

فصلنامه گروه دانش دریا - رضا محمد علی بیگی مدرس و بازرس ارشد دریایی در یادداشتی به روزنامه دریایی اقتصادسرآمدکه در شبکه های بین المللی صنعت دریایی منتشر شد، خواستار بازنگری در کمیت و

کیفیت محتوای دروس دریانوردان شد. در این نامه که در روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد ترجمه و تنظیم شده، آمده است: اعضای محترم جامعه جهانی دریانوردی، لطفا یادداشت زیر را با دقت بخوانید و به سوالات مطرح شده در آن پاسخ دهید. پیشاپیش از اینکه برای مطالعه این یادداشت وقت می گذارید سپاسگزارم. بنده ۶ سال به عنوان دریانورد (افسر مهندس کشتی) بر روی کشتی های تجاری قیانوس پیماکار کردم. سپس به مدت ۳ سال و نیم با عنوان بازرس MWS در پروژه های فراساحلی مشغول به کار شدم (نظارت بر ساخت سکوهای تولید نفت و گاز دریایی و نیز نظارت بر جابجایی، حمل و نصب آنها در میدان فراساحل) و پس از آن وارد پروژه های طراحی و ساخت کشتی های کنوانسیون شدم و ۴ سال در بخش کنترل کیفی یک کارخانه کشتی سازی مشغول به کار شدم. بعد از آن به مدت ۳ سال به عنوان مهندس مکانیک با تمرکز بر تجهیزات دوار و سپس سرپرست بخش مکانیک (تجهیزات دوار و ثابت) در یک شرکت مهندسی فعال در صنعت نفت و گاز مشغول به کار شدم. سپس به مدت ۳ سال به عنوان مدیر فنی یک شرکت کشتیرانی مشغول به کار شدم و مدتی را نیز در یک موسسه رده بندی بین المللی با عنوان کارشناس بازربینی و تایید طرح هاو نقشه های کشتی با تمرکز بر مسائل کنترل حریق، ایمنی، تعادل، تصادم و نجات در دریا مشغول به کار شدم. مجموع سالهای فعالیتیم که در بالا آورده شده می شود ۲۲ سال.

طی مدت ۶ سال دریانوردی، با نظام ها و روش های

نگهداری و تعمیرات ماشین آلات کشتی و نیز قوانین

و مقررات مرتبط با این بخش آشنا شدم. اینکه در یک

محیط بسته و به دور از جامعه خشکی نشین به مدت ۶ ماه

چگونه باید با همکاران تعامل و همکاری نمود درس بسیار

ارزشمندی بود که هر دریانوردی بنا به ظرفیت وجودی اش

کسب می نماید. با رفتار و اثر امواج سهمگین آب دریاها

و اقیانوس ها و نیز جریان شدید باد بر سازه و سیستم های

کشتی و نیز عملکرد متقابل کشتی در برابر آنها آشنا شدم.

در طول ۳ سال و نیمی که در صنعت فراساحل کار می کردم، موضوعات زیر را یاد گرفتم:

نظارت بر ساخت سازه عرشه و پایه های نگهدارنده آن بر بستر دریا، نصب تجهیزات، راه اندازی سیستم ها و حمل و نصب عرشه ها و پایه های سکوهای گازی دریایی در منطقه پارس جنوبی، نظارت بر فرایند لوله گذاری در بستر دریا و نیز انطباق با استانداردها و الزامات بین المللی مرتبط با این فعالیت در طول ۴ سالی که در پروژه های کشتی سازی کار می کردم، موضوعات زیر را یاد گرفتم:

آشنایی با فرایند طراحی و ساخت کشتی، انواع جوش و تست های مربوطه، انواع ورق، براکت ها، پرو فایل های استحکام دهنده و اتصال دهنده، ساپورت های نگهدارنده و سیستم های لوله کشی و برق کشتی، نصب و راه اندازی تجهیزات و ماشین آلات، تست غلتش شناور، تست های مربوطه به دریانوردی شناور مطابق با نیازمندی های ذکر شده در قرارداد و پیوست های آن، تست های عملکردی سیستم های مختلف کشتی و ...

در مدت ۳ سالی که در شرکت مهندسی نفت و گاز (پیمانکار EPC) مشغول به کار بودم، مطالب زیر را یاد گرفتم:

آشنایی با مدارک مهندسی از جمله؛ دیتاشیت مکانیک، دیتاشیت فرآیند، MR، مشخصات فنی، نقشه ها و دیگر اسناد مورد نیاز جهت طراحی، مهندسی و ساخت پالاشگاه ها پس از ۲۲ سال تجربه ذکر شده در بالا با عناوین شغلی:

دریانورد، بازرس MWS در پروژه های نفتی و گازی واقع

در دریا، بسازرس و مدیر بخش کنترل کیفیت یارد کشتی

سازی، مهندس مکانیک تجهیزات دوار، رئیس بخش

مهندسی مکانیک در پروژه های مهندسی نفت و گاز، مدیر

فنی کشتی، متخصص ایمنی و کنترل حریق کشتی ها، شاید



بیرسید که الان چه کاری انجام می دی؟ و من پاسخ می دهم که از ۶ سال پیش تا امروز به عنوان مدرس و محقق، مدیر فنی کشتی و بازرس دریایی مشغول به کار هستم.

خلاصه ای از تجربیاتم را در سطرهای پیشین گفتم چون ضروری دانستم تا مخاطبین این نامه، با پیشینه و دیدگاه نگارنده آشنا شوند. چون من هم اگر از سال ۱۳۷۷ تا به امروز به عنوان یک دریانورد مشغول به کار می بودم شاید این نامه را نمی نوشتم. این نامه را نوشتم چون از کار در موقعیت های شغلی مختلف، درس های متفاوتی آموختم. درس هایی که مقدمه ای شد برای درخواست اصلاح کم و کیف نظام آموزش های دریایی به ویژه آموزش های در حین خدمت دریانوردان در سراسر کره خاکی.

نظام آموزش های دریایی (دانشگاهی و در حین خدمت) به درستی جهت گیری نشده. فلذا بازربینی و اصلاح استانداردهای آموزشی مرتبط، از جمله بازربینی کم و کیف محتوای کنوانسیون STCW و نیز دروس دانشگاهی در رشته های مهندسی موتور و عرشه پیش نیاز امروز صنعت حمل و نقل بین المللی دریایی است.

به اعتقاد بنده، در حال حاضر بیش از ۵۰ درصد دریانوردان در بخش موتورخانه دانش و مهارت کافی را ندارند و این سبب می شود تا حوادثی از جمله تصادم با غرق شدگی کشتی ها افزایش یابد.

بر اساس تحقیقات، مطالعات و گفتگوهای حضوری من با دریانوردان با ملیت های مختلف که در کشتی های باری با پرچم های مختلف کار می کنند و همچنین گفت و گوی چهره به چهره با بازرس های موسسه های رده بندی و افسران کنترل بنادر، متوجه شده ام که بیش از ۵۰ درصد از این عزیزان، دانش و مهارت کافی در موارد زیر ندارند،

به ویژه دریانوردانی که روی کشتی های غیر سولاسی کار می کنند؛ خواندن و درک دقیق (- نقشه های سازه کشتی، ۲- نقشه های لوله کشی و ابزار دقیق سیستم های مختلف کشتی، ۳- نقشه ایمنی و کنترل حریق کشتی، ۴- کتابچه های مرتبط با تعادل کشتی، ۵- چیدمان عمومی و ساختمان کشتی، ۶- برش های عرضی و طولی سازه کشتی و نیز قطعات شرح داده شده در کتابچه های تعمیرات دستگاه ها و ماشین آلات کشتی و ۷- در پایان محتوای کنوانسیون ها و کدهای مصوب و لازم الاجرا سازمان بین المللی دریانوردی عدم توجه به موارد هفت گانه ذکر شده در پارگراف پیشین باعث می شود تا تعمیرات و نگهداری به درستی انجام نشود و احتمال بروز حوادث برای کشتی، مسافران، محموله، محیط زیست و خدمه افزایش یابد. براستی برای ارتقای دانش و مهارت دریانوردان، افسران کنترل بنادر و بازرس های موسسه های رده بندی در هفت مورد فوق چه اقداماتی باید انجام شود؟ آیا کنوانسیون STCW نیاز به بازنگری و اصلاح دارد؟ آیا سیاست ها و اقدامات سازمان بین المللی دریانوردی و ادارات دریانوردی کشورها در زمینه نظارت و کنترل بر عملکرد مؤسسات آموزشی دریانوردی فاقد ارزش و اثربخشی است؟ آیا نظارت بر عملکرد بازرسان سازمان های شناخته شده (موسسه های رده بندی کشتی) به درستی انجام نمی پذیرد؟ آیا کشورهای صاحب پرچم در نظارت بر عملکرد سازمان های شناخته شده ضعف دارند؟ آیا شاخص های کلیدی عملکرد (بسیار ارزایی عملکرد بازرس های دریایی شاغل در سازمان های شناخته شده) از منظر دانش و مهارت های تخصصی نیاز به بررسی و اصلاح فوری دارند؟ لطفا اجازه بدهید تا پاسخ های شما بر پرسش های مطرح شده در بالا را دریافت نمایم.

نامه یک بازرس و مدرس دریایی ایرانی به جامعه جهانی دریانوردی؛ «روزنامه دریایی سرآمد» منتشر کرد

سهل انگاری بزرگ در نظام آموزشی دریانوردان!

از طرفی دیگر، دغدغه اصلی و سیاست ها و اقدامات سازمان بین المللی دریانوردی از ۶ سال پیش تا به امروز، کاهش انتشار گازهای گلخانه ای، استفاده از سوخت کم سولفور، تقویت نقش بانوان در صنعت حمل و نقل دریایی، اتوماسیون و دیجیتالی نمودن کشتی ها، و تصفیه آب تعادل کشتی ها می باشد و نه ارتقا دانش و مهارت دریانوردان!! متأسفانه سه موضوع مهم که نقش کلیدی و اساسی در تقویت دانش و مهارت دریانوردان دارند به فراموشی سپرده شده: ۱) ساده سازی اطلاعات موجود در قوانین و مقررات موسسه های رده بندی، کتابچه های تعمیرات و نگهداری تجهیزات و کنوانسیون ها و کدهای سازمان بین المللی دریانوردی ۲) خواندن و درک صحیح نقشه ها و طرح های مورد نیاز و ضروری کشتی ۳) درک صحیح از محتوای کتابچه تعادل کشتی و جداول و منحنی های مرتبط با آن طبق تحقیقات و بازدهیهای میدانی بنده، تعداد زیادی از دریانوردان کلیدی کشتی ها به موارد زیر آگاه نیستند: ۱) اینکه در فاز بهره برداری از کشتی، هر گونه تغییرات در سیستم ها، جانمایی تجهیزات، نوع و تعداد آنها، محدوده تردد و نیز سازه و ساختمان کشتی باید با اطلاع و تأیید موسسه رده بندی و دولت صاحب پرچم باشد. و پس از آن تغییر، نقشه و یا سند اصلاح شده (ویرایش جدید سند) با مهر تایید موسسه رده بندی بر روی آن باید در کشتی نگهداری شود. ۲) تمامی نقشه ها، طرح ها و محاسبات مورد نیاز ذکر شده در قوانین موسسه های رده بندی و کنوانسیون ها و کدهای لازم الاجرا سازمان بین المللی دریانوردی می بایست دارای مهر تایید موسسه های رده بندی یا دولت صاحب پرچم بر روی آنها باشد. چرا که در غیر اینصورت، آن سند فاقد ارزش و اعتبار است.

A great negligence in the education and training system of seafarers!

Dear Members of the world maritime community.

I hope you're doing well.

Please read the text below and answer my question. Thank you in advance for taking the time to read the following text .

years. I started 6 I worked as a seaman on ocean-going ships for as a cadet in the engine room department and advanced to the third engineer rank. Then, I worked as a MWS inspector in the years. Then, I entered the shipbuilding 3 offshore projects for years in the quality control department 4 projects and worked for of a shipyard. Then, I worked as a rotating equipment mechanical engineer and head of the Mechanical department in oil and gas 3 years. Then, for 3 engineering company (EPC contractor) for years, I worked as a technical manager of a shipping company. For a while, I started working in a classification society as a marine surveyor, I worked in the Plan Approval department by focusing on the statutory fire and safety issues .

The total number of years of my activity in the above paragraph years 10 is

years I was working in the offshore industry, I learned 3 During the the following subjects :

Understanding the inspection during the fabrication of the • steel structure and piping, inspection during the installation and commissioning, inspection during the load out, sea fastening, transportation, and installation of topsides and jackets .

years I was working on shipbuilding projects, I 4 During the learned the following subjects :

Understanding the ship building process, ship construction • drawings, welding and fabrication, piping and P&ID drawings, intact & damage stability booklet, inclining test, functional tests of the ship systems •...

years I was working in the oil and gas engineering 3 During the company (EPC contractor), I learned the following subjects :

Understanding the Mechanical datasheet, Process datasheet, • MR, Technical Spec, P&ID, PFD, Design and Engineering documents •...

During the time I worked at the classification society, I learned the following topics :

Understanding the SOLAS & MARPOL Conventions, FSS Code, • LSA code, Load Lines convention, ISM Code, COLREGs •...

years of experience mentioned above (Job titles: 20 After seafarer, MWS inspector, Shipyard QC inspector, Head of QC department, Rotating equipment mechanical engineer, head of the mechanical department, ship technical manager, fire and safety specialist), maybe you ask what are you doing now? years ago to today, I am working as a 6 I answered that from lecturer, ship technical manager, and freelance marine surveyor. I wrote the above to address an important issue .



Maritime education and training are not well oriented. Rethinking the minimum international required standards, as laid down by the STCW Convention, is a crucial prerequisite for safe navigation .

The ship is manned by an incompetent crew with insufficient training, increasing the chances of maritime accidents. So, the crew is trained and certified by institutions and national governments that do not meet the required standards .

Based on my research, studies, and face-to-face conversations with seafarers of different nationalities who work on cargo ships with different flags, as well as face-to-face conversations with class surveyors and PSC officers. I have found that more than of seafarers, PSC officers, and the class surveyors (field 50 surveyors) do not have sufficient knowledge and skills in the following, especially seafarers who work on non-SOLAS vessels:

A-Reading and interpreting ship structural drawings .

B-Reading and analyzing P&IDs and PFDs of various ship systems-

C-Reading and interpreting fire control and safety plan .

D-Reading and interpreting intact & damage stability booklets .

E-General arrangement drawing and steel structure drawings

F-Reading and interpreting the cross-sections of the parts of the repair manuals .

G-IMO conventions and codes

Failure to pay attention to the seven items mentioned above will cause the maintenance and repairs not to be done properly, and the likelihood of accidents for the ship, passengers, cargo, environment and crew will increase. Indeed, what measures should be taken to improve the knowledge and skills of seafarers, PSC officers, and class surveyors in the above seven items? Does the STCW Convention need to be revised and