



یک مطالعه جدید به بررسی مشکل آلودگی پلاستیکی در اقیانوس‌ها پرداخته و دریافته است که چیزی حدود ۱۱ میلیون تن پلاستیک در اقیانوس‌ها وجود دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، آژانس ملی علوم استرالیا(CSIRO) و دانشگاه تورنتو در یک پژوهش جدید دریافته‌اند اقیانوس‌ها ۵ میلیون‌ها تن آلودگی پلاستیکی را در خود جای داده‌اند.

به گزارش ایسنا به نقل از آی‌ای، این مطالعه اذعان می‌کند که با وجود اینکه تخمین‌هایی درباره میزان آلودگی شناور در سطح اقیانوس‌ها انجام شده است، اما با این حال اختلافات میان این تخمین‌ها بسیار زیاد است.پژوهشگران این مطالعه می‌گویند، به دلیل فقدان داده‌های قابل اعتماد، مدل‌های فعلی ما ممکن است تهدید واقعی را که آلودگی برای حیات دریایی ایجاد می‌کند، ارزیابی نکنند.

بنابراین تیم تحقیقاتی پشت این مطالعه به دنبال درک وسعت آلودگی پلاستیکی برای اطلاع از چشم انداز قرار گرفتن در معرض ارگانیزم‌ها به طور کلی تر و اهمیت کلی کیف اقیانوس به عنوان یک مخزن جهانی بودند.همانطور که انتظار می‌رود، اکثر آلودگی پلاستیکی روانه اقیانوس‌ها شده است. آلودگی پلاستیکی چگونه جابجا می‌شود؟ نیروهای طبیعی مانند باد و جریان آب، آلودگی را در سراسر اقیانوس‌ها منتقل می‌کنند. نه فقط در سراسر آن، بلکه در اعماق آن نیز این آلودگی جابجا می‌شود. آلودگی اقیانوسی اکنون با این مطالعه موسوم به Plastics in the Deep Sea(پلاستییک‌ها در اعماق دریا) به شکل دقیق اندازه‌گیری شده است.

مناطق داخلی و ساحلی به اندازه اقیانوس‌های ما زیله دارند، با این تفاوت که زیاله‌ها در خشکی ۱۱ درصد از فضا را اشغال می‌کنند، اما در اقیانوس‌ها ۶۵ درصد از محیط را اشغال می‌کنند.

ضمن اینکه بیشتر آلودگی پلاستیکی در کف اقیانوس نهفته است، جایی که به قطعات کوچک‌تر تجزیه و به میکروپلاستیک تبدیل می‌شود.

این مطالعه همچنین بر قطعات بزرگ‌تر مانند تورها و کیسه‌های پلاستیکی تمرکز داشته است تا درکی جهانی از نحوه حرکت و رفتار آلودگی پلاستیکی ارائه دهد.

میزان آلودگی در کف اقیانوس چقدر است؟

این مطالعه یکی از اولین تخمین‌ها را از میزان پلاستیک در کف اقیانوس ارائه می‌کند و می‌گوید که میزان این آلودگی ۱۱ تا ۱۳ میلیون تن است. این ۱۰۰ برابر بیشتر از چیزی است که روی سطوح اقیانوس‌ها قرار دارد.شیا ژو دانشجوی دکرا در دانشگاه تورنتو که این مطالعه را رهبری می‌کند، توضیح داد که انتظار می‌رود با جلوگیری از ورود پلاستیک به اقیانوس‌ها، میزان پلاستیک روی سطح اقیانوس کاهش یابد.

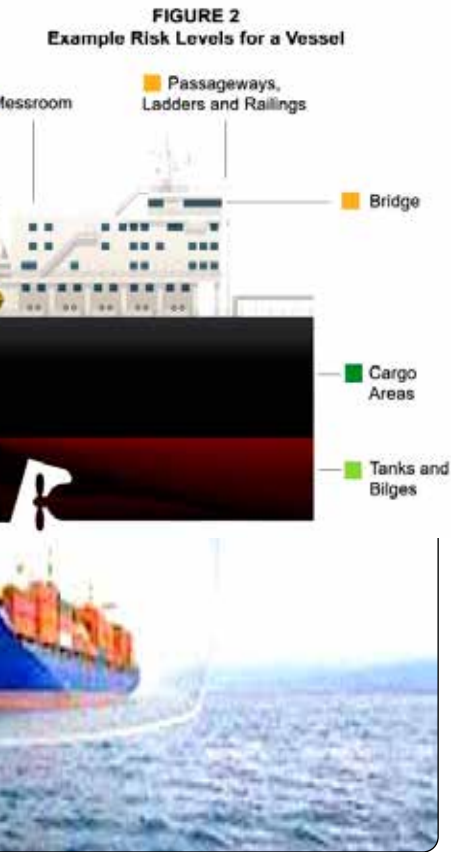
وی گفت: با این حال، تحقیقات ما نشان داد که پلاستیک همچنان به اعماق اقیانوس راه می‌یابد، جایی که در یک استراحت دائمی به آلودگی پلاستیکی دریایی و ذرات میکروپلاستیک تبدیل می‌شود.انتظار می‌رود تولید پلاستیک تا سال ۲۰۵۰ به ۶۶ هزار میلیون تن برسد. با اراقمی به این

حیرت‌انگیزی امیدواریم که دقیق شدن پژوهشگران در آلودگی پلاستیکی به ما کمک کند تلاش‌های زیست‌محیطی خود را در مؤثرترین جهت متمرکز کنیم.

بازدید یک میلیون و ۲۵۰ هزار گردشگر از قشم

رئیس کمیته طرح تسهیل سفرهای دریایی در نوروز ۱۴۰۳ هر مزگان از بازدید حدود یک میلیون و ۲۵۰ هزار گردشگر از جزیره قشم از طریق مسیرهای دریایی خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین عباس‌نژاد اظهار داشت: این شمار مسافر در بازه زمانی ۲۵ اسفندماه پارسال تا ۱۷ فروردین ماه امسال از جزیره قشم بازدید کردند.وی افزود: این گردشگران نوروزی از طریق مسیرهای دریایی پهل و لافت برای بازدید از گردشگرانی که در این ۲۲ روز طرح مسافرهای هرمزگان با اشاره به رفت و آمد ۳۷هزارو ۶۵۶ مسافر از بندر آفتاب به مقصد جزیره کیش، گفت: در این مدت ۱۲۹هزارو ۹۱۶ مسافر نیز از بندر چارک جابه‌جا شدند.عباس‌نژاد مجموع مسافران و گردشگرانی که در این ۲۲ روز طرح مسافرهای دریایی نوروز به جزیره ابوموسی سفر کردند را هم یک هزار و ۵۶۶ نفر اعلام کرد.بدیهه گفت‌وی در این مدت همچنین ۶۸۶ هزار و ۵۳۰ دستگاه خودرواز مسیرهای دریایی بنادر لنگه، کیش، آفتاب، چارک، پهل و لافت جابجا شده‌اند.



گروه دریامحور – رضا محمدعلی بیگی –
تاملی به اظهارات آقایان محسن آذری، معاون فنی موسسه بیمه متقابل کیش و حمید علیچانی مدیر اتکایی و امور بین الملل شرکت بیمه دانا، که در تاریخ دهم دیماه ۱۴۰۲ در پایگاه خبری راه بیمه (ریسک نیوز) منتشر شده، گویای این مهم است که ۹۰ درصد بیمه نامه های صادره برای شناورهای ایرانی، فاقد ارزش و اعتبار است چرا که شناسایی و ارزیابی خردمندان و دقیقی از ریسک های مرتبط با کشتی تا پیش از صدور بیمه نامه انجام نمی پذیرد.
اینکه ریسک به درستی شناسایی و ارزیابی نشود به این معناست که حق بیمه به درستی محاسبه نمی شود و پیرو آن، مدل توزیع و پذیرش ریسک و نیز محتوای بیمه نامه یا الحاقیه های آن بطور استاندارد و خردمندانه طراحی و تدوین نمی شوند.

رضا محمدعلی بیگی –مدرس و بازرس ارشد دریایی در این باره در نوشتاری به روزنامه دریایی سرآمد آورده است: محسن آذری معاون فنی موسسه بیمه متقابل کیش: می شود ادعا کرد که کمتر از ۱۰ درصد از ریسک‌های تحت پوشش بیمه کشتی به درستی بازرسی و ارزیابی میشوند. نتیجه این رویکرد نیز افزایش ضریب خسارت بیمه کشتی است، که در سال‌های اخیر روند افزایشی پیدا کرده است. حمید علیچانی مدیر اتکایی و امور بین الملل بیمه دانا:عدم انجام تخصصی بازدیدهای اولیه از کشتی (Condition Survey)، سبب شده تا ریسک‌های پیشنهادی به درستی ارزیابی نشده و در نتیجه حق بیمه متناسب با ریسک اخذ نگردد.

در راستای رفع بخشی از دغدغه کنونی مدیران شرکت های بیمه که در پارگراف بالا آورده شده و نیز رفع دغدغه بیمه گزاران یا همان مالکان کشتنی با محوریّت ضرورت اصلاح رویه کنونی شناسایی و ارزیابی ریسک ها در بیمه های کشتی (بیمه نامه بدنه و ماشین آلات و بیمه نامه مسئولیت مالک) با همان بازدید اولیه: ۱)– توصیه می شود تا پژوهشکده بیمه مرکزی، یک سری دوره های آموزشی هدمند و استاندارد ۶۰ ساعته را طراحی و در اسرع وقت برای ذینفعان بیمه نامه به ویژه شرکت های بیمه برگزار نماید. ۲)– پس از برگزاری دوره ذکر شده در بند پیشین، شرکت کنندگان در دوره می بایست ضرورت طرح ۷۵ پرسش زیر را به درستی درک و سپس بتوانند با کسب مهارت های لازم، پاسخ هر پرسش را در حداقل زمان ممکن راستی آزمایی نمایند. چرا که راستی آزمایی پاسخ ها کمک می نماید تا شرکت های بیمه، قادر به شناسایی و ارزیابی دقیق ریسک های فنی و عملیاتی یک کشتی تا میزان ۸۰ درصد شوند. امید که توصیه های بالا سبب کاهش ضریب خسارت در رشته بیمه های کشتی و افزایش سهم بیمه های کشتی از پرتفوی شرکت های بیمه شود.

۷۵ پرسشی که می بایست تا پیش از صدور بیمه نامه های کشتی، پاسخ آنها را دریافت و سپس راستی آزمایی نمود: ۱– آیا شناور طی ۳ سال گذشته، درخواست تعویق داک و اخذ معافیت از دولت صاحب پرچم داشته ؟ چه معافیت هایی و برای چه مدت ؟

۲– دانش و تجربه افسران عرشه و موتور به چه میزان است ؟ آیا کتاچه تعمیرات سازندگان تجهیزات و ماشین آلات شناور به ویژه موتور رانش، ژنراتور، گیربکس، کمپرسورها و پیوری فایرها بر روی شناور موجود هستند ؟

۳– میانگین سنی خدمه شناور چقدر است ؟

۴– کم و کیف مواد غذایی و خوراکی های روی شناور چگونه است ؟ بهداشت و ایمنی در آشپزخانه چگونه است ؟

۵– نوع شناور، سن و تاریخ آخرین داک شناور

۶– رتبه یا جایگاه پرچم در لیست تفاهم نامه های منطقه ای و بین المللی چیست؟ نام پرچم در کدام لیست (سفید، خاکستری یا مشکی) قرار گرفته ؟

۷– آیا موسسه رده بندی فعلی شناور (کلاس فعلی) در آیاکس عضویت دارد ؟

۸– شناور تحت چه کلاسی ساخته شده ؟

۹– پرچم شناور در زمان ساخت چه بوده ؟

۱۰– آیا دولت صاحب پرچم در شورای سازمان بین المللی دریانوردی عضویت دارد ؟

۱۱– نوع و میزان بارهایی که شناور طی ۲ سال گذشته حمل نموده چه ها بوده ؟

۱۲– تخصصیات و تجربه مدیرعامل و معاونین ایشان چیست ؟ منظور شرکت مالک کشتی می باشد.

۱۳– نام و مشخصات شررکی که مدیریت فنی و خدمه شناور را عهده دار است چیست ؟ ساختار سازمانی شرکت بهمره رزومه کارکنان فنی و عملیاتی چیست ؟ سند انطباق را کدام دولت صاحب پرچم برای این شرکت صادر نموده ؟ و نتایج گزارش ممیزی سال گذشته چه بوده ؟

۱۴– دولت صاحب پرچم به اجرای کدام کنوانسیون ها و کدهای بین المللی متعهد است ؟

۱۵– طی ۳ سال گذشته، کشتی به کدام بنادر تردد داشته ؟ و بطور میانگین در هر کله چته مدت توقف داشته ؟ و در



مدرس و بازرس ارشد دریایی به «روزنامه دریایی سرآمد» می‌گوید:

پرسش‌هایی برای راستی‌آزمایی پیش از صدور بیمه‌نامه‌های کشتی

کمتر از ۱۰ درصد از ریسک‌های تحت پوشش بیمه کشتی به درستی شناسایی و ارزیابی می‌شوند!

آمریکا، هلند، آلمان، بلژیک، انگلستان، استرالیا، ژاپن، کره جنوبی و سنگاپور تردد داشته ؟

۴۱– آیا کل قیمت شناور از محل دریافت وام بانکی خریداری شده ؟ یا بخشی از قیمت کشتی از محل دریافت وام است ؟ کدام بانک و در قالب چه طرحی ؟

۴۲– آیا بیلج موتورخانه در طی بازدید خالی و خشک بود ؟ آیا پمپ های بیلج یا خَن و نیز آلارم هشدار پر شدن بیلج ها عملیاتی هستند ؟

۴۳– آیا فیلترهای واقع در ورودی مسیر آب دریا جهت خنک کاری کولر ها، دارای آلارم هشدار افت فشار بیش از حد مجاز هستند ؟

۴۴– آیا درایور پمپ آب آتش نشانی اضطراری، از نوع دیزلی است؟ آیا موتور دیزل، دستی روشن می شود یا از طریق باتری ؟ آیا محل قرارگیری این پمپ طبق استانداردهای پرچم می باشد؟

۴۵– نحوه دریافت پیش بینی آب و هوا تا پیش از شروع هر سفر چگونه است ؟ از چند منبع استعلام گرفته می شود ؟ نام منابع ؟

۴۶– آیا مخازن جلوی دیواره تصادف سینه، خالی و خشک هستند ؟

۴۷– آیا مخازن زیر پایین ترین عرشه شناور در طول کشتی، خالی از هرگونه اجسام مستعمل و نو است ؟ یا فضایی شده جهت کاربری انبار قطعات و ملزومات مصرفی شناور ؟!

۴۸– آیا حقوق و دستمزد خدمه طبق مبلغ توافق شده در قرارداد استخدامی و در پایان هر ماه بطور کامل پراخت می شود ؟

۴۹– آیا خدمه شناور از ملیت های مختلف هستند ؟ فرمانده و افسر اول و نیز سرمهندس و مهندس دوم دارای چه ملیت هایی می باشند ؟

۵۰– تا چند ساعت شناور قادر به دریانوردی با شرایط زیر است:

– پر بودن کلیه مخازن سوختش،

– داشتن بار به میزان ۵۰ درصد ظرفیت مجاز حمل،

MARITIME TRANSPORTATION	CARGO AND PASSENGERS	SHIP NEWBUILDING	Design and Engineering	TECHNICAL MANAGEMENT	Identification	Assessing	Measuring	Decision	Transferring	Control
			Procurement							
			Construction							
			Commissioning							
			Dock and Sea Trials							
SHIP BREAKING	SHIPS IN OPERATION	SHIPS IN OPERATION	Technical Management	RISK AREAS	Commercial and legal	Economic / Financial	Technology	Operational	Geopolitical	Social
			Crew Management							
			Commercial Management							
			Accounting and Financial							
			Ship Dismantling Process The Hong Kong International Convention for the Safety and Environmental Sound Recycling of the Ships, 2009 Ship Breaking Procedure BASEL CONVENTION							

می شوند ؟

۶۷– آیا وضعیت عملکردی درب های ضد حریق قابل قبول است ؟

۶۸– آیا سیستم های ثابت اعلان حریق و کشف آن به صورت دوره ای طبق نیازمندی های پرچم تست شده اند ؟

۶۹– آیا متوقف نمودن سیستم ورود هوای تازه به موتورخانه عملیاتی است ؟ آیا توقف هوادهی از دو موقعیت مکانی مختلف کشتی امکان پذیر و عملیاتی است ؟

۷۰– آیا هر پمپ حریق قادر است حداقل دو جت آب تامین نماید ؟

۷۱– آیا ایزر ایسات ابزار کنترل واقع در خاراج از فضای ماشین آلات برای توقف تپویه و پمپ انتقال سوخت عملیاتی هستند ؟

۷۲– آیا از فضای اختصاص یافته به محلی برای نگهداری کپسول های ثابت مواد خاموش نمودن آتش فقط برای همین منظور استفاده می شود ؟

۷۳– آیا شیرهای استفاده شده در خط اصلی آب آتش نشانی عملیاتی هستند ؟

۷۴– آیا تمرین آمادگی در برابر حریق (کاهش گسترش و در نهایت خاموش نمودن آتش) مشاهده شده، رضایت بخش بوده ؟

۷۵– کنوانسیون ام‌ال‌سی ۲۰۰۶ به چه مواردی پرداخته است:

– حقوق و دستمزد خدمه و اعتبار قرارداد کاری

– گواهینامه های سلامت و مدارک احراز شایستگی خدمه

– ساعت های کاری و استراحت خدمه

– بازگشت به وطن خدمه به دلیل بیماری یا از کارافتادگی

– امکانات تفریحی و اقامتگاهی خدمه

– کم و کیف مواد غذا و امکانات آشپزخانه کشتی

– ایمنی و بهداشت محیط