاید تنها عده کمی از مردم جهان آشنایی دقیقی با این حرفه داشته باشند اما زندگی عادی بسیاری از مردم جهان متأثر از صنعت حمل و نقل دریایی است.

سازمان جهانی دریانوردی به مناسبت روز دریانوردان، امسال را تحت عنوان «اهمیت دریانوردان» نامید تا نظرها بار دیگر منعطف به دریا و دریانوردان شود. در کنفرانس رسمی که به مناسبت این روز برگزار شد به اهمیت دریانوردان در تجارت جهانی، اقتصاد و تأثیر بسزای حمل و نقل دریایی در زندگی عادی میلیاردها انسان این کره خاکی اشاره شد. شاید این نامگذاری به این دلیل بود که همگان بدانند که چرا دریانوردان حایز اهمیت هستند.

کشتیرانی صنعتی است که در جابجایی بالغ بر ۹۰٪ کالاهای تولیدی جهان و بنا به گزارش سازمان UNC-TAD حدود نه میلیارد تن کالا در سال نقش دارد. این محصولات تولیدی از حدود ۴۷۶۴ بندر در ۱۹۶ کشور، توسط ۵۱۴۰۰ کشتی تجاری در سراسر جهان بین نقاط مختلف جابجا شده و باعث می‌شوند زنجیره اقتصاد جهانی مستحکم تر و پویاتر از همیشه ادامه داشته باشد. هیچ تفاوتی نمی‌کند که این محصول نفت تولیدی خلیج فارس، غله صادراتی اسکله کارگیل در هوستون<sup>۱</sup> و یا گوشی تلفن همراهی فون<sup>۲</sup> باشد، این محصولات شبانه روزی، بطور منظم و با دقت و حساسیت از یک نقطه از جهان به جای دیگر جابجا می‌شوند.

دریانوردان کسانی هستند که مسئول جابجایی بدون وقفه این محصولات و گردانندگان اصلی این زنجیره عظیم‌اند. در حالی که دلالتان و تجار بخش مالی تجارت را عهده دارند.

1. Cargill Grain Dock in Houston

2. iPhones



نیازمند رساندن در دریا برای کمک به انسان‌های نیازمند راه سریعی وجود ندارد و این دریانوردان هستند که بشر دوستانه و بر اساس وظایف انسانی مانند فانوسی راه نجات را در عملیات تجسس و نجات هموار کرده و گاهی نیز در تماس با هواپیمای تجسس کمک رسانی را تسریع میکنند.

تصور اغلب مردم این است که دریانوردان دست مزد خوبی دریافت می‌کنند و علاوه بر زندگی خوب بر روی کشتی، جهانگردی نیز میکنند. اما حقیقت قدری متفاوت است، اغلب شرکت‌های کشتیرانی تلاش میکنند با کاهش دستمزدها و تعدیل نیروی انسانی، بهره‌وری عملیاتی و سود دهی کشتی‌هایشان را افزایش دهند. قوانین روز به روز بیشتر و سخت‌گیرانه‌تر میشوند و همین امر موجب افزایش بروکراسی اداری و کار بیشتر برای فرمانده و خدمه کشتی می‌شود که شاید خیلی وقتها زمان و هزینه‌ای که بابت این نامه‌نگاری‌های اداری صرف می‌شود از چشمان برخی دور بماند. اما مثل همیشه دریانورد با انگیزه و توان روانی بالا این مهم را نیز مانند سایر وظایف محوله به درستی انجام میدهد.

با پیشرفت و توسعه فناوری، صنعت دریایی به سمت کاهش خدمه کشتی‌ها و در نهایت ساخت کشتی‌های بدون سرنشین و خودران پیش می‌رود. بی‌شک شرایط جدید در آینده‌ی حرفه دریانوردی و دانش عملی و تجربه کار بر روی کشتی‌تاثیرگذار خواهد بود. اما هیچ‌گاه یک دستگاه یا اپراتوری که در اداره خود و از کیلومترها دورتر کشتی را کنترل میکند جایگزین مناسبی برای سرمایه انسانی آموزش دیده نخواهد بود. باد و موج دریا همیشه از الگوهایی که در نقشه‌های هواشناسی پیش‌بینی می‌شود پیروی نمی‌کنند و در چنین مواردی است که نیروی انسانی کارآمد ارزشمند خواهد بود. دریانورد هیچ وقت کنار گذاشته نخواهد شد. بی‌تردید دریانوردان قهرمانان گمنام دریاها هستند، بی‌ادعا و ناشناخته.

برسد قطعاً خوشحال نخواهید شد! حدود ۵.۲ میلیون نفر در خشکی و دریا دست در دست هم میدهند تا این عظیم‌ترین فرایند حمل و نقل بشر شکل گیرد و در این بین ۱۹۶ کشور جهان از وجود حمل و نقل دریایی بهره‌مند شوند.

خطاها به ندرت پیش می‌آیند، قانون این است که دریانوردان این محصولات را با همان کیفیتی که تحویل گرفته‌اند به موقع به دست مصرف‌کننده برسانند و در عین حال در هزینه‌های طرفین نیز صرفه جویی کنند. اگر دریانورد به این مورد اهمیتی ندهد، تاخیر و هزینه‌های بندری و شکایات علیه بار، موجب افزایش کرایه حمل و تأثیر در قیمت کالاهای استراتژیک و ارزشمندی همچون نفت خام که عمدتاً از طریق دریا حمل میشوند خواهد شد. افزایش تقاضای انرژی توسط کشورهای شرق آسیا و صادرات محصولات تولیدی این کشورها تنها با وجود دریانوردانی ماهر که شبانه روز وظایفشان را به درستی انجام میدهند قابل برآورده شدن خواهد بود.

آموزش‌های دانشگاهی و دریایی برای دریانوردان طولانی بوده و علوم مختلفی از جمله، نجوم تا دانش مهندسی و حقوق دریایی و خیلی بیشتر از اینها را در بر میگیرد. با این وجود شرایط روانی دریانورد است که او را برای قبول چنین شغلی آماده میکند. کار دریا به گونه‌ای است که نیاز است مدتی طولانی دور از خانواده و دوستان و گاهی بدون وجود هر گونه تماسی با خارج از کشتی سپری شود و در کنار این نگرانی‌های روزمره در مورد خانواده، باید با فشار کار و رساندن به موقع بار به مقصد کنار بیاید. شاید همین شرایط باشد است که باعث شده که هر انسانی قادر به انجام این کار نباشد. تعهد به کار و جسارت از ملزومات موفقیت در انجام وظایف محول شده است و به همه اینها علاقه و افتخار را نیز باید اضافه کرد. گذشت کردن و فداکاری خصوصیت ذاتی این حرفه است، سرباز در خط مقدم جبهه نبرد میکند، از مرزهای کشورش دفاع میکند و امنیت کشورش را تأمین کند تا سایر هموطنانش خواب آسوده داشته باشند و در کنار او یک دریانورد تضمین میکند که تمامی مایحتاج یک کشور از خوراک و پوشاک و سوخت خودرو و ... به موقع به آن برسد. این یعنی دریانوردان مهم هستند!

در کنار مباحث فنی در مورد عملیات‌های تجسس و نجات دریایی بهتر است به بحران مهاجرت از کشورهای جنگ‌زده نیز اشاره کرد. در زمان جنگ و فرار مردم بی‌دفاع از مناطق جنگی این دریانوردان بودند که علی‌رغم این‌که ممکن بود خود نیز دچار حادثه ناگواری شوند کمک‌های لازم و بشر دوستانه را به انسان‌های



به قلم کاپیتان پرویز طویلی

## داستان‌های Duty Me

راه بیافتد و مشکیشان حل شود. این مسئله باعث شده بود که آن جوانی که روز اول مثل اسب کار می‌کرد و بدو بدو همه جا می‌رفت و همه کار انجام می‌داد حالا آنقدر لوس بشود که کسی نتواند به او حرفی بزند.

به هر حال داستان کامبیز را اینجا رها می‌کنم و بر می‌گردم سر ماجرای خودمان. پس از تحویل کشیک به افسر سوم در اولین حرکت به‌آشپزخانه 1 رفتم تا ماجرا از سر آشپز به طور کامل بپرسم. سر آشپز که جاسم نام داشت، مردی پا به سن گذاشته با صورتی درشت و مستطیلی بود که عینک باریکی هم همواره بر چشم داشت. خوزستانی بود ودلی پاک همچون گنجشک داشت. چاق بود اما به دلیل قد نسبتاً بلندش چاقیش چندان به ظاهر نمی‌آمد. عاشق کارش بود و در عین حال بسیار فردی معتقد و مذهبی بود. نمازش هرگز ترک نمی‌شد. هرروز صبح با پل فرماندهی تماس می‌گرفت و جهت قبله را می‌خواست. پس از نماز هم آشپزخانه را راه می‌انداخت و هنوز بچه‌ها از خواب بیدار نشده بودند که بوی روغن تفت داده شده فضای طبقات را پر می‌کرد. همین سحر خیزی او هم باعث بلاها و داستانی‌های برای پرسنل شد که در آینده برایتان تعریف می‌کنم.

همیشه با آرامش و شمرده صحبت می‌کرد و البته وقتی شروع می‌کرد دیگر پایانی برای آن نبود. حرفهایش با طمأنینه و شمرده، شمرده بود اما در وسط صحبت‌هایش احساس می‌کردی که وارد باطلاقی شدی که دیگر رهایی از آن امکان ندارد.

در قسمت قبل خواندید که کاپیتان که از گم شدن کله گوسفند شه شدت عصبانی است، از افسر اول خواسته تا تحقیق کند که چه کسی در این قضیه مقصر بوده است. از طرفی کامبیز که مورد علاقه کاپیتان نبود در اثر یک حادثه به عزیز او تبدیل شد...

قسمت سوم

قضیه از این قرار بود که یک روز کاپیتان داشت از شهر خود که خرم نام داشت و دیدنی‌ها و باغ‌های آن در پل فرماندهی تعریف می‌کرد. از قلعه فلک صحبت به میان آمد و کامبیز گفت که آنجا را دیده است. کاپیتان با تمسخر پرسید که او کی به خرم رفته و کامبیز در جواب گفت که پدرش نظامی است و مدتی در خرم زندگی کرده است و حتی دیپلم خود را از خرم گرفته است.

این جمله مانند سیل آبی بود که بر خرمن آتش خشم درونی کاپیتان نسبت به افسر سوم جاری شده باشد. به نرمی تمام در ادامه با او صحبت کرد. صحبت داستان‌های متعددی از خرم بین آن دو آغاز گشت و خنده‌های فراوانشان فضای پل فرماندهی را پر کرد. بدین ترتیب جوانی که تا چندی قبل مرتب از کارهایش ایراد گرفته می‌شد حالا سوگلی کاپیتان بود. مرتب کاپیتان از لیاقت‌های او حرف می‌زد و کارهای فراوانی که انجام می‌داد. کار به جایی رسید که کاپیتان هر جایی در بنادر بیرون می‌رفت کامبیز را هم با خود می‌برد.

این علاقه تا بدانجا رسید که حتی پرسنل کشتی گاهی برای پیش بردن مقاصدشان به کامبیز متصل می‌شدند تا پیش کاپیتان کارشان

1. galley



بردیم رو عرشه<sup>۱</sup> رو به قبله کردیم و آب دادیم سرش را بریدم. خداییش هم عجب گوسفندی بود انشالله موقع باربی کیو<sup>۲</sup> می‌اندازیم تو فر و حسابی یه باربی کیو خوب بشه. کله و پاچه را هم جمع کردم گذاشتم تو یخچال که بعداً تمیزش کنم. پوستش رو هم دادیم به کارگرای بندر بردند.

- خوب باشه حالا قضیه کله گوسفند چی بود
- کله گوسفند خوب می‌دانید آقای، کاپیتان به ما گفت سر کیف کله‌اش را پاک کن تا یه بار هم کله پاچه برای صبحانه داشته باشیم. ما هم کله را گذاشتیم تو یخچال تا سر کیف تمیز کنیم دیروز صبح بلا نسبت شما من کله را درآوردم رو عرشه گذاشتم. رفتم دیگ بیارم که دیدم کله سر جاش نیست و غیب شده است.
- خوب وقتی رفتی تو آشپزخانه متوجه کسی نشدی رد بشه.
- نه والا آقای چیف افسر من سرم تو کار خودم بود. یعنی می‌دانید کله که بخوام بگذارم بپزه باید یک روز تو اجاق باشه بوش در میاد. اجاق کشتی نمی‌کشه. فر هم جا نداره خلاصه خیلی سخته. من به کاپیتان گفتم والا سخته ما خودمان کله می‌پختیم.
- باشه باشه بیا فقط به من نشان بده کله راکجا گذاشته بودی؟
- با چیف کوک رفتیم روی عرشه به روی سکوی یکی از ستون‌های روی عرشه که طناب به دورش می‌پیچند اشاره کرد و با حال نزار گفت اوجا گذاشتم.
- از حرفهای چیف کوک چیز زیادی دستگیرم نشد و از آنجایی که در کشتی هم امکانات انگشت نگاری و دیگر وسائل در دست نیست، نمی‌شود پوارو بازی درآورد، اما یک حس درونی به من می‌گفت که باید موضوع چیز دیگری باشد. تا ظهر وقت زیادی نداشتم و باید هر طوری بود موضوع را کشف می‌کردم. پیش ملوانان عرشه که حالا همگی مشغول کار بودند رفتم و از تک تک آن‌ها سؤال کردم اما همه منکر انجام این کار بودند. همه به اتفاق می‌گفتند که در آن ساعت بخصوص

تکه کلامش بلا نسبت شما بود و با هر جمله‌ای که می‌گفت این را هم تکرار می‌کرد. به همین دلیل هم من سعی داشتم کمتر با او گفتگو کنم. اما چه کنم که باید برای پایان دادن به قضیه کله گوسفند تن به این صحبت می‌دادم. در حالی که می‌دانستم در چه باطلاقی پا می‌گذارم وارد آشپزخانه کشتی شدم. سر آشپز پشت دیگ مشغول به هم زدن خورشت ظهر بود. با دیدن من گل از گلش شکفت.

من سلامی دادم و وارد آشپزخانه شدم بعد ادامه دادم: چیف کوک جریان کله گوسفند کاپیتان چی بود؟! او در جواب گفت: والا آقای چیف افسر(افسر اول) خودتان بهتر می‌دانید که کاپیتان علاقه زیادی داره که قبل از شروع هر سفر طولانی برای سلامتی خودش و پرسنل و کشتی یه گوسفند زمین می‌زنه. خوب اعتقاد دیگه، بلا نسبت شما ما یه دایی داریم که اونم همینطوره. هر وقت سفر میره یه گوسفند می‌کشه. بچش دنیا می‌یاد گوسفند می‌کشه. نوه دار می‌شه گوسفند می‌کشه و بچه دانشگاه می‌ره گوسفند می‌کشه، برای عروسی گوسفند می‌کشه خلاصه کاری نیست که با گوسفند کشتن شروع نکنه. همیشه می‌گه این کار خیلی خوبه درد و بلا را دور می‌کنه.

- خوب اینا به جای خود قضیه کله گوسفند چی بود
- خوب کاپیتان هم همینطوری برای اینکه در بلا از کشتی دور بشه بلا نسبت شما یه گوسفند کشته بود. بله بندر قبلی که بودیم یادتون هست که من گفتم اینجا گوسفنداش چقدر شبیه گوسفندای ایرانیه. کاپیتان گفته راست می‌گی چطوره به خاطر سفر دورمان یه گوسفند بکشیم گوشتش را هم بچه‌های کشتی می‌خورند چونکه بلا نسبت شما از ملوان مستحق تر کی پیدا میشه. شما بگو این ملوانی که اینقدر کار می‌کنه بچه‌هاش را شش ماه، شش ماه می‌بینه مستحق تر کی می‌تونه باشه؟ گوشت گوسفند قربانی حقیقه!!
- چرا درسته مستحقه!
- هان میگم نه. خلاصه ما هم گوسفندی را که کاپیتان گرفته بود بلا نسبت شما خودم سرش را بریدم. قشنگ

1. deck

2. Barbi Que(BBQ)

مهمانی و پختن کباب در فضای آزاد

یک بار که داشتیم از داخل رودخانه لاپلته 2 در کشور آرژانتین رد می شدیم پشت سکان کشتی بود. در حالی که داشتیم از مناظر زیبای رودخانه لذت می بردیم و از کنار خانه های کنار رودخانه رد می شدیم پیشش آدمم و خسته نباشی به او گفتم در جوابم با حالتی متفکرانه در حالی که سکان کشتی را می چرخاند گفت: من خوب می دانم اینها بالاخره کمونیست می شدند.!! درباره ایران هم داستان های زیادی هست که در ادامه به آنها هم می رسیم. خلاصه اسماعیل عاشق اخبار و شایعه بود. البته آسم هم داشت به خاطر همین هم در موقع صحبت کردن گاهی تک سرفه های کوتاهی هم می زد.

من به او کمی شک کرده بود چرا که می دانستم به دلیل وسواس زیادش دلش نمی خواست که کله بره را تمیز کند. به همین خاطر تحقیق از او را هم در برنامه تحقیقات کارگاهی خود گنجاندم. اما قبل از آن تصمیم گرفتم که با روشی علمی پیش بروم. از آنجایی که خود می دانستم که در کشتی کسی نمی تواند کله بره را خودش تمیز کرده و بپزد و بخورد به این نتیجه رسیدم که به احتمال قریب به یقین این کله بخت برگشته با متعلقاتش اکنون در دریاست و لقمه کوسه های گرسنه شده است. اما چه کسی ممکن است آن را دور انداخته باشد.

ادامه دارد. . .

خواب بودند. سر ملوان با توپ پر گفت: آقای چیف آخه کی صبح ساعت ۶ میاد رو عرشه که تازه بخواد کله گوسفند را بر داره، بعد هم تمیز کردن کله مگه به این آسونیاست که بخواد خودش تمیز کنه و بخوره. دیدم راست می گه توی این دریا وسیع داخل کشتی با امکانات کم مگر کسی احمق باشه بخواد کله گوسفند را خودش بردارد و تنها تمیز کند. اصلاً با عقل جور در نمی آید. پس معلوم می شه کاسه زیر نیم کاسه است. من به خود سر آشپز و عوامل آشپز شک دارم.

اگر سر آشپز نباشه شاید کار کمک آشپز 1 باشد. اسماعیل کمک آشپز کشتی معروف به موش آشپزخانه بود. بر عکس اسمش، پیر مرد لاغر و تکیدهای با دماغی دراز و استخوانی بود که شاید بالای ۶۰ سال سن داشت و حدود ۴۰ سال یا بیشتر می شد که کمک آشپز بود. همشهری چیف کوک بود اما از او کم حرف تر پرکارتر نشان می داد. مثل چیف کوک صبح زود سر کار حاضر بود و مرتب در حال شستشوی آشپزخانه و سابیدن ظرفها و ملاقهها بود. دست به آشپزی هم بد نبود و هر از گاهی برای اینکهی چیف کوک استراحتی کرده باشد بدون اطلاع کاپیتان ناهار و شام را او می پخت. نا گفته نماند که بین ملوانان شایع بود که غذاهای خوب کشتی دست پخت اوست. اما معلوم بود که چندان علاقهای به دانستن این حرفها ندارد و از همین شغلش راضی است و به دنبال ارتقاء هم نیست. اسماعیل متخصص شایعه پراکنی بود. شاید هم بشود آن را خبر سازی دانست. خبری نبود که از دست او در برود. یک رادیو کوچک جیبی داشت که همیشه در اتاقش مشغول گوش کردن به اخبارهای آن بود. فرکانس تمام ایستگاههای فارسی زبان دنیا را داشت. برای همین هر روز ما منتظر گرفتن خبر جدیدی از او بودیم. همیشه می پرسیدیم که اسماعیل امروز از دیگ آشپزخانه چه خبر جدیدی در آمده و او مفصل درباره آن داد سخن می کرد. مخصوصاً عادت داشت با ایران یکی از ملوانان عرشه صحبت کند. این ایران از آدمهای به اصطلاح سیاسی کشتی بود. خیلی خود را مطلع از اخبار دنیا می دانست و احساس می کرد در اعماق سیاست جهان نفوذ کرده است. یادم میاد

## اخبار روز دریانوردی

### از سوی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی: نتایج نهایی رسیدگی به سانحه نفتکش سانچی اعلام شد



به گزارش خبرنگارمانا مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در نشست خبری با خبرنگاران نتایج نهایی رسیدگی به سانحه نفتکش سانچی و کریستال راپس از ۹۰ روز اعلام کرد.

مهندس محمد راستاد گفت: روند رسیدگی بر مبنای معاهده بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا یا سولاس صورت گرفته که ایران هم جزو این کنوانسیون است بنابراین سازمان بنادر و دریانوردی به نمایندگی از کشور تیم خود را موظف کرد که در فرایند رسیدگی به سانحه حضور داشته باشند.

وی گفت: هفته گذشته آخرین جلسه رسیدگی به سانحه برگزار شد و خروجی نهایی صادر شد. در ادامه نادر پسند از اعضای کمیته بررسی سانحه از ایران گزارش خود را در خصوص نتایج بررسی تصادم دو کشتی ارائه کرد. وی پس از تشریح کامل سانحه دو کشتی گفت: کلیه اعضای حاضر در کمیته بررسی به این نتیجه رسیدند که هر دو کشتی نتوانستند مطابق با قانون پنج کنوانسیون جلوگیری از تصادم در دریا با موضوع الزام دیده‌بانی کامل از طریق دیدن و شنیدن و تمامی ابزارهای در اختیار نسبت به خطر تصادم آگاهی لازم را به دست آورند.

وی گفت: اما نمایندگان ایران معتقدند تغییر مسیر کشتی کریستال به سمت راست که ۱۵ دقیقه قبل از سانحه آغاز شده بود باعث ایجاد موقعیت خطر تصادم شده است. پسند گفت: چین، ایران، پاناما و بنگلادش اعضای بررسی کننده این سانحه معتقدند، اگر این تغییر مسیر صورت نمی‌گرفت تصادمی هم رخ نمی‌داد.

مهندس راستاد در ادامه این کنفرانس خبری گفت: این گزارش نشان می‌دهد هر دو کشتی در سانحه مقصر هستند و خطای انسانی باعث به وجود آمدن این سانحه شده است. کاپیتان شهرام فرحبد معاون بازرگانی شرکت ملی نفتکش ایران نیز در باره دریافت غرامت از چین در حادثه سانچی گفت: ایران با گرفتن وکلای مجرب از لحاظ حقوقی پیگیر این مسئله خواهد بود.

### مشکل سه دریانورد ایرانی گرفتار در آب‌های امارات برطرف شد



مدیرکل امور دریانوردان و سازمانهای تخصصی بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی از حل مشکل سه دریانوردی ایرانی گرفتار در آب‌های امارات خبر داد. علی اکبر مرزبان در جمع خبرنگاران، در ارتباط با «آخرین وضعیت ۳ دریانورد ایرانی گرفتار در آب‌های امارات»، اظهار کرد: با پیگیری سازمان بنادر و دریانوردی و انجمن صنفی دریانوردان مسئله این سه دریانورد ایرانی حل شده است و مشکلی برای بازگشت به ایران ندارند.

وی ادامه داد: پیگیری سازمان بنادر و دریانوردی و انجمن صنفی دریانوردان

از نمایندگی مدیریت کشتیرانی WSI طی دو روز اخیر نتیجه بخش بود و شب گذشته این کشتی سوخت گیری کرد و به آن آذوقه رسید. مدیرکل امور دریانوردان و سازمانهای تخصصی بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه قرار است چهارشنبه ۲ خرداد آذوقه تکمیلی به کشتی یاد شده برسد، بیان کرد: با مدیرعامل شرکت WSI (Well Services of Iran) مذاکره کردیم و قرار شد هرچه سریعتر و به محض ورود سه دریانورد ایرانی به کشور حقوق آنها پرداخت شود.

کردیم و در جریان آخرین وضعیت آن‌ها قرار گرفتیم. مشکلی برای بازگشت این سه دریانورد ایرانی به کشور وجود ندارد و می‌توانند به محض ورود به ایران حق و حقوق خود را دریافت کنند.  
گفتنی است از ۱۴ دریانورد ایرانی، اوکراینی و اندونزیایی که از سوی شرکت هندی به عنوان پیمانکار روی کشتی متعلق به ایران در لنگرگاه امارات گرفتار شده بودند، ۳ نفر از آن‌ها به نام‌های "غلامرضا حق پرست فروهی (فرمانده)، سیامک بازیار (سرمهندس) و اجسان عبدی باویل اولیایی (افسر اول) ایرانی بودند.  
در طول روزهای گذشته سازمان بنادر اعلام کرده بود که تمام پیگیری‌های ممکن برای تعیین وضعیت این ملوانان را در دستور کار قرار داده تا در کوتاه‌ترین زمان ممکن به کشور باز گردند.

## ۴ ملوان ایرانی از دست دزدان دریایی سومالی آزاد شدند



تهران- ایرنا- ۴ ملوان ایرانی که توسط دزدان دریایی در سومالی به گروگان گرفته شده بودند، در یک عملیات پیچیده اطلاعاتی آزاد شدند و مورد استقبال وزیر اطلاعات قرار گرفتند.  
به گزارش خبرنگار سیاسی ایرنا، حجت الاسلام و المسلمین سید محمود علوی پس از مراسم استقبال از ملوانان آزاد شده از بند دزدان دریایی سومالی، در یک نشست خبری با حضور این

افراد اظهار داشت: ملوانان در بند از سال ۹۴ در اسارت گروگانگیران بودند که با دستور رئیس جمهوری و در سفر به بندر چابهار و درخواست خانواده‌های آنان از دکتر روحانی، این موضوع در دستور کار وزارت اطلاعات قرار گرفت.

وی ادامه داد: با توجه به اینکه ملوانان در اختیار حکومت و یا مجموعه رسمی قرار نداشتند به همین خاطر وزارت اطلاعات در یک عملیات پیچیده اطلاعاتی وارد عمل شده و این افراد توسط سربازان گمنام امام زمان از دست گروگانگیران آزاد شدند. علوی خاطرنشان کرد: ارتباط گرفتن با این دزدان دریایی کار ساده‌ای نبود و وزارت اطلاعات با هر روش و ابزاری که در اختیار داشت تلاش کرد تا مقدمات آزادی این عزیزان را فراهم کند.

علوی خطاب به ملوانهای آزاد شده، افزود: خدا را شاکریم که امروز این نتیجه حاصل شد و شما در خاک جمهوری اسلامی ایران و در بین مردم حضور دارید. وی از صبوری خانواده‌های این گروگان‌ها از زمان حادثه تاکنون تشکر کرد و گفت: در سایه هدایت‌های رهبر معظم انقلاب، همه مسئولان با یکدیگر همکاری می‌کنند تا مشکلات حل شود.

وزیر اطلاعات ادامه داد: سپاه قدس، وزارت امور خارجه و همکاران در وزارت اطلاعات شبانه روز در این زمینه همکاری کردند تا نتیجه حاصل شد و امروز خوشحالیم که شما را در جمع خود می‌بینیم. وی تاکید کرد: وظیفه ما است که در برابر هر شهروند ایرانی گرفتار، اقدامات لازم را انجام دهیم و افتخارمان این است که خدمتگزار مردم هستیم.

صیادان آزاد شده هم در پایان مراسم از وزیر اطلاعات و همکاران وی در آن وزارتخانه قدردانی کردند. مسعود بلوچی، احمد بلوچی، آدم بلوچی و شیرمحمد تابه زر، چهار صیاد ایرانی از اهل سنت استان سیستان و بلوچستان هستند که از سال ۱۳۹۴ به دست دزدان دریایی در آب‌های بین‌المللی نزدیک کشور سومالی اسیر شده بودند.

## در کنوانسیون بین‌المللی کار دریایی تصویب شد:

### اعتبار قرارداد دریانوردان در زمان اسارت دزدان دریایی تا زمان آزادی



اعتبار قرارداد کار و لزوم پرداخت دستمزد دریانوردان در زمان اسارت دزدان دریایی در اجلاس کمیته ویژه سه جانبه دولت‌های عضو کنوانسیون کار دریایی تصویب شد.

به گزارش مانا؛ سومین نشست کمیته ویژه سه جانبه دولت‌های عضو کنوانسیون کار دریایی (MLC) در مقر سازمان بین‌المللی کار (ILO) در ژنو برگزار شد. مهمترین دستور کار این دوره از اجلاس کمیته، اصلاح کنوانسیون با هدف حمایت از دریانوردان در بند دزدان دریایی بود که پس از چهار روز بحث و تبادل نظر با اکثریت آرا از جمله رای مثبت ایران به تصویب رسید.

به موجب اصلاحیه یاد شده که به کد پیوست کنوانسیون وارد شد، قرارداد منعقد فی ما بین مالک کشتی با دریانوردان گروگان گرفته شده از سوی دزدان دریایی، تا زمان آزادی ادامه خواهد یافت و معتبر خواهد بود و همچنین مالک موظف به پرداخت کامل دستمزد ماهیانه و سایر حقوق و مزایای وی به خانواده خواهد شد.

بر اساس این گزارش، اصلاح کنوانسیون با هدف حمایت از دریانوردان در بند دزدان دریایی، یکی از دستاوردهای مهم کشورهای است که در بخش حمل و نقل دریایی فعال هستند. بدین جهت جامعه بزرگ دریانوردان جهان از جمله دریانوردان ایرانی نگرانی‌هایشان ناشی از مخاطرات امنیت دریایی کمتر خواهد شد.

#### تصویب چهار قطعنامه با نقش پر رنگ هیئت ایرانی

همچنین در این اجلاس چهار قطعنامه به تصویب رسید که نقش هیات ایرانی در تصویب دو قطعنامه آن بسیار سازنده و مؤثر بود. در هنگام طرح و تصویب قطعنامه مربوط به مرخصی خشکی و دسترسی به تسهیلات خشکی دریانوردان، هیئت ایرانی بیانیه‌ای را قرائت کرد. در این بیانیه پیشنهاد گنجانیدن بندی داده شد که مورد پذیرش قرار گرفت. همچنین در طرح و تصویب قطعنامه مربوط به اصلاح دستورالعمل کنترل و بازرسی اجرای کنوانسیون MLC نظرات کارشناسی هیئت ایرانی مورد توجه قرار گرفت.

### برگزاری همایش بین‌المللی صنایع دریایی در کیش



نوزدهمین همایش بین‌المللی صنایع دریایی ایران طی روزهای بیستم و بیست و یکم آذر ماه ۱۳۹۶ در مرکز همایش‌های بین‌المللی جزیره کیش برگزار گردید.

انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران نیز همانند سال‌های گذشته با شرکت در قسمت نمایشگاه و همچنین برگزاری کارگاه منابع انسانی با عنوان «فرصت‌ها و چالش‌های نیروی انسانی ایرانی در صنایع دریانوردی و دریایی» حضوری فعال در این همایش داشت در این کارگاه به بررسی چالش‌ها و مشکلات پیشروی دریانوردان ایرانی و ارائه راهکارهای مختلف، پرداخته شد. پیرو حضور فعال انجمن صنفی، در بند دهم قطعنامه پایانی همایش بر استفاده از ظرفیت این انجمن در خصوص صدور و یا تمدید پروانه فعالیت موسسات کاریابی دریایی و امر مهم معافیت مالیاتی دریانوردان تأکید گردید.

## نجات جان ۱۳ خدمه شناور صیادی توسط نفتکش ایرانی ARK



شناور ماهیگیری با ۱۳ پرسنل در دریا گرفتار می‌شود که با وسایل مخابراتی درخواست کمک می‌نماید. پس از یک روز سرگردانی در دریا، نهایتاً نفتکش ایرانی پیام را دریافت می‌نماید و تغییر مسیر داده و به کمک شناور ماهیگیری می‌رود. در این عملیات موفق جستجو و نجات، که توسط کاپیتان محمد برنجی (از اعضای بازرسی انجمن) و همکاری او در نفتکش ایرانی صورت گرفت، شناور صیادی نجات یافته و ۱۳ پرسنل در سلامت کامل بسر می‌برند.

### در اجلاس منطقه ای ITF مطرح شد؛

### بهره گیری از هوشمند سازی در جهت تسهیل کار دریانوردان

در نشست هوشمندسازی در دفتر منطقه ای ITF در آمریکای جنوبی و مرکزی به استفاده از فناوری و هوشمند سازی در جهت ارتقاء کیفیت کار در دریا و تسهیل آن برای دریانوردان تاکید شد. به گزارش خبرنگار مانا، نائب رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران که به عنوان نماینده انجمن صنفی دریانوردان ایران در این اجلاس حضور داشت گفت: اجلاس ITF- MSC در تاریخ ۲۱ سپتامبر ۲۰۱۷ (۳۰ شهریور) با حضور آدمیرال لیما فیلهو از فرماندهان ارشد نیروی دریایی برزیل، نمایندگانی از اتحادیه‌های کشورهای مختلف از جمله هلند، دانمارک، مراکش، سریلانکا، امریکا، انگلیس، ایران، سوئد، هنگ کنگ، تایلند و ... در شهر ریو برزیل برگزار شد. در نشست مربوط به Automation ضمن اشاره به اشکالات و محدودیت‌های فنی و مالی Automation بر عواقب و بحران‌های اجتماعی و سیاسی حاصل از چنین طرحی تاکید شد.

کارشناسان حاضر در این نشست ضمن بیان ناپخته بودن طرح پیشنهادی نروژ و انگلستان که در اجلاس IMO- MSC که در Jun ۲۰۱۷ ارائه شده بود، طرح پیشنهادی ITF که با حمایت ۵۷ عضو (کشور) IMO همراه بوده است را بهترین راهکار حال حاضر معرفی کردند و سازندگان و طراحان را به استفاده از فناوری و هوشمند سازی در راستای ارتقاء کیفیت کار در دریا و تسهیل آن برای دریانوردان و افزایش بازده فعالیت‌ها ملزم کردند.

شایان ذکر است در این اجلاس HUMAN ELEMENT، IP CODE، AUTOMATION، مقدمات STCW REV ۲۰۲۰ و ... اثرات این مباحث بر شرایط و کیفیت کار در دریا و دریانوردان مطرح و بررسی شد.

## نامه اعتراضی انجمن صنفی به عملکرد ضعیف صدا و سیما در خصوص اطلاع رسانی حادثه سانچی در اولین روزهای حادثه

تاریخ: ۹۶/۱۰/۱۸  
شماره: ۹۶۹۲۱۹  
پوست:



### انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران

بسمه تعالی

جناب آقای دکتر علی عسگری  
ریاست محترم سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

با سلام ،

احتراماً ، همانگونه که مستحضر هستید، یک فروند نفتکش در اثر برخورد با یک کشتی باری چینی دچار سانحه گردیده است و متأسفانه ۲۲ نفر از پرسنل یعنی ۲۹ دریانورد ایرانی و ۲ دریانورد بنگلادشی و همسر یکی از دریانوردان عزیزمان، مفقود گردیده اند.

خانواده بزرگ انجمن صنفی دریانوردان تجاری در این رخداد با نگرانی سرنوشت دریانوردان عزیز میهن مان را دنبال مینماید. متأسفانه در سال گذشته ۱۶ نفر از آشنانشان در حادثه پلاسکو به شهادت رسیدند و رسانه ملی از همان ساعات اولیه به پوشش زنده آن حادثه به مدت چند روز پرداخت و در تمامی شبکه ها از آتش و آتش نشان و از سختی ها و خطرات آن شغل منعکس شد.

امروز که ۲۹ دریانورد ایرانی این سربازان خط مقدم جبهه نبرد اقتصادی که در تمامی دوران دفاع مقدس و جنگ اخیر اقتصادی در کمال مطلوبیت و گمنامی انجام وظیفه نموده اند و شاهرگ صادرات نفتی میهن اسلامی را باز نگاه داشته اند پس از ماهها دوری از خانواده ، هزاران کیلومتر دور از میهن و در میان اقیانوس در حال سوختن هستند و هیچ اطلاعی از سرنوشت آنها در دست نیست. گله مندیم ، که آیا این فاجعه عمیق سزاوار تیم نگاهی از جانب رسانه ملی نیست ؟

در این شرایط و لحظات حساس شایعات و اخبار غیر معتبر که به واسطه عدم فعالیت موثر و ملموس صدا سیما در این حوزه ، رواج یافته و از آنجائیکه رسانه ملی بعنوان تنها مرجع رسمی اخبار در ایران شناخته میشود و خانواده تمامی این عزیزان چشم و گوش به رادیو و تلویزیون دوخته اند تا بلکه خبری دقیق و جدید کسب نمایند، برآستی سهم رسانه ملی در اطلاع رسانی این سانحه تنها یک خبر تکراری در طی شبانه روز است، صدا و سیما در آسیای شرقی دارای دفتر نمایندگی است اما دریغ از یک خبر تولیدی از سوی خبرنگاران صدا و سیما از محل سانحه.

ما به عنوان سربازان گمنام و همیشه حاضر در جبهه اقتصادی از آغاز انقلاب اسلامی از رسانه ملی انتظار داریم که خبرنگاران صدا و سیما با مراجعه به نزدیکترین بندر به محل سانحه و ارتباط با سازمان دریایی آن کشور و اداره کل تجسس و نجات و همچنین دست اندرکاران عملیات دریایی سانحه، همگان را از جزئیات اتفاقات پیش آمده، روند امداد و نجات و سرنوشت همقطارانمان مطلع سازند.

علی رغم همه بی مهریها و گمنامیها همواره آماده ادای دین به میهن اسلامی هستیم و خواهیم بود.

با تشکر و تجدید احترام

ارمان جهان بیگلری  
ارژن ربیسیان مدیره رسانه - نائب رئیس هیات مدیره

# حضور انجمن در مراسم شهدای سانچی در شهرهای مختلف کشور به روایت تصویر









IMMS have correspondence with ISWAN for supporting of Iranian seafarers, and work with ISWAN to enable the establishment of welfare facilities and services in Iranian's ports and on ships. And implementation of the ILO – MLC 2006 & improve Seafarer welfare onboard and ashore. At the end, please find ISWAN reply related to Iranian fishermen hijacked by Somali pirates, in below:

*Dear Brother S Rezaie,*

*Thanks for very much for your prompt response and ISWAN will be pleased to assist in best possible ways towards welfare of Iranian seafarers and their families.*

*1. Ref to seafarers released from captivity of pirates, there are funds such as CGPCS - Piracy Survivor Family Fund which is administered by ISWAN. We could perhaps apply for funds towards the needs of seafarers returned home. For this, kindly advice:*

- a. Do the seafarers or their families need physical health intervention?*
- b. If yes, what are the likely costs, duration and total expenses towards their medical treatment?*
- c. Do the seafarers or their families need psychological assessment since they have been held as captive for more than 3 years.*
- d. I believe, they should attend counseling session on good practices to follow in their life, share their mental health issues, if any etc. and if it can be organized for all of them together at one place along with their family members, what would be the likely costs involved? This can include travel costs, accommodation costs and counseling fees for psychiatrist.*
- e. It is perhaps too early to ask seafarers to suggest what they would like to do in their future in order to earn livelihood. But certainly, the funds may be approached later once the crew settles in with their families and then decide on their future living.*
- f. Does any survivor's children needs assistance towards education fees so as their children can continue to attend schools till the seafarers return back to work. What would be the costs involved for each?*
- g. Any other assistance needed that is not covered above, please specify*
- h. I can forward you the application which needs to be submitted to the advisors of the fund and will be pleased to assist in drafting same once we have some or more of the above information.*
- i. Kindly advice seafarers to preserve all the receipts of their medical treatment, in case they are undergoing, which will be needed when we apply for the funds.*

*2. for the families whose loved ones are still in captivity:*

- a. please introduce ISWAN and its Seafarer help helpline to them. The helpline is 24x7 multilingual, has Arabic and English speaker along with other languages, it is free of cost and the families can speak with the team to share their emotions and that the speakers are well trained to provide emotional moral support. Please visit: [www.seafarerhelp.org](http://www.seafarerhelp.org) for more details. If you have contact details of these families, please share same and their preferred language to communicate so as Seafarer Help can directly get in contact with the families.*
- b. The families who are in need of monetary assistance towards medical health, counseling support or education costs for children, may also approach the fund. Kindly please send us in detail on their requirement(s),*
- c. These families should also be provided with psychological support and that it is important they look after their health till their loved ones return back home.*

*3. Port Welfare Partnership: ISWAN manages a program me, The International Port Welfare Partnership project (IPWP) to encourage ports to develop port welfare committees which can provide welfare to seafarers visiting their port. It is also a requirement under MLC 4.4 to have a welfare board in every port. Please submit your 'expression of interest' to join the ISWAN IPWP program via the 'contact us' page on [www.portwelfare.org](http://www.portwelfare.org) please let me know if needs any more details,*

*ISWAN Regional Director  
South Asia*

## ISWAN: International Seafarer’s Welfare and Assistance Network

### Introduction:

The International Seafarers' Welfare and Assistance Network promotes seafarers welfare worldwide and directly serves seafarers by providing a 24 hour helpline. ISWAN is the result of a merger between the International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW) and the International Seafarers Assistance Network (ISAN). ISWAN is a membership organization with the International Chamber of Shipping, The International Transport Workers Federation and the International Christian Maritime Association as the core members.



ISWAN provides direct welfare services to seafarers. The 24 hour multilingual helpline, Seafarer Help, runs every day of the year and is free for seafarers to call from anywhere in the world. ISWAN also runs an emergency welfare fund for seafarers in dire need, produces health information for seafarers, and provides information on the location of seafarer centers.

ISWAN works to support the welfare of seafarers all over the world. It work in support of organizations and bodies that provide direct welfare services to seafarers. And to enable the establishment of welfare facilities and services in port and on ships. ISWAN brings together and supports our members to share learning and experiences to improve seafarers' welfare both onboard and ashore. In particular, ISWAN works for the implementation of the ILO Maritime Labor Convention 2006, and work with companies, unions, governments, welfare organizations (secular and faith based), and ports for the benefit of seafarers' welfare.

ISWAN is funded by membership subscriptions, grants from foundations, sponsorship, and earned income.



You can see number of seafarer help center in above world map Details of seafarer centers is also available via the Shore Leave app provided by the ITF Seafarers’ Trust. Download it from Google Play or IMMS telegram channel & website.

With entire respect of all good work you already doing in regard to meetings of ITF Maritime Safety Committee and IMO we would just like that this activities continue.

**What is your advice for union to become Stronger?**

I believe that in my answers on your second and third question I have partly covered advices that I'm able to give. Only lesson learned and constant activity makes us all stronger.

Maritime in particular, is a global industry and depend on permanent changings on which we have to promptly respond, otherwise we would be steered by others.

**What are ITF gravity, power & influence in IMO & what is the role of unions in this process?**

IMO is an UN Agency, organization with 172 member Governments and 76 IGO and NGO in advisory status. However, ITF is the only one that represent all seafarers and other maritime workers, and in that sense is well respected. Although we are unable to propose new unplanned outputs, through our lobbying and coordination with friendly and allied administrations we made responds and proposals safeguarding seafarers' positions. From our ITF affiliates and their IMO delegates we expect the same and to be active in promoting and lobbying our common views in discussion on national level, and to be prepared to help once the process start and during it

**As you know, ITF Congress will be held in next year (Oct 2018) & Automation, Industrial Personal Cabot age, STCW 2020 & SID, Human element and several important Subjects are pending, what is the ITF long term strategy?**

ITF Maritime Safety Committee is the technical arm of Seafarers Section, and these four topics, namely Automation on ships, Industrial Personnel, STCW/STCW-F revision and Human Element, are the priority projects among many other. Even though these issues may be looked from different prospective they all have common denominator, which is a new and advance technology. Modern shipping has to be dealt with new and modern approach. Digitalization and automation, with new proposed work force at sea will have strong impact on seafarers and their training and education, as well as on decent employment and social standards. We are prepared for different scenarios, but all of them include safe, secure and decent working and living space.

**What is your idea about IMO, & its future?**

Since tragedy with Titanic hundred years ago and first draft of SOLAS (Safety Of Life At Sea), the IMO (International Maritime Organization) primarily dealt with ships and recently environment, and all that from international perspective only. My personal hope is that in the future the IMO will be able to equally cope with all Maritime issues. In other words, ports, seafarers, costal states

**What is your idea about IMMS activity & its future & what is your/ ITF message for Iranian Seafarers?**

Before all I have to underline global form of the maritime industry and that I'm very pleased with all activities that IMMT, as ITF valuable partner is doing in that sense. In particular with the respect of their prompt and continuous support of ITF at the IMO and ILO.

Iranian seafarers are well known and they have always been respected in the past, as well as today.

However, new and modern technologies will positioned seafarers in non-traditional and somehow different situations in the near future.

We all have to accept that only with proper education and training we will be able to compete with ever growing and developing industry. Skills and personal adjusted metrics are most important for international recognition. Only specialized profile will make a difference. New regulations are coming very fast and we all have to be ready for implementing it on time and in appropriate way.

The IMMS is strong and powerful organization that has been recognized not only on national but well away, and in international fora. The ITF will fully support all IMMS actions and activities in regard to consolidate on national level and to prepare organization and their members for international arena. Only united and under Trade Unions umbrella we will be able to respond on upcoming challenges.



The International Transport Workers' Federation (ITF) is a truly global organization. It is a federation of around 700 unions from some 150 countries, representing over 4.5 million transport workers.

The ITF was founded in 1896 in London by European seafarers' and Dockers' union leaders who realized the need to organize internationally against strike breakers. Today the ITF organizes workers in ships, ports, railways, road freight and passenger transport, inland waterways, fisheries, tourism and civil aviation.

The ITF supports its affiliates to take solidarity action with each other. (When transport unions in one country are in conflict with employers or governments and need direct help from unions elsewhere, the ITF can provide international support. In recent disputes, international action and international pressure have proved a major, sometimes decisive, factor in achieving union objectives).

Iranian Merchant mariners Syndicate has been joined to ITF as first and sole ITF Seafarer affiliated in IRAN. IMMS as Iranian seafarer representative is interested in playing a positive role and staying more efficient on international maritime transportation issues. Presently the level of cooperation between IMMS & ITF is increasing

ITF assigning IMMS for seafarer's claims case handling and investigation in addition to mentioned tasks IMMS on 2017 participate in ITF meetings actively. IMMS welcomed by ITF Seafarer Section manager **Ms. Smith** & her team, we discussed with **Mr. Branko Berlan** "ITF Accredited Representative to the IMO" member of this team, regarding following activities.

**Mr. Berlan would you mind telling me a little about yourself & your duty in ITF?**

I'm proud to say that for seventeen years I was at sea and finished my seafaring career as a Chief engineer. After that I've worked as vice-president for International affairs in Seafarers Union of Croatia, and since 2013 my work continues in ITF Maritime by taking the role of the ITF Representative to the IMO. My essential duties now are to manage work on IMO meetings and to be Head of delegations by providing advice and to help delegates from ITF Affiliates in their work.



**What is ITF Plan & Strategy to Support Seafarer in world, especially in Middle East?**

From the remit of my position I would like to emphasise some issues that I see most important for the future of our members which should or would be determinate by international regulations. First of all is the issue of unnecessary administrative burden and fatigue, related to the safe manning. The ITF and its affiliates should do more on recognition and proper implementation of IMO and ILO regulations and to bring manning on Operational level rather than minimum safe. Human element and awareness on fact that all this is about and for humans should be on top of priority for Trade Unions, Ship owners and Governments. Secondly, but not less important, are the issues of fast coming projects pushed by manufacturers and some IMO member states on Automation on ships. The ITF will take into consideration all relevant issues and insist that new and advance technology installed on board must be an added improvement for safety of ships and their crews and environmentally friendly. Regarding second part of your question, my thoughts are that Middle East region with his energy industry, trade and very good education has potentials to become cradle for new generation of seafarers and the booster for most of their national economy. The ITF would very much appreciate better and continuous cooperation with national institutions on implementation of international instruments what is strongly recommended. The ITF will support Trade Unions and seafarers in their struggle to achieve full recognition and representation on national level in Ports, on-board ships and in education system.

Education, lobbying, representation and implementation of standards are a long process but we are obliged to our members and have to deliver. National waters are equally important, so fishing and short sea trade need to be well regulated and sustainable for locals and for nationwide. Equality with international standards should be base for further improvements with all respect of tradition and specifics but never to diminish safety, security or social standards.

**What are ITF expectation from unions & affiliations?**

Members of the ITF, and in this case maritime affiliates, were urged to provide information, expertise and knowledge at the ITF meetings and to constructively participate in international fora. Sharing information with other colleagues and social partners will give us more strength in creating better living and working condition to our seafarers. Learning from others and on meetings is sometime long but gives proper backgrounds and quality.



## ITF's 44th Congress in Singapore

The International Transport Workers' Federation holds a congress every four years in accordance with the ITF Constitution. It is where ITF unions make important decisions that set the direction for the future of the global trade union movement for transport workers. Congress elects the president of ITF, decides where the headquarters will be, and decides what the priorities will be for the years ahead.

In following act of IMMS representative in FPC 2016, IMMS as ITF affiliated & one of the active member, invited to 44th congress in Singapore.

## Somali Pirates Release 4 Iranian Fishermen Held Captives

Somali pirates have freed four Iranian sailors held captive for more than three years, an Iranian official said on Thursday.

Iranian vessel with 24 sailors on board was hijacked close to Seychelles in 2015.

The managing director of Fishery Organization in Sistan-Baluchestan Province of Iran Hedayatullah Mirmoradzehi told Islamic Republic News Agency (IRNA) that four of 24 Iranian hostages in Somalia were released.

“The four fishermen will be transferred to the city of Zahedan as soon as possible,” he said.

The official said the four will join another 16 sailors who were freed and currently in Nairobi.

“Sixteen more fishermen are now at Iran’s embassy in Nairobi, Kenya, who will return to Iran by a vessel in coming days,” the official noted.

In February, suspected Somali pirates attacked a Singaporean-flagged chemical tanker.

Pirate attacks off the Somali coast surged in the 2017 following years of relative calm.

The peak year was 2011 when pirates launched 237 attacks and held hundreds of hostages, data from the International Maritime Bureau shows.

Several foreign navies, including those from the European Union and China, operate regularly in the area as part of anti-piracy missions



oil, but do not use them.

According to official news released by the Ministry of communications in January 10th, 9 pm, Shanghai maritime search and rescue center organization will convene an expert, to try to arrange the rescue ship "Zanzibar" wheel and spray foam extinguishing evaluation. The 10 day at 10:10, Shanghai maritime search and rescue center sent by Chinese maritime surveillance aircraft, "B3837" rushed to the scene to carry out search and view the scene.

11:10, "diving", "de" deep "wheel and the East China Sea rescue 101 wheel has arrived and then began spraying foam fire extinguishing work, 13:35, because" Zanzibar "bow blasting site, ship firefighting operation and suspended retreat to a safe distance, Firefighting operation did not achieve the desired effect . At 12:30, the Japanese coast guard ship "KOSHIKI" arrived at the scene and the command ship "Sea Patrol 01" round link. "Sea Patrol 01" wheels at the scene to carry out the command to work, organization independent of the ship away from the scene, to ensure that no occurrence of secondary accidents."

In addition, a rescue scene in the video we can see the tanker is still burning and explosion phenomenon and spray flames down

In fact, according to the official news of the Ministry of transportation released in January 11th showed that in 10 of the firefighting operation has not achieved the expected results, January 11th at 10:40 in the morning, in the Chinese maritime search and rescue center under the command of Panama tanker "Zanzibar round field of firefighting operations to restart," diving "East Sea rescue 117 wheel start the implementation of a new round of fire. Coming from the front display screen, as of 17, two rescue ship is continuing to spray foam "Sang Ji" wheel, "Sanghi" was still burning, smoke large.

In order to ensure adequate foam, Shanghai maritime search and rescue center has coordinated emergency dispatching from the neighboring foam fluid, "Dong Hai plans to save 101" wheel return of Yangshan Port loading.

In addition, the group of experts judged, due to the "leakage of Zanzibar" ship body and the surrounding waters of the comprehensive fuel combustion, "Sang Ji" round of explosion, sinking risk still exists, Volatilization and combustion of toxic gases harmful to the rescue workers, coupled with bad sea conditions, increase the difficulty of the search and rescue work site.

Chinese Foreign Ministry spokesman Lu Kang 11, in view of the above mentioned questions the reporter also said that the statement about a serious departure from the truth. Since the accident, China government attaches great importance to carry out maritime search and rescue, make the greatest efforts to rescue the crew were killed. The Chinese Embassy in Iran and also has maintained communication. Chinese maritime search and rescue center has deployed a lot of



rescue forces the implementation of scientific and effective search and rescue at the scene. The ship carrying 130 thousand tons of condensate and sustained combustion and explosion, the incident area and bad sea conditions, rescue difficult and dangerous as can be imagined. Chinese rescuers braved enormous danger and threat to the security of many near accident vessels near the implementation of search and rescue and firefighting operations. At the same time, China also coordinated the countries such as Japan and South Korea Maritime Search and rescue forces to participate in the rescue work.

Chinese there is a word called "human life", China is so, is to do so. We hope relevant parties to Chinese maritime search and rescue center official information shall prevail, do not listen to other sources of information, to avoid interference and negative impact on the rescue work.




KARANEH

According to a letter of Sindh maritime exclusive access to network by the Iran Iranian merchant mariners' syndicate seafarers' organizations "a letter to Chinese in Iran, ambassador extraordinary and plenipotentiary ambassador in Ponson by, we can see the organization also appears on the scene rescue workers questioned.

It questioned why the field of search and rescue personnel China why not as soon as possible into the SANCHI engine to search for the lost sailor.

Date: 10<sup>th</sup> Jan 2018  
 No.: 98221  
 Appendix: —



**Iranian Merchant Mariners' Syndicate**

TO : MR.PANG SEN  
 THE AMBASADOR OF CHINA

YOUR EXCELLENCY,

SUBJECT: COLLISION OFF THE COAST OF CHINA

AS YOU ARE CERTAINLY AWARE THAT A COLLISION HAPPENED OFF THE COAST OF CHINA BETWEEN MT SANCHI AND MV CF CRYSTAL ON 6<sup>th</sup> JAN 2018 AND AS A RESULT ALL CREW MEMBERS (30 IRANIAN NATIONALS + 2 BAGHLADESHI NATIONALS) OF MT SANCHI ARE MISSING.

MANY PEOPLE INCLUDING THEIR FAMILIES, FRIENDS, MEMBERS OF THIS SYNDICATE ANXIOUSLY AND PATIENTLY AWAIT THEIR SAFE RETURN OR JUST TO HEAR NEWS OF THEIR WHEREABOUTS.

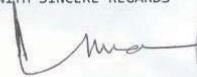

AS YOU MAY APPRECIATE IT IS VERY HARD TIMES FOR ALL CONCERNED AND WE FEEL HELPLESS TOWARDS MISSING PEOPLE AND WE ARE UNDER CONTINUOUS QUESTIONS FROM THEIR FAMILIES THAT WHY IT HAS ALMOST 4 DAYS PAST AND ON-SCENE RESCUE TEAMS COULD NOT ACCESS THE SHIP AND FIGHT THE FIRE.

WITH ALL DUE RESPECTS, WE HAVE BEEN ADVISED THAT FOR WHATEVER REASONS IT SEEMS THAT ON-SCENE RESCUE TEAMS COULD NOT ACT AS THEY WAY THEY SHOULD HAVE DONE SO FAR, AND WE REQUEST YOUR GOODSELF TO URGENTLY INTERFERE WITH THE CASE THROUGH THE CONCERNED OFFICALLS TO INQUIRE ABOUT THE CASE TO AVOID DISASTEROUS RESULTS.

YOUR CO-OPERATIONS THIS RESPECT WILL BE HIGHLY APPRECIATED.

THANKING YOU

WITH SINCERE REGARDS

CAPT.ARMAN JAHANBIGLARI  
 CHAIRMAN  
 IRANIAN MERCHANT MARINE SYNDICATE

COPY: KIND ATTENTION MR. FARAZANDEH, GENERAL SECRETARY EAST ASIA AND OCEANIA IRAN FOREIGN MINISTRY

No.15, 6th st., Ghaem Magham Farahani, Tehran, IRAN

www.iranianmariners.com Tel: 021-88523362 Fax no: 021-2731603

In addition, in January 11th the Foreign Ministry press conference, a reporter also to the foreign ministry spokesman asked: it is understood that the Iran national oil tanker company spokesman said the Chinese ships in the East China Sea rescue collision accident lost to Iran when the crew does not help. China has a lot of firefighting equipment and personnel in the vicinity of the burning



## SANCHI



January 6th 20 am, Panama tanker "Zanzibar" wheel and Hong kong cargo ship registered in the "Long Feng crystal" wheel in the Yangtze River Estuary about 160 nautical miles east of the collision, resulting in "Zanzibar" round the whole ship fire.

The transportation department attaches great importance to emergency working group immediately set up a positive comprehensive personnel to carry out search and rescue, ship fire, cleaning etc..

The accident of bulk cargo ship "Chang Feng crystal" round of 21 crew members belonging to the accident has been safely rescued, then the wheel in the East China Sea rescue 118 wheel under the escort of 10 by 12:30 with Zhoushan laotangshan port.

The accident in a ship named "SANCHI" (the tanker load of condensate oil is about 136 thousand tons, from Iran to South Korea) appeared in the post collision of ship fire, 32 people on board, including Iran membership of 30 people, 2 Bangladeshi people lost contact state.

At Iran local media in second days after the accident in Tehran NITC central office lost to the families of seafarers interview

According to the insiders NITC to Sindh maritime letter said its net:

"All the families still praying and the hope that the crew have been escape to the engine room or cold rooms"

"Pray for the families lost sailors just fled to the space ship or the other at relatively low temperatures below the waterline / cabin."

According to Islamic Republic of Iran news agency IRNA news, a senior official in Iran, Iran's foreign ministry consular, Parliament and diaspora affairs vice minister said on Thursday that if these sailors (SANCHI round the Seafarers) have the opportunity to escape to the lower bottom of the ship, then they may still alive. 'If the crew had a chance to run to the bottom of the ship, they might be still alive.'"





Iranian Merchant  
Mariners Syndicate

Domestic Magazine  
3Year's | No. 5 | Summer 2018

# Karamah



## In Memory of the lost Seafarers

# SANCHI

6th Jan ,2018



- SANCHI
- News
- Interview Mr.Branko Berlan
- ISWAN: International Seafarer's Welfare and Assistance Network