



سنت **گروه دریا محور** – **امید اسماعیلی** –
علاقه اغلب غواصان حرفه ای به دستیابی اعماق بیشتر انکار ناپذیر است. رویای دستیابی به اعماق بالا و ژرفنمای دریاها و اقیانوس ها همیشه همراه غواصان بوده است. اما با وجود فشارهای بالای محیط و پژوهندگی و تأثیرات پر خطر بر سیستم بدن انسان، این دستیابی همیشه بسادگی میسر نبوده و با مخاطرات زیادی همراه بوده است. دانشمندان و محققان و پژوهشگران زیادی در این راه وقت گذاشته و تحقیقات دانشگاهی و آزمایشگاهی زیادی صورت گرفته است. برای بررسی غواصی در فرهنگ دریایی ایرانیان و آشنایی بیشتر مخاطبان با غواص حرفه ای و غواصی در عمق زیاد با کاپیتان محمدرضا تقوی‌فرهی غواص فوق عمق زیاد هم صحبت شدیم آنچه در ذیل آمده است بخش پایانی گفت و گوی روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد با ایشان را در ذیل مرور می کنیم:

اقتصادسراسرآمد: کاپیتان قبل از هر چیز درباره خودتان بگویید:

کاپیتان تقوی‌فرهی:

محمدرضا تقوی‌فرهی هستم متولد یلدای ۱۳۴۶ تهران؛ فارغ‌التحصیل دبیرستان البرز؛ ورود به نیروی دریایی و دانشگاه علوم دریایی نوشهر – که بعداً به دانشگاه علوم دریایی امام خمینی معروف شد در سال ۱۳۶۴ در رشته ناوبری و فرماندهی کشتی؛ فارغ‌التحصیل از دانشگاه در سال ۱۳۸۸ با عنوان نایابان دوم؛ گذراندن دوره‌های غواصی عمق زیاد در آموزشگاه غواصی بندرانزلی و فوق عمق زیاد در کشور آلمان، مدیر عملیات غواصی معاونت عملیات نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران و ... و باز نشسته سال ۱۳۹۲.

اقتصادسراسرآمد: از غواصی در عمق زیاد بیشتر بگویید

کاپیتان تقوی‌فرهی: عبارت غواصی عمق زیاد یا

Deep Diving در عمق ۶۰ متر برای نیروی دریایی و ۵۰ متر برای نیروی تجاری محسوب می‌شود. عمق حداکثر در خلیج فارس ۹۰ متر است. البته دو چاله کوچک ۱۷۰ و ۱۹۰ متری در جنوب ابوموسی وجود دارد. سوانحی در عمق ۹۰ متری خلیج فارس داشتیم؛ در یک مورد در سال‌های ۱۳۷۷ و ۷۸ یک هلیکوپتر شرکت نفت سقوط کرده بود که قرار شد که خلبان آن را از کف دریا خارج کنند، فرمانده نیروی دریایی وقتی با بنده تماس گرفت که آیا امکان خارج کردن می‌باشد؟ که با توجه به وزن کم هلیکوپتر در دریا امکان‌پذیر بود. ولی شرکت نفت ریسک نکرد و با هزینه گزاف، غواص از عمان آورد و کار را انجام داد که باعث دلخوری ما شد.

اقتصادسراسرآمد: واکنشی به این حرکت شرکت نفت داشتید، آیا باعث تلنگر به این حوزه نشد؟

اولین غواصی ۱۰۰ متر در تاریخ ایران در سال ۲۰۰۴ در جاسک انجام شد

کاپیتان تقوی‌فرهی: گزارشی تهیه کردیم مبنی بر اینکه ما نیروی دریای مستقر در خلیج فارس هستیم، خلیج فارس فقط به معنای سطح آن نیست و بستری هم دارد که نیروی دریایی ما باید در بستر آن هم توانایی داشته باشد. این گزارش در سطوح مختلف نظامی به تصویب رسید و ما یک تیم ورزشی غواصی را برای آموزش به شرکت دراگر آلمان اعزام کردیم و غواصی فوق عمق زیاد را در آنجاطی کردیم مربوط به غواصی بیش از ۶۰ متر می‌باشد. اولین غواصی ۱۰۰ متر در تاریخ ایران در سال ۲۰۰۴ در جاسک انجام شده است.

بعد از طی دوره غواصی فوق عمق زیاد، شرکت‌های دیگر، نیز فعالیت غواصی خود را توسعه داده و به آفریقای جنوبی غواص فرستادند و عمق غواصی تجاری را افزایش دادند و از هلمت‌های جدید استفاده کردند و تحولی در کشور ایجاد شد.

اقتصادسراسرآمد: با پدها و نیادهای غواصی نیروی

دریایی مشخص است؟

کاپیتان تقوی‌فرهی: در دنیا، معمولاً تحول‌ها از طرف ارتش‌ها به دلیل هزینه‌های بالا شروع می‌شود مثل رادار که شرکت خصوصی از ارتش شروع شده است و الان کاربرد تجاری یافته است. همچنین اینترنت، در ابتدا به ص‌ورت اینترنتارت در ارتش آمریکا ابداع و به کارگیری شد و الان جهانی شده است. حتی کتاب‌های مرجع غواصی مانند Britain BR۲۸۰۶ (Regulation) انگلستان و یا U.S.Navy Manual امریکا که با کشته شدن نیروهای دریایی آن‌ها، باید‌ها و نیادهای فعالیت‌های دریایی و مقادیر استاندارد دریایی تعیین و نوشته شده است و بعد کاربرد تجاری پیدا کرده‌اند.

اقتصادسراسرآمد: جایگاه ایران در بحث آموزش غواصی چگونه است؟

کاپیتان تقوی‌فرهی: سطح استاندارد غواصی در نیروی دریایی بسیار بالاست، بر همین اساس، استاندارد غواصی که در سال ۱۳۸۸ بنده براساس استانداردهای بین‌المللی و شرایط بومی کشور تدوین کردم و بر روی وب سایت سازمان فنی و حرفه‌ای کشور بارگزاری شده بود، بعد از چند سال تغییر دادند و شرایط نیروی دریایی در استاندارد توسط کسانی که صاحب آموزشگاه غواصی هستند و نمی‌توانند این شرایط را احراز کنند، حذف شده است.

اقتصادسراسرآمد: تجربه خودتان از دوره غواصی فوق عمق زیاد چه بود؟

کاپیتان تقوی‌فرهی: بنده بعد از طی دوره غواصی فوق عمق زیاد، در نهایت جانشین معاون عملیات نیروی دریایی شدم و بعد دوره دافوس را در دانشگاه فرماندهی ستاد گذراندم و در این دوره رتبه اول، کل ارتش شده و مدال گرفتم. بعد مدتی را دوباره در معاونت عملیات بودم و بعد از آن، به عنوان جانشین ناوگان شمال –فرمانده ارتش نظامی شمال –چهار سالی را در آنجا گذراندم و بعد از آن بازنشسته شدم که الان ده

بررسی «غواصی» از نیروی دریایی تا کارشناس رسمی دادگستری در گفت و گوبا کاپیتان محمدرضا تقوی‌فرهی؛

جایگاه ایران در آموزش غواصی کجاست

انجام اولین غواصی ۱۰۰متر تاریخ ایران در سال ۲۰۰۴ در جاسک

سالی از آن می‌گذرد.

در دوران بازنستگی، دوره‌های آموزشی متعددی را طی کردم. همچنین چند کتاب با موضوع نظامی تألیف کردم که برخی از آن‌ها در دوره دافوس تدریس می‌شود. کتابی با عنوان «خاورمیانه پس از نفت» را در سال ۱۳۹۷ نوشتم و منتشر شد و پیش‌بینی اقدامات لازم بعد از اتمام نفت یا عدم دسترسی به فروش نفت در آن پرداخته شد. در زمینه شناورسازی اجسام مغروق، کارهای زیادی انجام دادیم. از جمله یک داک شناور ۴هزار تنی را در بندرعباس که ۱۳ روز در زیر بستر قرار داشت، ظرف ۵۳ روز آن را شناور کردیم و تا ۳ سال شناور باقی ماند که کار خیلی بزرگی محسوب می‌شود.

اقتصادسراسرآمد:چرا تنها کارشناس رسمی غواصی در کشور شما هستید؟

کاپیتان تقوی‌فرهی: کارشناس رسمی رشته و ساناتقلیه دریایی و غواصی دارای هفت صلاحیت مانند کشتی‌سازی، تصادفات کشتی، سوانح دریایی، ارزیابی و قیمت‌گذاری کشتی و غواصی و ... می‌باشد. در موضوعی غواصی چون بیشتر سؤال‌ها درخصوص کشتی‌هاست، یک غواص صفر نمی‌تواند در آزمون قبول شده و کارشناس رسمی شود.

البته در آینده، مانند کشورهای دیگر دنیا باید هر یکی از این صلاحیت‌ها، رشته مجزایی شوند و به صورت تخصصی، آزمون هر رشته و با سؤالات همان رشته برگزار شود. اما اکنون در کشور به دلیل تعداد اندک متقاضی و کارشناس رسمی این موضوع ممکن نیست.

این موضوع در کشور هنوز نوباست. در جذب کارشناس رسمی دریایی از آزمون مربوط به کشتی استفاده می‌شود؛ یعنی سؤال‌هایی که در آزمون طرح می‌شود درباره کشتی‌سازی، تعادل کشتی، تصادفات کشتی و چند سؤال درباره غواصی است. تا چند سال پیش حدود ۱۲ نفر کارشناس رسمی وسائط نقلیه دریایی و غواصی داشتیم و و در حال حاضر این تعداد به بیشتر از ۵۰ نفر رسیده است.



وجودنوار ساحلی گسترده دریای خزر در استان گیلان صدور مجوز برای فعالیت ۴ شناور تفریحی بزرگ در آب‌های گیلان

سنت معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان از صدور مجوز برای فعالیت چهار شناور بزرگ در آب‌های ساحلی دریای خزر خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، رضا حسن پور به مانا اظهار داشت: با توجه به وجود نوار ساحلی گسترده دریای خزر در استان گیلان، یکی از مهمترین زیرساخت‌های گردشگری استان وجود شناورهای تفریحی است.معاون گردشگری اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان، ادامه داد: همواره توسعه کمی و کیفی شناورهای تفریحی فعال در محدوده آبی استان در دستور کار اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان قرار دارد.وی با اشاره به فعالیت بیش از دو هزار قایق تفریحی کوچک در آب‌های استان گیلان گفت: این شناورها ظرفیت حداکثر ۱۲ نفر گردشگر را دارند.این مقام مسئول در استان گیلان، تصریح کرد: جهت توسعه صنعت توریسم دریایی استان، مجوز فعالیت چهار شناور تفریحی بزرگ استاندارد با ظرفیت ۲۰ صادر شده است.معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان، تأکید کرد: امیدواریم با افزایش زیرساخت‌های گردشگری و افزایش حضور سرمایه گذاران بخش خصوصی از تمام ظرفیت‌های بالقوه استان ساحلی گیلان در راستای جذب هر چه بیشتر گردشگران بهره‌مند شویم.حسن پور با اشاره به اینکه استان گیلان به دلیل برخورداری بخش قابل توجهی از سواحل دریای خزر به عنوان یکی از اصلی‌ترین قطب‌های گردشگری کشور محسوب می‌شود، گفت: همواره در طول سال شاهد حضور گردشگران داخلی و خارجی بسیاری در استان به ویژه سواحل هستیم.وی ادعان داشت: با توجه به ورود حجم زیاد گردشگر به سواحل استان، توسعه و ایجاد زیرساخت‌های گردشگری بیشتر در این مناطق در دستور کار قرار گرفته است که تحقق این امر قبل از هر اقدام نیازمند شناسایی نقاط توریستی در طول نوار ساحلی گیلان است.وی تصریح کرد: در همین راستا طرح جامع شناسایی مراکز تفریحی و توریستی در سواحل استان گیلان تدوین و اجرایی خواهد شد؛ بر اساس طرح تهیه شده نقاطی از ساحل که از قابلیت لازم جهت ایجاد مراکز تفریحی ساحلی و دریایی برخوردار باشند شناسایی و سپس پروژه‌های گردشگری در آن‌ها با همکاری سرمایه گذاران بخش خصوصی اجرایی خواهد شد.



باسرمایه گذاری ۳۷هزارمیلیاردی در کشور ۳۶۰ پروژه توریسم ساحلی ودریایی ایجادمی شود

سنت مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از ایجاد ۳۶۰ پروژه توریستی ساحلی-دریایی با حجم سرمایه گذاری بیش از ۳۷ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان در سال جاری خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد تجری در خصوص پروژه‌های توریسم ساحلی و دریایی در سال ۱۴۰۲، به مانا گفت: امسال شاهد اجرایی شدن تعداد ۳۱۰ پروژه ساحلی دریایی در استان‌های هرمزگان، مازندران، خوزستان، گیلان، گلستان، بوشهر و سیستان و بلوچستان خواهیم بود.مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، در ادامه ادعان داشت: این پروژه‌ها با حجم سرمایه گذاری بیش از ۳۷ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان در دست احداث هستند.وی خاطر نشان ساخت: پس از بهره برداری پروژه‌های مذکور، زمینه اشتغال ۱۸ هزار و ۳۴۵ نفر در صنعت توریسم دریایی کشور در شمال و جنوب فراهم خواهد شد.این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، عنوان کرد: با توجه به اینکه از مجموع ۳۶۰ پروژه توریسم دریایی در حال اجرا، بخششی از پروژه به احداث هتل‌های ساحلی و دریایی اختصاص دارد، لذا براساس برآوردهای صورت گرفته پس از اتمام پروژه‌های مذکور، ۲۹ هزار و ۵۸۰ تخت به بخش اقامتی کشور افزوده خواهد شد.وی با اشاره به افزایش تقاضای سرمایه گذاران بخش خصوصی جهت ورود به سرمایه گذاری در صنعت گردشگری دریایی کشور در استان‌های شمالی و جنوبی، گفت: به همین منظور تقاضاهای رسیده به وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی پس از بررسی و مطالعه توسط کارشناسان مربوطه جهت اجرایی شدن مصوب می‌شوند.تجری در ادامه گفته‌های خود اظهار داشت: پروژه‌های مذکور به ایجاد امکانات مختلف مرتبط با توریسم دریایی و ساحلی از جمله رستوران دریایی و ساحلی، هتل دریایی و ساحلی، کلوب‌های تفریحی، مراکز تفریحات دریایی و... اختصاص دارند.مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، عنوان کرد: ایجاد این مراکز گردشگری زمینه‌ساز ورود هرچه بیشتر سرمایه گذاران بخش خصوصی در حوزه توریسم دریایی است که امیدواریم در آینده‌ای نه چندان دور شاهد تحقق این مهم در صنعت توریسم کشور باشیم.



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

آغاز طرح تسهیل تردد شناورهای تجاری در بنادر استان بوشهر

سنت مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: با تقویت زیرساخت‌های بندری، شبانه روزی شدن خدمت رسانی و تعامل با فعالان اقتصادی، طرح تسهیل تردد شناورهای تجاری در بنادر این استان آغاز شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد شکیبی نسب در نشست با شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی اظهار کرد: در سال ۱۴۰۱ عملکرد کانتینری بندر بوشهر ۵۲ درصد و کالاهای عمومی سه درصد رشد داشت که این رشد در سایه فعالیت و پویایی شرکت‌های کشتیرانی و فعالان حوزه دریایی و بندری حاصل شده است.وی بیان کرد: به تناسب این نقش آفرینی، اهتمام ویژه ای برای تسهیل فعالیت شناورها پیش‌بینی شده است که برگزاری نشست هم اندیشی با شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی در همین راستا تدارک دیده شد.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تصریح کرد: لایروبی پای اسکله‌ها در بندر بوشهر از مطالبه‌های مهم بود که اکنون اسناد مناقصه آن در حال تهیه بوده و پیش‌بینی شده عملیات اجرایی آن در نیمه دوم سال جاری آغاز شود.وی افزود: در حوزه فعالیت نمایندگی شرکت‌های کشتیرانی یک سری مسائل و مشکلات در حوزه بیمه، دریابانی و کالاهای مترو که متوجه آنها است که با راهکارهای احصا شده در تعامل و رایزنی با دستگاه‌های ذیربط برای رفع آنها تصمیم‌گیری می‌شود.شکیبی نسب با اشاره به ضرورت تمدید مدت زمان صدور صورتحساب نمایندگی شرکت‌های کشتیرانی اظهار کرد: موضوع تأخیر در سوخت‌گیری شناورها نیز از جمله مشکلاتی است که باتوجه به ۲۴ ساعته بودن فعالیت بنادر، پیگیری برای شتاب بخشی به فرایند سوخت‌گیری شناورها، حتی در ساعت‌های غیراداری در دستور کار اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر قرار دارد.وی ادامه داد: همچنین از نمایندگی شرکت‌های کشتیرانی انتظار داریم در راستای تسهیل سازی ورود و خروج شناورها در تعامل و همراهی کامل با گمرک باشند و مجوزهای لازم را از این دستگاه دریافت کنند.شکیبی نسب با اشاره به پروژه‌های زیرساختی اظهار کرد: جاده و پل دسترسی مجتمع بندری نگین (پل به طول ۱۷۴ متر) هر کدام ۵۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارند که پیش‌بینی شده چهار هزار و ۶۰۰ متر این جاده تا پایان مهرماه امسال به بهره برداری برسد.



دوشنبه-۲۶ تیر ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۸۶

اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش سیزدهم

سابقه دیرینه بیمه خسارت دیدگان دریایی

دکتر بهروز امرایی – چگونه می‌توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فردای صنعت بسیار پیچیده حمل و نقل دریایی، بندری، کشتیرانی، کشتی‌سازی و صنایع وابسته به آن‌ها از وضعیت و چگونگی تحولات گذشته و حال بی‌اطلاع باشند و آنگاه انتظار داشته باشیم مدیرانی تحول‌گرا و آینده‌نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم افق‌های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد و باشکتهای موردتصدی و مدیریت خود باشند؟ ولی اگر کالا یا کشتی از دست می‌رفت و یا مفقود می‌گردید- از پولی که به بانک سپرده شده بود به خسارت دیدگان پرداخت می‌شد. در سال ۵۵۴ بعد از میلاد مسیح یکی از امپراطوران روم شرقی به نام ژوستینیان اول قانون و یژدهای را مقرر نمود که بر آن اساس حق بیمه اولیه‌ای بابت دریافت خسارت و پوشش بیمه‌ای در حدود ۶ درصد را تعین کرد که البته این درصد موارد خاص و زمانی که خطرات دریایی بالا بود می‌توانست تا ۸ درصد و حداکثر ۱۲ درصد هم برسد. این حق بیمه و پوشش بیمه‌ای قبل از زمان رومی‌ها در هندوستان و حتی بابل قدیم نیز وجود داشت. بر این اساس همیشه تضمینی برای خسارت دیدگان دریایی وجود داشته است. در نیمه اول قرن چهارم میلادی مقررات تأمین اعتبارات دریایی با آنچه که مشابه امروز هست تغییرات پیدا کرد و بیمه‌گران در دریایی که عمدتاً در ایتالیا و پرتغال بودند شروع به اعمال مقررات بیمه‌های پوششی نمودند. بتدریج نسخه‌های حقوق دریایی نوشته شد و تکثیر گردید اکثر واژه‌ها و عبارات دریایی بین‌المللی که امروزه از آن استفاده می‌شود مربوط به آن زمان است به عنوان مثال کلمه (پالیسی) که در واقع (پالیس) است از کلمه (پولیس) که ایتالیایی است گرفته شده به معنی قول و قرار و یا کلمه (اورج) که به معنی از بین رفتن و به دلیل خسارت است از کلمه ایتالیایی (اوریا) گرفته شده است.

در دوران قرون چهاردهم و پانزدهم میلادی اعمال بیمه‌های دریایی به صورت بسیار گسترده‌تری افزایش یافت: از سوابق و پرونده‌های موجود در یانوردی اسپانیایی‌ها و پرتغالی‌ها این چنین بر می‌آید که این ایتالیایی‌ها بودند که منحصراً در تجارت بیمه دریایی در آن زمان اشتغال داشتند یعنی بیمه دریائی ابتدا از ایتالیا شروع شد.

تمامی بیمه‌هانی که امروزه در صنایع دیگر مورد استفاده قرار می‌گیرد منشأ و می‌دانشان بیمه دریایی بوده است و این مقررات بیمه دریایی ایجاب می‌کند که هیچ کشتی بدون پوششش بیمه‌ای کامل برای تجهیزات و بدنه و افراد و محموله بارگیری شده مجاز نیست به دریا برود. در سال ۱۴۹۲ طول اقیانوس اطلس توسط کریستف کلمب طی شد و ۹ سال بعد از آن تجارت بردگان آمریکایی آغاز شد و این اتفاقات سرآغاز تحولاتی شد که در مغرب زمین صورت گرفت. در سال ۱۵۲۰ پس از اینکه پاپ رهبر مسیحیان آن زمان تقسیم جهان به دو قسمت مسوای را تحت سلطه اسپانیایی‌ها و پرتغالی‌ها را تصویب نمود فرדיناند ماژلان به دور دنیا سفر کرد تا به اکتشاف سرزمین‌ها و اقیانوس‌های سهمیه اسپانیا در این خط فرضی بپردازد. تقسیم جهان بین دو امپراطوری وقت درست از وسط اقیانوس اطلس امتداد داشت سه‌هم پرتغالی‌ها نیمکره شرقی از آمریکا تا خاور دور و در مقابل سهم اسپانیایی‌ها قاره آمریکا بود. این تقسیم‌بندی در بین ملل هنوز هم وجود دارد. در سال ۱۹۸۲ پس از گذشت ۵ قرن آرژانتین ادعای مالکیت جزایر فالکلند را بدیلسل این که این جزایر در آن زمان متعلق به اسپانیایی‌ها بوده و آرژانتین نیز یک ملت اسپانیایی زبان است را نمود و باعث بروز جنگ با انگلستان شد ولی سرانجام آرژانتین جزایر مالویناس را از دست داد و در جنگ مغلوب شد.

یک زمان کوتاه پس از این تقسیم‌بندی پرتغالیایی‌ها ایستگاه‌های تجاری را در آفریقا – عدن – هندوستان –مالاکا – هند شرقی و چین ایجاد نمودند تا توسط این ایستگاه‌ها اقدام به داد و ستد با سایر نقاط کنند.

قیمت انواع ادویه در اروپا با آمدن کشتی‌های حامل ادویه از این ایستگاه‌ها تعیین میشد و افزایش یا کاهش پیدا می‌کرد. در واقع اگر چندین ماه کشتی از این بنادر به اروپا نر د نمی‌کرد قیمت‌ها افزایش پیدا می‌کرد و با آمدن کشتی‌ها به اروپا قیمت‌ها کاهش می‌یافت. این روش کنترل بازار شروعی بود بر پایان اعمال کنترل تجارت دریایی و نیزی می‌شد.

دریانوردی به سمت آمریکا و قسمت غربی در دست اسپانیایی‌ها بود. در دهه ۱۵۳۰ کاروان‌های بزرگ حامل نقره از هند غربی به آمریکای مرکزی حرکت می‌کردند که با حملات دزدان دریایی انگلیسی مواجه شدند.

این حملات به این کاروان‌ها منجر به شکست اسپانیایی‌ها و وارد آمدن ضربه بزرگی بر صنعت دریانوردی آن کشور شد تا جایی که این شکست در سال ۱۵۸۸ منجر به خروج اسپانیایی‌ها از آزما داد شد. شکستی که مبدأ پایان سلطه دریانوردی اسپانیایی‌ها و شروع تولد و ظهور امپراطوری انگلستان شد.

در دوران نیمه دوم قرن شانزدهم و آغاز قرن هفدهم تورم بسیار شدید و بزرگی در اروپا بوجود آمد. سطح قیمت‌ها تا ۱۵ برابر در یک دوره ۱۵۰ ساله که حاصل ثروت‌های آورده شده توسط پرتغالی‌ها و اسپانیایی‌ها از آن سوی دریاها بود افزایش پیدا کرد.