

توسعه مسافرت‌ها و گردشگری دریایی؛ تحول نو در بهره‌برداری از مواهب دریایی

باز هم ۳۶۵ روز گذشت تا کره زمین در آستانه گردش دیگری از تقویم خورشیدی قرار داشته باشد. احتمالاً هنگامی که این مجله به دست شما همکار عزیز در بخش حمل و نقل دریایی می‌رسد، چند روز بیشتر به حلول سال جدید خورشیدی باقی نمانده و شمارش معکوس ایام برای سپردن سال ۱۳۹۱ خورشیدی به تقویم خاطرات زندگی ما و شما آغاز شده است.

ماهانامه «بندرودریا» طی سال جاری، حسب مأموریت اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، کوشید تا در کنار عبور از تلاطم‌های پرفراز و نشیبی که همگان به آن اشراف دارند، از تلاش برای تعامل اطلاعاتی با خوانندگانش که فعالان این بخش هستند، فروگذار ننماید. اطلاعاتی که پوشش رویدادهای مهم خبری سال همچون افزایش ظرفیت سالانه تخلیه و بارگیری به مرز ۱۷۶ میلیون تن، افزایش ظرفیت سالانه حمل و نقل مسافری تا ۱۴ میلیون نفر و تجهیز و توسعه ناوگان مسافری، احداث و بهره‌برداری بیش از ۱۰۰ موج شکن مردمی در نوارهای ساحلی شمال و جنوب کشور و... را شامل می‌شود که در کنار مقالات و تحلیل‌های راهگشا برای تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران حوزه بندرودریا، بسته کاملی از اطلاع‌رسانی تحلیلی خبری و آموزشی را در بر می‌گیرد.

بهره‌برداری بیش از ۱۰۰ موج شکن مردمی در نوارهای ساحلی شمال و جنوب کشور و... را شامل می‌شود که در کنار مقالات و تحلیل‌های راهگشا برای تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران حوزه بندرودریا، بسته کاملی از اطلاع‌رسانی تحلیلی خبری و آموزشی را در بر می‌گیرد.

به هر حال در شماره پیش روی شما، برای نخستین بار طی دوران انتشار نشریه «بندرودریا» از بدو تولد نشریه، پرونده مجله به اطلاع‌رسانی جامعی در ارتباط با مقوله مهم و روز مسافرت‌های دریایی اختصاص یافته است که حاوی اطلاعات جامع و کاملی از مطالب کاربردی و تحلیلی و خبری در زمینه هرآن چیزی است که به گردشگری دریایی مربوط می‌شود. در یک کلام می‌توان نتیجه گرفت که ارتقای فرهنگ مسافرت دریایی و تسهیل آن برای هرایرانی جزو سیاست‌های استراتژیک مدیران سازمان در سال‌های اخیر است که بناست در سال جدید شتاب بیشتری بگیرد.

به بیان دیگر، ماهانامه «بندرودریا» - به عنوان نخستین نشریه جامع دریایی کشور - در این شماره تلاش نموده است به بحث مهم

محمد رضا امامی



صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: یونس غربالی مقدم

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

دبیر تحریریه: فرید قادری

تحریریه: علیرضا صفاخو، سعید سعیدی، رامین جهان پور

طراح جلد و صفحه آرا: سمیه نورمحمدی

ویراستار: نرگس حاجیلو

آتلیه، امور نظارت چاپ، فنی و اجرایی و اداری: سیدجلال موسوی، فاطمه سلیمانی

عکاس: داود طهری، یاسر علی بخشی، سامان دامن پاک

امور رایانه: حسین جوادی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی، فرهاد شهریاری

توزیع و اشتراک: مجتبی بحرایی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

امور اجرایی، فنی و رایانه، آتلیه، طراحی و صفحه آرای، لیتوگرافی، چاپ، صحافی

موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز

خیابان ولیعصر، نرسیده به تقاطع فاطمی، خیابان شهید صدر، پلاک ۴۵، واحد ۱۲

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، خیابان آفریقا، بعد از چهارراه جهان کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰.

طبقه اول شرقی کدپستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفن: ۲-۸۸۱۹۰۶۳۱

نمابر: ۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.

دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت

فکری و معنوی بر عهده مولفان می باشد.

علاقه مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش

ماهنامه به نشانی اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.

در این شماره می خوانید:

- سخن سردبیر ۴
- نوروز و بازخوانی بهارانه ها ۶
- طراحی ساختارهای تفریحی، الگوی مناسب در بهره برداری از سواحل ۹
- تحول چشمگیر در توسعه حمل و نقل مسافرت‌های دریایی ۱۲
- از تسهیلات بانکی صفر درصدی تاراه اندازی سامانه پیش فروش اینترنتی ۱۴
- آخرین اقدام‌های ایمن سازی دریاها و تدابیر نوروزی برای رفاه حال مسافران ۱۶
- توسعه بنادر مسافری در سواحل شمالی و جنوبی ۲۰
- برنامه‌های پیش روی سازمان گردشگری برای رونق دریانوردی ۲۲
- مجاز بودن مبادی، شناورها و زمان دریانوردی ۲۴
- برنامه‌های کشتیرانی و الفجر، برای توسعه حمل و نقل مسافری ۲۶
- رونق گردشگری دریایی منوط به تعریف مفاهیم ۲۸
- تلاش شبانه روزی «هلال احمر» در امداد و نجات دریایی ۳۰
- چشم انداز برنامه‌های جست و جو و نجات دریایی در ایران ۳۴





آیه ۱۲ سوره فاطر:

«وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاجِرَ لَتَبْتَغُوا
مِنْ فَضْلِهِ وَ لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ»

در دریاها کشتی‌ها را در حال حرکت
می‌بینی تا از فضل خدا روزی بطلبیدی،
باشد که شکرگزار نعمتش گردیدی.

علامه طباطبایی در المیزان فی تفسیر القرآن
نوشته است که کلمه مواجر جمع مخر است و
مخر به معنای شکافتن آب از چپ و راست است
وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاجِرَ و به همین دلیل کشتی را
«ماخره» می‌گویند، یعنی کشتی‌ها را می‌بینی که
آب دریا را از چپ و راست می‌شکافند.

شاید بتوان توسعه صنایع عظیم کشتیرانی
و حمل‌ونقل دریایی را، که امروزه بار عظیمی
از تأمین مایحتاج مردم نقاط مختلف جهان را
بر عهده دارند، از مصادیق جستجوی فضل
الهی با کشتیرانی دانست.



- دستگاه‌ها و نهادهای ذریبط در رونق مسافرت‌های دریایی، کدامند؟ ۳۸
- لذت دریانوردی با شناورهای مسافری ۴۲
- دل به دریا بزن، اما با حساب و کتاب! ۴۴
- اوسیس، بزرگ‌ترین کشتی در دریا ۴۶
- بانوی ایرانی، برنده جایزه طراحی بندریوکوهاما ۴۸
- پروژه ترمینال مسافری و گردشگری شهید حقانی ۵۰
- جدول و سرگرمی ۵۷
- مقررات مسافرت با کشتی و حقوق مسافران آن ۶۰

توسعه گردشگری و مسافرت‌های دریایی؛ فرصت‌های از دست رفته دیروز، حشم انداز روشن فردا

یونس غربالی مقدم

اول منطقه در افق ۱۴۰۴ الزام همه دستگاه‌های ذی ربط است و بر اساس این تکلیف قانونی همه اقدامات و برنامه‌ریزی‌ها باید در این راستا باشد.

برای نیل به این هدف در افق ترسیم شده در سند چشم‌انداز باید چند عامل مورد توجه ویژه قرار گیرد که از آن جمله می‌توان به توسعه فرهنگ گردشگری دریایی، توسعه ناوگان مسافری دریایی، توسعه سواحل و پایانه‌ها متناسب با نیازهای گردشگری دریایی و الزام به رعایت استانداردها و ایمنی در همه ابعاد آن اعم از پایانه‌ها و اسکله‌ها و شناورهای دریایی اشاره کرد.

فرهنگ‌سازی می‌تواند نقش مهمی در توسعه فرهنگ گردشگری دریایی ایفا کند، چراکه فرهنگ مسافرت دریایی در ایران جز برای افراد ساحل‌نشین و بومی که نزدیک دریاها هستند و بین جزایر تردد می‌کنند، شناخته شده نیست.

حجم مسافرت‌های دریایی اگرچه در سال‌های گذشته از رشد قابل توجهی برخوردار بوده، لیکن در مقایسه با کشورهای مشابه ما از نظر دسترسی به دریا که به اندازه تعداد جمعیت‌شان سفر دریایی دارند، در سطح نازلی قرار گرفته است.

با توجه به وضعیت فعلی گردشگری دریایی در ایران و رونق نسبی این شاخه در سایر کشورهای جهان و به خصوص کشورهای منطقه لازم است اقداماتی در زمینه ایجاد امکانات مناسب در سواحل، شناورهای دارای امکانات رفاهی، حمایت از دست‌اندرکاران این امر و نیز تدوین بسته سفرهای دریایی انجام شود و از سوی دیگر اقداماتی برای آشناسازی مردم کشور با این شاخه و نیز جذب گردشگر خارجی صورت گیرد تا بتوان از این امکان طبیعی به خوبی بهره گرفت. در این زمینه به جرات می‌توان گفت که آژانس‌ها و توره‌های گردشگری نقش فعالی در این عرصه ایفا نکرده و مردم ما در این رابطه از آژانس‌های مسافرتی پیشی گرفته‌اند.

در شرایطی که در کشور ما بالغ بر ۳۰ دستگاه متولی و دست‌اندرکار توسعه ناوگان مسافری و گردشگری دریایی بوده و با تاثیر مستقیم بر عملکرد آن دارند، ضروری است که با در نظر

امروزه مزیت‌ها و عواید حاصل از فعالیت‌های بندری و دریایی آنچنان گسترده است که بیشتر کشورهایی که به دریا دسترسی دارند آن را راهی برای تبدیل شدن به قدرت اقتصادی می‌دانند. ارایه خدمات به مسافران دریایی و گسترش صنعت گردشگری دریایی یکی از مزیت‌های دریا و سواحل آن در دنیای کنونی بوده و از جنبه‌های مهم اقتصادی بنادر به شمار می‌رود. بر اساس ادبیات موضوع به مجموعه فعالیت‌های تفریحی که در محیط‌های دریایی دور از ساحل توسط گردشگران انجام می‌شود، گردشگری دریایی گفته می‌شود. لذا این نوع گردشگری از نظر ماهیت با گردشگری ساحلی متفاوت است، هر چند شباهت‌هایی میان این نوع گردشگری و گردشگری ساحلی وجود دارد، لیکن امکانات و مزایای هر کدام به عنوان پشتیبان دیگری مورد توجه قرار می‌گیرد.

متأسفانه با وجود فرصت‌های بسیار مناسب در کشور برای گسترش سفرهای دریایی، تاکنون توجه چندانی به آن نشده است. این در حالی است که کشورهای دیگر با استفاده از ظرفیت‌های خود و به حداکثر رساندن امکانات موجود، صنعت گردشگری و حمل‌ونقل مسافرا را تبدیل به پشتوانه اقتصادی کشور خود کرده‌اند.

با توجه به تعیین وظایف نهادها و دستگاه‌های ذی ربط، اگرچه رشد حمل‌ونقل دریایی در برنامه‌های سوم و چهارم توسعه مورد تاکید قرار گرفته بود، اما عمده تمرکز بر گسترش زیرساخت‌های لازم جهت حمل‌ونقل دریایی با تاکید بر حمل‌ونقل کالا از طریق دریا بوده و در زمینه حمل‌ونقل مسافر دریایی در کشور فعالیت کمتری صورت گرفته است. به عنوان مثال، در برنامه چهارم توسعه تنها به گردشگری دریایی به عنوان یکی از انواع مسافرت‌های دریایی اشاره شده بود. در برنامه پنجم توسعه نیز تاکید خاصی بر گسترش صنعت گردشگری دریایی نشده و در برخی موارد می‌توان ردپایی از برخی عوامل تاثیرگذار بر گردشگری دریایی یافت. به رغم عدم توجه کافی به موضوع گردشگری دریایی در برنامه‌های توسعه، نباید از اهداف ترسیم شده در سند چشم‌انداز غافل شد. دستیابی به جایگاه

گرفتن امکانات و مقتضیات، فضای مناسب برای سرمایه‌گذاری بخش‌های غیردولتی فراهم شود. در این راستا سازمان بنادر و دریانوردی به سهم خود تسهیلات ویژه‌ای را برای خرید شناورهای مسافری در نظر گرفته تا از این طریق زمینه توسعه و ایمنی هر چه بیشتر ناوگان مسافری دریایی فراهم شود. تامین مالی پروژه جمع‌آوری شناورهای فرسوده در استان هرمزگان (که بیش از ۹۶ درصد حمل و نقل مسافری کشور را به خود اختصاص داده است) از محل وجوه اداره شده سازمان نیز از مجموعه تصمیماتی است که در چارچوب مصوبات کمیته سامان‌دهی مسافرت‌های دریایی و با هدف افزایش کمی و کیفی شناورهای استاندارد در چرخه حمل و نقل مسافرت‌های دریایی اتخاذ شده است.

به دلیل عدم توسعه امکانات سواحل متناسب با نیازهای گردشگری دریایی، کشور ما با برخورداری از جاذبه‌های بالقوه خود در گردشگری دریایی، هنوز در میان کشورهای توسعه‌یافته در زمینه گردشگری دریایی نامی ندارد، اما با توجه به جاذبه‌های موجود می‌توان با ایجاد تاسیسات گردشگری مناسب و استفاده از ظرفیت‌های موجود در آنها برای جذب گردشگر، توسعه گردشگری دریایی کشور و به تبع آن رونق اقتصاد محلی را در نواحی ساحلی پی‌ریزی کرد. در این راستا تاسیس زیرساخت‌ها و تجهیز روناها با قدرت در دست‌پیکری است، به طوری که برنامه احداث بیش از ۱۵۰ موج‌شکن مردمی در سواحل جنوب و شمال کشور در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد و تاکنون بالغ بر ۴۰ مورد آن احداث شده و یا به بهره‌برداری رسیده است. بهره‌گیری از موج‌شکن‌ها در نوار ساحلی کشور از یک سو حوضچه آرامشی را برای بسیاری از فعالیت‌های دریایی و تفریحات آبی فراهم می‌نماید که حضور بخش خصوصی کارآفرین دریایی را در این عرصه ضروری می‌سازد و از سوی دیگر با توسعه و تقویت کارکردهای سواحل جنوب و شمال، امنیت، آبادانی و رونق اقتصادی در این مناطق محروم کشور شکل می‌گیرد.

هر چند که براساس بند الف ماده ۴۰ قانون برنامه پنجم توسعه، جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران مکلف است زمینه‌های ارتقای ظرفیت‌های انسانی و زیرساخت‌های لازم برای بهبود وضعیت ایمنی در کشور با همکاری دستگاه‌های اجرایی مرتبط را فراهم آورد، اما سازمان بنادر و دریانوردی نیز علاوه بر تفاهم‌نامه‌های همکاری با اغلب سازمان‌های ذی‌ربط از جمله جمعیت هلال احمر ایران، در همه زمینه‌های تحت مسوولیت خود با قدرت وارد شده و در بخش‌های مختلفی همچون اجرای قوانین و مقررات دریایی داخلی و بین‌المللی، نظارت بر امور دریانوردی در سواحل کشور، تامین ایمنی آبراهه‌ها و سلامت عبور و مرور شناورها و اعطای گواهینامه‌های صلاحیت، موضوع ایمنی پایانه‌ها و اسکله‌های مسافری را در دستور کار قرار داده و بیش از پیش به این موضوع خواهد پرداخت.

در پایان باید بر این موضوع تاکید مجدد کرد که در رقابت‌های منطقه‌ای و جهانی، جایگاه کنونی جمهوری اسلامی ایران در گردشگری دریایی در وضعیت مطلوبی قرار ندارد و برای رفع این مشکل اتخاذ تصمیمات راهبردی و اجرای موثر آنها ضروری است. در این خصوص نه تنها ایجاد انسجام در اهداف بین بخش‌های حاکمیتی و خصوصی کشور اهمیت دارد، بلکه بازتعریفی از وظایف و کارکردهای شهرهای بندری که تنها با برخورداری از پایانه‌های مسافری دریایی هویت پیدا می‌کنند از سوی مقامات شهری ضروری است، که در این راستا توجه متوازن به چهار عامل کلیدی توسعه فرهنگ گردشگری دریایی، توسعه ناوگان مسافری دریایی، توسعه پایانه‌ها و سواحل متناسب با نیازهای مسافری و گردشگری دریایی و ایمنی همه‌جانبه در چارچوب مدیریت و اداره شهرهای بندری امری اجتناب‌ناپذیر است. □

نوروز، بهار، رایحه رزو و دریا

نوروز و بازخوانی بهارانه‌ها

حمید ودادی

سال‌ها می‌گذرند و در این میان، آنچه که می‌ماند و ماندگار است، کارنامه شخصی انسان‌ها است، فرهنگ است و تاریخی که اندیشه‌ها، کردار و رفتار گذشتگان را برای نوآمدها و کسانی که پس از این خواهند آمد، باز می‌گوید و زندگی را باز تولید می‌کند. نوروز ما، نوشدگی سال، همراه با نوشدگی طبیعت است؛ به مفهومی ساده‌تر، سال نو با بهار نو همراه است. از این رو، سخنی گزاف نیست، اگر بگوییم و بخواهیم که نیکو باشیم؛ چون نوروز و همچون رایحه رزو و دریا، مثل دریا پاک و پاکیزه؛ پاک‌کننده و پاکی‌دهنده.

سال ۱۳۹۱ خورشیدی هم رفت و سال ۱۳۹۲ رسید. برگی از تاریخ عمر معنا شد و معنا و محتوای آن به کتاب قطور و حجیم تاریخ افزوده شد. ورقی و صفحه‌ای برای فرهنگ، برای تمدنی ایرانی و برای هیرانی.

مثل چشم‌برهم زدن بود نوروز ۱۳۹۱. بهار آمد و شد زمستان. چشم که گشودیم، نوروز ۱۳۹۲ رسید. حواسمان که جمع و جور شد، حس آشکاری یافتیم و دیدیم که سالی دیگر سپری شد و نوروز دیگری فرا رسید. این چنین سالی نیز سرگذشت؛ و صد البته به انتظار سال نو رسیده، چشمی پر از شوق می‌شود. هر سال نو چون زادن یک نوزاد است، آمدن یک نسل است، بهار، فصل نو شدن است و خود آهنگی است برای شروعی نو. شروعی برای زندگی دوباره انسان و فرهنگ، انسان و تاریخ و انسان و زندگی.

به عبارتی، اگر فرهنگ و تاریخ و زندگی را سه مقوله از مهم‌ترین مقوله‌های ماندگار ببینیم، هر سه آنها با انسان معنا می‌گیرند و از جانبی دیگر، این انسان است که از هر سه آنها درس فرا می‌گیرد. نسل‌هایی که می‌آیند و از نسل‌های گذشته درس می‌آموزند.



یاد نیکان ، نیک می‌دارد یاد ما

نوروز برای ما، روز شادی و بهروری است. روزی که از پس هزاره‌ها، چهره جوان و شادابش را در تن سرد زمستان و درختان بی بر می‌دمد، و نسیم را یار برگ و غنچه می‌سازد. نوروز برای ما، نشانه‌ای از تاریخ، فرهنگ و خرد جمعی نیاکان ماست. نیاکانی نیک نهاد که به وجودشان افتخار می‌کنیم. نیاکانی لولی‌وش و لوطی‌منش، نیاکانی مرد مرد، آزاده و سربلند، و نیاکانی پیوسته به اسطوره‌هایی چون رستم، آرش کمانگیر و سیاوش.

قرن‌هاست که اقوام ایرانی و سایر اقوام ساکن در جغرافیای فرهنگی نوروز، نخستین روز فروردین ماه را آغاز سال جدید می‌شمارند. نسیم نوروز و خورشید فروردین، نه فقط مایه زندگی برای برای زندگی دوباره باغ و راغ و صحرا و دشت و دمن است، بلکه مایه‌ای برای ذکر صلابت و بزرگی است. مایه‌ای از یاد گذشتگان است و خمیرمایه‌ای برای تکرار بهار، تکرار شکوفه‌ها و تکرار خوبی‌ها، برای نوزادگان، نونهالان، نوجوانان. در باور رفتاری ما، یاد نیکان تکرار خوبی‌هاست. تکرار، تکرار، تکرار تا ملکه ذهن ما شود و ما نیز چون گذشتگان نیک‌پندار خود، نیک‌پندار و نیک رفتار شویم. چرا که ما با هر رفتاری، تاریخ و تاریخی می‌کاریم و کارنامه‌ای برجای می‌نهیم. نیک باشیم. چرا که یاد نیکان، نیک می‌دارد یاد ما. در دعای نوروز، همین را از خداوند طلب می‌کنیم: گرداندن حال ما به بهترین حال!

دریا نو، ماهی نو، لباس ما و درختان نو

رمز و راز ماندگاری سرزمین‌ها و قوم‌ها، بسته به فرهنگ و ریشه‌داری آنان در تاریخ است. حتی اگر یک روز باشد. یک روز اما با عرض و عمقی گسترده و عمیق. در واقع به پشتوانه همین فرهنگ و تاریخ است که قومیت‌ها و ملیت‌ها، توانسته‌اند به موجودیت خود بپردازند. قومیت‌ها و ملیت‌ها، تاریخ و فرهنگ خویش را به فرزندانشان آموزش داده‌اند و همه جشن‌ها و گاه‌شمارها و مناسبت‌ها، وسیله و بستری بودند تا به یاری آنها، بین نسل‌های نو و تاریخ و فرهنگ، پیوند ایجاد کنند و از این راه، آیندگان را با گذشته‌ای از تجربه و تجربه‌هایی از گذشته آشنا کنند. دریا نو، ماهی نو، لباس ما و درختان نو و قدم‌ها مستمر بر زمینی سفت و سخت، به نام تاریخ و فرهنگ و دریاها، استوار بر اسفنج‌هایی لایه‌لایه. آب‌دیده چون پولاد. اینک در هر بهار و با هر بهار، به چهره و قد و قامت فرزندانمان بنگریم که با هر بهار، غنا و بزرگی می‌یابند و بر ماست که برای آنان، هم خوراک مادی و جسمانی فراهم سازیم و هم غذای معنوی و روحانی. تاریخ و فرهنگ، بخشی از "میراث معنوی" ماست که برای فرزندانمان به ارث می‌گذاریم و این میراث، چیزی نیست: جز آیین‌ها، زبان و ادبیات شفاهی، موسیقی قومی، اشعار و ترانه‌ها، یادها و خاطره‌ها. جشن‌ها، مراسم و گاه‌شمارها، در تاریخ و فرهنگ و میراث معنوی ما، هم دارای بار غیر جسمانی‌اند و هم بهره‌مند از صفات عالم جسمانی. به عنوان مثال: جشن امرداد (یا جشن امردادگان)، هم به معنای "فرشته جاودانی" است و هم به معنای نگهبانی گیاهان و

روبینی‌ها. فرشته جاودانی، بعد غیر جسمانی آن و نگهبانی گیاهان و روبین‌ها، جنبه جسمانی آن است.

نوروز نیز، دارای دوبار جسمانی و غیر جسمانی است. آن جا که از دل دریا ماهی برمی‌خیزد؛ حکایت زندگی و زنده بودن مثل ماهی است و آنگاه که لباسی نو می‌شود، حکایت از بعد مادی زندگی دارد. و به دقت تمام، درمی‌یابیم که بین پنجم تا دهم مرداد ماه، نوروز دریا آغاز می‌شود که آن روزها، روز دریاوردی است و روزی که مثل ماهی، باید زنده به دریا بود تا دریا زنده ماند و ماند و ماند.

مثل سکه، زر ناب، مثل هفت سین، گسترده و پاک

چیدن سفره هفت سین، از جمله آیین‌های نوروزی است. هفت سین، خوان و سفره نوروز است.

رسم آیینی آن، بازگشت به فرشتگان هفت‌گانه و امشاسپندان دارد. سفره هفت سین، هم نشانه‌ای از آداب و تشریفات مراسم نوروزی است و هم، حامل پیامی اخلاقی.

"فرهنگ ملی" هرکشوری، ترکیبی است عام، با نمادها و نشانه‌هایی خاص و ویژه که با جلوه‌ها، مظاهر و مصداق‌های قابل لمس و حسی، بیان می‌شود. "فرهنگ"، هم چون جدول بزرگی، از قطعه‌های کوچک چیده شده در کنار هم، شکل گرفته است. مراسم آیینی نوروز و اجزا و عناصر آن، یکی از همین قطعه‌هاست که در پیوند با هزاران قطعه دیگر، فرهنگ ملی را می‌سازند. سفره هفت سین، سفره آرزوهای انسانی است. به عبارتی، "آیة و آرمان و آرزویی" برای سال جدید است. سفره هفت سین را می‌کشاییم و برای یک سال، "هندسه راه برای آینده" را طرح‌ریزی و طراحی می‌کنیم. این سفره، به ما می‌نمایاند، که چگونه به آرزوهای خوب، برسیم. "سکه" از جمله اسباب این سفره نمادین است که درخشنده و شادای پراکن می‌گوید: زرناب باشیم، قیمتی و با ارزش و همچون سفره هفت سین، همیشه گسترده و پاک. پیام برخاسته از معنای نهفته این مراسم آیینی و ملی، همان رشته ارتباط بین نسلی است. این رفتارها، رشته ارتباطی بین نسل‌های جدید با فرهنگ ملی است و به طور طبیعی، تشریح این رفتارها برای نوباوگان و نونهالان و نوجوانان، تشریح یک فرهنگ و ایجاد پیوند بین نسل‌های جدید و نسل‌های گذشته است. ترویج آداب فرهنگی و پرداختن به آن‌ها هیچ مغایرتی با آروردهای جدید زندگی معاصر ندارد. بلکه خود، عامل و وسیله‌ای برای تطبیق دادن پدیده‌های نو با معیارهای آموخته شده و پذیرفته شده فرهنگی است. پیوستگی مراتب تشریفات نوروز به یکدیگر که در ماهیت فرهنگی خود، طیف معناداری از همگرایی و پیوند عاطفی را نشان می‌دهد، بستری آموزش‌آفرین و تربیت‌گزار هستند که بر اثر آن‌ها، جامعه فرامی‌گیرد که چگونه هویت و عواطف جمعی انسان‌گرایانه خود را حافظ باشد. سفره، زمینه‌ای برای با هم بودن، در کنار آن، به کنار هم نشستن و با نگاه به آنچه بر سفره نهاده شده است، آرزوهای خود را پرورش دادن است.

بندر و دریا و گشت و گذاری با ساحل‌ها

بندر، با نوروژ و دریا با سفر و ساحل به روزهای بهارانه، پیوندی دیرین دارد؛ با آن، سفرهای جنوب، آن هم به هنگام بهار، بهارانه‌ای به یاد ماندنی. سفرنامه‌های طولانی و بسیاری در اختیار داریم که حکایت از تنظیم «زمان سفر»، «هنگام نوروژ» و بهار دارد. ساحل خرمشهر و بوشهر و لنکه و بندرعباس و هرمز و قشم و کیش و آن طرف‌تر، به سمت آفتاب شرق، تیس و چابهار و کنارک و سرانجام هر کرانه ساحلی و دریایی و یا هرافقی از طلوع و غروب خورشید که بر پهنای خلیج پارس و دریای عمان، رنگ طلائی انعکاس دهد و سفره‌ای با برکت و پرهده گستراند.

دریا، تعریف بهارانه دیگری از بهار و نوروژ است. عمر کوتاه آن به خطه جنوب، ارزش چند باره‌ای به آن داده است و همین، قدردانی بیشتری را طلب می‌کند. از جمله این قدردانی، بیشتر، رفتن به بنادر کشور و درک بهارانه بهار، در کناره ساحل و بندر و دریاست. از دیلم و هندیجان، از بندر امام و ماه‌شهر، از خرمشهر و آبادان، از بوشهر تا جاسک و از لنکه و بوشهر و بندرعباس و قشم و کیش، بوی نوروژ و بهار، هم آمیخته با زیبایی‌های برآمده از خشت و گل و سنگ و اجر، به همراه یادگارهای مانده از تمدن‌های گذشته است. کوچه‌های گنگ و بوشهر و لنکه حکایت از تن زندگی، آرام نشسته بر تن ساحل دارد. نباید از کنار این زیبایی، با فراموشی و سهل انگاری گذشت. بندر، سیمای اصیل و ناب‌ی از تاریخ، فرهنگ و هنر و زیبایی است. کوچه‌های تنگ و محلات قدیمی بندری در تک‌تک بنادر ایران، خاطرات در گردش هزاران سال زندگی، در مجموعه‌ای ایستاده بر بلندای سنن و فرهنگ ملی است. نوروژ همین جاست. چون زندگی در این جاست.

بیاییم و در هر بهار و با هر بهار، تن به تن بندر و دریا کنیم. شگفتی بهار را با شگفتی ساحل به هنگام شب و رایحه آب را در پیوند با صبح و طلوع خورشید معنا کنیم. راستی، مگر این نیست که در بی داشتن دوربین‌های دیجیتال عکاسی هستیم؟

واقعیتی است که اگر تصویری از دریا، ساحل، غروب و طلوع خورشید، نقش لنج و کشتی، نقش لیان و لنکه و بوشهر، تصویر دریانورد و اسکله، سیراف و یزم و معلم و بندر طاهری و نخل تقی و... نداشته باشد، چه خواهد داشت؟

حاشیه شمالی خلیج فارس، نشان‌گر استقرار جوامع پیش از تاریخ است که به حدود هزاره چهارم و پنجم پیش از میلاد می‌رسد. شمال دره لیل و ارتفاعات مشرف بر بندر طاهری (سیراف)، نشان با ارزش و دلیل قطعی این گذشته با اعتبار تاریخی است. آیا به یادگار، عکسی از گذشته تاریخی و ملی خود داریم؟ راستی! اگر نداریم، عکس با که و از کجا داریم؟ جنوب، مفهوم اصیل پیوند «انسان» و «طبیعت» است. در جنوب، طبیعت بی دفاع نیست و مهم‌ترین مدافعان آن، در وهله نخست، مردمان دیرآشنای آشنا با دریا و پس از آن، ماییم که می‌باید همیشه بهارانه و پاک، نگهداریم کنیم. یادمان باشد که در دریا، زندگی جاری است؛ معدن جاری است؛ بودن و هستن و شدن جاری است و در آخر... دریا جاری است!

در جنوب، واقعیت و افسانه، تخیل و تفکر، ترانه و آهنگ و موسیقی اصیل، همیشه و به طور همزمان جاری است. پری دریایی، آرزوی صیاد، بابا دریا، صدف و گوهر، ماهی و مروارید، سنگ گران قیمت و سندباد بحری، همه جزو زندگی جنوب هستند. با جنوب بودن، یعنی با هستی بودن، یعنی با عشق و هستی بودن!

آیین باروری درخت خرما که در اوایل بهار آغاز می‌شود و در برخی از مناطق گرم‌تر، که بهار به نیمه بهمن ماه، زودتر فرا می‌رسد، مفهوم تازه‌ای از زندگی معنا می‌شود. مفهومی که آمیخته‌ای از طبیعت و دریا و طبیعت باغ خرما و طبیعت زندگی است. جشن ازدواج نخل‌ها، با شادمانی و موسیقی آغاز می‌شود. ازدواج خرما، از دهم فروردین تا نیمه اول خرداد است و حجله‌گاه، آفتاب تند و داغ جنوب است. در جنوب، بهار در همه جا جاری است؛ هر چند که آفتاب داغ، فرصت لمس و حس او را نمی‌دهد. جنوب، اسطوره‌ای خاص خود است. با او می‌باید بود، هم در بهار و هم در چله تابستان!

نوروژ دریا که ناخدایان مطابق آن، بادبان کشیده و مسافرت دریایی آغاز می‌کنند، همان نوروژ قدیم است. اول فروردین ماه. دریانوردان، آغاز دیگری برای سال جدید می‌انگارند که آن هم، بین پنجم تا دهم مردادماه است که آن را آغاز فروردین دریایی می‌دانند.

دهه اول مرداد ماه، اعلام نوروژ دریایی است. این دهه، روز آغاز آرامش دریاست و آغاز فصلی که دریانوردان جنوب، دل و دیده و لنج، به دریا می‌زنند و بار سفر می‌بندند. سفری که کار است و کاری از سرعشق و عشقی ریشه‌دار در تاریخی به عمر پیش از تاریخ.

نوروژ، بهار و دامن طبیعت

جزاین زمین و جزاین دریا، بستر و زمینی برای بودن نیست.

جزاین هوا و جزاین آسمان، چتری برای هستن نیست.

جزاین ساحل، جزاین گل و سبزه و گیاه و باغ و راغ و آواز چکاوکان و مرغان دریایی، نفسی برای هوایی تازه نیست. پس، بهار را نیز بهانه‌ای برای دوباره خواندن، دوباره دیدن و دوباره شنیدن "طبیعت" و "دامن" بیکران آن قرار دهیم. بهار، بهانه‌ای است برای حفظ بهارانه‌ها. آن را محترم شماریم.

نوروژ و کلام بهارانه

به سرخی سیب سرخ سفره هفت سین، ساداب بر وزن شاداب!

نوروژ و بهار به بهانه هر بهارانه. فرخنده و مبارک

نوروژ و کلامی از سر صدق

به تماشای بهار رفته بودم به دشت

به باغ و راغ

به بوستان‌های نزدیک خانه

به صحرا!

به خانه بازگشتم؛ با ظرفی نیمه پراز شوق دیدن آرزویی که به دل می‌داشتم. در به رویم گشودی؛ ای عشق، ای همه دوستی، ای همه یار، ای همه تولبریز شد از تو، هم ظرف من و هم ظرف بهار!



محمد جواد محمدی زاده
معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان
حفاظت محیط زیست

طراحے ساختارهای تفرجے؛ الگوی مناسب در بهره برداری از سواحل

گردشگری دریایی موضوعی است که با عموم جامعه درگیر بوده و به عنوان یکی از مهم ترین عوامل کاهش فشارهای روانی در سطح جامعه مطرح است، لذا تامین این نیاز دارای بالاترین اولویت در فرآیندهای تصمیم سازی دولت ها و در مرحله اجرا دارای بیشترین اولویت اجرایی است. چنین توجه ویژه ای به بحث تفریح و تفرج عموم مردم را در کشورهای توسعه یافته می توان در طراحی بافت های مختلف شهر از جمله تاسیسات زیربنایی، ساختمان های اداری و ... مشاهده کرد. در شهرهای ساحلی این قبیل کشورها نیز محوطه های مرتبط با حمل و نقل مسافری، به مکانی نه تنها برای حمل و نقل بلکه برای تفرج و تفریح مسافران و همراهان و استقبال کنندگان بدل شده است و ساختاری همخوان با فرهنگ و آداب آن کشور دارد؛ موضوعی که ضروری است در مهندسی سواحل و تاسیسات ساحلی کشورمان نیز مدنظر قرار گیرد.

در بحث محیط زیست شاید یکی از مناسب ترین کارکردهای غیر اکویولوژیک سواحل و دریاها، کارکردهای تفرجی این مناطق باشد. به عبارت دیگر، بحث تفرج که با رعایت اصول پایداری محیط زیستی همراه باشد به عنوان یکی از مناسب ترین راه های بهره برداری از سواحل است. در غالب کشورهای توسعه یافته، مردم بهترین مشاوران دولت ها در بحث ایجاد ساختارهای گردشگری هستند. در فرآیند مشارکت عمومی، اطلاع رسانی صحیح، مشاوره و «تصمیم گیری با هم» مدنظر قرار می گیرد. ارایه فرم های نظرسنجی یا بحث در خصوص مسایل مربوط به طرح ریزی ساختارهای گردشگری در مطبوعات و رادیو و تلویزیون، برگزاری همایش ها و جلسات با ساحل نشینان و بومیان و تجزیه و تحلیل پیشنهادات مکتوب و غیرمکتوب ایشان از جمله روش های در نظرگیری نظرات مردم در طراحی ساختارهای تفرجی است.

(۱) ترغیب مردم محلی جهت بیان اولویت ها
(۲) تهیه برنامه مدیریت مناطق با لحاظ اولویت های اخذ شده
(۳) ایجاد کمیته های راهبردی برای اجرای برنامه مدیریت یا دعوت از انجمن های مردمی، اعضای شوراهای شهر و روستا و ...
(۴) ایجاد کمیته های فرعی برای موضوعات مرتبط با مدیریت مناطق از جمله گردشگری و ...
(۵) ایجاد فرصت های آموزشی برای بومیان و بهره برداران مناطق جهت توانمندسازی و تسهیل مشارکت های مردمی
(۶) سازمان دهی بومیان برای ایجاد سازمان های خدمت رسانی به گردشگران علاقه مند ساکن در خارج از منطقه
امید است با همکاری ارگان های دریایی کشور با اخذ نظر ساحل نشینان که ولی نعمتان واقعی هستند؛ در جهت حفاظت و مدیریت بهتر مناطق ساحلی کشور قدم های اساسی برداشته شود.





تحول چشمگیر

در توسعه حمل و نقل مسافرت‌های دریایی

دریایی شکل بگیرد. بسیاری از مردم کشور علاقه مندند که با شناورهای پیشرفته سفرهای راحت دریایی داشته باشند.

■ آیا این امکانات باید توسط نهادهای دولتی ایجاد شود یا بخش خصوصی با توجه به تقاضای بازار این امکانات را فراهم کند؟

ما آمادگی کامل داریم تا جهت توسعه سفرهای دریایی و گردشگری ساحلی به بخش غیردولتی تسهیلات بدهیم. خطوط کشتیرانی در بخش خصوصی می‌توانند سرمایه‌گذاری کرده و مثل آژانس‌های گردشگری یا مسافرتی کار را شروع کنند. همانطور که آژانس‌های هواپیمایی برای مسافران بلیت و هتل رزرو می‌کنند، آژانس‌های مسافرت‌های دریایی هم می‌توانند ایجاد شوند و در این زمینه فعالیت نمایند و مسافر کشتی باید مثل مسافر هواپیما بلیت کشتی را بتواند از قبل آماده کند. فرض کنید خانواده‌ای می‌خواهد با کشتی از بندر لنگه به کیش برود. این شخص باید بلیت کشتی را از قبل رزرو کرده باشد تا به مشکل برخورد. در ضمن اگر دریا توفانی شد، مسافر باید محلی را برای اسکان داشته باشد تا در بین راه سردرگم نشود. آژانس‌های گردشگری مسافرت‌های دریایی باید امکانات لازم را برای ارایه خدمات مبدأ-مقصد به مسافران ارایه دهند و اینطور نباشد که مردم زمان طولانی را در صف بگذرانند و امکاناتی برای ارایه خدمات به آنها وجود نداشته باشد.

یکی از زمینه‌های مسافرت‌های دریایی تورهای ساحلی است که می‌تواند بین بنادر کشور صورت پذیرد. به عنوان مثال، بین بندرعباس و جزایر کیش و قشم و هرمز یک شناور کروز می‌تواند در بندرعباس مسافری کرده و در کیش پهلوگیری کند و دیگر نیازی نیست مسافران این کشتی به هتل بروند. چون این کشتی مجهز به امکاناتی شبیه هتل است. هنگامی که کشتی کروز در کیش پهلوگیری می‌کند، مردم از فرصت استفاده می‌کنند و به بازار می‌روند و پس از خرید و دید و بازدید از مناطق دیدنی جزیره برای استراحت به کابین‌های خودشان برمی‌گردند. مردم می‌توانند با این نوع کشتی‌ها عازم تورهای یک هفته‌ای شوند و از امکانات رفاهی کشتی هم استفاده کنند. برخی از مردم مبالغ زیادی را هزینه می‌کنند تا به کشورهای دیگر بروند و با اینگونه کشتی‌ها مثلاً بین دانمارک و بلژیک سفر کنند، چون ما این امکانات را در داخل کشورمان ایجاد نکرده‌ایم. خیلی از افراد حاضرند به همراه خانواده‌هایشان به یک سفر دریایی بروند. بسیاری از مردم ما دنبال سفر گردشگری سالم هستند. آنها می‌خواهند به همراه خانواده خود سفرهای خاطره‌انگیزی داشته باشند و اگر ما این امکانات را در کشور فراهم کنیم، سفرهای دریایی را انتخاب می‌کنند. در تعطیلات نوروز اگر این امکانات رفاهی و مسافرتی را در ایران تامین کنید، خیلی‌ها ترجیح می‌دهند برای سفر به خارج از کشور از سفرهای داخلی دریایی استفاده کنند. ما آمادگی داریم به بخش خصوصی این مجوز را بدهیم تا در

■ با توجه به موقعیت مکانی مراکز جمعیتی و اقتصادی کشور و همچنین امکانات متنوع در سایر کشورها به ویژه کشورهای همسایه آیا زمینه و امکان توسعه گردشگری دریایی و جابه‌جایی مسافر در کشور از طریق دریا وجود دارد؟

نه تنها زمینه آن وجود دارد، بلکه مسیر توسعه گردشگری و جابه‌جایی مسافر دریایی نیز هموار شده است. در سال ۱۳۸۵ خورشیدی وقتی بحث مسافرت‌های دریایی را در سازمان بنادر مطرح کردم، خیلی‌ها با این نظر مخالف بودند و می‌گفتند این جزو وظایف ما نیست. در آن زمان ما حدود ۴/۵ میلیون نفر-سفر دریایی داشتیم که الان این رقم بیش از دو برابر شده است. در حال حاضر ما ظرفیت لازم را برای توسعه مسافرت‌های دریایی ایجاد کرده‌ایم. نکته کلیدی که باید به دقت مورد توجه قرار گیرد این است که مردم با خیال راحت و دور از هرگونه نگرانی به مسافرت‌های دریایی بروند. مسافر، پیش از سفر وقتی مطمئن شود امکانات رفاهی‌اش تامین است، دیگر نگران نیست که اگر دریا توفانی شد و سفر به تعویق افتاد، به کجا برود؟ چون پیش‌بینی‌های لازم برای این منظور صورت گرفته است. با هماهنگی سازمان گردشگری به راحتی تورهای گردشگری و دریایی قابل راه‌اندازی است و البته این کار هنگامی میسر است که بخش آژانس‌های



- ◆ بسیاری از مردم کشور ما علاقه مندند که با شناورهای خوبی مانند شناور کروز سفرهای راحت دریایی داشته باشند
- ◆ مسافر کشتی باید مثل مسافر يك هواپیمایی کشتی اش را از قبل آماده کند و اتومبیلش را هم با خود به مقصد مورد نظر ببرد
- ◆ همان طور که آژانس هواپیمایی برای مسافرانش بلیت و هتل رزرو می کند، آژانس ساحلی هم باید تمام امکانات لازم را برای مسافرنش تهیه نماید
- ◆ هنگامی که کشتی کروز در کیش پهلوگیری می کند، مردم از فرصت استفاده می کنند و به بازار می روند و پس از خرید و دیدن و بازدید از مناطق دیدنی جزیره برای استراحت به کابین های خودشان برمی گردند
- ◆ ما می توانیم به بخش خصوصی این مجوز را بدهیم تا در کنار ساحل هتل و مارینای تفریحی بسازد، یا در وسط دریا جزیره مصنوعی احداث کند و یا امکاناتی مثل رستوران دریایی، پیست قایق سواری، حوضچه و ورزش های آبی مثل جت اسکی را فراهم کند
- ◆ همانطور که ما در آژانس های هواپیمایی پرواز درجه يك و معمولی داریم در دریا هم باید اینچنین باشد تا هر مسافری به اندازه بضاعتش از امکانات آنجا استفاده کند و عده ای نگویند که سفرهای دریایی مربوط به افرادی خاص است.
- ◆ این طرز تفکر از بین برود که سفرهای دریایی فقط مخصوص آدم های ثروتمند است

بنابراین ما برای کار و سرمایه گذاری در این زمینه نیاز به توسعه بیشتر داریم. البته ما در توسعه ظرفیت ها و ایجاد امکانات برای سفرهای دریایی همه اقشار مردم را مورد توجه قرار داده ایم تا هر مسافری متناسب با توان اقتصادی اش بتواند از امکانات استفاده کند و این طور نباشد که بگویند سفرهای دریایی مربوط به افرادی خاص است.

ما باید شرایط را طوری مهیا کنیم که هرکس به اندازه توان اقتصادی که دارد، از امکانات گردشگری دریایی استفاده کند. اگر این امکانات فراهم شود مطمئن باشید که مسافرن سفرهای دریایی به زودی دو برابر خواهند شد و درآمد مناسبی هم برای سرمایه گذاران خواهد داشت. ما هم کشتی های مدرن داریم و هم تجهیزات و امکانات مان در بنادر مناسب است. اگر بخش خصوصی آمادگی داشته باشد، سازمان گردشگری می تواند آنها را به ما معرفی کند.

وقتی شما سواحل جنوب کشورمان را با سواحل برخی کشورهای حاشیه خلیج فارس مقایسه کنید، می بینید که در بیابان غیرقابل کشت چقدر سرمایه گذاری کرده اند. آنها از وجب به وجب خاکشان استفاده می کنند. ما در کشورمان سواحل بسیار آرامی داریم. خلیج فارس مثل استخر است. سواحل آن بسیار آرام است و امکان سرمایه گذاری در آنجا وجود دارد. در اروپا شما از کنار ساحلی می گذرید و متوجه می شوید که يك عده آمده اند و در آنجا هتل و رستوران احداث کرده اند و تجهیزات ورزشی مثل قایق و جت اسکی در آنجا فراهم کرده اند. مشخص است که مردم در آنجا خواهند ماند و از این فضاها استقبال خواهند کرد. مردم کشور ما مبلغ زیادی هزینه می کنند تا از سواحل و جزایر کشورهای دیگر استفاده کنند. اگر ما در داخل کشور برنامه ها و تفریحات سالم و مناسب داشته باشیم و مردم امکان سفرهای دریایی در داخل را پیدا کنند، مطمئن باشید افرادی هم که برای سفرهای دریایی به خارج کشور می رفتند به سواحل و جزایر کشور خودمان خواهند رفت.

■ بحث را از زاویه دیگری دنبال کنیم. ما هنوز هم امکانات لازم را در سواحل برای گردشگران ایجاد نکرده ایم. آیا این موضوع باعث کاهش گردشگری دریایی نمی شود؟

خیلی از افراد در ایام تعطیلات تمایل دارند مدتی را دور از خانه و محل زندگی خود بگذرانند و برای گردش و تفریح به شهرهای دیگر می روند. همه افراد هم از امکاناتی مثل هتل و ویلا استفاده نمی کنند. خیلی از مردم تعطیلات نوروزی را در کمپ های توریستی می گذرانند. در کشورهای دیگر هم همینطور است. مردمی که در آپارتمان ها زندگی می کنند هر از چندگاهی از طریق کاروان ها یا به صورت گروهی مسافرت می کنند و در داخل طبیعت چادر می زنند و اطراق می کنند. در داخل کشور هم دیده ایم که سازمان گردشگری در ایام تعطیلات نوروز وقتی با ازدحام و تراکم جمعیت مواجه می شود، از کمپ های توریستی استفاده می کند. نمونه اش در شمال کشور به چشم می خورد. مثلاً در ایام تعطیل اگر به پارک سیسنگان سری بزنید، این مساله را خواهید دید. در زمینه گردشگری دریایی هم می توان گاهی اوقات از این نوع امکانات استفاده کرد. مردم حتماً استقبال خواهند کرد، چون برایشان جذابیت دارد. ایران ما يك کشور دریایی است. يك سوم کل کشور ما مرزهای آبی است، پس ما يك کشور دریایی محسوب می شویم. در کمتر جایی از دنیا مثل کشور ما در یک زمان چهار فصل وجود دارد. در تابستان مردم ایران به شمال می روند، در زمستان عازم جنوب می شوند. در کجای دنیا مردم می توانند در چهار فصل به گردشگری و تفریح بپردازند؟ بنابراین این امکانات برای مسافرت های دریایی در کشور فراهم شده است. هرکس هم مایل است می تواند در این کار سرمایه گذاری کند، ما به او مجوز خواهیم داد تا بتواند در این زمینه گام بردارد. □

کنار ساحل هتل و مارینای تفریحی بسازد یا امکاناتی مثل رستوران دریایی، پیست قایق سواری و حوضچه جهت ورزش های آبی ایجاد کند. مطمئن باشید مردم از این امکانات استقبال چشمگیر خواهند داشت. ما در جنوب کشور مناطقی داریم که از استعداد بالایی برای سرمایه گذاری در زمینه گردشگری برخوردارند. امکانات قابل توجهی هم در شمال کشور وجود دارد. به عنوان مثال، در بندر انزلی ترمینال مسافرتی داریم. در بندر نوشهر امکاناتی داریم که به راحتی می توان يك خط کشتیرانی را در آنجا راه اندازی کرد تا مسافرینی که به مسافرت های داخل کشور علاقه مندند، از بندر انزلی به نوشهر يك سفر تفریحی دریایی داشته باشند. در سواحل و بنادر جنوبی کشور هم با تاسیسات و امکانات لازم مسافرت های دریایی ایجاد شده است. ما در حال حاضر با امکاناتی که فراهم کرده ایم، ظرفیت جابه جایی ۱۳ میلیون مسافر را در بنادر ایجاد کرده ایم. اگر بخش غیردولتی و خصوصی هم تمایل داشته باشد و سرمایه گذاری کند، امکانات بیشتر و بهتری فراهم می شود.

■ شما در مصاحبه های خود اظهار کرده اید که تعداد سفرهای دریایی در بسیاری از کشورها که از نظر نسبت مرز آبی به خشکی وضعیت مشابه ما را دارند، به مراتب بالاتر از آمار کشور ما است؟

در مطالعه ای که ما برای ترسیم چشم انداز حمل و نقل مسافری دریایی انجام دادیم، وضعیت مسافرت های دریایی را با کشورهای دیگر که از نظر نسبت طول مرزهای دریایی به مرزهای خشکی شبیه ما بودند مقایسه کردیم و متوجه شدیم که برخی از آنها به اندازه جمعیت کشورشان جابه جایی مسافر دریایی دارند. یعنی وقتی ما ۷۴ میلیون نفر جمعیت داریم، باید سالانه ۷۴ میلیون نفر مسافر دریایی داشته باشیم. در صورتی که تعداد جابه جایی مسافرن دریایی در سال ۹۰ برابر با ۱۰ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر بوده است،

درگفت وگویی معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی بررسی شد:

از تسهیلات بانک به صفر درصدی تاراه اندازی سامانه پیش فروش اینترنتی

توسعه گردشگری دریایی کشور، نیازمند همفکری و هم اندیشی همه دستگاه‌های ذیربط است و در این میان نقش مدیران برنامه ریز سازمان‌ها، نقشی محوری است. در سازمان بنادر و دریانوردی نیز به عنوان یکی از اصلی ترین نهادهای توسعه گردشگری دریایی، معاونت توسعه مدیریت و منابع جایگاه کلیدی دارد. به منظور آگاهی از آخرین تحولات، برنامه‌ها و اهداف این معاونت برای توسعه گردشگری دریایی کشور را جویا شدیم. به اتفاق متن گفت وگویی مکتوب خبرنگار ماهنامه بندر و دریا با محمدرضا امامی رامی خوانیم:

■ لطفا قبل از شروع بحث، در رابطه با جایگاه واحد وجوه اداره شده در سازمان و اقدامات و عملکرد این واحد توضیح دهید.

سازمان بنادر و دریانوردی در راستای نوسازی و توسعه ناوگان مسافری و ارتقای سطح ایمنی تردد شناورهای مسافری در بنادر و جزایر جنوبی کشور اعطای تسهیلات بانکی وجوه اداره شده

جهت ساخت شناور مسافری را با سود بانکی صفر درصد به متقاضیان بخش خصوصی و تعاونی‌های فعال در حوزه حمل و نقل دریایی مسافرا در دستور کار قرار داده است که بدین منظور در سال‌های گذشته جهت کاستن از حوادث دریایی احتمالی ناشی از قایق و اتوبوس دریایی فرسوده و غیراستاندارد، سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به ابطال سند و از رده خارج کردن تعداد ۹۰ فروند انواع اتوبوس‌های دریایی فرسوده که در جزایر جنوبی استان هرمزگان فعالیت داشته‌اند، اقدام کرده است و به منظور جایگزینی شناورهای فرسوده مذکور با شناورهای نو و استاندارد نسبت به اعطای تسهیلات ساخت ۴۴ فروند انواع شناور مسافری با ظرفیت ۳۱۰۵ صندلی به مبلغ ۶۸۶ میلیارد ریال از منابع بانکی وجوه اداره شده طبق تفاهم‌نامه منعقد شده با بانک‌های عامل تلاش نموده و در این راستا سود بانکی تسهیلات تخصیصی که حدود ۵۰۰ میلیارد ریال برآورد شده، توسط سازمان به بانک پرداخت خواهد شد و متقاضیان فقط متعهد به بازپرداخت اصل تسهیلات هستند.

سازمان بنادر و دریانوردی به منظور کمک و ترغیب و تشویق تعاونی‌های قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی بندرعباس، قشم، هرمز و... به جایگزینی شناورهای فرسوده و غیراستاندارد با شناورهای نو و استاندارد، طبق مصوبات هیات محترم عامل قیمت کارشناسی اتوبوس‌های دریایی فرسوده و از رده خارج شده متعلق به تعاونی‌های مذکور را به عنوان سهم آورده تعاونی‌ها در نظر گرفته و از محل وجوه اداره شده جهت تامین شناورهای نو و استاندارد به بانک عامل پرداخت خواهد شد.

■ در این میان سهم آورده متقاضی و بانک چقدر است؟

طبق مقررات بانکی سهم آورده متقاضی ۲۰ درصد و سهم شرکت بانکی ۸۰ درصد است که با این مصوبه بخشی از سهم آورده متقاضی نیز توسط سازمان (با توجه به خروج شناورهای فرسوده توسط تعاونی‌ها) تامین می‌شود.



■ با توجه به اینکه فروش الکترونیکی بلیت مسافری از زیرساخت‌های ضروری برای توسعه پایانه‌های مسافری محسوب می‌شود، سازمان چه اقداماتی در این زمینه انجام داده است؟

در خصوص تامین زیرساخت‌های الکترونیکی و فروش بلیت الکترونیکی در اسکله‌های مسافری این، سازمان در نظر دارد سامانه فروش بلیت را در ۵ اسکله پرتدد استان هرمزگان و راه‌اندازی امکان پیش‌فروش الکترونیکی بلیت از طریق اینترنت را پی‌گیری نماید. امیدوارم با همکاری سایر ارکان سازمانی و ذی‌نفعان پروژه در سه ماهه نخست سال ۹۲ این سامانه عملیاتی شود. همچنین در خصوص شرکت‌هایی که اقدام به فروش بلیت سفر دریایی می‌کنند، شرکت کشتیرانی والفجر در برخی اسکله‌های مسافری و آژانس‌ها، اقدام به فروش بلیت می‌کند که اطلاعات مرتبط با مسیرهای تردد، هزینه بلیت، برنامه سفر و نمایندگی‌های فروش بلیت در سایت شرکت در دسترس است.

■ برنامه‌های پیش‌روی سازمان بنادر و دریانوردی جهت تقویت ناوگان مسافری و گردشگری چیست؟

همان‌گونه که اشاره شد، به منظور نوسازی و توسعه ناوگان مسافری، کمیته جهت ساخت انواع شناورهای مسافری با توجه به اهداف و برنامه‌های پنجم توسعه و جهت ترسیم وضع مطلوب حمل‌ونقل دریایی مسافر در افق ۱۴۰۴، اعطای تسهیلات با سود بانکی صفر درصد را در دستور کار و اولویت قرار داده است و امیدواریم همگام با برنامه‌های جامع سازمان جهت سازمان‌دهی اسکله‌ها و پایانه‌های مسافری با اعطای تسهیلات و ورود شناورهای استاندارد و ایمن شاهد تغییرات بنیادین در صنعت مسافری دریایی از نظر رفاه اجتماعی و اقتصادی در کشور باشیم. در این خصوص حمایت‌های لازم از بخش تعاونی به ویژه شرکت‌های تعاونی قایق‌داران و اتوبوس‌داران دریایی کشور جهت جایگزینی شناورهای نو با شناورهای فرسوده و غیراستاندارد انجام پذیرفته است. □



آخرین اقدام‌های ایمن‌سازی دریاهما و تداوم پیر نوروزی برای رفاه حال مسافران دریایی

دریانوردی در خصوص تردد در اسکله‌های مذکور؛

■ مقرر گردید از هرگونه تردد شناور مسافری غیراستاندارد و یا دارای نواقص فنی و ایمنی جلوگیری به عمل آید؛

■ مقرر گردیده است طرح‌های جامع ارتقای ایمنی تردد‌های مسافری دریایی بنادر استان پس از تصویب به صورت کامل به مرحله اجرا درآید؛ مسیرهای تردد شناورهای مسافری به صورت ایمن شناسایی و علامت‌گذاری، و تردها به صورت کامل تحت پوشش مراکز کنترل ترافیک دریایی قرار گیرد. کلیه مراکز هماهنگی نجات دریایی (MRCC) با استفاده از کلیه امکانات تجهیزاتی و پرسنلی با آمادگی کامل نسبت به ارائه خدمات جستجو و نجات اقدام کنند؛ کلیه پایانه‌های مجاز تردد مسافری از نقطه نظر امکانات رفاهی، بهداشتی، نحوه بلیت‌فروشی، اعلام زمان بندی و برنامه تردد کشتی‌های مسافری به صورت رسمی، بیمه مسافران، عدم پذیرش مسافر بیش از ظرفیت و سایر خدمات مورد نیاز پایانه‌های مذکور و به منظور تشویق آنها به استفاده از سفرهای دریایی اقدام کنند؛

■ کلیه بنادر ضمن هماهنگی با مسوولین تعاونی‌های مسافری و شرایط شناور سرعت ایمن تردد شناورهای مسافری را اعلام و ضمن هماهنگی با نیروی انتظامی نسبت به جلوگیری از تردد متخلفین اقدام کنند؛

■ کلیه شناورهای مسافری با ظرفیت بیش از ۱۵۰ مسافر مکلف به اخذ گواهینامه مدیریت ایمنی ISM هستند؛

■ کلیه شناورهای مسافری مکلف به بکارگیری نیروی خدماتی آموزش دیده به منظور هدایت مسافران در شرایط اضطراری و ارائه آموزش نحوه بکارگیری تجهیزات ایمنی هستند؛

■ کلیه بنادر ضمن استفاده از تمامی ابزارهای اطلاع‌رسانی شرایط آب و هوایی از جمله SMS، و با توجه به شرایط محلی از هرگونه تردد در شرایط آب و هوایی نامساعد جلوگیری به عمل

■ بخش کنترل و بازرسی کشتی‌ها نسبت به اجرای طرح بازرسی متمرکز کشتی‌های مسافری تا اتمام تعطیلات سال ۹۲ اقدام کرده و با حضور مستمر در پایانه‌های مسافری از ایمنی کامل شناور مسافری اطمینان حاصل می‌کنند؛

■ موسسات رده‌بندی نسبت به بازرسی دوره‌ای از کلیه کشتی‌های مسافری اقدام کرده و کلیه نواقص کشتی‌های مذکور را از نقطه نظر فنی و ایمنی به دست‌اندرکاران ذی‌ربط شناورهای مسافری جهت رفع نقص ارسال می‌کنند و ضمناً مقرر شد که در کلیه ایام تعطیلات موسسات رده‌بندی نسبت به گماردن کشیک ثابت در پایانه‌های مسافری اقدام کنند؛

■ کلیه بنادر از پتانسیل موجود امداد و نجات در سطح کشور به خصوص سازمان امداد و نجات هلال احمر ضمن برگزاری جلسات هماهنگی با ایشان استفاده کنند؛

■ با اطلاع‌رسانی لازم به مقامات انتظامی و استانی در خصوص اسکله‌های غیرمجاز و عدم هرگونه مسوولیت سازمان بنادر و

■ ایمنی شناورها و مسیرهای تردد از حقوق مهم ایمنی مسافرت‌های دریایی محسوب می‌شود، لطفاً در این رابطه بفرمایید معاونت امور دریایی چه برنامه‌ریزی‌ها و اقداماتی به‌ویژه برای ارتقای ایمنی سفرهای دریایی-نوروزی انجام داده است؟

ارتقای تردد‌های مسافری حول سه محور ایمنی شناور، ایمنی مسیر تردد و ایمنی پایانه مسافری و در همه ابعاد مرتبط با محورهای مذکور و صرفاً بر اساس شرح وظایف سازمان بنادر و دریانوردی که توسط کلیه بنادر به مرحله اجرا درآید، از جمله این اقدام‌ها بوده است که خلاصه آنها به شرح زیر است:

■ جلسات مستمر با کلیه مسوولین ذی‌ربط استانی به منظور ارائه طرح‌های جامع ارتقای ایمنی تردد‌های مسافری دریایی و تصویب و به اجرا گذاشتن طرح‌های اشاره شده؛

■ برگزاری مستمر جلسات کمیته ویژه ارتقای تردد‌های دریایی به طور مستمر در سازمان و بنادر؛



وظایف و ماموریت‌های معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در ارتباط با ایمنی شناورها و مسیرهای تردد دریایی

۱. استقرار علایم کمک ناوبری به منظور شناسایی و تعیین مسیرهای ایمنی دریانوردی
۲. شناسایی کشتی‌های مغروقه، موانع زیر آبی، علامتگذاری و ارسال اعلامیه دریایی به منظور درج موقعیت کشتی‌های مغروق در نقشه‌های دریایی
۳. آبنگاری مستمر بنادر و کانال‌های دسترسی به منظور اعلام اعماق مجاز ورودی به بنادر کشور
۴. لایروبی مستمر بنادر و تامین اعماق مجاز بنادر
۵. ارسال اخطاریه‌ها و پیام‌های ایمنی دریانوردی به کلیه دریانوردان و بنادر کشور
۶. اقدامات لازم در جهت احداث و تجهیز برج‌های کنترل ترافیک دریایی در راستای ارایه سرویس‌های بین‌المللی به شناورهای متردد در سواحل کشور در راستای ارتقای ایمنی دریانوردی در آبراه‌های تحت حاکمیت
۷. برگزاری دوره‌های تخصصی مورد نیاز ارتباطات دریایی بنادر تابعه و مرکز
۸. برگزاری دوره‌های ارتباطات دریایی جهت مالکان شناورهای سنتی و صیادی در بنادر تابعه در راستای اشاعه فرهنگ ایمنی دریانوردی
۹. برگزاری سمینار و کارگاه آموزشی در بنادر تابعه جهت سازمان‌های مردم‌نهاد دریایی و بهره‌برداران از تجهیزات رادیویی در راستای اشاعه فرهنگ دریانوردی
۱۰. بررسی امکانات و تجهیزات موجود ارگان‌های غیروابسته و شناسایی تعداد شناورهای تحت پوشش و ابلاغ الزامات و مشخصات فنی و عملیاتی تجهیزات رادیویی کمک ناوبری شناورها به منظور تطابق با قوانین
۱۱. بازرسی دوره‌ای شناورهای تحت پرچم و کنترل گواهینامه‌های ایمنی دریانوردی هنگام تردد به بنادر

آورند. در این خصوص ضروری است که ضمن هماهنگی کامل با سازمان هواشناسی و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط، نسبت به افزایش دقت گزارش‌های هواشناسی و اخطاریه‌های دریانوردی اقدام کنند؛

■ تردد در شب تحت هیچ شرایطی مجاز نیست. این موضوع باید به اطلاع مسوولین استانی مبنی بر عدم مسوولیت سازمان در صورت تردد غیرمجاز در شب توسط ادارات کل بنادر اعلام شود؛

■ در خصوص رعایت موارد ایمنی و استانداردهای موجود در حمل و نقل مسافری، نظر مسوولین ارشد سازمان بر رعایت کلیه موارد ایمنی بدون هرگونه چشم‌پوشی، اغماض و توصیه‌پذیری است. لذا تمامی بنادر و بخش دریایی سازمان مکلف به اجرای این موضوع هستند؛

■ اشاعه فرهنگ دریایی حمل و نقل استاندارد مسافری از طریق کلیه ابزارهای رایج رسانه‌ای و غیررسانه‌ای از قبیل بنر، بروشور و کلیپ‌های تبلیغاتی توسط کلیه بنادر انجام شود؛

■ ارایه خدمات ۲۴ ساعته رادیویی از طریق بیش از ۳۰ ایستگاه ساحلی مخابرات دریایی در بنادر شمالی و جنوبی به منظور ارایه سرویس‌های رادیویی مورد نیاز، دریافت پیام‌های اضطرار، ارایه خدمات پزشکی، ارسال اعلامیه‌های دریایی، پخش پیام‌های هواشناسی دریایی و ارایه خدمات مربوطه؛

■ راه‌اندازی سیستم ارسال پیام‌های ایمنی دریانوردی به زبان فارسی از طریق دستگاه ناوتکس منصوب در بنادر فریدونکنار، بوشهر و شهید رجایی (اجرای مقرر ۱-۵ فصل چهارم کنوانسیون سولاس)؛

■ ارایه گواهینامه تایید صلاحیت مراکز تعمیرگاه ساحلی (SBM) به منظور تعمیر و نگهداری تجهیزات مخابراتی و کمک ناوبری شناورهای کنوانسیون؛

■ بهره‌برداری از سیستم ارسال گزارشات هواشناسی دریایی توسط پیام کوتاه (SMS) به افراد ذی‌ربط به منظور آگاهی از وضعیت موجود؛

■ پخش پیام‌های هواشناسی دریایی از طریق ایستگاه‌های ساحلی (مخابرات دریایی) به دو زبان فارسی و انگلیسی در سواحل شمال و جنوب؛

■ بررسی امکانات و تجهیزات موجود ارگان‌های غیروابسته و شناسایی تعداد شناورهای تحت پوشش و ابلاغ الزامات و مشخصات فنی و عملیاتی تجهیزات رادیویی کمک ناوبری شناورها به منظور تطابق با قوانین.

در ایام نوروز ۱۳۹۲ علاوه بر تجهیزات دریایی و سایر امکانات، سه فروند بالگرد ویژه جستجو و نجات دریایی با تیم‌های کامل عملیاتی در بنادر عباس، بوشهر و انزلی و همچنین یک فروند هواپیما در بندرعباس مستقر خواهند بود

به‌طور کلی ملاک استاندارد جهت بررسی و طبقه‌بندی شناورهای مسافری، قوانین بین‌المللی و ملی است که شامل کنوانسیون سولاس به‌طور خاص به همراه کدهای زیرمجموعه آن شامل LSA، FSS و... می‌شود. همچنین کشورهای صاحب پرچم، قوانین ملی در این خصوص تدوین

■ **ضمن اعلام تعداد شناورهای مسافری و ظرفیت مسافری، بفرمایید شناورهای مسافری براساس چه استانداردی یا استانداردهایی طبقه‌بندی می‌شوند. آیا سازمان بنادر از این استانداردها در طبقه‌بندی شناورها تبعیت می‌کند؟**

فهرست شناورهای مسافری متدد در بنادر کشور (زمستان ۱۳۹۱)

ردیف	نام شناور	بندر ثبت	ظرفیت حمل مسافر
۱	دنا ۱۱۰	بوشهر	۲۵۰
۲	گوهر	امام خمینی	۲۰۱
۳	آبی	بوشهر	۸۱
۴	پلیکان	بوشهر	۶۳
۵	کرانه کیش	بندرعباس	۴۵
۶	مروارید کیش	بندرعباس	۳۵
۷	پاکروان	بندرعباس	۳۰
۸	نوروز ۲	بندرعباس	۱۷۰
۹	ایران زمین	بندرعباس	۸۴
۱۰	ذوالفقار	بندرعباس	۵۱
۱۱	شیخان ۲	بندرعباس	۵۳
۱۲	آنامیس	بندرعباس	۴۹
۱۳	آذرخش ۹۰۳	بندرعباس	۵۷
۱۴	آذرخش ۹۰۷	بندرعباس	۵۶
۱۵	آذرخش ۹۰۴	بندرعباس	۵۶
۱۶	قائم	بندرعباس	۳۴
۱۷	قائم ۲	بندرعباس	۳۱
۱۸	سفیر قشم	بندرعباس	۲۰
۱۹	جمشید	بندرعباس	۱۲۰
۲۰	ستاره	بندرعباس	۲۶
۲۱	مهتاب	بندرعباس	۵۵
۲۲	نگین	بندرعباس	۲۳۶
۲۳	میداس	بندرعباس	۱۹۳
۲۴	گیتی	بندرعباس	۱۰۰
۲۵	وحیدی	بندرعباس	۱۴۹
۲۶	آذرخش ۹۱۲	بندرعباس	۵۶

ذی ربط استانی، با جلسه ویژه‌ای که در تهران (سازمان) با سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر در روز ۱۴ بهمن ماه جاری برگزار شد، مقرر شد که سازمان مذکور نسبت به استقرار چادرهای امداد بیمارستانی، آمبولانس، دارو، پزشک یار، پتو و سایر ملزومات اولیه در بنادر پرتدد اقدام کند. سازمان امداد و نجات همچنین با استقرار بالگرد در بنادر پرتدد و به‌کارگیری تعداد قابل توجهی غواص آشنا به فنون نجات مصدومین از آب دریا موافقت کرد. ضمناً تدابیر لازم برای برقراری ارتباط کامل رادیویی و مخابراتی بین پست‌های امدادی و تیم‌های عملیاتی سازمان امداد و نجات با مراکز هماهنگی نجات دریایی MRCCs به عمل آمده است تا در مواقع ضروری، سرعت عمل در به‌کارگیری و اعزام تیم‌های امدادی به محل سوانح احتمالی افزایش یابد.

■ آیا به روال سال‌های گذشته اقدامات نظارتی و کنترل بر شناورهای مسافری رادر تمام مناطق دریایی اعمال خواهید کرد؟

در ایام نوروز ۱۳۹۲ علاوه بر تجهیزات دریایی و سایر امکانات، سه فروند بالگرد ویژه جستجو و نجات دریایی با تیم‌های کامل عملیاتی در بنادر عباس، بوشهر و انزلی و همچنین یک فروند هواپیما در بندرعباس مستقر خواهند بود. تا از تاریخ ۲۵ اسفندماه ۹۱ تا ۱۵ فروردین ۱۳۹۲ خورشیدی، اقدامات نظارتی و کنترل بر شناورهای مسافری را در تمام مناطق دریایی، سواحل و بنادر در شمال و جنوب و از طلوع تا غروب آفتاب عهده‌دار شوند.

■ آیا امکان دارد در روزهای تعطیل به دلیل نبود کارشناس یا مسوول جستجو، پاسخگویی برای رسیدگی به دغدغه‌های ارباب رجوع یافت نشود؟!

معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در تمام روزهای تعطیل در سال نو و تا پایان تعطیلات مرحله دوم، همواره یک نفر از کارشناسان و مسوولین جستجو و نجات از اداره کل نجات و حفاظت محیط زیست دریایی را برای هماهنگی و پاسخگویی لحظه‌ای به امور حوادث و سوانح دریایی به کار می‌گمارد.

■ این اقدام‌ها چه مقطع زمانی را دربر می‌گیرد؟

اقدامات اجرایی در موارد فوق از ۹۱/۱۲/۲۵ تا پایان ۹۲/۱/۱۵ خواهد بود.

■ لطفا برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته توسط آن معاونت را برای ایام نوروز توضیح دهید.

از کلیه بنادر درخواست شده است تا طرح سامان‌دهی تردد دریایی در سه محور ایمنی آبراه، ایمنی شناورها و ایمنی اسکله و ترمینال‌ها را تهیه کنند و در ادامه ضمن برگزاری جلسات مستمر با مسوولین

می‌کنند که دستورالعمل «شناسایی و بازرسی شناورهای مسافری و تفریحی درخواست‌کننده پرچم جمهوری اسلامی ایران» در این سازمان تهیه و ابلاغ شده‌است.

جدول فهرست شناورهای مسافری متدد در بنادر کشور نیز براساس آمار زمستان ۱۳۹۱ به شرح جدول بالا می‌باشد.

۲۲

معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در تمام روزهای تعطیل در سال نو و تا پایان تعطیلات مرحله دوم، همواره یک نفر از کارشناسان و مسوولین جستجو و نجات از اداره کل نجات و حفاظت محیط زیست دریایی را برای هماهنگی و پاسخگویی لحظه‌ای به امور حوادث و سوانح دریایی به کار می‌گمارد

مسافری و دریافت گواهینامه (SMC) مدیریت ایمنی کشتی‌ها برای شناوران مسافری با ظرفیت ۱۵۰ نفر مسافر و بیشتر؛ تهیه و تدوین دستورالعمل کنترل و بازرسی فنی و ایمنی شناورهای مسافری به منظور اجرای یکپارچه تخصصی کنترل و بازرسی از شناورهای موصوف و در نهایت، برگزاری جلسات تخصصی با موسسات رده‌بندی ایرانی با تاکید بر اهمیت بازرسی فنی و ایمنی از شناورهای مسافری و اجرای بازرسی‌های ویژه از سوی موسسات مورد نظر در زمان بازرسی از این شناورها، از جمله اقدام‌های پیش‌بینی شده است. □

بازرسی‌ها تا حصول نتیجه مثبت و رفع نواقص احتمالی شناوران مسافری در بنادر؛ چاپ و توزیع بروشورهای تبلیغاتی در جهت ارتقای فرهنگ ایمنی دریایی، آشنایی فرماندهان، پرسنل کشتی‌ها و مسافران با فرآیند کنترل و بازرسی فنی و ایمنی از کشتی‌ها و لوازم ایمنی، نجات جان انسان در دریا و نحوه استفاده از آنها؛ برگزاری جلسات منظم بین کارشناسان مسوول کنترل و بازرسی در بنادر شمالی و جنوبی در مرکز تحت عناوین کارگروه ویژه تخصصی کنترل و بازرسی جهت هماهنگی در امور مرتبط با کنترل و بازرسی فنی و ایمنی کشتی‌ها به خصوص هماهنگی در بازرسی از الزامات شناوران مسافری با توجه به فرارسیدن ایام سفرهای نوروزی؛ برنامه‌ریزی و اجرای بازرسی‌های متمرکز متعدد از قبیل الزامات سیستم‌های آتش‌نشانی کشتی‌ها، ضمیمه پنجم کنوانسیون مارپل و بازرسی متمرکز از شناورهای مسافری از مورخ ۹۱/۱۱/۱۰ تا ۹۲/۱/۱۶؛ حضور افسران کنترل و بازرسی از سازمان و ادارات کل در بنادر تابعه و جزایر و انجام کنترل و بازرسی فنی و ایمنی دوره‌ای یا موردی بر روی شناورهای مسافری و خدماتی متردد در جزایر و بنادر شمالی و جنوبی؛ کنترل و نظارت بر اجرای الزامات شناورهای مسافری در استخدام پرسنل خدماتی در شناورهای

■ برای کیفی کردن امر کنترل و بازرسی فنی و ایمنی در ارتباط با شناوران شنیده‌ها از این قرار بوده که تفاهم‌نامه‌ای امضا و اجرایی شود. این امر چه سرانجامی یافته است!؟

اداره کنترل و بازرسی کشتی‌ها، با توجه به قرار گرفتن پرچم جمهوری اسلامی ایران در لیست سفید تفاهم‌نامه پاریس و ضرورت حفظ موقعیت و بهبود جایگاه وضعیت ناوگان تجاری و مسافری در تفاهم‌نامه‌های کنترل و بازرسی بین‌المللی، اقدام به تربیت و به‌کارگیری ۹۰ افسر کنترل و بازرسی فنی و ایمنی در ارتباط با شناوران غیرکنوانسیون و کشتی‌های کنوانسیون کرده است که این بازرسان در بنادر شمالی و جنوبی کشور، کشتی‌های متردد را تحت کنترل و نظارت فنی و ایمنی دارند.

■ در امر بازرسی چه تدابیر دیگری اندیشیده‌اید؟

انجام بازرسی‌های منظم و دوره‌ای هر دو ماه یکبار از شناوران مسافری تحت پرچم متردد در آب‌های تحت حاکمیت و بنادر و جزایر ایرانی و پیگیری گزارش‌ها و نتایج این



معاون توسعه و تجهیز بندر سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با «بندرودریا» خبرداد:

مصاحبه

توسعه بندر مسافری در سواحل شمالی و جنوبی

پیگیری عملی شدن سیاست‌های کلی حمل و نقل مسافری دریایی از جمله وظایف و مأموریت‌های معاونت توسعه و تجهیز بنادر است که جهت اطلاع از آخرین تدابیر اتخاذ شده برای اجرای این سیاست‌ها، ماهنامه «بندرودریا» گفت‌وگویی با علیرضا کبریایی، معاون توسعه و تجهیز بندر سازمان بنادر و دریانوردی انجام داده که در بخشی از این گفت‌وگو، وی نوید امضای تفاهم‌نامه‌ای را میان سازمان میراث فرهنگی و گردشگری با سازمان بنادر داده است. وی امیدوار است که نتایج آن در آینده نزدیک، رونق بیشتر مسافرت‌های دریایی را در پی داشته باشد.

توسعه و بهره‌برداری از زیرساخت‌ها و ناوگان مسافری دریایی مورد نیاز و غیره است.

از آنجا که بخش مهمی از حمل و نقل مسافری دریایی با اهداف گردشگری صورت می‌گیرد، لذا توسعه امکانات گردشگری در جلب بنادر مسافری، از اهمیت ویژه‌ای جهت بهره‌برداری مطلوب از بنادر مسافری برخوردار است. لذا طرح‌های توسعه بنادر مسافری با در نظر گرفتن برنامه‌های سازمان میراث فرهنگی و گردشگری جهت توسعه گردشگری در نوار ساحلی شمال و جنوب کشور صورت می‌گیرد و در این راستا تفاهم‌نامه‌ای فی‌مابین دو سازمان تهیه شده و در دست بررسی است.

■ لطفاً وظایف و مأموریت‌های آن معاونت را در ارتباط با استفاده از فرصت‌های گردشگری در توسعه سواحل بیان کنید.

از جمله وظایف و مأموریت‌های این معاونت پیگیری عملی شدن سیاست‌های کلی حمل و نقل مسافری دریایی است که در سال ۱۳۸۸ خورشیدی از سوی هیات عامل سازمان به این معاونت ابلاغ شد که مهم‌ترین آنها اعمال حاکمیت، نظارت و کنترل بر حمل و نقل مسافری دریایی به منظور ارتقای سطح ایمنی، رفاه، رضایتمندی و رعایت حقوق مسافران دریایی در مبدأ و مقصد، ارتقای سطح فرهنگ عمومی در زمینه سفرهای دریایی، جلب مشارکت و سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و استفاده حداکثر از منابع و مشارکت بخش غیردولتی در

در طرح جامع سامان‌دهی و توسعه بنادر مسافری (طرح حمد) اقدام به تهیه الگوی سرمایه‌گذاری بخش دولتی و غیردولتی در سه بخش بندر، شناور و مسافر شده است

سازمان بنادر و دریانوردی تاکنون ۳۹ مجوز بهره‌برداری، ساخت و موافقت اولیه به منظور احداث اسکله‌های تفریحی، مسافری و مجموعه‌های گردشگری برای بخش خصوصی صادر کرده است



شده و تا به حال ساخت ۲۵ موج شکن در چهار استان جنوبی پایان یافته و عملیات احداث به ۱۰ موج شکن دیگر نیز تا پایان سال به اتمام می‌رسد.

از آنجا که سازمان بنادر در راستای تکلیف قانونی بودجه‌ای، هر سال ساخت موج شکن‌ها را انجام می‌دهد، بهره‌برداری از آنها در قالب واگذاری به بخش‌های تعاونی یا اشخاص حقیقی در دست بررسی و مطالعه است که از طریق معاونت امور بندری و دیگر بخش‌های مرتبط در حال انجام است.

در خصوص امکان توسعه کاربری نیز در هر موج شکن متناسب با بهره‌برداری از سوی بهره‌بردار تاسیسات و تجهیزات مورد نیاز تامین و به‌کارگیری می‌شود و سازمان به صورت حاکمیتی بر امر بهره‌برداری نظارت می‌کند.

■ برنامه‌های در دست اجرای آن معاونت برای توسعه بهره‌برداری از سواحل جنوبی و شمالی کشور به ویژه در حوزه تفریحی و گردشگری را توضیح دهید.

اقدامات انجام شده در بخش مسافرت‌های دریایی توسط سازمان بنادرو دریانوردی، تهیه چشم‌انداز حمل و نقل مسافری دریایی کشور در افاق سال ۱۴۰۴ خورشیدی بوده است که بار دیگر با رویکرد اصل ۴۴ قانون اساسی و مطابق با استانداردهای جهانی برقراری ۲۹ میلیون نفر سفر در سال است که این چشم‌انداز در سال ۱۳۸۸ خورشیدی تهیه شده است. پس از آن نقشه راه حمل و نقل مسافری دریایی شروع و در آبان ماه سال جاری به اتمام رسید. از دستاوردهای مهم انجام این امکانات، طراحی راهکارهای توسعه فرهنگ سفرهای دریایی، تهیه فهرست حوزه‌های سرمایه‌گذاری در این صنعت، الگوی ترکیب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و دولتی، تعیین برنامه توسعه حمل و نقل مسافری در قالب سه دوره پنج‌ساله تا سال ۱۴۰۴ و اولویت بندی نوار ساحلی کشور جهت توسعه حمل و نقل مسافری بوده است. همچنین به منظور تحقق همکاری هدفمند و ساختاریافته بین سازمان بنادرو دریانوردی و سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، اقدامات لازم جهت تشکیل کارگروه مشترک بین دو سازمان در سطح ستاد و استان‌ها صورت خواهد گرفت. □



عملیات احداث ۱۰ موج شکن دیگر در سواحل جنوب کشور تا پایان سال به اتمام می‌رسد

■ در راستای توسعه اسکله‌ها و پایانه‌های مسافری و همچنین صدور مجوز برای فعالیت بخش خصوصی چه اقداماتی صورت گرفته است؟

در راستای توسعه اسکله‌ها و پایانه‌های مسافری سازمان بنادرو دریانوردی تاکنون ۳۹ مجوز بهره‌برداری، ساخت و موافقت اولیه به منظور احداث اسکله‌های تفریحی، مسافری و مجموعه‌های گردشگری برای بخش خصوصی صادر شده است که این اقدامات با همکاری سرمایه‌گذار در سواحل شمالی و جنوبی کشور اجرا شده و یا در دست اقدام است.

با این هدف و به منظور جذب سرمایه‌گذار، این معاونت در طرح جامع سامان‌دهی و توسعه بنادر مسافری (طرح حمد) اقدام به تهیه الگوی سرمایه‌گذاری بخش دولتی و غیردولتی برای حوزه‌هایی که سرمایه‌گذاری در آنها امکان دارد در سه بخش بندر، شناور و مسافر کرده است و به منظور جذب سرمایه‌های غیردولتی، فرصت‌های سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی شناسایی شده و از طرق مختلف نظیر نمایشگاه‌های دریایی در اختیار علاقه‌مندان قرار خواهد گرفت.

سازمان بنادرو دریانوردی در این راستا راسا به احداث زیرساخت و رو ساخت چند بندر مسافری از جمله بنادر شهید حقانی و شهید ذاکری شامل اصلاح و تکمیل موج شکن و لایروبی و احداث اسکله و پایانه‌سازی و بندرو پایانه‌سازی در بنادر گناوه و خرمشهر و نوشهر، انزلی، بندر شهید باهنر و ... کرده است. همچنین جهت ارتقای سطوح ایمنی شناورهای مسافری نیز از محل وجوه اداره شده خود و جهت خارج‌سازی شناورهای غیراستاندارد موجود مبالغ قابل توجهی وام در اختیار متقاضی خرید و ساخت شناورهای فوق قرار داده است.

■ لطفا آخرین اقدامات در زمینه توسعه کاربری موج شکن‌های مردمی و بهره‌برداری چند منظوره از آنها را تشریح کنید.

به منظور توسعه مراحل و تصمیمات استانی دولت، مطالعه و ساخت موج شکن‌ها در سواحل جنوب کشور از سال ۸۸ خورشیدی با اعتباری بالغ بر ۸۰۰ میلیارد ریال در هر سال شروع

جلالی، مدیرکل گردشگری داخلی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری اعلام کرد:

برنامه‌های پیش روی سازمان گردشگری برای رونق دریانوردی

از آنجا که سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری یکی از ارگان‌های مهمی است که در رونق گردشگری دریایی می‌تواند کمک حال صنعت دریانوردی و در عین حال بهره‌مندی مسافران از مواهب و موقعیت‌های سفرهای دریایی شود، در این راستا فرصت را مغتنم شمرده و نظر بهروز جلالی مدیر جدید گردشگری داخلی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری را جویا شدیم. ماهنامه «بندر و دریا»، ضمن آرزوی موفقیت برای این مدیر سازمان میراث فرهنگی در انجام وظایف و مسوولیت جدید، خوانندگان ماهنامه را به خواندن متن این پرسش و پاسخ‌ها فرامی‌خواند:



■ سازمان میراث فرهنگی چه ماموریت‌ها و وظایفی در حیطه مسافرت دریایی به عهده دارد و جایگاه این سازمان در رونق بخشی به فعالیت‌های مسافری و گردشگری دریایی کشور چیست؟

آنچه مسلم است اینکه سفیریک مفهوم خدماتی است و سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به عنوان متولی امر گردشگری

توسعه گردشگری دریایی نیازمند معرفی، برنامه‌ریزی و آموزش صحیح نیروهای فعال در گردشگری دریایی است که این وظیفه در کنار و با همکاری دیگر سازمان‌ها و نهادهای ذی‌ربط از جمله سازمان بنادر و دریانوردی که مسوولیت خطیر و پراهمیت فنی و ایمنی آن را عهده‌دار هستند، محقق خواهد شد.

در تمامی زمینه‌های سفر تعیین‌کننده و تعریف‌کننده وظایف ارگان گردشگری از جمله در زمینه گردشگری دریایی به شمار می‌رود. مفهوم گردشگری دریایی در کشور ما هنوز به طور واقعی درک نشده است و لذا تفریحات ساحلی و آبی به عنوان گردشگری دریایی در نظر گرفته شده که چیزی فراتر از تفریحات و نیازمند معرفی، برنامه‌ریزی و آموزش صحیح نیروهای فعال در گردشگری دریایی است که این وظیفه در کنار و با همکاری دیگر سازمان‌ها و نهادهای ذی‌ربط از جمله سازمان بنادر و دریانوردی که مسوولیت خطیر و پراهمیت فنی و ایمنی آن را عهده‌دار هستند، محقق خواهد شد.



■ این سازمان چه اقداماتی را در راستای همگرایی و تقویت کارکردهای سازمان‌هایی که در توسعه گردشگری دریایی نقش دارند، انجام داده است؟

سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری اقدام‌کننده در زمینه معرفی گردشگری دریایی بوده و تاکنون تلاش زیادی را در راستای معرفی این نوع از گردشگری به انجام رسانده است. این سازمان با تشکیل «کمیته ملی گردشگری دریایی» و عضویت ۴۰ نهاد و ارگان دولتی و غیردولتی نقش هماهنگ‌کننده را در هم‌افزایی توان اجرایی دولت و فعال‌سازی و حمایت از بخش خصوصی بر عهده دارد و با تشکیل ۶ کارگروه تخصصی در زیرمجموعه کمیته ملی گردشگری دریایی سعی کرده است که از بالاترین توان همکاری نهادها در هرچه سریع‌تر پیش بردن اهداف توسعه گردشگری دریایی و همسو شدن آنها بهره‌مند شود.

■ برای آینده نظام گردشگری دریایی کشور چه برنامه‌هایی وجود دارد و چه سیاستگذاری‌هایی در حال انجام است؟

مهم‌ترین سیاست‌های سازمان در گردشگری دریایی، تقویت و توسعه کمیته ملی گردشگری دریایی است که شامل ایجاد زیرساخت‌های گردشگری دریایی و رونق آن و تقویت گردشگری داخلی؛ هدف‌گذاری جهت فعالیت گردشگری دریایی در جهت افزایش گردشگر ورودی؛ قرار گرفتن سفرهای دریایی در بسته‌های سفر دفاتر خدمات مسافرتی؛ فرهنگ‌سازی جهت خرید و استفاده از بسته‌های سفر دریایی به عنوان نوعی موجود از سفر در کشور ایران؛ ایجاد تعامل با کشورهای هدف در گردشگری دریایی (کشورهای حوزه خلیج فارس، دریای خزر و کشورهای حوزه CIS) و سرانجام از پایه الگوی گردشگری دریایی اسلامی برای بازار بین‌المللی گردشگری است. □



قاسم عسگری نسب
معاون دریایی و بندری شهید باهنر

مجاز بودن

مبادی، شناورها و زمان دریانوردی

جزایر و کشورهای عربی انجام شود، که آمار ۱۰ ماهه سال ۹۱ تردد بیش از ۸/۵ میلیون مسافر و گردشگر در این استان را نشان می‌دهد، لذا جهت انجام یک سفر دریایی ایمن و عاری از هرگونه دغدغه خاطر مسافران و گردشگران موارد ذیل را مدنظر داشته باشند:

هموطنان عزیز جهت گذراندن تعطیلات در ایام مختلف سال مخصوصاً تعطیلات نوروزی این استان است که به علت همین پتانسیل و ویژگی‌هایی است که بیش از ۹۵ درصد از سفرهای دریایی کشور در این استان و حدود ۹۶ درصد از سفرهای دریایی استان از شهر بندرعباس به مقاصد

خداوند کریم دریاها را مسخرانسان گردانید تا در آن کشتی‌ها به امرش روان و به حرکت درآیند. با توجه به موهبت‌ها و نعمت‌های خدادادی (وجود ۱۴ جزیره، سواحل زیبا، جاذبه‌های گردشگری، آب‌وهوای مطبوع و مراکز اقامتی - تفریحی و خرید) در استان هرمزگان، یکی از مقاصد گردشگران و





الف) شناورهای مجاز:

شناورهایی که مطابق استانداردهای ایمنی دریانوردی و زیر نظر ناظرین و متخصصین علم دریانوردی و در کارگاه‌های مورد تایید ساخته شده باشند و گواهینامه‌های مورد نیاز جهت انجام سفرهای دریایی را کسب کرده‌اند. با خروج شناورهای کوچک (اتوبوس دریایی و قایق‌ها) از چرخه حمل و نقل دریایی که با همت و تلاش مدیرعامل و معاونین سازمان بنادر، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان و مقامات استانی مخصوصاً پشتیبانی استاندار استان هرمزگان و همراهی مالکان و مردم فهیم و ولایت‌مدار استان صورت پذیرفت، امروز در شهر بندرعباس و در بندر شهید حقانی که بزرگ‌ترین بندر مسافری کشور است، شاهد حضور ۳۹ فروند شناور استاندارد با تجهیزات و امکانات روز دریانوردی و ایمن هستیم که در مجموع ظرفیت ۳۷۶۲ صندلی را دارد که آینده نزدیک با حضور یک فروند شناور دیگر ظرفیت صندلی‌ها به ۴۰۶۲ صندلی افزایش می‌یابد. با پیش‌بینی ۲۰ هزار تردد روزانه در ایام نوروز، اقداماتی در خصوص استفاده از شناورهای دیگر جهت خدمات‌رسانی به مسافری در نظر گرفته شده است که در ایام نوروز به چرخه حمل و نقل دریایی کمک خواهند کرد، لذا هموطنان بزرگوار می‌توانند جهت انجام سفرهای ایمن دریایی از شناورهای مجاز استفاده کنند.

ب) زمان دریانوردی مجاز:

با توجه به نوع شناور و ظرفیت و قابلیت‌های دریانوردی که در چه شرایط جوی امواج (فورس دریا) می‌تواند دریانوردی ایمن داشته باشد، زمان تردد مجاز متغیر است و معمولاً از ۶ صبح

تا ساعت ۲۳ در شرایط عادی و با توجه به وجود مسافر می‌تواند این زمان ادامه داشته باشد، اما در شرایط جوی نامساعد که توسط هواشناسی و مراکز اصلی و فرعی جستجو و نجات دریایی (MRCC) به تمامی شناورها اعلام می‌شود، در صورت نایمن بودن شرایط دریا، ترددهای دریایی صورت نمی‌گیرد که براساس تجربیات در این زمان معمولاً شناورهای غیرمجاز (قایق‌های فاقد تجهیزات ایمنی) از عدم اطلاعات دریایی مسافران استفاده کرده و مبادرت به جابه‌جایی مسافر از خطوط ساحلی و مبادی غیرمجاز می‌کنند، که مردم شریف و گردشگران بزرگوار باید به این نکته توجه داشته باشند و با اینگونه شناورها جان خود و خانواده را به خطر نیندازند.

ج) مبادی مجاز:

بنادر و اسکله‌های استاندارد که تحت مالکیت یا نظارت سازمان بنادر و دریانوردی فعالیت می‌کنند و امکانات رفاهی و تجهیزات ایمن مناسب تردد مسافر را دارا می‌باشند. این بنادر در استان هرمزگان عبارت از بندر شهید حقانی، بندر شهید باهنر، بندر جزیره هرمز، بندر بهمن قشم، بندر شهید ذاکری قشم، بندر پهل و لاق، بندر لنگه، بندر چارک، بندر افتان و کیش هستند که هموطنان و گردشگران عزیز که قصد انجام سفرهای دریایی را دارند، از بنادر ذکر شده اقدام به مسافرت کنند و از خطوط ساحلی و از قایق‌های تشتی غیرمجازی که گاهی مبادرت به جابه‌جایی مسافر می‌کنند، استفاده نکنند و حتی از مجهز بودن قایق‌های تفریحی که مبادرت به گشت کنار ساحل و انجام تورهای تفریحی می‌کنند به تجهیزات ایمنی مخصوصاً جلیقه نجات مطمئن شوند. لذا سازمان بنادر با تمام تجهیزات و قوا تا

جایی که در توان دارد نسبت به امر جستجو و نجات شناورهای مضطرب دریا اقدام خواهد کرد، اما امداد رسانی به شناورهای غیرمجاز به علت نداشتن تجهیزات اطلاع‌رسانی همچون واکی تاکی و VHF بسیار مشکل و زمان‌بر خواهد بود.

اقداماتی که در راستای تسهیل سفرهای نوروزی در دست انجام می‌باشد:

- ۱) تشکیل ستادهای نوروزی و کارگروه‌های ایمنی بنادر و آب‌راه‌ها، کارگروه شناورهای مسافری و کارگاه آموزشی و کارگروه بررسی یا تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مسافری
- ۲) بازرسی ایمنی و فنی از تمامی شناورهای مسافری در فاز اول
- ۳) تجهیز بنادر مسافری به تجهیزات نجات، مقابله با آلودگی، آتش‌نشانی و امکانات رفاهی
- ۴) برگزاری نه جلسه مشترک داخلی با ارگان‌های مرتبط با مسافرت‌های دریایی
- ۵) آغاز عملیات پاک‌سازی مغرورقه‌هایی که در مسیر تردد شناورهای مسافری هستند با اختصاص ۶ میلیارد تومان سازمان بنادر برای این پروژه
- ۶) شروع لایروبی اسکله‌های کم‌عمق بندر مسافری
- ۷) حضور مستمر بازرسان کنترل ایمنی و کنترل تردد بر روی اسکله‌ها تا آخرین تردد شناورها
- ۸) فعال بودن سامانه ۳۰۰۰۷۶۳۷۳۰۰۰ جهت دریافت وضعیت هواشناسی و وضعیت دریا با ارسال پیام‌های خالی جهت دریافت راهنمای پیام
- ۹) اختصاص شماره ۱۵۵۰ جهت دریافت پیام‌های اضطراری در مرکز جستجو و نجات بندرعباس برای دریافت پیام‌های اضطراری از شناور. □



SEVEN SEAS NAVIGATOR



حمزه کشاورز
مدیرعامل شرکت کشتیرانی والفجر

پیام‌های گشتیرانی والفجر؛ برای توسعه حمل و نقل مسافری

یادداشت

اسکله‌های شناور و ساخت ترمینال مسافری در بنادر بوشهر و بندر لنگه، خرید و نصب ۷ فقره اسکله شناور در دیگر بنادر و جزایر مختلف کشور، خرید شناورهای تندرو کاتاماران و گردشگری رو-رو از جمله اقدامات مرتبط این شرکت در سنوات گذشته بوده است. همچنین در هر زمانی که شرایط ملی و میهنی ایجاب کرده است، این شرکت با استفاده از تمامی توان عملیاتی خود نسبت به عرضه خدمات مورد نیاز جهت رفع نواقص و کاستی‌ها اقدام نموده که از جمله ورود به سرویس بندر لنگه حسب درخواست فرمانداری و شهرداری بندر لنگه و بخش‌داری جزیره خارگ و مدیریت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در پی خروج ناگهانی شرکتی خصوصی که در این مسیر فعالیت می‌کرد و یا ورود به مسیر قشم حسب اوامر استانداری هرمزگان و مدیریت اداره کل بنادر و دریانوردی استان پس از واقعه ناگوار سال گذشته در آن منطقه و جمع‌آوری شناورهای غیرایمن و غیراستاندارد، با انتقال یکی از شناورهای توانمند و ایمن خود، در واقع نسبت به تبدیل به احسن کردن شرایط اقدام نمود و اقدامات و خدمات مشابه در مسیر جزیره خارگ و ماندن آن از دیگر خدمات ارزشمند این شرکت طی سنوات اخیر بوده است. با این وجود چالشی که این شرکت هم‌اکنون با آن مواجه است کمبود

شرکت کشتیرانی والفجر از شرکت‌های وابسته به گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بیش از ۲۶ سال است که در امر جابه‌جایی کالا و مسافر در منطقه خلیج همیشه فارس و دریای عمان و شمال اقیانوس هند در فعالیت بوده و سالانه قریب به ۳۰۰ هزار کانتینر، ۶۵۰ هزار مسافر و ۲۰ هزار خودرو جابه‌جایی می‌کند. این شرکت با دارا بودن ۷ فروند کشتی کانتینربری با ظرفیت بین ۲۷۰ تا ۱۱۰۰ کانتینر، ۴ فروند کشتی کاتاماران تندرو با ظرفیت هر یک ۲۲۵ تا ۲۴۳ نفر مسافر و دو فروند کشتی RORO جهت حمل توأمان بار و خودرو با ظرفیت مجاز هر کدام ۶۰۰ نفر مسافر و ۱۴۰ دستگاه خودرو همواره به عنوان پلی ارتباطی بین بنادر و جزایر داخلی و اهالی و ساکنین شریف مناطق جنوبی کشور با کشورهای همجوار در حاشیه جنوبی خلیج فارس که گاهی دارای قرابت خویشاوندی نیز هستند، عمل کرده است. ضمناً ارائه خدمات به سکوها نفتی با شناورهای AHT/PSV از دیگر خدمات شایسته‌ای است که شرکت کشتیرانی والفجر در منطقه به صنعت نفت کشور عزیزمان ارائه می‌کند.

با این وجود شرکت یادشده به عنوان شرکتی ملی همواره تلاش داشته که با انجام سرمایه‌گذاری‌های لازم در انجام بهینه رسالت خود به نحوه مطلوب اقدام کند که در این راستا سرمایه‌گذاری در خرید و نصب



اروند رود جهت مسافران نوروزی مبادرت خواهد کرد.

۲- برنامه سفرهای داخلی:

کشتی ایران هرمز ۱۲ با ظرفیت ۶۰۰ مسافر و گردشگر و حمل ۱۲۰ دستگاه خودرو سواری از تاریخ ۲۹ اسفند تا ۱۳ فروردین سال آینده روزانه سه سرویس در مسیر بندرلنگه / کیش و بالعکس ارائه خواهد کرد.

کشتی ایران هرمز ۱۴ با ظرفیت ۶۰۰ مسافر و گردشگر و حمل ۱۲۰ دستگاه خودرو سواری از تاریخ ۲۷ اسفند تا ۹۱ اسفند ۹۱ سیزدهم فروردین سال آینده روزانه سه سرویس در مسیر بندرلنگه / کیش و بالعکس ارائه خواهد کرد.

توضیح اینکه دو شناور فوق الذکر به صورت ضربدری بین کیش و لنگه انجام سفر خواهند کرد.

به منظور رفاه حال مسافرین و انجام سفرهای ایمن، این شرکت با دوفوند کشتی کاتاماران تندرو (هریک با ظرفیت ۲۳۵ مسافر) روزانه ۴ تا ۵ سفر رفت و برگشت در مسیر بندرعباس / قشم و بالعکس ارائه سرویس خواهد کرد.

قابل ذکر است که با توجه به ضریب ایمنی بسیار بالای کشتی‌های فوق الذکر و تردد در مسیر اسکله شهید حقانی بندرعباس به اسکله شهید ذاکری قشم، اجرای این مهم مورد توجه و رضایت کامل مسافرین در این مسیر قرار گرفته است.

کشتی کاتاماران و تندرو زمرد با ظرفیت ۲۳۵ مسافر روزانه یک سرویس رفت و برگشت و در صورت تقاضا در مواردی دو سرویس در مسیر خارگ / بوشهر / خارگ انجام خواهد داد.

به منظور استفاده گردشگران از جاذبه‌های دریایی، این شرکت براساس درخواست گردشگران و تورگردانان به طور همزمان در بندر جنوبی کشور با هماهنگی مقامات استانی و محلی نسبت به ارائه تورهای دریایی اقدام خواهد کرد.

ضمناً حسب هماهنگی به عمل آمده با شرکت کشتیرانی کیش که یکی از زیرمجموعه‌های این شرکت است، برنامه‌های نوروزی مکمل به شرح ذیل ارائه خواهد شد:

انجام دست کم ۴ سرویس رفت و برگشت در مسیر بندر چارک / کیش و بالعکس و انجام ۲ تور شبانه در اطراف جزیره کیش با کشتی کاتاماران گوهر با ظرفیت ۲۳۵ مسافر.

انجام دست کم ۲ سرویس رفت و برگشت در مسیر بندر چارک / کیش و بالعکس با لن‌دینگ کرافت آریا با ظرفیت ۲۰۰ مسافر و ۴۰ خودرو سواری.

انجام روزانه ۸ گشت تفریحی با کشتی آکواریوم و دید زیبر آب در حاشیه ساحلی جزیره کیش با ظرفیت ۴۰ مسافر در هر سفر. □

سرمایه‌گذاری در خرید و نصب اسکله‌های شناور و ساخت ترمینال مسافری در بندر بوشهر و بندرلنگه، خرید و نصب ۷ فقره اسکله شناور در دیگر بنادر و جزایر مختلف کشور، خرید شناورهای تندرو کاتاماران و گردشگری رو-رو از جمله اقدامات مرتبط این شرکت در سنوات گذشته بوده است

منابع و نقدینگی جهت سرمایه‌گذاری‌های جدید به منظور جایگزینی و توسعه ناوگان و همچنین نرخ بسیار پایین بلیت مسافری است که به ریال بوده و پاسخگوی نیازهای سنگین ارزی حفظ و نگهداری کشتی‌های ایمن و استاندارد نیست.

در این راستا، مذاکرات و مکاتبات متعددی با مقامات ذی ربط و از جمله سازمان بنادر و دریانوردی کشور و مقامات ارشد استان، فرمانداری و بخشداری‌های ناظر بر منطقه صورت گرفته و منجر به اخذ مصوباتی هم شده که پیگیری در این خصوص کماکان در جریان است.

با این حال این شرکت ضمن عرضه خالصانه کلیه امکانات و توانمندی‌های خود و با در اختیار داشتن زیرساخت‌ها، دانش فنی، پرسنل مجرب دریایی و ستادی و نام و شناسه معروف در سطح منطقه تقاضا دارد که سازمان‌های ذی ربط و به‌ویژه سازمان متولی حاکمیتی در این عرصه عنایت و توجه خاص و ویژه‌ای مبذول داشته و مساعدت لازم و شایسته جهت ارتقای کیفیت خدمات و جابه‌جایی ایمن مسافرو گردشگر به منظور عرضه مطمئن به هموطنان عزیز ساکن در بنادر و جزایر کشور معمول نمایند. ضمناً این کشتیرانی همانند سنوات گذشته، برنامه سفرهای ویژه‌ای جهت رفاه حال مسافرین نوروزی تدارک دیده است.

برنامه ویژه ایام نوروز ۱۳۹۲ کشتیرانی و الفجر

۱- برنامه سفرهای خارجی:

کشتی ایران هرمز ۱۲ با ظرفیت ۳۸۱ مسافر تا تاریخ ۲۸ اسفند سال جاری با انجام سه سفر رفت و برگشت در هر هفته در مسیر بندرعباس / شارجه و بالعکس به سفرهای خود ادامه و سپس به برنامه سفرهای نوروزی تشریحی در بند ۲ ذیل ملحق خواهد شد.

کشتی ایران هرمز ۱۴ با ظرفیت ۳۸۱ مسافر تا تاریخ یادشده با انجام سه سفر در هر هفته در مسیر بندرلنگه / دبی و بالعکس به سفرهای خود ادامه خواهد داد و سپس به برنامه سفرهای نوروزی تشریحی در بند ۲ ذیل ملحق خواهد شد.

کشتی کاتاماران و تندرو برلیان با ظرفیت ۲۳۵ مسافر تا تاریخ یکم فروردین سال ۹۲ خورشیدی با انجام سه سفر رفت و برگشت در هر هفته و پس از آن تا تاریخ چهاردهم فروردین ۹۲ هر ۴ روز یک سفر رفت و برگشت در مسیر خرمشهر / کویت و بالعکس ادامه داده و در روزهای مازاد خود در ایران به ارائه سفرهای تور گردشگری در اطراف خرمشهر و

منظومه تعریف مفاهیم

مجید سلیمانی مقام
مدیرعامل شرکت کیش مارین سرویس

اگر گردشگری دریایی تعریف شود:

۱. تکلیف سواحل مشخص می شود.

سازمان بنادر و دریانوردی برای صدور مجوزهای لازم در خصوص گردشگری دریایی، گرفتار پاسخ‌های استعمال از سایر سازمان‌هایی که کمترین ارتباط را با بخش مهندسی سواحل دارند، نمی‌شد.

سازمان‌های موازی مانند منابع طبیعی، مسکن و شهرسازی، آب منطقه‌ای و جنگل‌ها و مراتع پرونده‌های مربوطه را به دلیل بلاتکلیفی ۱۰ ساله، راکد نگه نمی‌دارند.

برای برنامه‌ریزی سواحل دستگاه‌های شهری و روستایی مناطق ساحلی و سازمان‌های دولتی، استانی و مرکزی به تنهایی عمل نمی‌کنند و در برنامه‌ریزی کلان‌کشوری و با تمرکز در یک سازمان از دوباره‌کاری جلوگیری می‌شود و یک سازمان می‌تواند طرح جامع سواحل کشور را متمرکز انجام دهد.

دامنه فعالیت سازمان بنادر از دریاها به کلیه آبراه‌ها، رودخانه‌ها، تالاب‌ها و حتی سدها کشیده خواهد شد. آزادی سواحل در چالش‌های حقوقی و قضایی سرگردان نمی‌ماند.

سلیقه‌گرایی مدیران بی‌تجربه در دستگاه‌های دولتی، مانند شهرهای بندری چندگانگی در سواحل ایجاد نخواهند کرد.

۲. ارکان و اجزای گردشگری آن مشخص می‌شود.

حتی اگر کودکی در کنار ساحل قصد ماسه‌بازی را داشته باشد، مکان و برنامه‌های لازم و تمهیدات مناسب برای این امر پیش‌بینی شده است. اگر قصد سفر گردشگری یا مسافری در قالب تفریحات دریایی وجود داشته باشد، نوع صندلی و امکانات کشتی و نرخ آن پیش‌بینی شده است.

معماری سواحل کنترل می‌شود و متناسب با شرایط اقلیمی این معماری‌ها و امکانات اقامتی یا تفریحی آنها در دستور کار سازندگان خواهد بود.

ابزارهای تفریحی آن معرفی و در دسترس عموم قرار می‌گیرد. استانداردهای خشکی به استانداردهای دریایی تغییر می‌یابد.

اهمیت تعریف صحیح و دقیق در هر علم ورشته‌ای، خصوصاً در فلسفه روشن و بدیهی است. علم ریاضیات و نیز هندسه با یک سلسله تعاریف آغاز می‌شوند. در علوم تجربی نیز تعریف اهمیت شایانی دارد. (مثلاً تعریف فلز، شبه فلز، اسید، گیاه و...)

و نیز در علم اخلاق، تعریف صحیح امور اخلاقی مانند وجدان، فضیلت، سعادت و نیز هر یک از فضایل و رذایل آدمی ضروری است؛ چرا که مثلاً ممکن است حسد و غبطه، با هم مشتبه شوند؛ حال آنکه حسد از جمله رذایل اخلاقی و غبطه از جمله فضایل است و یا قناعت که ممکن است با تنبلی و تن‌پروری و راحت‌طلبی یکی انگاشته شود، بنابراین تنها با تعریف دقیق است که وجه امتیاز امور مختلف از یکدیگر آشکار می‌شود و حدود و قلمرو اصلی اشیا و امور معلوم می‌گردد. چه بسا دوتن بر سر امری نزاع می‌ورزند و مدت‌ها به مجادله می‌پردازند؛ در صورتی که شاید آن امر را به دو معنی مختلف به کار برند. اما اگر نخست آن را تعریف کنند و مقصود خود را از آن امر بیان نمایند و معلوم کنند که آن کلمه را به چه معنی به کار می‌برند، شاید اساساً اختلافی بر جای نماند.

در واقع، نزاع‌ها و کشمکش‌های فراوانی در مسایل علمی و غیرعلمی، حتی در امور سیاسی روی می‌دهد که منشأ آن، ابهام و اجمال مفاهیم و الفاظی است که به کار می‌رود.

اساساً وقتی طرفین گفت‌وگو درباره یک مساله، بر محدوده معنای یک لفظ محوری و مرزها و حدود آن اتفاق نظر نداشته باشند، معانی به درستی منتقل نمی‌شوند و به همین دلیل، هر یک از طرفین ماجرا در اثر سهل‌انگاری و ضعف اندیشه، به همان تصور مبهم و مشوشی که در ذهن خود دارد، قناعت ورزیده و پایه‌های تفکر خود را بر چنین تصوراتی بنا می‌سازد. در این میان گردشگری دریایی یکی از مسایلی است که به گفته منتقدان عدم استفاده از تمام پتانسیل‌های آن، متاثر از بی‌هدفی همچون کشتی بی‌ناخدایی می‌ماند که در دریای متلاطم قوانین دست‌وپاگیر بی‌هدف در حرکت است؛ تلاطمی که خطرات ناشی از سلاطین مدیران و جبر طبیعت در کمین این کشتی است، لذا نگارنده این تحلیل با ذکر عنوان مشروط «اگر گردشگری دریایی تعریف شود؟»، کوشیده به اتفاق‌های خوب سیزده‌گانه تعریف گردشگری دریایی اشاره کند.



بندر سیاتل (SEATTLE PORT)

امکانات گردشگری و تجهیزات مورد نیاز در کلیه سطوح ساحلی با توجه به تراکم جمعیتی تنظیم و برنامه ریزی می شود. برای استفاده از ارکان و اجزای گردشگری دریایی گروه های فنی طبقه بندی و کیفیت و کمیت آنها درجه بندی می شود. نیازهای منطقه ای در توسعه امکانات و اجزای گردشگری در کل کشور اولویت بندی خواهد شد.

۳. قابلیت برنامه ریزی پیدامی کند.

انجام عملیات ساحلی، دریایی و... در مناطق مختلف ساحلی کشور با توجه به امکانات، توانایی ها، اقلیم و فرهنگ دسته بندی و برنامه ریزی خواهد شد. در برنامه ریزی از اقدامات دولتی و خصوصی تکراری و جلوگیری خواهد شد. پتانسیل های خارجی و برون مرزی ها در این برنامه ریزی قابلیت اجرایی پیدا خواهند کرد. از سقوط یا صعود بیش از حد سرمایه گذاری جلوگیری خواهد شد.

۴. سازمان های اضافی حذف می شوند.

بیش از ۲۰ دستگاه دولتی از اظهار نظر کردن در این بخش حذف خواهند شد. قوانین دست و پاگیر این سازمان ها حذف خواهد شد. سلیقه گرایی مدیران با توجه به نامفهوم بودن مقررات حذف خواهد شد. بسیاری از سوء استفاده ها از منابع طبیعی در این بخش حذف می شود. بزرگ ترین سد سرمایه گذاری در این بخش برچیده خواهد شد. زمان سرمایه گذاری و رسیدن به بهره برداری به شدت کوتاه خواهد شد. انگیزه سرمایه گذاری داخلی و خارجی ایجاد خواهد شد.

۵. قانون تعریف خواهد شد.

برای اجرای گردشگری دریایی قانونی وجود ندارد. تعریف قانون تعیین کننده سرنوشت این صنعت خواهد بود. قانون اساسی بنیان این صنعت در کشور خواهد شد.

۶. آموزش و تربیت نیروی انسانی شکل می گیرد.

اگر تمام شاخص های این صنعت مشخص و کلیه ابزار و ارکان آن آماده فعالیت باشد، نیروی انسانی مجرب وجود ندارد. آموزش نیروی انسانی زمان بر است. آموزش نیروی انسانی بایستی به موازات سایر ارکان گردشگری توسعه یابد. بدون قانون آموزش معنی نخواهد داشت.

آموزش نیروهای انسانی تضمین موفقیت یا شکست پروژه های این صنعت است. در آینده حساسیت و امنیت این صنعت و شرایط جبر طبیعت امکان تربیت و استفاده از نیروهای داخلی را تحت شعاع قرار خواهد داد.

۷. بودجه پیش بینی می شود.

هزینه های متعددی در بخش های دریایی و آبی کشور بدون در نظر گرفتن این صنعت هزینه می شوند و این هزینه ها پس از تعریف در ردیف بودجه این صنعت قرار خواهد گرفت. کنترل هزینه و شناسایی نیازهای سایر ارگان ها در ارتباط با این صنعت بودجه قابل ملاحظه ای را برای صنعت گردشگری دریایی ذخیره خواهد کرد. محیط زیست، شیلات، سازمان آب، شهرداری ها، سازمان بنادر و سازمان میراث فرهنگی، وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت راه، هلال احمر، حوادث غیرمترقبه، نیروی انتظامی، مرزبانی و... از جمله دستگاه هایی هستند که بودجه مترادف با گردشگری دریایی دارند.

۸. توسعه پیدامی کند.

با برنامه ریزی و تدوین قوانین و جذب اعتبارات و حذف بوروکراسی ها و موانع موجود انگیزه کافی برای سرمایه گذاری های داخلی و خارجی به وجود خواهد آمد. با در نظر گرفتن اولویت ها و سواحل و شناسایی پتانسیل های طبیعی مانند ساحل توریستی کشور این بخش صنعت به سرعت توسعه خواهد یافت.

۹. اقتصادی می شود.

شرط اصلی در بخش خصوصی سرمایه گذاری رکن اقتصادی آن است. با رفع موانع مطروحه توجیحات اقتصادی طرح های گردشگری دریایی افزایش می یابد. در این توجیه اقتصادی طرح ها باعث توسعه اقتصادی و عمران سواحل خواهد شد.

بخش های مختلف و رشکسته کشور مانند کشتی سازی ها رونق پیدا خواهند کرد.

روستاهای اطراف در درون این طرح تغییر شکل اقتصادی پیدا خواهند کرد.

بیش از ۴۰۰ شغل درگیر موضوع های اقتصادی این طرح خواهند شد.

اشتغالزایی آن کمک اقتصادی به کشور خصوصاً استان های ساحلی خواهد بود.

۱۰. فرهنگ سازی می شود.

هیچ ارگانی در کشور در بخش فرهنگ دریایی ایران فعال نیست. با ارتقای فرهنگ دریایی و تاریخ دریایی کشور نیروهای علاقه مند جذب این صنعت خواهند شد. با فرهنگ سازی بخش عمده ای از مشکلات جاری بهره برداری از سواحل حل خواهد شد. بالاترین مقام گردشگری تا ساده ترین عوامل آنها درک درستی از دریا و ساحل پیدا خواهند کرد و به نوعی دریایی خواهند شد.

۱۱. سوانح و بحران های موجود و آتی کنترل می شود.

بسیاری از طرح ها بدون در نظر گرفتن ضریب ایمنی مسافران در حال اجراست و این طرح ها مدیریت خواهد شد. سوانح و خطرات ناشی از جبر طبیعت در کمین سرمایه گذاران است. حوادث در حال وقوع هستند.

با تعریف این صنعت متولی کنترل و امداد و نجات آن نیز مشخص خواهد شد.

بدعت های نادرستی در حال شکل گیری است.

تغییر دادن فرم و کنترل سوانح در آینده با شکل گیری سازه ها و ارکان گردشگری موجود در آینده هزینه های بسیاری خواهد داشت.

۱۲. حاکمیت و دفاع

با تعریف گردشگری دریایی حاکمیت کشور در آب های مرزی افزایش می یابد.

امکانات گردشگری در زمان جنگ شکل دفاعی به خود خواهد گرفت.

ایجاد پایگاه های مخفی دشمنان در مرزهای بدون سکنه کشور افشا شده و جایگاهی برای قاچاق کالا در سواحل باقی نمی ماند.

و در انتها متولی گردشگری دریایی پیدامی شود.

اگر دولت بخواهد و با جدیت کمیته ملی گردشگری ایران را که در سازمان میراث فرهنگی و گردشگری شکل گرفته است حمایت کند، بسیاری از این مسایل حل خواهد شد.

در حال حاضر نیز اگر شرایط موجود ادامه پیدا کند به دلیل پایین بودن کیفیت طرح ها مشکلات بزرگی در آینده نه چندان دور به وجود خواهد آورد و بستر سازی آن در آینده و تشویق سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی چالش های بسیاری خواهد داشت، زیرا ساخت و ساز در بستر بکر به مراتب بهتر از بستر نامناسب است. □



ارایه خدمات در قالب طرح های فصلی استمرار می یابد؛

تلاش شبانه روزی «هلال احمر» در امداد و نجات دریایی

۲- اقدامات انجام شده:

- آموزش شنا ۱۲۵۰ نفر
- آموزش نجات غریق ۲۵۰ نفر
- آموزش سکانداری ۵۰ نفر
- آموزش غواصی ۱۶۰ نفر
- توسعه پایگاه های دریایی (۸ پایگاه)

۳- خدمات ارایه شده در ۱۱ ماه گذشته

در این میان در پست ها و پایگاه ها در طرح تابستان در کل به ۵۰۰۸ نفر خدمات ارایه شده که ۴۹۷۴ مورد آنها سرپایی بوده و ۱۳۴ نفر به مراکز درمانی منتقل شده اند.

شرح وظایف پایگاه دریایی

- ارایه خدمات جستجو و نجات در سوانح دریایی در حوزه تحت پوشش پایگاه
- ارایه خدمات کمک های اولیه به مصدومین و سانحه دیدگان حوادث و سوانح دریایی
- انتقال و اعزام مصدومین و مجروحین به نزدیک ترین مراکز درمانی
- ارایه خدمات اسکان و تغذیه اضطراری به سانحه دیدگان تارفع مشکل
- همکاری و هماهنگی با سازمان بنادر و سازمان های همکار در امر امداد و نجات دریایی با توجه به توان عملیاتی شناورهای موجود در پایگاه

جمعیت هلال احمر در راستای اهداف بشردوستانه و تسکین دردهای بشری به منظور خدمات امداد و نجات دریایی و ساحلی به صورت شبانه روزی در پایگاه های ثابت دریایی و پست های امداد و نجات ساحلی سالم سازی دریا در قالب طرح های فصلی (نوروزی - تابستانه - زمستانه) ارایه خدمات می کند.

۱- وضع موجود:

شرح	تعداد	توضیحات
تعداد پایگاه های امداد و نجات دریایی	۱۷	ثابت
تعداد پست های امداد و نجات ساحلی داخل طرح (سالم سازی)	۵۳	طرح تابستانی
تعداد پست های امداد و نجات ساحلی خارج طرح (کاهش غریق)	۳۰۰	طرح تابستانی
جمع کل پایگاه ها و پست های امداد و نجات دریایی و ساحلی	۳۷۰	
تعداد قایق نجات و جیمینی	۸۵	دستگاه
ست نجات دریا	۷۰	
ست غواصی پنج نفره	۴۸	



تعداد عملیات	تعداد حادثه دیده	تعداد مصدومین	تعداد نجات یافته توسط هلال احمر	درمان سرپایی	مصدومین انتقالی به مرکز درمانی	آمبولانس به کار گرفته شده
۴۷۷	۷۶۸	۳۸۲	۳۱۶	۱۲۵	۱۹۱	۴۰۴

قبل از عملیات

- رعایت نکات ایمنی استفاده از تجهیزات و امکانات در زمان عملیات
- رعایت نظم، انضباط و سلسله مراتب در طول مدت ماموریت
- تکمیل با دقت فرم‌های گزارش بیمار و عملیات در زمان عملیات
- اعلام پایان ماموریت یا عملیات به دستور سرپرست تیم

بعد از عملیات

- اعلام گزارش تکمیلی به مرکز و ثبت وقایع در دفتر پایگاه
- شستشو و ضد عفونی آمبولانس، قایق و تجهیزات پزشکی
- کنترل و سرویس تجهیزات امداد و نجات پایگاه دریایی و گزارش کمبودها
- بازآموزی و کسب مهارت لازم در استفاده از تجهیزات امداد و نجات دریایی
- بازدید فنی از تجهیزات پایگاه دریایی به صورت روزانه جهت آماده به کار بودن آنان در زمان عملیات
- استفاده از قایق‌های نجات و خودروهای مستقر در پایگاه جهت انجام ماموریت‌های دریایی

- مشخص کردن حوزه فعالیت و مناطق عملیاتی دریایی با توجه به حضور سازمان‌های همکار جهت انجام خدمات امداد و نجات (حداکثر ۵ مایل عمق دریا)

- شناخت کافی از حوزه فعالیت پایگاه و شاخص‌های دریایی آن
- اطمینان کامل از آماده به کار بودن دستگاه‌ها و تجهیزات نجات با چک کردن روزانه آنان
- حضور مستمر نیروی انسانی متخصص و آموزش دیده در طول ۲۴ ساعته در پایگاه

- رعایت دستورالعمل نگهداری، تجهیز و ایمنی قایق‌های نجات (پیوستی)

- بیمه دریایی عوامل و تجهیزات پایگاه قبل از اعزام به عملیات‌ها
- حضور در استمدادها و سوانح دریایی با کسب تکلیف از مسوولین ذی ربط و هماهنگی سازمان‌های مسوول

حین حادثه

- ارزیابی منطقه حادثه
- رعایت نکات ایمنی محیطی منطقه حادثه قبل از شروع عملیات







محمد رضا قادری
مدیرکل نجات و حفاظت دریایی
سازمان بنادر و دریانوردی

چشم انداز برنامه های جستجو و نجات دریایی در ایران

سازمان دهی، هماهنگی و ترتیبات لازم برای هماهنگی و ارائه خدمات جستجو و نجات دریایی از جانب کشورهای متعاقد عضو کنوانسیون، بسته به توانایی خود به صورت تک محور یا با همکاری سایر کشورها برای کمک به افراد مضطر در دریا، باید محقق گردد. لذا در صورت دریافت هرگونه اطلاعات مبنی بر اینکه فرد یا افرادی دچار اضطرار قطعی یا احتمالی در دریا شده اند، مراجع مسوول هر کشور متعاقد طبق مفاد کنوانسیون بین المللی جستجو و نجات در دریا باید اقدامات فوری را به منظور حصول اطمینان از آرایه کمک های لازم اتخاذ کنند. همچنین کشورهای متعاقد به مفاد کنوانسیون جستجو و نجات دریایی باید به صورت خودمحور یا در صورت نیاز یا با همکاری سایر کشورها، ارکان اصلی چارچوب قانونی، تعیین یک مرجع مسوول، سازمان دهی منابع موجود، تسهیلات ارتباطی، فعالیت های عملیاتی و هماهنگی و فرایندهای بهبود خدمات، شامل برنامه ریزی آموزش و ارتباطات برای همکاری های داخلی و بین المللی را برای خدمات جستجو و نجات ایجاد کنند.

جهت اجرای این موارد، کشورهای عضو کنوانسیون باید تا حد امکان از حداقل استانداردها و دستورالعمل های مرتبط تدوین شده توسط سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) پیروی کنند.

وضعیت جستجو و نجات در حال حاضر:

پس از ابلاغ مفاد کنوانسیون SAR برای اجرا، سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به ایجاد و سازمان دهی مراکز اصلی هماهنگی و نجات در ۷ استان ساحلی و ایجاد ۱۰ مرکز فرعی در بنادر و جزایر با تعیین محدوده های عملیاتی اقدام کرد.

همزمان تجهیز مراکز یاد شده به سیستم های مخابراتی پیشرفته و خرید شناورهای ویژه جستجو و نجات به نام ناجی (۱۵ فروند) محقق شد و اعزام کارشناسان دریایی به دوره های آموزشی تخصصی جستجو و نجات دریایی برای کلیه مراکز هماهنگی نجات دریایی صورت گرفت.

در سال ۱۳۸۳ خورشیدی خرید ۵ فروند بالگرد ویژه جستجو و نجات دریایی مجهز به سیستم های خاص از جمله سیستم زنده یاب هوشمند و با قابلیت پرواز در شب و هوای نامساعد در دستور کار قرار گرفت که با شروع تحریم های غرب علیه ایران ورود بالگردها به کشور تحقق نیافت.

دولت جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۳ خورشیدی به کنوانسیون بین المللی جستجو و نجات دریایی ملحق شد و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی اجرای این کنوانسیون تعیین گردید. در سال ۱۳۷۵ در راستای طرح ملی جستجو و نجات دریایی، دولت طی بخشنامه شماره ۱۳۳۶۳/۱۲۶۰ از تمام دستگاه ها و سازمان های ذی ربط دولتی در کشور درخواست کرد که با سازمان بنادر و دریانوردی همکاری لازم را جهت نجات افراد مضطر در دریا داشته باشند.

ایران ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل در آب های تحت حاکمیت در اختیار دارد، سالانه حدود ۵۰ هزار کشتی اقیانوس پیمای تجاری و نفتکش از تنگه هرمز عبور می کنند و ۷ هزار شناور سنتی و لنج در این آب ها، فعالیت می کنند. به این ترتیب همواره مناطق دریایی کشورمان مستعد وقوع حوادث و تلفات انسانی اند، لذا اقدامات برای ایجاد یک سیستم جامع و توانمند که بتواند پاسخگو در برابر حوادث دریایی باشد، الزامی است. از این رو سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور توانسته در سال های اخیر گام های موثری به لحاظ تامین نیروی انسانی، آموزش های تخصصی و تجهیزات ویژه، به منظور ارتقای سطح ایمنی دریانوردی و کاهش اضطرارهای دریایی و تقلیل تلفات انسانی ناشی از آن به عمل آورد که تاکید بر همکاری کلیه دستگاه ها، سازمان ها و ارگان های ذی ربط دولتی دارد.

با تدابیر اجرایی سال‌های اخیر، سوانح دریایی ایران در سال ۹۱ به میزان ۱۵ درصد و آمار شناورهای مغروق ۹۰ درصد کاهش یافت

اسامی سازمان‌ها و ارگان‌های داخلی که با آنها تفاهم‌نامه همکاری جستجو و نجات دریایی امضا شده است:

- سازمان هواپیمایی کشوری
- معاونت سلامت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- شرکت نفت فلات قاره
- سازمان شیلات ایران
- وزارت تعاون
- اداره کل امور دریایی
- صنایع قدس
- جمعیت هلال احمر (سازمان امداد و نجات)
- نیروی دریایی سپاه
- نیروی دریایی ارتش

برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی جهت ارتقای کمی و کیفی خدمات جستجو و نجات دریایی

همان‌طور که اشاره شد، کاهش آمار سوانح به ویژه در مورد شناورهای مغروق، ما را بر آن داشت تا نسبت به ارتقای کلی سیستم جستجو و نجات دریایی گام‌های موثرتری برداشته شود و طرح ارتقای کمی و کیفی

طرح‌های گوناگونی از جمله طرح همیار ناجی و طرح‌های استانی برای بهره‌گیری از پتانسیل و توانمندی‌های مردمی و دیگر دستگاه‌ها تدوین و در حال اجرا است. اجرای مانورهای سالانه جستجو و نجات از جمله برنامه‌هایی است که برای ارتقای توانمندی و آمادگی پرسنل دست اندرکار جستجو و نجات دریایی با کیفیت عملیاتی بالا و گستردگی تجهیزات برگزار می‌شود. اذعان می‌شود که برگزاری مستمر مانورها و تمرینات به همراه همایش با موضوعات مرتبط تأثیر بسزایی در کسب آمادگی پرسنل و تجهیزات به وجود آورده و کیفیت عملیات را در این عرصه افزایش داده است. نظارت سازمان از طریق بنادر تابعه به مسافرت‌های دریایی به خصوص سفرهای دریایی که با شناورهای کوچک غیرکوانسیون انجام می‌شود، از جمله اقداماتی است که به ویژه در ایام تعطیلات نوروز، دهه فجر و سایر مناسبت‌ها اعمال می‌گردد.

اجرای آموزش‌های کوتاه مدت و میان مدت به طور رایگان برای ناخداها و ملوانان به ویژه انجام کنترل و بازرسی از شناورهای سنتی و الزام آنان به حفظ و برقراری ارتباطات رادیویی و ناوبری و رعایت اصول ایمنی دریانوردی سبب شده که با وجود افزایش تردد دریایی در سال‌های اخیر، آمار تعداد سوانح و تلفات انسانی در دریا نیز به طور محسوس کاهش یابد.

از سال ۱۳۸۹ خورشیدی سه فروند بالگرد ویژه دریایی برای پشتیبانی و سرعت عمل در امر جستجو و نجات در بندرعباس، بوشهر و بندر انزلی به خدمت گرفته شد که توانسته‌اند عملیات SAR دریایی را با کیفیت مطلوب ارایه کنند. محصل اقدامات صورت گرفته در سال‌های اخیر در خصوص جذب نیروی انسانی و استفاده از تجهیزات مناسب به همراه آموزش‌های تخصصی و بازنگری طرح‌های موجود و همچنین بهره‌گیری از نیروهای مردمی تحت عنوان همیار ناجی توانسته آمار سوانح دریایی در سال ۱۳۹۱ خورشیدی در آب‌های تحت حاکمیت و نظارت ایران را به میزان ۱۵ درصد طی ۹ ماهه اخیر نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۰ کاهش و آمار شناورهای مغروق در همین مدت را به میزان ۹۰ درصد کاهش دهد. طبعاً کاهش یافتن سوانح دریایی آمار تلفات انسانی را نیز کاهش می‌دهد و این هدفی است که سازمان برای جهت دادن ایمنی و تامین بیشتر آن در دریا، در مناطق دریایی کشورمان آن را با قوت دنبال می‌کند.

تنظیم تفاهم‌نامه همکاری جستجو و نجات با سازمان‌های ذی‌ربط

ابعاد برخی از سوانح دریایی و تلفات انسانی ناشی از آن که به عنوان سوانح دریایی در مقیاس بزرگ Mass Rescue Operation شناخته شده‌اند، ممکن است پاسخگویی به آنها از توان یک سازمان مرجع یا کشور خاص خارج باشد. به همین دلیل سازمان بنادر و دریانوردی با بررسی توانمندی‌های امداد و نجات دریایی سایر ارگان‌های داخلی و کشورهای همجوار اقدام به تنظیم و امضای تفاهم‌نامه همکاری کرده تا در مواقع لزوم که سوانح بزرگ دریایی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر رخ می‌دهد، بتوانند در کمترین زمان ممکن آمار تلفات را به حداقل برسانند. البته در این رابطه با کشورهای ترکمنستان، کویت و روسیه تفاهم‌نامه همکاری امضا شده است.



جستجو و نجات و امداد رسانی دریایی امروزه دارای پیچیدگی‌هایی است که برای تحقق آن باید از افراد و کارشناسان خبره در این فن که از آموزش‌های موضوعی خاص برخوردار شده‌اند، استفاده کرد



جستجو و نجات دریایی در ایران برای رسیدن به وضعیت مطلوب متناسب با سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور در ۱۱ محور به شرح ذیل در دستور کار قرار گیرد:

- ۱) تصویب و اجرای چارت تشکیلاتی جدید برای مراکز هماهنگی و نجات دریایی (MRCCs)
- ۲) ساخت و ساز تاسیسات و ابنیه مراکز اصلی و فرعی جستجو و نجات دریایی و تجهیز آنها با برخورداری از استانداردهای متداول
- ۳) بازنگری قرارداد راهبری، تعمیر و نگهداری شناورهای ناجی (۱۵ فروند) با هدف راهبری متمرکز
- ۴) تامین ۳ فروند شناور بزرگ (Mother SAR)، ۱۰ فروند شناور کوچک (RIB) به علاوه ۵ فروند ناجی و یک فروند هاوکرافت
- ۵) ساخت و خرید ۵ فروند بالگرد پیشرفته و مجهز (شب پرواز) ویژه جستجو و نجات دریایی

۶) ساخت و خرید ۲ فروند هواپیمای دو منظوره SAR و پایش و مقابله با آلودگی‌های دریایی لازم به ذکر است که جستجو و نجات و امداد رسانی دریایی امروزه دارای پیچیدگی‌هایی است که برای تحقق آن باید از افراد و کارشناسان خبره در این فن که از آموزش‌های موضوعی خاص برخوردار شده‌اند، استفاده کرد. تجهیزات قابل استفاده در این حوزه اعم از شناورهای دریایی و وسایل پرنده مانند بالگرد و هواپیما، به ویژه بالگردهای ویژه جستجو و نجات دریایی با تجهیزات خاص ناوبری، ارتباطی، زنده یاب هوشمند و غیره از چنان اهمیتی برخوردار است که ضعف یا فقدان آنها سرعت عمل نیروهای واکنش سریع را کاهش داده و آمار تلفات را افزایش می‌دهد. با این تفکر که در حال حاضر اکثر کشورهای صاحب تکنیک‌های ایمنی دریانوردی از این تجهیزات به طور مطلوب و در سطح گسترده استفاده می‌کنند و آثار مثبت آن نیز ملموس است. سازمان بنادر و دریانوردی نیز در قالب طرح ارتقای کمی و کیفی جستجو و نجات دریایی که مفاد آن تدوین شده و در مراحل تصویب نهایی قرار دارد، فعلاً از تجهیزات هوایی (بالگرد و هواپیما) و از توانمندی‌های داخلی بهره‌برداری می‌کند که پس از تصویب طرح مزبور مدرن‌ترین تجهیزات به همراه آموزش‌های فنی و عملیاتی مرتبط مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

۷) استمرار برنامه‌های آموزشی تخصصی جستجو و نجات (تئوری و عملی) و همچنین بازدید و تبادل دانش و اطلاعات نیروهای انسانی مرتبط با SAR با سایر کشورها

۸) برگزاری مانورها و تمرینات جستجو و نجات دریایی و تمرین مراحل SAR در شرایط نزدیک به سوانح واقعی در مقیاس بزرگ

۹) ایجاد انگیزه‌های خدمتی برای افراد عملیاتی و ستادی درگیر در عملیات جستجو و نجات و ریسک‌پذیر

۱۰) برنامه‌ریزی برای تقویت تیم‌های امداد و نجات سازمان‌های مردم‌نهاد (NGOs) تحت عنوان همیار ناجی و اشاعه فرهنگ ایمنی دریانوردی

۱۱) سازمان‌دهی تیم‌های واکنش سریع در مراکز اصلی هماهنگی نجات دریایی با برخورداری از آموزش و تجهیزات مناسب.



امکانات و الزامات بندری و دریایی پایانه‌های مسافری

بنادر مسافری یکی از پیش نیازهای مهم توسعه گردشگری، جذب مسافران دریایی و افزایش و رونق فعالیت‌های اقتصادی در شهرهای بندری محسوب می‌شود و خدمات گسترده‌ای را با توجه به نیازمندی‌های مسافران و گردشگران دریایی مهیا می‌سازد. میزان و توسعه یافتگی بنادر مسافری نیز بستگی به تقاضای بازار، نوع خدمات مورد انتظار مشتریان، تعداد مسافران و ابعاد و اندازه شناورهای مسافری و سیاست‌های تدوین شده توسط مقامات بندری دارد که عوامل یادشده مدنظر مهندسین مشاور بندر ساز و پیمانکاران در طراحی و ساخت بنادر مسافری قرار می‌گیرد. از این رو بنادر و اسکله‌های مسافری متناسب با تغییر نیازهای مسافران دریایی و توسعه شناورهای مسافری ارتقا پیدا کرده و به پایانه‌های مسافری دریایی تبدیل شده‌اند. با تبدیل به پایانه‌های مسافری، کارکرد آنها نیز از روش یا مد حمل و نقل مسافری صرف به محلی برای تأمین توسعه امکانات مورد نیاز شناور از یک سو و تأمین امکانات و خدمات ضروری و مورد درخواست مسافران و همچنین ایجاد هماهنگی با سایر بنادر و پایانه‌های مسافری و روش‌های مختلف حمل و نقل مسافری تبدیل شده است. لذا با عنایت به موارد پیش گفته در ادامه الزامات و امکانات بندری و دریایی مورد نیاز یک پایانه مسافری ارایه می‌شود:

الف- امکانات بندری:

۱. امکانات سخت افزاری

- ۱-۱- مرکز اطلاع رسانی شهری
- ۲-۱- سیستم برق اضطراری
- ۳-۱- سیستم تهویه مطبوع مناسب
- ۴-۱- سبدهای حمل بار و محل نگهداری آنها
- ۵-۱- نوار نقاله‌ها
- ۶-۱- نرده‌کشی و حفاظ
- ۷-۱- پیاده‌روی مخصوص عبور خدمه، کاپیتان، مسافران
- ۸-۱- محل عبور دو چرخه و وسایط نقلیه موتوری
- ۹-۱- تجهیزات بازرسی بار مسافر (X-Ray) و دروازه‌های فلزیاب
- ۱۰-۱- تجهیزات لازم جهت جابه‌جایی مسافران بین اسکله تا ترمینال‌ها (اتوبوس، مینی‌بوس، ماشین حمل معلولین و...)
- ۱۱-۱- تجهیزات تخلیه و بارگیری بار و کالای مسافران
- ۱۲-۱- کارگاه مرکزی جهت تعمیرات جزئی

- شناور و تجهیزات مورد نیاز
- ۱۳-۱- علایم راهنمایی و رانندگی
- ۱۴-۱- فضای سبز
- ۱۵-۱- زهکشی معابر و هدایت آب‌های سطحی
- ۱۶-۱- محل جمع‌آوری زباله
- ۱۷-۱- آب آشامیدنی
- ۱۸-۱- ساختمان اداری
- ۱۹-۱- ساختمان کنترل ترافیک و ناوبری شناورها
- ۲۰-۱- ساختمان‌های رفاهی پرسنل (خدمه کشتی، کارکنان بنادر و...)
- ۲۱-۱- ساختمان‌های خدماتی (واحد اطفای حریق و تجهیزات مورد نیاز، اورژانس، بیمارستان و...)
- ۲۲-۱- ترمینال ورودی مسافر داخلی و بین‌المللی
- ۲۳-۱- ترمینال خروجی مسافر داخلی و بین‌المللی
- ۲۴-۱- سالن‌های انتظار
- ۲۵-۱- سالن‌های ترانزیت
- ۲۶-۱- فضاهای ویژه استقرار بدرقه‌کنندگان
- ۲۷-۱- سالن تشریفات (VIP)
- ۲۸-۱- نمازخانه‌های ویژه خانم‌ها و آقایان
- ۲۹-۱- سالن‌های استراحت ویژه خواهران و برادران
- ۳۰-۱- دفاتر رزرو هتل‌ها، مهمانسراها و...
- ۳۱-۱- دفاتر تورها و خدمات جهانگردی و ایرانگردی
- ۳۲-۱- دفاتر فروش بلیت کشتی، هواپیما و اتوبوس و...
- ۳۳-۱- دفتر نمایندگی‌های بیمه
- ۳۴-۱- اداره پست
- ۳۵-۱- مخابرات راه دور
- ۳۶-۱- اداره گذرنامه
- ۳۷-۱- اداره گمرک
- ۳۸-۱- قرنطینه
- ۳۹-۱- سازمان حج و اوقاف (جابه‌جایی زائران حج عمره و عتبات عالیات)
- ۴۰-۱- نیروی انتظامی
- ۴۱-۱- بانک و دستگاه‌های خودپرداز
- ۴۲-۱- رستوران و کافی‌شاپ
- ۴۳-۱- فروشگاه‌های معاف از مالیات و عوارض (Duty Free shop)
- ۴۴-۱- کافی‌نت
- ۴۵-۱- فروشگاه‌ها (لوازم آرایشی و بهداشتی، صنایع دستی و سوغات، اسباب‌بازی و...)
- ۴۶-۱- سرویس بهداشتی ویژه خواهران و برادران

- ۴۷-۱- تاکسی سرویس شبانه‌روزی
 - ۴۸-۱- وسایل نقلیه عمومی و ایستگاه مربوطه
 - ۴۹-۱- جاده‌های ارتباطی و پارکینگ‌ها
 - ۵۰-۱- انبار نگهداری بار مسافر
- ## ۲. نیروی انسانی مورد نیاز
- ۱-۲- حوزه مدیریت و برنامه‌ریزی
- یک پایانه مسافری باید در حوزه مدیریت و برنامه‌ریزی، نیروهای مورد نیاز در بخش‌های مختلف را تعیین کند. برای مثال می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:
- مدیریت بندر: تعیین وظایف واحدهای مختلف مستقر در بندر
- ترافیک بندر: تنظیم زمان تردد کشتی‌ها، امور مسافرین، تخلیه و بارگیری کالا، امور گمرکی و تشریفات و...
- مخابرات و ارتباطات
- حوزه خدمات و تدارکات
- بخش بندی امور در این حوزه و اختصاص نیروی انسانی مورد نیاز هر بخش از وظایف مقامات بندری است. در زیر برخی از بخش‌های حوزه خدمات و تدارکات آورده شده است.
- امور مربوط به نظافت بندر
- آتش‌نشانی
- تدارکات
- فضای سبز و...
- ۳-۲- حوزه پیمانکاری
- تعیین نیروی انسانی برای موارد زیر در فعالیت‌های پایانه لحاظ می‌شود.
- آموزش نیروهای مجرب جهت راهنمایی مسافران و تعیین تعداد آنها
- پیمانکار تاسیسات و تعمیرات
- تعمیرات شناورها و اسکله و...
- ## ۳. امکانات نرم افزاری
- کنترل خطوط ارتباطی و ترافیک بندر
- برنامه‌ریزی امکانات صوتی و تصویری پیشرفته
- نظیر دوربین‌های مدار بسته و تابلوهای الکترونیکی در ترمینال‌ها، اسکله‌ها، شناورها و انبارها برای کنترل هرچه بیشتر سیستم پیشرفته کشف و اطفای حریق
- ارتباط با سیستم‌های ماهواره‌ای و...
- ## ب- امکانات دریایی:
- چراغ‌ها و بویه‌های دریایی
- شناورهای تجسس و نجات، یدک‌کش‌ها، شناورهای ویژه اطفای حریق، قایق‌های راهنما و...
- بالگردهای تجسس و نجات
- غواص و تجهیزات غواصی
- کادر پزشکی دریا

* برگرفته از طرح مطالعاتی توسعه مسافرت‌های دریایی، مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی



دستگاه‌ها و نهاد‌های دریای

در رونق مسافرت‌های دریایی؛ کدامند؟

آمارهای رسمی نشان می‌دهد سالانه میلیون‌ها مسافر توسط شبکه حمل و نقل دریایی کشور جابه‌جا می‌شوند و بارز رشد دورقمی که در سال‌های گذشته داشته است. در حال حاضر بالغ بر ۱۰ میلیون نفر - سفر مسافر از بنادر کشور جابه‌جا می‌شوند. حال از آنجا که پتانسیل‌های حمل و نقل مسافری دریایی به عنوان یکی از نقاط قوت صنایع دریایی می‌تواند محلی برای جذب سرمایه‌های بخش خصوصی باشد و آمارهای رسمی نیز نشان می‌دهد که سازمان بندار و دریانوردی طی یک سال گذشته یارانه‌هایی را هم برای توسعه و نوسازی شبکه حمل و نقل دریایی در نظر گرفته است، انتظار می‌رود با گردشگری دریایی، زمینه‌ها برای توسعه شبکه حمل و نقل دریایی مهیا شود. اما از آنجا که امر مسافرت‌های دریایی از آن دسته مقولاتی است که به لحاظ تشکیلاتی منحصر به سازمان بندار و دریانوردی نیست و ارگان‌های دیگری حسب اختیارات و گذارنده به آنها، در امر سامان‌دهی مسافرت‌ها ذی‌نفع یا مسوول ارائه خدمات هستند؛ در این شماره به انتشار جدولی از تمام ارگان‌های سازمانی کشور (با ذکر شرح وظایف) می‌پردازیم که به نوعی با ارائه ایده‌ها یا طرح‌هایی ابتکاری و خدماتی کمی و کیفی، می‌توانند به توسعه مسافرت‌های دریایی هموطنان عزیزمان در کشوری که مساحت زیادی از آن با آب‌های آزاد در ارتباط است، کمک کنند.

نام دستگاه	اهم شرح وظایف
وزارت راه و شهرسازی	متولی صنعت حمل و نقل کشور
سازمان بندار و دریانوردی	مرجع رسمی دریایی کشور کارفرمای طرح جامع مسافرت‌های دریایی تنظیم و توسعه کشتیرانی و اداره کردن امور بندری احداث، توسعه، بهره‌برداری و نگهداری بندار بررسی روش‌های ساخت، نگهداری و بهره‌برداری بندار انجام کلیه امور مربوط به خدمات هواشناسی کشور و ارائه آنها به بخش عمومی و خصوصی
سازمان هواشناسی	ارایه اطلاعات هواشناسی در مورد شهرهای بندری و مسیر تردد کشتی‌ها به منظور آگاهی مسافری

وزارت امور خارجه	برقراری هماهنگی های لازم جهت ورود و خروج مسافران از کشور صدور روادید قوانین مربوط به متخلفان غیرایرانی در محدوده مرزهای حاکمیتی کشور
وزارت صنعت و معدن و تجارت	ایجاد شرکت های کشتی سازی ایجاد تسهیلات لازم برای توسعه صنعتی شرکت های سازنده صدور مجوز پروانه بهره برداری و فعالیت برای شرکت های تازه تاسیس
سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	ساخت و تعمیر کشتی ساخت و نصب تجهیزات و سازه های دریایی ساخت بنا و اسکله ترمینال تقویت و ارتقای شرکت های سازنده شناورهای تفریحی و مورد نیاز طرح جامع مسافرت های دریایی
شرکت های کشتی سازی (بخش خصوصی)	ساخت و تعمیر کشتی های مسافربری برآورد هزینه های ساخت کشتی های مسافربری و ارایه پیشنهاد برای منابع تامین مالی
وزارت نفت	شرکت های تابعه به دلیل نیاز مسافری (نفت فلات قاره، نفت و گاز پارس جنوبی و ...)
وزارت علوم، تحقیقات و فناوری	پرورش نیروی انسانی متخصص در زمینه مهندسی کشتی، دریانوردی، پرسنل کشتی، مهمانداران تقویت واحدهای پژوهشی و نیل به فعالیت در زمینه تحقیقات توریسم، بنادر و ... پرورش نیروی انسانی متخصص در صنعت توریسم
سازمان ملی اقیانوس شناسی	ارایه اطلاعات جوی و اقیانوس شناسی مطالعات بسترشناسی برای احداث اسکله و بندر
وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	مطالعه و بررسی بیماری های شایع در سفرهای دریایی ارایه خدمات پزشکی و دارویی تامین کادر پزشکی و پرستاری
وزارت کشور	هماهنگ کننده سیاست ها در سطح ملی و محلی
شهرداری ها	هماهنگی و ارایه خدمات مربوط به رفاه مسافرین در شهرهای بندری مانند تاکسی ها، آژانس ها و هتل ها و ... هماهنگی با مراکز پلیس هماهنگی با مراکز آتش نشانی ایجاد تابلوهای راهنمای مسافرین در شهر تغییر شهرهای بندری به گونه ای که نیاز مسافرین را بدون توجه به سن و معلولیت آنها به جهت عبور و مرور آسان کند (جدول ها، پیاده روها، پله ها و شیب ها و ...)
ناجا (نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران)	حفظ امنیت بنادر و شهر بندری همکاری نیروی انتظامی با پلیس پایانه ها مبارزه با فساد، جرم و جنایت، قاچاق مواد مخدر مبارزه با قاچاق مسافر
اداره گذرنامه و پلیس پایانه ها	صدور انواع گذرنامه و کارت های ویژه گردشگری تدوین برنامه ویژه ای جهت کنترل مدارك و بلیت مسافران دریایی

<p>انعقاد قرارداد در زمینه مبادلات فرهنگی، جهانگردی و... شرکت در جلسات سازمان های منطقه ای و بین المللی با همکاری و هماهنگی وزارت امور خارجه ایجاد و توسعه و بهره برداری از تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی همچنین تأمین وسایل لازم برای مسافرت های فردی و جمعی جهانگردان ایرانی و خارجی در داخل کشور اعم از زمینی، هوایی و دریایی تأمین خدمات جهانگردی و اقدامات لازم برای ارایه پیشرفت های مملکتی شناساندن تحولات فرهنگی و تمدن و جاذبه های جهانگردی ایران</p>	<p>وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی</p>
<p>ترویج فرهنگ گردشگری سازمان دهی تورهای دریایی تدوین برنامه های گردشگری و گسترش انواع گردشگری دریایی در کشور آموزش لیدرهای حرفه ای برای صنعت اکوتوریسم مطالعه و بررسی نیازمندی های گردشگران داخلی و خارجی معرفی جاذبه های توریستی شهر بندری حفظ آثار فرهنگی شهرهای بندری و توریستی</p>	<p>سازمان میراث فرهنگی و گردشگری</p>
<p>تبلیغات تحلیل وضعیت سفرهای دریایی در کشور انتقال اخبار مربوط به مسافرت ها و سیاست های طرح به مردم انتقال نظرات، انتقادات و پیشنهادات مردم به مسوولین امر</p>	<p>خبرگزاری ها و روزنامه ها</p>
<p>صدور مجوز تاسیس و بهره برداری واحدهای ارایه خدمات پستی و مخابراتی و فناوری اطلاعات در سطح بنادر و شهرهای بندری در چارچوب قوانین و مقررات تجهیز بندرو شهر بندری به ادارات پست - ارایه خدمات نوین در امور پستی فراهم کردن زیرساخت های مناسب جهت فعالیت های IT تأمین ارتباط بین الملل داده ها و همچنین فراهم کردن امکان ارتباطات داده ها در سطح کشورهای منطقه بازاریابی، تاسیس، توسعه، بهسازی، اجرا، نگهداری و بهره برداری از شبکه ارتباط داده ها در شهرهای بندری نظارت و مدیریت شبکه ارتباطات داده ها طبق استانداردهای ملی و بین المللی فراهم کردن امکان ارتباطات داده ها در شهرهای ساحلی</p>	<p>وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات</p>
<p>تجهیز بندرو شهر بندری به کیوسک های تلفن مخابرات راه دور مخابرات بین المللی انتقال دیتا</p>	<p>شرکت مخابرات ایران</p>
<p>تبلیغ و ترویج صنعت توریسم دریایی</p>	<p>سازمان صدا و سیما</p>
<p>اعزام حجاج از طریق دریا</p>	<p>سازمان حج و زیارت</p>
<p>حفاظت از تنوع زیستی دریا پیشگیری و ممانعت از تخریب آلودگی محیط زیست تحقق اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به منظور حفاظت از محیط زیست و تضمین بهره مندی درست و مستمر محیط زیست و همسو با توسعه پایدار برگزاری نمایشگاه موزه های مختلف از گونه های گیاهی و جانوری در مناطق بندری</p>	<p>سازمان حفاظت محیط زیست</p>
<p>تهیه نقشه های عمرانی طراحی و ایجاد سیستم های اطلاعات جغرافیایی (GIS)، سیستم های اطلاعات زمینی (LIS) و تشکیل پایگاه داده های توپوگرافی ملی (NTDB) اعمال ممیزی های کیفی فعالیت های نقشه برداری نظارت و کنترل کیفی بر تمام فعالیت های تهیه نقشه انجام شده در موسسات و بخش های دولتی و خصوصی طبق استانداردهای بین المللی عملیات آب نگاری (هیدروگرافی) شامل تهیه چارت های مبنایی و موردی، جمع آوری و پردازش اطلاعات جزرومدی، پیش بینی و تهیه جداول جزرومدی</p>	<p>سازمان نقشه برداری کشور</p>



◀ بندر روتردام (ROTTERDAM PORT)

<p>تهیه و تنظیم برنامه های میان مدت و بلندمدت به منظور نیل به توسعه پایدار و همه جانبه در کشور تهیه و تنظیم بودجه سالانه کشور با همکاری موسسات ذی ربط نظارت مستمر بر اجرای برنامه های توسعه و پیشرفت سالانه انجام مطالعات و بررسی های اقتصادی و اجتماعی و پیش بینی منابع کشور به منظور تهیه برنامه و بودجه</p>	<p>معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور</p>
<p>تعیین قوانین مناطق آزاد در جهت اهداف طرح جامع مسافرت های دریایی تعیین نحوه سرمایه گذاری بخش های مختلف در مناطق آزاد میزان تامین بودجه و امکانات</p>	<p>شورای هماهنگی امور مناطق آزاد و اقتصادی و ویژه</p>
<p>خرید ناوگان ارایه خدمات به مسافری برنامه ریزی سفرهای دریایی تهیه جداول زمان بندی مسافرت های دریایی تعیین مسیرهای مسافرت های دریایی</p>	<p>شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران</p>
<p>برگزاری نمایشگاه ها در شهرهای بندری و اطراف به منظور جذب توریست و اشاعه فرهنگ گردشگری</p>	<p>شرکت نمایشگاه های بین المللی</p>
<p>تنظیم قوانین گمرکی مربوط به ورود اتومبیل و بار همراه مسافر تنظیم قوانین گمرکی مربوط به تجهیزات مورد نیاز طرح جامع مسافرت های دریایی ایجاد تسهیلات و قوانین مناسب و قوانین سهل تر برای مسافرینی که قصد تجارت نیز دارند</p>	<p>گمرک جمهوری اسلامی ایران</p>
<p>تامین بخشی از منابع مورد نیاز توسعه طرح های مسافرت های دریایی ارایه تسهیلات بانکی و پرداخت وام</p>	<p>نظام بانکی</p>
<p>بیمه دریایی مسافر بیمه دریایی کشتی بیمه دریایی بنادر و تجهیزات</p>	<p>بیمه مرکزی</p>
<p>تشکیل تعاونی های مسافری دریایی تشکیل تعاونی های ساخت شناور تمرکز امور مربوط به کار و مراقبت در تهیه اجرای مقررات قانون کار قانون کار و قانون بیمه کارگران برقراری روابط با تشکیلات بین المللی کار اعزام نیروی کار به کشورهای منطقه اشتغال زایی</p>	<p>وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی وزارت کار</p>
<p>تشکیل گروه ها، پیگیری سیاست های دولت؛ انعکاس مطالبات مردمی به مسئولین</p>	<p>NGO ها</p>

* برگرفته از طرح مطالعاتی توسعه مسافرت های دریایی، مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

لذت دریانوردی با شناورهای مسافری

در بیشتر کشورهای پیشرفته در زمینه حمل و نقل مسافر، تجهیز کشتی‌های غول‌پیکر به امکانات مختلف ورزشی، تفریحی و همچنین استفاده از تجهیزات پیشرفته ناوبری و کمک ناوبری از فاکتورهای مهم در رقابت صنعت مسافربری دریایی است. برای داشتن یک سیستم فعال و پررونق مسافری بایستی به امکانات و تجهیزات مورد استفاده توجه زیادی شود تا مسافر در طول سفر احساس راحتی کند. همچنین شرکت‌های کشتیرانی باید امکاناتی را فراهم کنند تا بروز مشکل در سفر و همچنین محوطه بندری برای مسافر به حداقل ممکن برسد. کشتی‌های مسافری علاوه بر داشتن خصوصیات یک شناور استاندارد بایستی امکانات بیشتری به منظور رفاه حال مسافرین نیز داشته باشند. شناورهای مسافری به سه دسته تفریحی، توریستی و کاری تقسیم بندی می‌شوند.



کشتی‌های تفریحی

این گروه شامل کشتی‌های کوچک بادبانی تا کشتی‌های به طول چند ده متر هستند که بیشتر جنبه ورزشی و تفریحی دارند و بیشتر در محوطه بندری مورد استفاده قرار می‌گیرند.

کشتی‌های توریستی

این کشتی‌ها نیز با ظرفیت‌های متفاوت ساخته می‌شوند و از لحاظ نوع نیز بسیار متنوع هستند. در کشتی‌های لاینر (Liner) مسافربر، ارتفاع محل اسکان مسافرین روی عرشه بلند است و از این نظر کاملاً مشخص هستند. برخی از انواع کشتی‌ها نیز بار و مسافر را توأمان حمل می‌کنند. اینگونه کشتی‌ها به علت توقف طولانی در بنادر، چندان مورد استفاده قرار نمی‌گیرند.





کشتی های فری (Ferry)



کشتی های هیدروفویل (Hydrofoil)

کشتی های تندرو

کشتی های مسافربری و تفریحی به لحاظ شکل سازه بدنه انواع مختلفی دارند که می توان به کشتی های اقیانوس پیما، هیدروفویل، هاوکرافت ها، فری ها و... اشاره کرد. در ذیل توضیح مختصری از آنها آمده است.

کشتی های هیدروفویل (Hydrofoil)

این کشتی ها در زیر بدنه دارای فویل هایی هستند که عملکرد این فویل ها باعث می شود تا در سرعت های مشخص، بدنه کشتی مقداری بالاتر از حالت بدون فویل قرار گرفته و بدین ترتیب استهلاک و برخورد آن به امواج به حداقل رسیده و تلاطم کشتی نیز به حداقل و سرعت آن با همان توان موتور به حداکثر خواهد رسید.

کشتی های فری (Ferry)

این شناورها بیشتر در آبراهه ها استفاده می شوند و سرنشینان اتومبیل ها و ترن ها با مسافریشان فواصل کوتاه راه های آبی را از یک سوی دریا به آن سوی دیگر، با این کشتی ها طی می کنند. این شناورها دارای دو سیستم رانش در جلو و عقب کشتی هستند.

هاوکرافت ها (Hovercraft)

هاوکرافت ها به دلیل سرعت بالا و مانور مناسب در شناورهای تجسس و نجات و همچنین مسیرهای کوتاه مورد استفاده قرار می گیرند. از معایب این شناورها می توان به سرو صدای زیاد و باربری کم آنها اشاره کرد.



هاوکرافت ها (Hovercraft)

تجهیزات يك شناور استاندارد

تجهیزات مورد نیاز یک کشتی مسافربری، با توجه به کارکرد آن به شرح ذیل آرایه می شود.

- سیستم های رانش شناورهای مسافری
- الزامات بدنه شناورهای مسافری با توجه به استانداردهای موسسه های رده بندی مورد پذیرش سازمان بنادر و دریانوردی

- سیستم های ناوبری و کمک ناوبری شامل سیستم های رادار و GPS، GMDSS، سیستم تشخیص هویت اتوماتیک، جعبه سیاه

- سیستم آب شیرین کن

■ تبخیری

■ فیلتری

- تجهیزات ایمنی و نجات شامل سیستم ایمنی کشتی، سیستم اطفای حریق، وسایل نجات شامل قایق نجات، لایف رفت (Life raft)، جلیقه نجات، چراغ، لایف رینگ (Life ring)، تجهیزات GMDSS، تلفن های ماهواره ای و همچنین گاردریل کشتی است.

- کابین های مسکونی و معماری داخلی

کشتی

- تقسیم بندی طبقات کشتی با توجه به

کلاس بندی مسافران

- وجود سایت های سمعی و بصری

- وجود سایت های مخابراتی و دسترسی

به اینترنت

- پنجره رو به دریا در کابین مسافران

- کابین های مخصوص خدمه

- سالن VIP

- تراس و بالکن

- سیستم تهویه مطبوع

■ شناخت شرایط اقلیمی و آب و هوایی

مسیر دریانوردی و تعدیل کردن دما در

کابین ها با توجه به اقلیم منطقه

■ استفاده از سیستم سرمایش و گرمایش مناسب

- سیستم فاضلاب

- سیستم معلق سازی

- سیستم ذخیره سازی

- سوزاندن فاضلاب

- امکانات رفاهی، ورزشی و تفریحی

■ نمازخانه

■ سالن اجتماعات و کنفرانس

■ باشگاه ورزشی

■ کلوپ بازی های رایانه ای

■ بیست پاتیناژ

■ استخر

■ زمین تنیس

■ محوطه مخصوص پیاده روی

■ اسکیت

■ دیواره صخره نوردی

■ اسکی روی یخ

■ پارکینگ اتومبیل

- نیروی انسانی مجرب و متخصص

■ خدمه مجرب برای سرویس دهی در

رستوران کشتی

■ خدمه روی عرشه برای هدایت

مسافری و تأمین نیاز آنها

■ کادر پزشکی شامل پرستار، بهیار، پزشک

■ پلیس کشتی

- ساختمان های رفاهی

■ رستوران

■ کافی شاپ

■ رستوران سنتی

■ آرایه غذاهای دریایی

■ مراکز خرید

با توجه به نوع کشتی مسافربری، می توان

هریک از موارد بالا را برای آن تأمین کرد. □

* برگرفته از طرح مطالعاتی توسعه مسافرت های دریایی، مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

دل به دریا بزنید، اما با حساب و کتاب!

افزایش سفرهای دریایی علاوه بر تجهیز پایانه‌ها و کشتی‌ها، تا حدود زیادی به میزان تقاضای مردم نیز بستگی دارد. شاید مهم‌ترین عامل در افزایش اعتبار شرکت‌های کشتیرانی، رضایت مسافران از نحوه عملکرد شرکت‌ها و خدمت‌رسانی آنها باشد و این امر ممکن نیست مگر اینکه نیازهای بزرگ مسافران را از لحظه‌ای که قصد سفر دریایی دارند تا اتمام سفر (خروج از بندر) و حتی تردد و سکونت در شهر بندری به طور کامل شناسایی کرد، لذا آژانس‌های مسافری و پایانه‌ها و خطوط کشتیرانی موظف هستند نیازهای مسافران را در این بازه زمانی شناخته و تمهیدات لازم را به عمل آورند و در این راستا باید به موارد ذیل توجه داشته باشند:

- اعلام وضعیت آب‌وهوایی بندر مورد نظر به مسافران
- تعیین پوشش مناسب مرتبط با آب‌وهوای بندر مقصد
- ارزیابی اطلاعات پزشکی مورد نیاز سفر دریایی به مسافران
- حصول اطمینان از داشتن سلامتی کامل افراد و در صورت بیماری به همراه داشتن خلاصه پرونده بیمار و داروهای مورد نیاز از طرف پزشک متخصص برای پزشک کشتی
- تعیین مدارک مورد نیاز از قبیل گذرنامه، بلیت، روادید و ...



• هنگام خرید بلیت بایستی در مورد درجه بلیت و نوع خدماتی که در کشتی ارائه خواهد شد اطلاع‌رسانی لازم انجام شده باشد.

• تعیین میزان بار همراه مسافر و نحوه جابه‌جایی بار در بندر

• تعیین نوع و میزان باری که مسافر می‌تواند از کشور خارج کند. (در صورت خروج از کشور)

• اطلاع و تعیین وضعیت پایانه بندر و مکان‌هایی که در آن بازرسی و کنترل انجام می‌شود.

• تعیین زمان به طول انجامیدن بازرسی بار و کنترل بلیت تا لحظه سوار شدن (مسافر به میل خود می‌تواند برای استفاده بهینه از این زمان برنامه‌ریزی کند).

• تعیین مسیر تردد کشتی و جاذبه‌های طبیعی در مسیر

• اطلاع از مدت توقف کشتی در ترمینال یا بنادر مسافرتی

• اعلام اطلاعات حرکت کشتی‌ها

• تعیین مراحل دریافت کارت مخصوص سوار شدن به کشتی

• تعیین مراحل انتقال بار مسافر به کشتی

• تعیین میزان پول نقد قابل حمل

• اطلاع از وضعیت سالن‌های انتظار

• شناسایی دفاتر تورهای دریایی و آژانس‌های مسافرتی

• تعیین چگونگی دریافت اطلاعات مربوط کشتی و بندر مقصد از آژانس برای مسافران

• اطلاع از وضعیت عمومی بندر

- ساعات محلی در مقایسه با بندر مبدأ

- اوقات شرعی

- زبان رسمی که مردم منطقه با آن گویش می‌کنند.

- فرهنگ مردم منطقه مورد نظر

- ایستگاه‌های رادیویی و تلویزیونی قابل دسترسی به زبان‌های مختلف در بندر

- ساعات عبور و مرور در شهر بندری

• نقشه شهر

• اطلاع از جاذبه‌های توریستی و مکان‌های دیدنی شهر

• اعلام اطلاعات هتل و مسافرخانه‌های شهر بندری

• در صورتی که هدف از ورود به شهر بندری ادامه مسیر به سمت شهر دیگری باشد، مسافر بایستی از قبل نوع وسیله حمل و نقل را تعیین کند.

• اطلاع از امکانات حمل و نقل بین شهری (فرودگاه، ایستگاه راه‌آهن، آژانس بین شهری، اتوبوس و...)

• اطلاع از مسیر تردد به شهرهای اطراف

• اطلاعات مربوط به هزینه‌های ثابت در شهر مقصد (کرایه تاکسی، قیمت هتل‌ها، بلیت ورودی، امکانات توریستی)

• اطلاعات جامع از هزینه‌های مرتبط در سفر دریایی شامل هزینه بندر مبدأ، شناور، بندر مقصد با توجه به طول سفر

• نحوه جابه‌جایی بار و لوازم در بندر مقصد (وسایل حمل، باربران محلی و...)

• اطلاع از امکان رزرو بلیت مسیر برگشت

• اطلاع از میزان هزینه‌های استرداد بلیت

• اطلاع از هزینه‌های امکانات تفریحی و سرگرمی روی کشتی

• اطلاع از مدت سفر روی دریا

• اطلاعات جامع نسبت به بیمه‌های مسافرتی که در طول سفر تعلق می‌گیرد.

• اعلام مقررات سفرهای دریایی برای افراد مجرد

نیازمندی‌های حین سفر مسافر

پس از تعیین نیازمندی‌های مسافر قبل از سفر، بایستی در جهت شناسایی نیازمندی‌های مسافر در حین سفر و پس از پیاده شدن از کشتی اقدامات لازم صورت گیرد. همچنین لازم به ذکر است که پارامترهای دیگری نیز ممکن است در این امر دخیل باشند که بسته به نظر ارایه‌دهنده خدمت قابل بررسی است.

نحوه سوار و پیاده شدن از کشتی

- نحوه ورود و خروج بار مسافر از کشتی

- محل‌های اسکان مسافری در کشتی با توجه به درجه بلیت خریداری شده

- قوانین الزام آور در کشتی برای مسافران

- امکانات رفاهی موجود در کشتی (محل استراحت، کامپیوتر، تلویزیون، رستوران، فروشگاه و...)

- امکانات ورزشی و تفریحی

- امکانات موجود برای سرگرمی کودکان

- امکان دسترسی به شبکه اینترنتی روی کشتی جهت انجام امور کاری مسافری

- امکان برقراری ارتباط مخاطباتی از کشتی با مناطق مختلف

- آموزش اقدامات ایمنی و امنیتی در کشتی توسط کادر مجرب به مسافری

- حساسیت مسافر به دریا و وقوع دریازدگی و اطلاع از اقدامات پیشگیرانه

- نحوه استفاده از تجهیزات نجات در صورت بروز مشکل

- اطلاع از وضعیت ایمنی در کشتی و کابین مسافران

- امکان ارتباط با کاپیتان کشتی

- اطلاع از شرایط تخفیف هزینه‌ها در طول سفر

- اطلاع از نحوه تحویل بار به مسافر

- اطلاع از بازرسی‌های بعد از خروج از کشتی در پایانه مسافری

- اطلاع از قوانین و هزینه‌های گمرکی در صورت داشتن بار اضافی

- چگونگی پرداخت عوارض گمرکی

- چگونگی خروج از بندر و استفاده از سیستم حمل و نقل. □

* برگرفته از طرح مطالعاتی توسعه مسافرت‌های دریایی، مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

اوسیس؛ بزرگ‌ترین کشتی در دنیا

تا مدت‌ها اگر قرار بود از کشتی بسیار بزرگ و عظیم صحبت شود، بی‌شک نخستین نامی که به یادمان می‌آمد تایتانیک بود. اما سه سال پیش کشتی مسافربری غول پیکری سفر دریایی خود را آغاز کرد که تاکنون لقب بزرگ‌ترین کشتی ساخته شده مسافربری را از آن خود دارد. کار ساخت اوسیس (Oasis) - کشتی غول پیکر سیاحتی جهان - که در شهر تورکو فنلاند ساخته شده، در تاریخ ۶ فوریه ۲۰۰۶ آغاز و ۲۸ اکتبر ۲۰۰۹ به پایان رسید. سفارش ساخت اوسیس از سوی شرکت بین‌المللی رویال کاراییب بود. شرکت بین‌المللی رویال کاراییب نام یک شرکت بزرگ کشتیرانی در آمریکا است که در سال ۱۹۶۸ تاسیس شده و تاکنون سفارش ساخت ۱۱ کشتی عظیم و رکوردشکن را به Turun Telakka داده است. کشتی مذکور اوسیس دریا یا Oasis of the Seas نام دارد که رکورد بزرگ‌ترین کشتی دنیا را از آن خود کرده است. نام این کشتی در مسابقه‌ای به همین منظور در تاریخ ۲۳ ماه مه ۲۰۰۸ انتخاب شد و به معنی واحه، آبادی یا مرغزار میان کویر است. اوسیس در دریاهای OASIS of the Seas از هر نظریک رکورد به شمار می‌آید و از پیشرفته‌ترین فن‌آوری‌ها برای ساخت آن استفاده شده است. اگر نگاهی به مختصات این کشتی غول پیکر بیندازید، متوجه عظمت آن می‌شوید که همچون آبادی کوچکی در میان دریاهای شناور است. برای ساخت این کشتی که مراحل کارگاهی آن در فنلاند انجام شده، حدود ۴/۱ میلیارد یورو هزینه شده است که معادل هزینه ساخت ورزشگاه ویمبلی لندن بود. ۳۲۰۰ کارگر این کشتی را در مدت ۳ سال ساختند؛ کشتی‌ای که با همه امکانات رفاهی‌اش می‌تواند ۶۲۹۶ مسافر و ۱۶۰ خدمه را در خود جای دهد.

دریایی را آشکار کند. اوج مهندسی کشتی در این سازه به کاررفته و گویا استقبال مردم از بلیت‌های گرانقیمت آن به حدی بوده که مالکان این کشتی تصمیم به ساخت خواهر آن گرفته‌اند؛ کشتی‌ای که ابعاد و ظرفیت بیشتری نسبت به اوسیس داشته باشد. این کشتی همچون یک شهر است و مراکز تفریحی، پارک، سینما، سالن‌های ورزشی و رستوران‌های متعددی دارد. این کشتی‌ها سیاحتی و تفریحی هستند و در آب‌های دریای کاراییب سفرهای رفت و برگشت انجام می‌دهند. کشتی اوسیس جدیدترین بخشی است که به ناوگان سلطنتی دریای کاراییب اضافه شده و در عین حال بزرگ‌ترین کشتی مسافرتی جهان نیز به شمار می‌رود. کشتی جاذبه دریاهای داشتن ۲۷۰۰ اتاق و ۱۶ عرشه مانند یک شهر کوچک است که با سرعت ۲۲ گره دریایی از فوریت لادردیل به کاراییب سفر می‌کند. همچنین بر روی کشتی یک قهوه‌فروشی استارباکس هم وجود دارد.

طول این کشتی حدود ۳۶۲ متر است که به این ترتیب حدود ۴۰ متر از برج ایفل بیشتر است.

ارتفاع این کشتی از خط آب حدود ۷۲ متر است که ۱/۵ برابر ارتفاع مجسمه غول پیکر حضرت مسیح در ریودوژانیرو به شمار می‌رود. عرض این کشتی در قسمت انتهایی ۶۳ متر است که تقریباً با فاصله نوک ۲ بال یک هواپیمای بوئینگ ۷۴۷ برابر است. برای سیم‌کشی این کشتی حدود ۵۳۱۰ کیلومتر سیم استفاده شده است.


مصرف روزانه آب شیرین کشتی حدود ۲۳ هزار و ۵۰۰ تن است که البته آب ۲۱ استخر شنای تعبیه شده در کشتی را نیز شامل می‌شود؛ استخرهایی که شامل استخر امواج خروشان و استخر عمیقی به عمق ۵ متر نیز می‌شود. در میانه این کشتی باغ بزرگی شامل گیاهان طبیعی طراحی شده که ۱۲ هزار و ۱۵۷ گیاه و ۵۶ درخت زنده را شامل می‌شود. نگاهی به این عظمت، شاید پیچیدگی‌های فنی پشت پرده این غول

چشم‌انداز

- اوسیسی دریاها که در ارتفاع ۱۱۸۷ فوتی واقع شده، ۱۲۴ فوت بلندتر از برج ایفل است.
- طول این کشتی تقریباً با طول ۳/۵ زمین فوتبال برابر است.
- این کشتی از ۵۰۰ هزار بخش مجزا ساخته شده است.
- از ۱۵۸,۵۰۳ گالن رنگ استفاده شده است.
- کابل‌هایی که برای سیم‌کشی این کشتی استفاده شده‌اند، می‌توانند در فاصله بین فورت لادردیل در فلوریدا تا جنوای آلاسکا کشیده شوند.

محیط زیست

- کشتی اوسیسی دریاها، نخستین کشتی است که موفق به دریافت گذرنامه سبز از شرکت دریایی (DNV - Det Norske VERITAS) شده که این بخش مهمی از گواهینامه «طراحی کشتی پاک» به صورت داوطلبانه است.
- سیستم تصفیه پیشرفته آب مصرفی کشتی اوسیسی دریاها نخستین جایزه دریای پاک را به خاطر استفاده از سیستم تصفیه پیشرفته آب مصرفی از شرکت Nor Shipping دریافت کرد. این سیستم دو برابر از استانداردهای فدرال آمریکا برای تخلیه آب مصرفی در بنادر کاربردی‌تر است.
- هر چیزی که قابل بازیافت باشد، در کشتی واحه دریاها بازیافت می‌شود.
- این کشتی به دلیل در اختیار داشتن پیشرفته‌ترین امکانات و وسایل به خود می‌بالد؛ ابزار خردکن کاغذ، وسایل بسته‌بندی و فشرده کردن، خردکن شیشه، لامپ، قوطی و آلومینیوم.

کشتی استفاده شده، از مواد غیرسمی ساخته شده است؛ مواد تکنولوژیکی پیشرفته‌ای که مقاومت بدنه کشتی را (بر سطح آب) کاهش می‌دهد و بنابراین باعث کاهش مصرف سوخت می‌شود. 

علاوه بر این، در این کشتی بزرگ‌ترین سردخانه برای انبار کلیه مواد قابل بازیافت، ضایعات خاص یا خطرناک، روغن‌های مخصوص پخت و پز، مایعات حل‌کننده، خاکستر مواد سوزانده شده و غیره وجود دارد. - رنگی که روی بدنه

بانوی ایران، برنده جایزه طراحی بندریو کوهاما

اگر گذر نان به سینما آزادی تهران به عنوان پرمخاطب‌ترین سینمای ایران افتاده باشد، طرح آن ماحصل یک معمار ممتاز ایرانی به نام خانم فرشید موسوی است که براساس اطلاعات ارائه شده در مرجع الکترونیکی ویکی‌پدیا در سال ۱۹۹۷ برنده طرح این سینمای ارزشمند در نیش خیابان شهید احمد قصیر نیز شده است. کسب جایزه طراحی بندریو توسط این بانوی ایرانی بهانه‌ای شد تا به معرفی این ایرانی موفق پردازیم.

مسافران تجاری، تماشاگران و شرکت‌کنندگان نمایشگاه‌ها تشکیل می‌دهند. یکی از اهداف طراحی به دست آوردن واسطه‌ای از یک طبیعت متفاوت است. طرح دارای سازه‌ای متمایز بوده که منجر به ایجاد یک محیط یکپارچه می‌گردد. این بنا، تأثیرگذار، هیجان‌انگیز و جذاب بوده و عابرین را به داخل خود دعوت می‌نماید، طرح از نوآوری بسیار بالایی برخوردار است. ساختمان در عین پیچیدگی از سادگی و صمیمیت سرشار است، پهنارو و در عین حال مقیاس انسانی دارد. کف‌ها و سقف‌ها به هم آمیخته، محیط طبیعی برای گشت‌وگذار به وجود آورده و در نتیجه، ساختمان در امتداد شهر دیده می‌شود و سطوح بر روی هم می‌پیچند، تشکیل چین و شکن‌هایی را می‌دهند که نه تنها مقاومت سازه را بالا می‌برد، بلکه مسیرهای متنوعی را به وجود می‌آورد.

به خاطر زلزله خیز بودن منطقه، جدائی بین ساختمان و سازه آن وجود نداشته و از عناصری مانند ستون‌ها و دیوارها کمتر استفاده شده است. بین دو سازه بتنی و فلزی، با مطالعات تفصیلی که به عمل آمد سرانجام از سازه فلزی استفاده گردید و اتصالات نیز اکثراً از جوش است.

در طراحی این پروژه تمام تلاش‌ها بر ابداعات هنری متمرکز گردیده بود. از نظر دید و منظر، انسان حجم مانعی را در مقابل خود نمی‌بیند. با احجام نرم که انتخاب گردیده است، سمت دریا و منظر بندریو کوهاما، به خوبی دیده می‌شود.

کنفرانس محوطه سرباز، هتل بلومون در گرونیگن هلند، ساختمان پلیس بزرگ بارسلونا همراه با تالارهای کنفرانس محوطه سرباز، هتل بلومون در گرونیگن هلند، ساختمان پلیس در لایویلا یویاسا اسپانیا و غرفه نمایشگاه صادرات بین‌المللی اسپانیا اشاره کرد.

فرشید موسوی علاوه بر اینکه عضو ثابت کمیته طراحی بین‌المللی (IDC) در لندن است یکی از اعضای گروه مشاورین معماری و طراحی پارلمان انگلستان نیز به‌شمار می‌آید.

ویژگی‌های فنی طراحی بندریو کوهاما

تعدادی که نام‌نویسی کرده بودند: ۳۲۰۰ نفر
- تعدادی که پروژه تحویل داده بودند: ۶۶۰ نفر
- تعداد کشورهای شرکت‌کننده: ۶۳ کشور
- شروع طراحی: ۱۹۹۵
- سال پایان طراحی: ۲۰۰۰
- سال شروع ساختمان: ۲۰۰۰
- سال پایان ساختمان: ۲۰۰۲
- زیربنا: ۴۸ هزار متر مربع
- هزینه کل: ۱۲۹ میلیون پوند
هدف از ساخت این پایانه دریایی، ایجاد رابطه‌ای بین باغ موجود در ساحل و اسکله از یک طرف و شهروندان یوکوهاما و جهانگردان خارجی از طرف دیگر بوده است. این سازمان دهی به‌عنوان واسطه‌ای بین دو ماشین بزرگ اجتماعی که تشکیلات جدید را می‌سازد و شامل فضاهای عمومی یوکوهاما و مدیریت مسافرت‌های دریایی است، عمل می‌کند. استفاده‌کنندگان از این ترمینال را ساکنین بندریو کوهاما، جهانگردان خارجی،

خانم فرشید موسوی استاد بخش معماری دانشگاه هاروارد است. او این رشته را در دانشگاه‌های GCD، کالج لندن، داندی و مدرسه معماری بارلت تدریس می‌کند. پیش از تاسیس دفتر معماری خارجی در سال ۱۹۹۲ در لندن، موسوی مسوولیت طراحی ساختمان زنویبیانو در جنوا و اداره دفتر معماری کلان شهر روتردام را نیز بر عهده داشت. با توجه به اینکه موسوی استادی متعهد و بسیار برجسته است در دانشگاه‌های UCLA، کلمبیا، پرینستون و چند مدرسه معماری دیگر در اروپا به عنوان ناظر فعالیت می‌کند.

خانم موسوی به مدت ۸ سال در اتحادیه معماری لندن مشغول به تدریس بود و در این مدت ریاست موسسه معماری فرهنگستان هنرهای زیبا در وین را نیز بر عهده داشت. علاوه بر سرپرستی این فرهنگستان فرشید موسوی بین سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۵ در این موسسه به تدریس نیز مشغول بود.

شرکتی که فرشید موسوی در لندن تاسیس کرده و به نام دفتر معماری خارجی (FOA) مشغول به فعالیت است به عنوان یکی از برجسته‌ترین و خلاق‌ترین شرکت‌های معماری در طراحی‌های شهری و چشم‌اندازها در سراسر جهان به حساب می‌آید. این شرکت تا به حال پروژه‌های بین‌المللی زیادی در نقاط مختلف جهان اجرا کرده است که بیشتر آنها نامزد کسب جایزه‌های بین‌المللی در طراحی بوده‌اند.

از این طرح‌ها می‌توان به گذرگاه دریایی یوکوهاما در ژاپن، پارک بزرگ بارسلونا همراه با تالارهای

چشم می خورد. شایان ذکر است که دانیل لیبسکیند معمار معروف لهستانی و برنده مسابقه بین المللی گسترش موزه ویکتوریا و آبرت در لندن نیز، در پایان مسابقه پایانه یوکوهاما هیچ امتیازی کسب نکرد.

هنگامی که خبرنگاری یکی از رسانه ها از پل آندرو معمار معروف فرانسوی پرسید که به نظر شما از آثار مهم معماری که امروز شناخته شده است، کدام اثر را جالب تر می دانید؟ پاسخ داد: پروژه ترمینال بندر یوکوهامای ژاپن اثر خانم فرشید موسوی... □

است. قایق های مسافرین می توانند در طول اسکله توقف کنند که این امر راحتی و کشش بسیاری را دارا می باشد.

در نهایت با توجه به این ارزش ها، این طرح به عنوان نفر اول و شایسته دریافت جایزه بزرگ مسابقه شناخته شد.

از بین ده نفر برنده دیپلم افتخار اسامی معماران معروفی همچون دومینیک پرواز فرانسه و برنده اول مسابقه بین المللی " کتابخانه ملی فرانسه " و همچنین رافائل وینولی معمار آرژانتینی الاصل مقیم آمریکا که برنده اول مسابقه بین المللی " مرکز همایش های توکیو " است، به

بارانداز یوکوهاما که حدود صد و چهل سال قبل تاسیس شد اکنون پذیرای حدود چهل و چهار هزار کشتی در سال است .

بالا بودن کیفیت و سرعت ارائه خدمات بندری در یوکوهاما و ارزان بودن نسبی این خدمات موجب شده است این بندر به محل انبار کالاهای ساخت کشورهای مجاور از جمله کره جنوبی تبدیل شود .

بخش اعظم اقتصاد شهر یوکوهاما به اسکله ها و باراندازهای این بندر بستگی دارد . مسئولان این شهر تاکنون چند بار مساحت باراندازها را افزایش دادند به گونه ای که مساحت کل آنها اکنون به حدود هفت هزار هکتار رسیده که سه هزار هکتار از آن به سمت دریا است . هر سال حدود صد و بیست و شش میلیون تن کالا در این بندر تخلیه یا بارگیری می شود و درآمدی در حدود هشتاد میلیارد دلار در سال، نصیب ژاپنی ها می کند.

نظر هیئت داوران در مورد برنده اول:

پروژه ای که از میان شرکت کنندگان انتخاب گردیده است از خلاقیت بسیار بالایی برخوردار بوده و نه تنها فضاها با استادی طراحی گردیده اند، بلکه توجه بسیاری به نحوه ساخت بنا نیز گردیده است.

طراحی کل بنا از یک نوع ترکیب و روش شکل گرفته و از نظر عملکرد، مناسب تغییرات محلی و بین المللی بوده و انعطاف پذیر می باشد.

در عین حال به دو موضوع توجه شده است: داشتن دسترسی ها و گردش مناسب در مجموعه و همچنین پرهیز از راه ها و گذرگاه های بن بست و در نهایت تعبیه باغ بر روی بام ها که می تواند مورد استفاده شهروندان مختلف قرار گیرد.

ابتدا از اینکه سطوح طبقات شیب دار بودند و از داخل تمام فضاها به هم مربوط می شدند، در انتخاب پروژه تردید داشتیم. اما بعدا دریافتیم که ۷۵ درصد سطوح صاف و بقیه هم که شیب دار هستند برای افراد سالمند و معلولین بسیار مناسب هستند. همچنین یک روش بدیع ساختمانی پیشنهاد گردیده بود که از صفحات فولادی سوراخ دار مفصلی تشکیل می شد.

طرح دارای نوآوری بسیار بوده و از شکل طبیعی و حتی آستره نیز استفاده گردیده



پروژه ترمینال مسافری و گردشگری شهید حقانی

اجرای پروژه شهید حقانی در محل استقرار اسکله کنونی شهید حقانی در ساحل شهر بندرعباس پیش بینی شده است. این پروژه با دو هدف ساماندهی تردد مسافری از طریق ایجاد یک ترمینال مسافری منطبق با نیازهای منطقه و نیز تقویت جنبه‌های گردشگری شهر از طریق ایجاد یک مجموعه گردشگری در دو مرحله طراحی شده است. مرحله اول این طرح که ایجاد ترمینال مسافری است، در حال اجرا می‌باشد و مرحله دوم آن نیز در آینده نزدیک به مرحله اجرا خواهد رسید. در این مقاله ضمن معرفی پروژه شهید حقانی و چگونگی و محل استقرار آن، به معرفی شهر بندرعباس و دلایل نیاز به اجرای این پروژه و دستاوردهایی که از احداث آن مورد انتظار است، اشاره شده است.

لیدا اسلامی
کارشناس ارشد معماری منظر
مهندسین مشاور هرم پی
رقیه رنجبری
کارشناس ارشد علوم محیط
زیست - مهندسین مشاور هرم پی

مرزهای آبی و بی‌مانند کشور ایران با خلیج فارس، کمتر ساحلی هست که به لحاظ امکانات گردشگری بتوان به عنوان موردی خاص و ویژه از آن یاد کرد.

در این میان شهر بندرعباس مهم‌ترین بندرگاه ساحلی ایران در خلیج فارس در شمال تنگه هرمز با ۱۶ کیلومتر مرز آبی با دریا، می‌تواند از زمره بهترین و پرمشتری‌ترین سواحل کشور برای جذب گردشگر داخلی و خارجی باشد. علاوه بر این، بندرعباس تا جزیره و منطقه آزاد قشم که جنگل‌های بی‌مانند حرا و ده‌ها جاذبه گردشگری دیگر را در خود دارد و همچنین جزایر بکر و دست‌نخورده هنگام و هرمز، تنها ۲۸ کیلومتر فاصله دارد و روزانه چندین هزار نفر گردشگر داخلی برای بازدید از این جزیره‌ها توسط قایق‌های تندرو و لنج‌های مسافری از طریق اسکله شهید حقانی به این جزایر سفر می‌کنند. پروژه ساماندهی اسکله شهید حقانی در دو مرحله ساخت ترمینال مسافری و ساخت مجموعه تفریحی و گردشگری ساحلی، می‌تواند ضمن مدیریت تردد مسافران، تفرجگاه ساحلی نیز برای گردشگران عبوری یا بازدیدکننده داخلی ایجاد کند.

نیست که بتوان براساس آن سیاستگذاری کرد، از آن سو بیشتر این گردشگران وقتی به کشور می‌آیند نه برای بودن در کنار سواحل بلکه برای دیدن جذابیت‌های تاریخی - فرهنگی به ایران سفر می‌کنند. با این حال خطوط ساحلی هم در شمال و حاشیه دریای خزر و هم در جنوب و در کنار آب‌های گرم خلیج فارس و دریای عمان جزو محبوب‌ترین نقاط برای گردشگران داخلی است، اما نقاط کمی از خطوط ساحلی ایران آن‌طور که باید منطبق بر استانداردهای جهانی گردشگری باشد، قابل دسترسی آزاد و دارای امکانات قابل توجه برای گردشگران است. بیشترین بخش از خطوط ساحلی دریای خزر در شمال کشور یا در تصرف ادارات، نهادها و سازمان‌های دولتی و حاکمیتی است یا به بندرگاه‌ها اختصاص دارد، بخش‌های دیگر هم یا برای استفاده عمومی مناسب‌سازی نشده است یا به لحاظ بهداشتی آنقدر ناسالم است که ارزش استفاده عمومی را ندارد. در سواحل جنوبی در خط ساحلی خلیج فارس نیز کمابیش داستان به همین شکل است، با این تفاوت که در کل طول ۱۴۰۰ کیلومتری

سواحل خود را برای جذب گردشگر به جذاب‌ترین امکانات مجهز کنند. ایران به لحاظ جاذبه‌های گردشگری جزو ۱۰ کشور برتر دنیاست، اما در ایران شمار گردشگران خارجی چندان

داشتن خط ساحلی، یکی از بالاترین قابلیت‌ها برای جذب گردشگر است. توریستی‌ترین شهرهای جهان، غالباً شهرهای ساحلی هستند، چون بیشتر کشورهای دنیا تلاش می‌کنند



معرفی شهر بندرعباس

شهر بندرعباس مرکز استان هرمزگان (جزو پنج استان برتر ایران در زمینه گردشگری)، با وسعت حدود ۴۵ کیلومتر مربع، در ارتفاع ۱۰ متر از سطح دریا در ساحل خلیج فارس واقع شده و یکی از مهمترین مراکز استراتژیکی و تجاری ایران در جوار خلیج فارس و دریای عمان است. این بندر در ۹۲۴ هجری قمری «بندر جرون» خوانده می شد و دهکده ای کوچک روبه روی سواحل شمالی جزیره مهم «هورموز» آن روزگار بود. در سال ۱۵۱۴ میلادی، پرتغالی ها این دهکده کوچک را برای پیاده شدن و بازرگانی اجناس از خشکی انتخاب کردند. به دلیل اینکه در سواحل این

بندر خرچنگ های بسیاری وجود داشت، نام آن را بندر کاماراو یا گامارائو، یعنی بندر خرچنگ گذاشتند و نام متداول بعدی یعنی گامبرون به احتمال زیاد از لغت پرتغالی گامارائو اقتباس شده است. در سال ۱۶۲۲ میلادی، شاه عباس توانست دست پرتغالی ها را از این بندر کوتاه کند و به افتخار این پیروزی، بندر گامبرون را به بندرعباس تغییر نام داد. دو بندر تجاری شهید رجایی و شهید باهنر، به عنوان دو نقطه اتکالی بندرعباس در جهت جابه جایی کالا و سرمایه در اشکال مختلف، بندرعباس را به منطقه ویژه اقتصادی معادن، فلزات، کشتی سازی و صادرات واردات کالا تبدیل کرده اند.

بیشترین بخش از خطوط ساحلی دریای خزر در شمال کشور یا در تصرف ادارات، نهادها و سازمان های دولتی و حاکمیتی است یا به بندرگاه ها اختصاص دارد، بخش های دیگر هم یا برای استفاده عمومی مناسب سازی نشده است یا به لحاظ بهداشتی آنقدر ناسالم است که ارزش استفاده عمومی

را ندارد

SHAHID HAGHANI PASSENGER TERMINAL

پیمانکار: بهار پارس شرق

مشاور: مهندسین مشاور هرم پی



ترمینال مسافری شهید حقانی

تصاویر سه بعدی طرح ترمینال مسافری شهید حقانی



آب و هوای بندرعباس، گرم و مرطوب است و این گرما نزدیک به ۹ ماه از سال ادامه دارد. دمای هوای بندرعباس در گرم‌ترین روزها به ۴۴ درجه سانتیگراد و در سردترین روزها به ۲ درجه سانتیگراد نیز می‌رسد. میانگین بارش باران در بندرعباس حدود ۲۰۰ میلی‌متر است. جاذبه‌های گردشگری بندرعباس در بخش‌های طبیعی، تاریخی، زیارتی و فرهنگی است که عبارتند از: **جاذبه‌های طبیعی:** کوه گنو، چشمه آبگرم گنو، چشمه آبگرم خورگو، چشمه آبگرم سرخاء، چشمه آبگرم کشکونیه، چشمه آبگرم نیان، چشمه آبگرم چستانه، کوه ذرتو، تپه چاه لرد، قادهار، جنگل کوه شب، سیخوران، بنوزاکین، چشمه آبگرم باری، غار سرخاء، آبشار سرخاء، غار چلو، شهر فین، جنگل‌های کوه‌شاه، منطقه بخوان، چشمه آبگرم تیربوئی (نزدیک شهر فین) و بنگلایان.

جاذبه‌های تاریخی: عمارت کلاه فرنگی، حمام گله‌داری، معبد هندوها، مسجد ناصری (بندر عباس)، مسجد صحرا باغی، مسجد گله‌داری، مسجد جامع دلگشا، مجموعه برکه‌های باران، پل

لاتیدان و محله باستانی سرو. **جاذبه‌های زیارتی:** امامزاده سید مظفر، امامزاده سید کامل، امامزاده شاه محمد تقی و زیارتگاه خضر. **جاذبه‌های فرهنگی:** موزه مردم‌شناسی خلیج فارس، موزه مردم‌شناسی حمام گله‌داری و موزه آب و چندین نگارخانه در کنار صنایع دستی منطقه.

ترمینال مسافری شهید حقانی

اسکله حقانی نخستین اسکله احداث شده در شهر بندرعباس از زمان پهلوی اول است که تا به امروز در امر حمل و نقل مسافری دریایی به جزایر قشم و هرمز، جایگاه ویژه‌ای داشته و دارد، به ویژه اینکه اسکله شهید حقانی در حال حاضر تنها اسکله و تنها راه ممکن برای تأمین آذوقه اهالی جزیره هرمز از بندرعباس است. در این اسکله، ۳ جایگاه حمل و نقل مسافران دریایی وجود دارد. دو جایگاه برای سرویس‌دهی به مسافرین قشم و یک جایگاه برای سرویس‌دهی به مسافرین هرمز. تعداد مسافرین

مراجعه‌کننده برای جزیره قشم، حدوداً ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ نفر وجود دارد که این تعداد در ایام نوروز به ۱۴ تا ۱۵ هزار نفر می‌رسد. در همین راستا، به منظور بهسازی محدوده اراضی و اسکله شهید حقانی، در مرحله اول، احداث یک ترمینال مسافری با در نظر گرفتن کلیه استانداردهای جهانی به منظور تسهیل و ساماندهی حمل و نقل مسافران و در مرحله بعد، احداث یک مجموعه گردشگری با انواع امکانات خدماتی، تفریحی، رفاهی و اقامتی در دستور کار قرار گرفته است.

در حال حاضر مرحله اول این پروژه که ساخت ترمینال مسافری است، در زمینی به مساحت ۷ هکتار طراحی و در حال اجراست. این ترمینال شامل فضاهایی است که نیاز مسافران را تأمین می‌کند و شامل ترمینال مسافری، رستوران، پارکینگ و فضاهای دسترسی و سبز است.

در مرحله دوم که ساخت یک مجتمع گردشگری مدنظر است، دو خلیج گردشگری و اقامتی پیش‌بینی شده که فضاهای اقامتی

بلندمدت مانند هتل‌ها، هتل‌ها و ویلاهای مسکونی در خلیج اقامتی و فضاهای گذری و تفریحی این مجموعه در خلیج گردشگری تعریف شده است.

به طور کلی ایجاد فضاها و فعالیت‌هایی به شرح: هتل، نظرسنجی، محل تجمع گردشگران، رستوران، بازارچه، پیست سرعت دوچرخه، مسیر دوچرخه، پارکینگ، ترمینال، جایگاه سوخت، جایگاه آتش نشانی، المان شاخص، کمپینگ، کافی شاپ، مجتمع ورزشی، سایبان‌های چادری، مرکز فرهنگی، آمفی‌تئاتر روباز، غرفه‌های فروش، آکواریوم، مرکز کودک، رستوران غذاهای دریایی، موزه صنایع دستی، قایق‌های تفریحی، سینمای آب، توربین‌های بادی، بالن سواری، پرورش دلفین، جت اسکی و بازی با آب، در این مرحله از پروژه پیش‌بینی شده است.

در نظر گرفتن فضاهایی جدید و خاص که مطابق با الگوهای مشابه جهانی باشد، یکی از نقاط قوت این پروژه است که در آینده امکان جذب گردشگر خارجی را افزایش می‌دهد.



اسکله حقانی نخستین اسکله احداث شده در شهر بندرعباس از زمان پهلوی اول است که تا به امروز در امر حمل و نقل مسافری دریایی به جزایر قشم و هرمز، جایگاه ویژه‌ای داشته و دارد، به ویژه اینکه اسکله شهید حقانی در حال حاضر تنها اسکله و تنها راه ممکن برای تأمین آذوقه اهالی جزیره هرمز از بندرعباس است

● بررسی اهداف گردشگری مورد

انتظار از این پروژه

صنعت جهانگردی بزرگ‌ترین و متنوع‌ترین صنعت در دنیا به حساب می‌آید. بسیاری از کشورها این صنعت پویا را منبع اصلی درآمد، اشتغال‌زایی، رشد بخش خصوصی و توسعه زیرساخت‌ها می‌دانند. صنعت گردشگری امروزه به قدری در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها اهمیت دارد که اقتصاددانان آن را صادرات نامرئی نیز می‌نامند. اما برای رسیدن به وضعیت مطلوب، برنامه‌ریزی ضروری‌ترین اقدامی است که مسوولان باید سرلوحه فعالیت‌های خود قرار دهند. برنامه‌ریزی گردشگری، فرایندی است هوشمندانه که طی آن تصمیم‌گیران امور گردشگری، هدف‌های توسعه گردشگری را برای دوره زمانی مورد نظر تعیین و راهبردها و چارچوب‌های اجرایی مورد نیاز برای نیل به هدف‌های تعیین شده را با توجه به محدودیت‌های موجود و قابل پیش‌بینی در طی برنامه، مشخص می‌کنند. برنامه‌ریزی گردشگری در ایران به دلیل جوان بودن این فعالیت از یک سو و وابستگی آن به بخش‌های مختلف فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی و فقدان تجربه‌های لازم در این زمینه تا حدی دشوار و پیچیده می‌نماید. با این حال برای دستیابی به موقعیت استفاده از تجارب عام در زمینه برنامه‌ریزی گردشگری، توجه به مراحل که تاکنون در کشور طی شده، می‌تواند راهنمای خوبی برای برنامه‌ریزی به شمار آید. در واقع هر برنامه عبارت از فرایندی مستمر و استراتژیک برای تحقق هدف‌های مشخص است.

هدف‌ها، دورنما یا چشم‌اندازی از خواست‌های آرزومانی، مشخص و عینی را پیش‌روی برنامه‌ریز قرار می‌دهند تا روش‌ها و راه‌های رسیدن به مقصود توسعه را تحت فرایندی که در برنامه مشخص می‌شود، تنظیم کند. از این‌رو می‌توان گفت که هدف‌ها، نقش

تعیین‌کننده‌ای در روند برنامه‌ریزی اجرایی ایفا می‌کنند. بدین ترتیب، جامع‌ترین خواست‌های توسعه گردشگری که بیشترین انتفاع را برای توسعه دربرداشته و با توجه به امکانات و محدودیت‌های موجود در طول دوره طرح قابل حصول باشند، باید به عنوان مجموعه‌ای از هدف‌ها، سرلوحه برنامه‌ریزی قرار گرفته و برنامه توسعه گردشگری مبتنی بر چگونگی و زمان دستیابی به آنها تدوین شود، لذا با توجه به شناخت از ماهیت صنعت گردشگری و توانمندی‌ها، محدودیت‌ها، نقاط ضعف و فرصت‌های درونی و بیرونی و در نهایت رهنمودهای طرح‌های فرادست شهر بندرعباس، رسیدن به اهداف ذیل باید به عنوان اهداف کلان توسعه صنعت گردشگری و پروژه حقانی در شهر بندرعباس مدنظر قرار گیرد:

- افزایش میزان بهره‌وری صنعت گردشگری شهر نسبت به وضعیت موجود آن و افزایش میزان برخورداری از منافع این صنعت

- بهره‌برداری مطلوب از موقعیت و مزیت استراتژیک شهر برای توسعه گردشگری و ارتقای سهم آن در گردشگری ملی

- تحرک بخشی به اقتصاد شهر از طریق افزایش درآمد و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید

- افزایش توان رقابتی شهر در عرصه‌های مختلف و حفظ جایگاه شهر در این عرصه‌ها

- افزایش حجم تقاضای گردشگری و مدیریت و سامان‌دهی به کیفیت این تقاضا

- حفظ بازارهای گردشگری موجود و افزایش مطلوبیت گردشگرانی که از این بازارها وارد می‌شوند

- دستیابی به بازارهای بالقوه گردشگری که مساعد ورود گردشگر به شهر هستند

- ایجاد تسهیلات تأسیسات جدید و ارتقای وضعیت تأسیسات موجود و تلاش همه جانبه برای افزایش میانگین طول مدت اقامت، سرانه هزینه کرد و حجم کل درآمدهای گردشگری شهر از محل فعالیت‌های

صنعت گردشگری

- حفظ و توسعه منابع موجود و بالقوه فرهنگی، تاریخی و طبیعی شهر

- استفاده بهینه از منابع، امکانات تأسیسات و تسهیلات موجود در تمام دوره سال

- ارتقا و توسعه فرهنگ گردشگری و ایجاد همبستگی منطقه‌ای و ناحیه‌ای

- اتخاذ تدابیر پایدار در مدیریت توسعه گردشگری

- افزایش سطح رفاه اجتماعی مردم شهر

- دستیابی به توسعه پایدار در صنعت گردشگری با رعایت کلیه استانداردهای زیست محیطی (جهانی و ملی)

- معرفی جلوه‌ها و توانمندی‌های شهر در عرصه‌های داخلی و تقویت حضور در عرصه‌های بین‌المللی

- تقویت وفاق و همبستگی اجتماعی و تحکیم هویت فرهنگی شهر از طریق افزایش تعاملات فرهنگی و بهره‌گیری مناسب از فعالیت‌های فرهنگی

- حفاظت، تجهیز و توسعه بهره‌برداری مناسب از منابع و جاذبه‌های طبیعی، فرهنگی-تاریخی و انسان‌ساخت گردشگری شهر

- توسعه متعادل فعالیت‌های صنعت گردشگری در قلمرو شهر متناسب با مزیت‌های نواحی و با تأکید بر فضاها دارای اولویت (قطب و محورهای توسعه) و جزایر

- توسعه هماهنگ فعالیت‌های گردشگری با سایر بخش‌های اقتصادی - اجتماعی استان و عمران جزایر

- توسعه و تجهیز زیرساخت‌ها و تأسیسات اقامتی و گردشگری شهر با اولویت قطب‌ها، محورها و جزایر

- تلاش همه جانبه برای جلب مشارکت‌های عمومی (افراد و جماعت‌های بومی و محلی) و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی

- استفاده بهینه از امکانات، تأسیسات و تسهیلات موجود گردشگری برای تمام دوره سال

- بهبود کیفیت آرایه خدمات

گردشگری

- تجهیز، تأمین و توسعه منابع انسانی صنعت گردشگری در رده مدیریت، کارشناسی و عملیات

- اتخاذ سیاست‌های ویژه منطقه‌ای حمایت‌های مالی، اعمال صحیح معافیت‌ها و تخفیف‌های مالیاتی و عوارض برای تشویق و ترغیب مشارکت گسترده بخش‌های عمومی و خصوصی در توسعه سریع صنعت گردشگری شهر

پروژه‌هایی از این دست باید بتوانند موقعیت شهر بندرعباس را به عنوان دروازه بین‌المللی هوایی و زمینی تقویت کنند، زیرا این مرکز علاوه بر آنکه خود مقصد محسوب می‌شود، باید بر اساس تنوع بازارها و منابع گردشگری به مرکزی جهت توسعه نواحی موجود، در حال ظهور و بالقوه گردشگری تبدیل شود. منابع موجود شامل بخش تجارت و کسب و کار، جلسات، گردهمایی‌ها، نمایشگاه‌ها، گشت و گذارهای کلی و علائق خاص، گذران تعطیلات در مناطق ساحلی و سایر بازارهای علائق خاص مانند هنر، فرهنگ و باستان‌شناسی است. تأسیسات و تسهیلات گردشگری در بندرعباس بایستی ارتقا یابند و آثار تاریخی آن بهتر است حفظ و آرایه شود و ارتباط آن با نواحی گردشگری اطراف بهبود یابد.

دسته‌بندی تورها را می‌توان به صورت سفرهای یک روزه یا با اقامت شبانه برای بازدید اطراف شهرهای اصلی منطقه ترتیب داد. برنامه تورهای طولانی را باید براساس استفاده از ترکیبی از وسایل حمل و نقل یعنی هواپیما و کشتی و همچنین استفاده از هتل یا اقامتگاه‌های اردوگاهی ترتیب داد. □

منابع و مآخذ:

- مهندسین مشاور هرم‌پی - ۱۳۸۶ - مطالعه و طراحی ترمینال مسافربری شهید حقانی (مطالعات و طراحی مرحله اول)

- مهندسین مشاور هرم‌پی - ۱۳۸۸ - مطالعات و سامان‌دهی نوار ۲۲ کیلومتری ساحل بندرعباس حدفاصل فرودگاه تا بندر شهیدباهنر

http://sanatetourism.blogsky.com/-
/1-category/cat



SILVER SHADOW

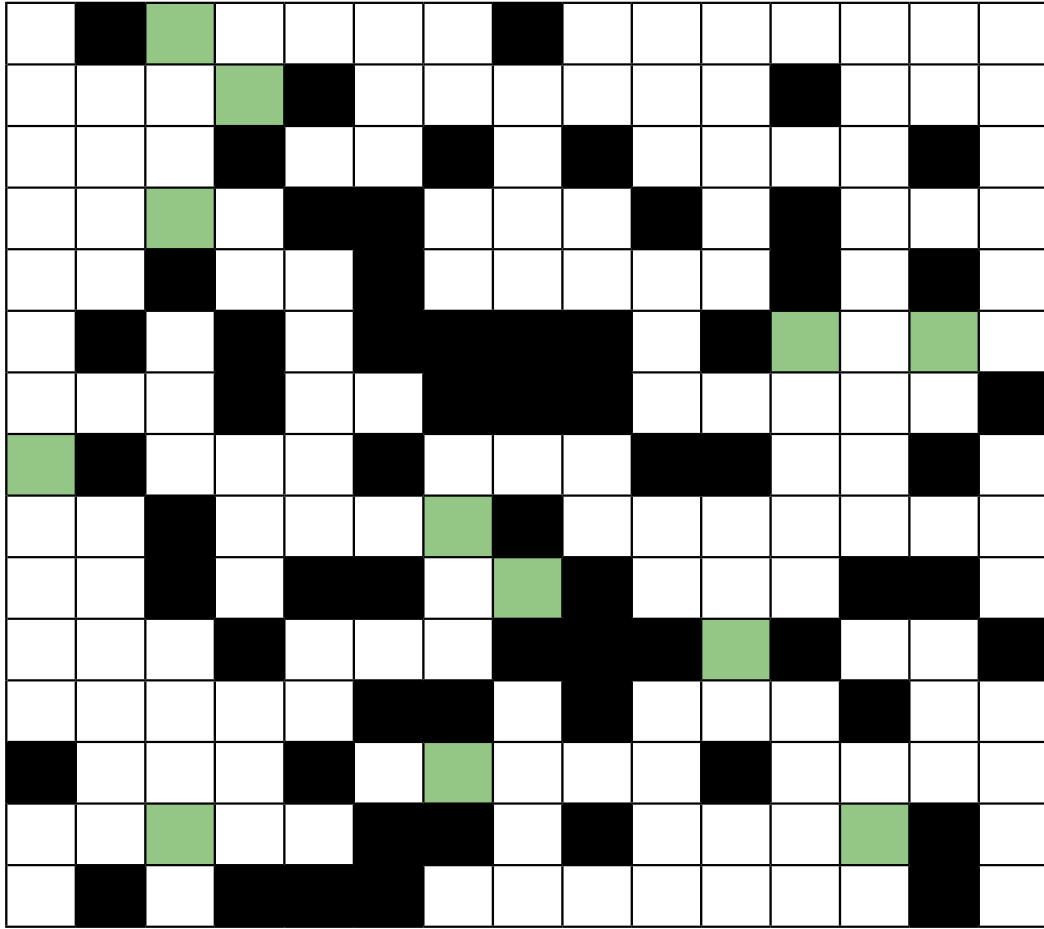
3





سال ۱۳۹۲ خورشیدی بر تمامی دریادلان مبارک باد

۱۵ ۱۴ ۱۳ ۱۲ ۱۱ ۱۰ ۹ ۸ ۷ ۶ ۵ ۴ ۳ ۲ ۱



خوانندگان عزیز می توانند پس از حل جدول، رمز آن را به تحریریه نشریه بندر و دریا ارسال کنند و به قید قرعه مشترک ۱۳ شماره از ماهنامه بندر و دریا شوند. خانه‌های رنگی حاوی رمز جدول می باشد.

افقی:

- ۱- همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی که دهمین دوره آن آذرماه امسال در هتل المپیک تهران برگزار شد- با اجرای این نوع بیمه درمانی جدید تمام هزینه‌های درمانی طبی و جراحی‌های تخصصی و عمومی و داروهای تخصصی بازنشستگان بدون سقف توسط سازمان بیمه‌گری پرداخت می‌شود
- ۲- نوعی درخت- دوست خیلی صمیمی- زیبا
- ۳- کوشش و همت- طلایه دار اعداد- کشتی جنگی
- ۴- به زعم شاعر سلسله آن حلقه دام بلاست! - گویه و شیون- نام یکی از شهرهای خوش آب و هوادر شمال خوزستان
- ۵- نگارش به گویش عربی- یکی از روستاهای قدیمی در اطراف تهران- یکی از ضمایر اشاره
- ۶- کلمه مکمل «پاخت» در ادبیات محاوره
- ۷- در حالت خشم و فشار این بلا بر سر دندان‌ها می‌آید- بدون آن به سر نمی‌شود- بد کار کردن موتور در هنگام حرکت خودرو
- ۸- رمز اطلاعاتی- گندم سوده- پاسخ و عکس‌العمل به از دست دادن فرد یا چیزی
- ۹- معاند با باورهای مذهبی ملل دنیا- بانگ موزونی که از گلولی انسان برآید- شهری تاریخی در جنوب شرق ایران
- ۱۰- ماده شکننده- مفهومی در اساطیر ایرانی که

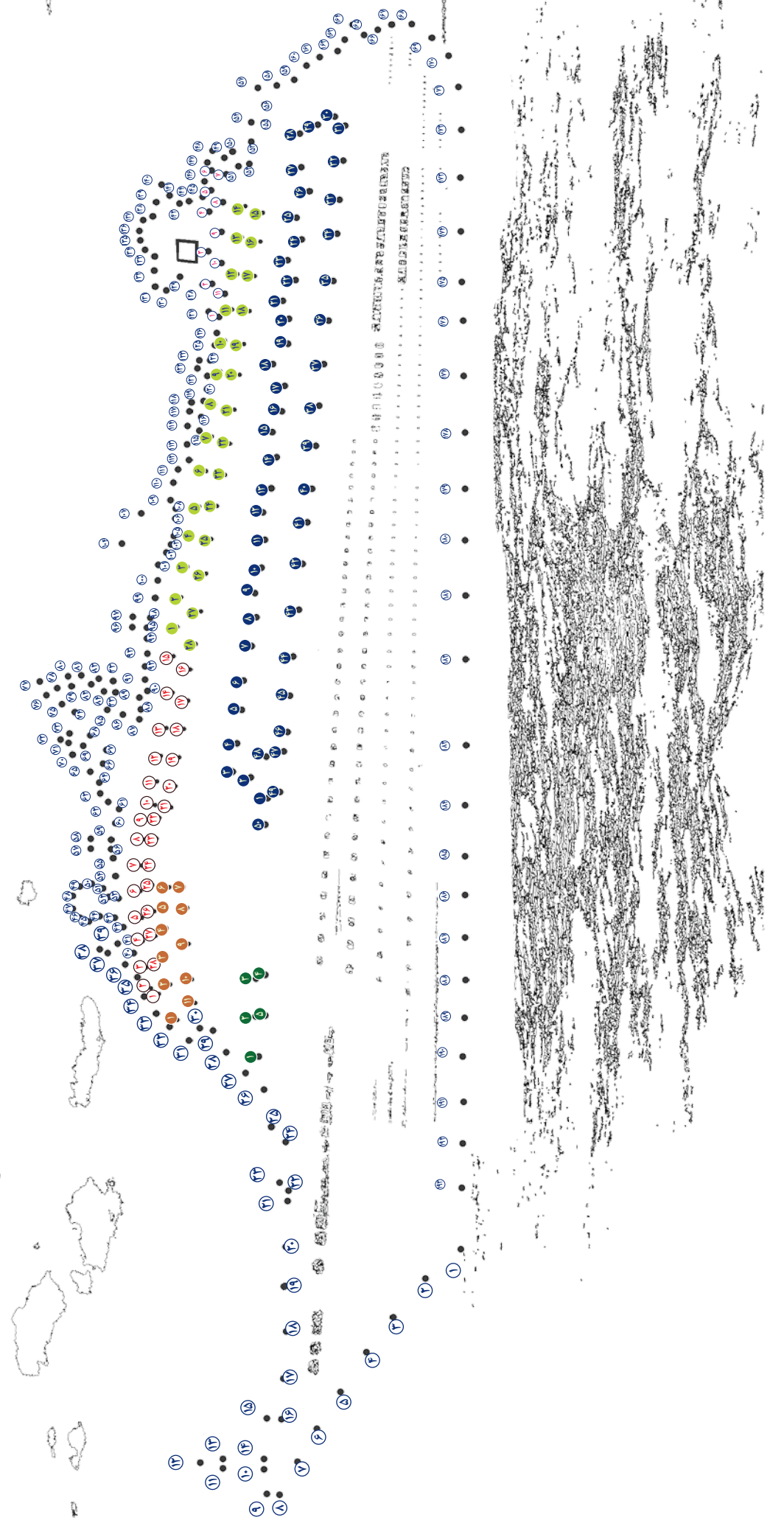
شخص با رسیدن به درجه‌ای از کمال به دست می‌آورد- تکرار یک حرف

- ۱۱- اشاره به دور- یکی از سازهای موسیقی- نوعی جنگ افزار شامل محفظه‌ای از مواد منفجره
- ۱۲- حرف ندا- نوعی وسیله بازی و تفریح- یکی از اماکن گردشگری بازنشستگان سازمان بنادر و دریانوردی درمازندران
- ۱۳- چوبی که در بینی شتر کنند و ریسمانی بر آن بندند- عزم- ناز
- ۱۴- ماکارونی همیشه ماندگار در ایران- یکی از پرخواننده‌ترین مجلات پوشاک در جهان که در ۸۹ کشور دنیا و به ۱۶ زبان منتشر می‌شود
- ۱۵- زراعت

عمودی:

- ۱- نخستین بانوی دریانورد و فرمانده نیروی دریایی هخامنشیان- معاون وزیر راه و ترابری و رییس سازمان بنادر و دریانوردی- پیشوای مذهبی
- ۲- حرف انتخاب- حرف انزجار- نشانه
- ۳- نوع بسیار نیرومندان با قدرت انمی که تنها در اختیار روسیه است- یک شرکت چندملیتی نفت و گاز که در ۴۰ کشور دنیا دفتر و شعبه دارد
- ۴- فردی که مهارت خاصی در کارهای شگفت‌انگیز دارد- دستگاهی برای شکل دهی به قطعات چوبی و فلزی در اندازه‌های مختلف
- ۵- انجمن بین المللی زیرساخت‌های حمل و نقل
- آبی دنیا- بزدل- از علامت‌های جمع فارسی
- ۶- ماده‌ای غذایی در گروه حبوب- انجیر عرب و از سوره‌های قرآن- کمبود این عنصر در بدن موجب بیماری گواتر می‌شود- از ابزار برف‌روبی
- ۷- یکی از اندام موجود در بیشتر جانداران- پسوند پس‌رعمه کلاه قرمزی در سریال نوروزی سال گذشته که خیلی سرو صدا کرد- حرف اضافه
- ۸- نقطه مقابل حاضر- واضح و آشکار
- ۹- روستایی در محدوده کلانشهر کرمانشاه- گروهی از موش‌ها که به موش صحرائی هم معروف هستند- عروسکی ملی که ایده آن توسط کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان مطرح شد
- ۱۰- یکی از گویش‌های جنوب غربی ایران که به چهار دسته بختیاری، بویراحمدی، ثلاثی و فیلی تقسیم شده است
- ۱۱- مکان عبادت مسیحیان که بزرگ‌ترین آن در استانبول ترکیه است- از مصالح مهم ساختمانی
- ۱۲- از حروف الفبای سیریلیک که منشأ زبان مناطق روسی زبان است- از ضمایر- جانوری دوزیست- ادای فارسی واژه لاتین عشق
- ۱۳- هم خانواده معنا- از اجزای گیاه- نوعی سوسیس
- ۱۴- عقیم- صبح
- ۱۵- فرودگاه شناور که برخی از انواع آن قادرند تا ۱۵ سال بدون توقف حرکت کنند- حرف درد

خوانندگان گرامی؛
شما می توانید با اتصال
نقاط هم رنگ و پیگیری
شماره های متوالی به تصویر
نهایی دست یابید.



مسابقه هفت سین دریایی

برای نوروز خورشیدی

و گذارسانی است. دستگاه گردش آب، دارای بازوهای کوچک متحرک و کناری، یا پاهای لوله‌ای است که روی بازوهای اصلی پوشیده از صفحات اسکلت داخلی قرار دارند. همچنین شیارهایی که در فاصله ردیف پاهای لوله‌ای در طول بازوهای اصلی قرار دارند و به شیارهای آمبولاکرال معروفند، می‌توانستند در انتقال دادن غذا از پاهای لوله‌ای به دهانی کمک کنند که در مرکز بدن ستاره‌ای شکل قرار دارد.

سخت پوستان

خانواده‌های گوناگونی را مانند خرچنگ‌ها ی



دریایی، خرچنگ‌های خشکی، میگو و نوعی صدف شامل می‌شوند که البته بیشتر آنها دریازی هستند و در هر دو محیط زیست آب‌های شیرین و اقیانوس زندگی می‌کنند.



سنگ پشت

خرندگانی هستند از راسته لاک‌پشت‌سانان (Testudines) که کمربند اندام حرکتی آنها درون دنده‌هاست و دندان ندارند.

بیشتر بدن سنگ‌پشت‌ها به وسیله یک استخوان یا صدف غضروفی حفاظت شده است. این استخوان یا صدف از دنده‌های آن‌ها مشتق شده است.

صدف سنگ‌پشت از صفحه‌های شاخی تشکیل شده است که استخوان‌رانی پوشانند. ستون مهره‌ها، دنده‌ها و چند استخوان دیگر سنگ‌پشت به سطح داخلی این لاک متصل‌اند. همین باعث می‌شود که سنگ‌پشت‌ها موجودات بسیار کندرو و سنگینی باشند.

سکان

سکان ابزاری است که در شناورها و هواگردها برای تغییر جهت حرکت بکار می‌رود. سکان



معمولاً صفحه‌ای است که به بدنه ناویا هواپیما لولا شده است و با حرکت دادن دسته یا اهرمی به چپ و راست می‌چرخد. این صفحه جریان شاره را در اطراف بدنه ناویا هواپیما تغییر می‌دهد و بدین وسیله جهت حرکت آن را عوض می‌کند. □

امسال وقتی انتشار ویژه نامه‌ای برای مسافرت و گردشگری دریایی در دستور کار قرار گرفت، صفحاتی از نشریه نیز به خانواده‌های علاقه‌مند مسافرت‌های دریایی اختصاص داده شده است. در این میان، درج یک فراخوان نقاشی برای نوروز سال ۱۳۹۲ خورشیدی، یکی از پیشنهادهای ماهنامه «بندرودریا» است. ارسال نقاشی‌های یک سین از ۷ سین سفره خیالی هفت سین - البته از جنس دریایی - است که باید توسط فرزندان خانواده‌های در حال سفر با کشتی نقاشی و به دفتر نشریه ارسال شود تا در قرعه‌کشی جوایز ماهنامه شرکت داده شود. در مطالب ذیل مختصر اطلاعاتی از این سفره هفت سین دریایی فرضی را در متن ذیل آورده‌ایم.

سکه‌های دریایی

سکه‌های دریایی آبی‌رانی از شاخه خارپوستان و به صورت پهن و صفحه‌ای شکل هستند. سکه‌های دریایی در بسیاری از اقیانوس‌های نیم‌کره شمالی از مناطق جذرومدی گرفته تا آب‌های ژرف یافت می‌شود. سکه‌های دریایی در آب و هوای معتدل و گرمسیر زندگی می‌کنند.

پوسته سخت و استخوان مانند این جانوران به شکل سنگواره در کرانه دریاها یافت می‌شود. در سکه‌های دریایی زنده، این پوسته با خارهایی جنبنده پوشیده شده است. جاپیمایی سکه‌های دریایی از طریق حرکت هماهنگ این خارها ممکن می‌شود.

سکه‌های دریای مانند دیگر توتیا‌های دریایی دارای پنج ردیف روزنه است. این روزنه‌ها به شکل گل‌برگ کنار هم قرار گرفته‌اند. این روزنه‌ها در درون پوست قرار گرفته‌اند و تبادل گاز از طریق آن‌ها انجام می‌گیرد.

سرخو چشم‌درشت

سرخو چشم‌درشت از خانواده سرخوماهیان (Lutjanidae) است.

حد اکثر اندازه بدن به ۳۰ سانتیمتر و به طور متوسط تا ۲۰ سانتیمتر می‌رسد. بدنی کشیده دارد و دهان آن دارای چند ردیف دندان بر روی هر دو فک است، رنگ بدن زرد یا قهوه‌ای روشن، با یک نوار زرد تیره از ابتدا تا انتهای بدن است. این نوع ماهی در آب‌های ساحلی تا عمق ۸۰ متری در مناطق سنگی و صخره‌ای مرجانی زیست می‌کند، تغذیه آنها از بی مهرگان کفزی و ماهی‌ها صورت می‌گیرد. سرخوماهیان را به صورت اشکال تلال کف، قلاب دستی و گرگور صید می‌کنند.



سارگو سوم یا همان خز ماهی

این ماهی به رنگ‌های



قهوه‌ای و مسی بوده و به دلیل وجود برجستگی‌های فراوان بیشتر شبیه به یک صخره است. این ماهی از وجود مرجان‌ها در مخزن لذت برده و در کنار آنها استراحت خواهد نمود. به مخزنی با گنجایش آب ۱۲۰ لیتر جهت زندگی نیاز دارد. به دلیل داشتن دهان بزرگ این ماهی قادر است ماهیان تا نصف اندازه خود را هم صید کند. سطح نگهداری این ماهی متوسط با رفتار نیمه تهاجمی مه در مخزن به ۱۵ سانت هم می‌رسد. خواستگاه این ماهی اقیانوس هند می‌باشد.

ستاره دریایی

طی روند تکامل؛ خارپوستان، شکل ستاره مانند به خود گرفتند و دارای بازوهای



شدند که در گرفتن غذا به آنها کمک می‌کرد. گذشته از آن تمام بدن توسط صفحات اسکلت داخلی می‌توانست پوشانده شود و بدین ترتیب، جانور چسبیده و آسیب‌پذیر مورد محافظت واقع می‌شد. این اسکلت داخلی، قاعدتاً حرکت و توانایی کسب غذای بازوها را محدود می‌کرد که این مساله با پدید آمدن دستگاه گردش آب، حل شد.

بدن ستاره ماهی هیچگونه استخوان بندی ندارد، اما در عوض یک سیستم آوند آبی هیدرولیکی دارد. سیستم آوند آبی دارای تعداد زیادی برآمدگی در قسمت شکمی بازوهای ستاره دریایی است که به آنها پاهای لوله‌ای می‌گویند و وظیفه آنها حرکت



مقررات مسافرت با کشتی و حقوق مسافران آن

یافت. عوامل دیگری نیز در این افول تدریجی رونق کشتی‌های مسافری بزرگ دخیل بوده‌اند که از آن جمله، می‌توان به ایجاد تغییرات و محدودیت‌هایی در مسیرهای سفر، مثل انسداد کانال سوئز، افزایش دستمزدها و مشکلات تأمین نیروی کار برای کشتی‌های مسافری بزرگ اشاره کرد. تأثیر عوامل مذکور منجر به کاهش شدید تعداد کشتی‌های مسافری بزرگ شد؛ به نحوی که انگلیس در جایگاه پیش‌کسوت سنتی تجارت خطوط کشتیرانی متحمل زیان و ضربه فاحشی شد و از بیش از صدها کشتی خط‌پیما، اکنون فقط معدودی را در اختیار دارد.

علی‌رغم تحولات مذکور، مسافرت با کشتی همچنان در مناطق مختلف جهان به اشکال گوناگون و برای مقاصد متفاوتی مانند سیاحت، زیارت، اکتشافات علمی و تجارت انجام می‌شود. سالانه، بیش از ۱۰ میلیون مسافر در سطح جهان با کشتی‌های مسافری بزرگ سفر می‌کنند. بالاترین تقاضای سفر، به مقصد بنادر منطقه

مسافرت با کشتی

تا قبل از جنگ جهانی دوم و چند سال پس از آن، مسافرت با کشتی یکی از شیوه‌های رایج و پذیرفته شده برای سفرهای بین‌المللی به شمار می‌رفت. خطوط کشتیرانی مسافری بسیار سودآور بودند. در آن دوران، ناوگان کشتی‌های مسافری بزرگ در شمال اقیانوس اطلس به همه گونه مسافر، به ویژه افراد مشهور و ثروتمند، در تمام فصول سال و در مسیرهای منظم رفت و برگشتی خدمات عرضه می‌کردند؛ اما امروزه، این سفرهای دریایی تا حد معدودی سفر تابستانی کاهش یافته‌اند. خطوط کشتیرانی سایر مناطق جهان نیز، سرنوشتی بهتر از خطوط کشتیرانی یاد شده نداشته‌اند و رونق خطوط کشتیرانی مسافری رو به افول نهاده است. علت عمده این تغییرات را، می‌توان در اختراع و ظهور هواپیمای پرسرعت جت و مسافرت ارزان و سریع هوایی نسبت به سفرهای وقت‌گیر دریایی

به استثنای افرادی که برای اجرای امور و اداره کشتی به منظور احراز سمت یا شغل مشخصی استخدام می‌شوند تا وظیفه خاصی انجام دهند یا افرادی که به سبب اجرای وظایف فرمانده کشتی مینی بر نجات و حمل کشتی شکسته و صدمه دیده، افراد در اضطرار یا سایر افراد، در کشتی حضور دارند یا حضورشان به دلیل وضعیتی است که فرمانده، مالک یا اجازه‌کننده کشتی قادر به ممانعت از آن نیست و نیز کودکان زیر یکسال، هر فردی که در کشتی حمل می‌شود مسافر به شمار می‌رود. طی سفر دریایی، ممکن است مسافر در اتاقک جای داده شود که در این صورت، «مسافر اتاقک» شناخته می‌شود؛ همچنین ممکن است سطحی کمتر از $3/3$ متر مربع در زیر عرشه برای استفاده اختصاصی به او واگذار شود که در این حالت، «مسافر زیر عرشه» نامیده می‌شود. بیشتر مهاجرانی که وضعیت مالی مطلوبی ندارند به صورت مسافر زیر عرشه با کشتی‌های ویژه حمل مهاجر سفر می‌کنند. دسته دیگری از مسافران دریایی نیز، در برخی از انواع کشتی‌ها روی عرشه حمل می‌شوند که برای آنها اتاقکی در نظر گرفته نمی‌شود و باید مدت سفر را روی عرشه سرکنند. به این گونه مسافران، «مسافر روی عرشه» گفته می‌شود و سفر روی عرشه، اغلب به مسیرهای کوتاه و کم‌فاصله و برای مقاصدی مثل حمل زوار محدود می‌شود.



کارائیب و دریای مدیترانه مربوط می شده است؛ با وجود این، مسیر این سفرها اغلب شامل قاره‌ها و مناطقی بوده است که با وسایل دیگر مسافرتی به سهولت قابل دسترسی نبوده‌اند. علی‌رغم هزینه زیاد مسافرت با کشتی‌های مسافری بزرگ، تقاضای فراوان باعث شده است صنعت کشتیرانی مسافری با ظرفیت کامل به کار گرفته شود. طول مدت مسافرت‌های دریایی، متغیر و ممکن است از چند ساعت تا چند ماه، مثل سفرهای دور دنیا، طول بکشد؛ اما میانگین آن در کشتیرانی مسافری حدود ۷ روز برآورد شده است. این مسافرت‌ها، اغلب با ۲ نوع اصلی کشتی مسافری، یعنی کشتی‌های مسافری بزرگ و شناورهای فرابر، انجام می شوند.

بلیت سفر یا قرارداد سفر

در قانون دریایی ایران، مسافر به کسی اطلاق می شود که بر طبق یک قرارداد حمل با کشتی سفر کند. قرارداد حمل مسافر از طریق دریا، قراردادی عادی برای حمل افراد از بندری به بندری دیگر است که در شمول تعریف حقوقی واژه مسافر قرار می‌گیرند. حمل مسافر، ممکن است به وسیله یک خط کشتیرانی مسافری، یا شناوری فعال در دریانوردی تفریحی، کشتی آزادپیما، سیاحتی و گردشگری یا هر نوع کشتی دیگر انجام شود و مالک کشتی، مادام که مقررات ایمنی مرتبط با کشتی و مقاصد خاص به کارگیری کشتی را رعایت کند، مجاز به عقد چنین قراردادی خواهد بود؛ مگر آنکه تعهدات مغایری تحت سایر قراردادها بر عهده داشته باشد و برای مثال، تحت اجاره‌نامه کشتی، مجاز به حمل مسافر نباشد.

مبانی حقوقی قرارداد سفر با کشتی

ماهیت قرارداد حمل مسافر ایجاب می کند که مسافر در ازای پرداخت کرایه به مقصد برسد. قراردادهای حمل مسافر از طریق دریا، تابع قوانین عادی ناظر بر قراردادها هستند و تاجایی که حقوق و مسوولیت‌های طرفین مطرح باشند؛ به هیچ وجه تخصصی یا خارج از روال عادی محسوب نمی شوند.

عهدنامه آنن در خصوص حمل مسافر و اثاثیه آنها از طریق دریا، ۱۹۷۴

عهدنامه‌ای که با شناخت ضرورت تعیین قواعدی در مقوله حمل مسافر و اثاثیه آنها از طریق دریا در سال ۱۹۷۴ در سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسید. منظور اصلی از تدوین و تصویب این عهدنامه، علاوه بر رفع اصلاح تحمیل شروط یکطرفه و تبعیض آمیز به مسافر در قرارداد حمل، ایجاد نظامی هماهنگ و جدید برای تعیین حدود مسوولیت متصدی حمل در صورت فوت یا جراحت مسافر در حین سفر دریایی با کشتی‌های دریای پیماست. عهدنامه مذکور با عنوان اختصاری «عهدنامه

مسافران و اثاثیه» همراه با الحاقیه‌ای که در سال ۱۹۹۰ به تصویب رسید و به اعمال اصلاحاتی در آن منجر شد که عمده‌ترین آن افزایش حدود غرامت یا میزان جبران خسارت مسافر است، به طور عمده مسوولیت‌های ناشی از غفلت و قصور و موضوعات مرتبط با آن را مطرح می‌کند و به مسوولیت‌هایی غیر از مسوولیت‌های مذکور نمی‌پردازد.

مقررات عهدنامه آنن

بنا به تعریف عهدنامه آنن در خصوص حمل مسافر و اثاثیه آنها از طریق دریا، متصدی حمل، خود یا از جانب شخصی دیگر قرارداد حمل را منعقد می‌کند؛ اعم از اینکه قرارداد، در عمل از طریق وی یا یک مجری حمل انجام شود. مجری حمل نیز، که مالک، اجاره‌کننده یا کاربر کشتی است، شخصی غیر از متصدی حمل است و در عمل کل حمل یا قسمتی از آن را انجام می‌دهد. کشتی، بنا به تعریف عهدنامه، شامل کلیه شناورهای دریای پیما، به استثنای وسایل نقلیه دارای بالشتک هوا، است و منظور از قرارداد حمل، قراردادی است که توسط یا از طرف متصدی حمل به منظور حمل مسافر یا حمل مسافر همراه با اثاثیه وی بر حسب مورد منعقد شده باشد.

مسافر، شخصی است که در کشتی حمل شود و حمل وی به موجب قرارداد حمل باشد یا بنا به رضایت متصدی حمل همراه با وسیله نقلیه یا حیوانات زنده‌ای باشد که مشمول مفاد این عهدنامه قرار ندارند و تحت پوشش قرارداد دیگری در کشتی حمل می‌شوند.

اثاثیه، شیء یا وسیله نقلیه‌ای است که متصدی حمل، به موجب قرارداد حمل مسافر حمل می‌کند. اشیاء یا وسایل نقلیه‌ای که به موجب اجاره‌نامه کشتی، بارنامه دریایی یا هر قرارداد دیگر مربوط به حمل کالا حمل می‌شوند و همچنین حیوانات زنده، مشمول مقررات این عهدنامه درباره اثاثیه نمی‌شوند. اثاثیه اتاقک نیز، اثاثیه‌ای است که مسافر در اتاقک خود همراه دارد یا به صورت دیگری تحت تصرف، مراقبت

یا کنترل وی قرار دارد. اثاثیه‌ای که مسافر در وسیله نقلیه خود یا روی آن دارد نیز، جزو اثاثیه اتاقک محسوب می‌شوند؛ اما از مفاد ماده ۸ عهدنامه درباره حدود مسوولیت در قبال از بین رفتن یا صدمه به اثاثیه مستثنا هستند. از بین رفتن یا صدمه به اثاثیه، شامل خسارت مالی ناشی از عدم تحویل مجدد اثاثیه به مسافر پس از به مقصد رسیدن کشتی حامل اثاثیه در مدتی معقول است؛ ولی شامل تأخیر ناشی از منازعات کارگری نیست.

مدت زمان حمل در عهدنامه آنن در برگیرنده مقررات زیر است:

در رابطه با مسافر و اثاثیه اتاقک وی، مدت زمانی است که در طی آن مسافر و اثاثیه‌اش در کشتی هستند یا در حال سوار یا پیاده شدن از کشتی‌اند و نیز مدت زمانی است که طی آن، مسافر و اثاثیه اتاقک وی از طریق آب از خشکی به کشتی یا بالعکس منتقل می‌شوند؛ مشروط بر اینکه هزینه این انتقال در کرایه حمل منظور شده باشد یا متصدی حمل شناور مورد استفاده را برای انتقال تحت اختیار مسافر قرار داده باشد؛ اما در مورد مسافر، حمل شامل مدت زمانی نمی‌شود که وی در پایانه دریایی، ایستگاه، اسکله یا سایر تأسیسات بندری قرار دارد؛

در رابطه با اثاثیه اتاقک، حمل علاوه بر مورد فوق شامل مدت زمانی می‌شود که طی آن، مسافر در پایانه دریایی، ایستگاه، اسکله یا سایر تأسیسات بندری قرار دارد؛ مشروط بر آنکه متصدی حمل، کارگزار یا نماینده وی آن اثاثیه را تحویل گرفته و دوباره به مسافر تحویل نداده باشد؛

در مورد سایر اثاثیه، که اثاثیه اتاقک محسوب نمی‌شوند، حمل شامل مدت زمان میان تحویل اثاثیه به وسیله متصدی حمل، کارگزار یا نماینده وی در ساحل یا در کشتی تا زمان تحویل مجدد آن به مسافر است.

حمل بین‌المللی، به معنای هر گونه حملی است که در آن بنا به قرارداد حمل، مبدأ و مقصد حمل در ۲ کشور مختلف باشد یا در یک کشور واحد قرار داشته باشد؛ مشروط بر اینکه طبق قرارداد حمل



بندر تالین (TALLINN) از بزرگترین بندر مسافری دریای بالتیک

خصوص حمل مسافر و اثاثیه آنها از طریق دریا، در قبال از بین رفتن پول، اوراق بهادار قابل معامله، طلا نقره جات، جواهر، زیورات، آثار هنری یا سایر اشیای با ارزش یا ایراد خسارت به آنها مسوول نخواهد بود؛ مگر هنگامی که این اشیا با توافق و به منظور محافظت از آنها نزد متصدی حمل تودیع شده باشند. در این صورت، متصدی حمل تا حد مقرر در این عهدنامه (بند ۳ ماده ۸) مسوول خواهد بود؛ مگر آنکه طبق بند يك ماده ۱۰ حد بیشتری مورد توافق قرار گرفته باشد.

تقسیم از جانب فرد زیان دیده

چنانچه متصدی حمل ثابت کند که فوت یا صدمه بدنی وارد بر مسافر، از بین رفتن اثاثیه وی یا صدمه به آنها متأثر از تقصیر یا اهمال خود مسافر باشد یا مسافر تا حدی در آن مؤثر بوده باشد؛ طبق ماده ۶ عهدنامه آن دادگاه رسیدگی کننده می تواند حمل کننده را در کل یا قسمتی از مسوولیت خود به موجب مندرجات قانون مورد استناد آن دادگاه معاف کند.

حدومسولیت

میزان و محدودیت مسوولیت براساس عهدنامه آن به شرح زیر تعیین شده است:

فوت یا صدمات بدنی تا حد ۷۰۰ هزار فرانک طلا برای هر مسافر در هر حمل؛

از بین رفتن وسایط نقلیه و اثاثیه موجود در آنها یا صدمه به آنها تا حد ۵۰ هزار فرانک طلا برای هر وسیله نقلیه در هر حمل؛

اثاثیه اتاق مسافر تا حد ۱۲,۵۰۰ فرانک طلا برای هر مسافر در هر حمل؛

در سایر موارد تا حد ۱۸ هزار فرانک طلا برای هر مسافر در هر حمل.

مشروح شروط تحقق میزان مسوولیت و پرداخت خسارت تا مبالغ یاد شده در مواد ۷ و ۸ عهدنامه قید و از جمله تصریح شده است قانون ملی هر کشور متعاقد، می تواند تا جایی که به متصدیان حمل اتباع آنها مربوط شود، درباره فوت یا صدمه بدنی مبالغ بیشتری برای مسوولیت سرانه آنها تعیین کند. فرانک طلا که در این عهدنامه واحد پول و تبدیل در نظر گرفته شده است، به واحد پولی اشاره دارد که دارای ۶۵/۵ میلی گرم طلا با درجه خلوص ۹۰۰ در ۱,۰۰۰ باشد.

مبالغ فوق، به پول رایج ملی کشور متبوع دادگاه رسیدگی کننده براساس ارزش رسمی آن پول، با مراجعه به واحد تعریف شده بالا برای فرانک طلا در تاریخ صدور حکم یا تاریخ مورد توافق طرفین تبدیل خواهد شد. اگر چنین ارزش رسمی وجود نداشته باشد؛ مقام ذیصلاح کشور ذیبربط تعیین خواهد کرد که چه چیزی، ارزش رسمی برای اجرای این عهدنامه در نظر گرفته خواهد شد.

عهدنامه، در مقررات تکمیلی در زمینه حدود



آتش سوزی یا نقص کشتی باشد؛ تقصیر یا اهمال از طرف متصدی حمل، کارکنان یا نمایندگان وی، که در چارچوب قرارداد استخدام خود عمل کرده اند، مفروض خواهد بود؛ مگر آنکه خلاف آن ثابت شود. چنین تقصیر یا اهمالی، در رابطه با از بین رفتن یا صدمه وارد بر سایر اثاثیه، قطع نظرا از ماهیت سانحه ای که موجب از بین رفتن یا صدمه شده است، مفروض خواهد بود؛ مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

در تمام موارد دیگر با اثبات تقصیر یا اهمال بر عهده مدعی خواهد بود.

مجری حمل

ماده ۴ عهدنامه آن در خصوص حمل مسافر و اثاثیه آنها از طریق دریا، درباره مجری حمل موارد ذیل را مقرر می کند:

اگر اجرای حمل یا بخشی از آن به مجری حمل واگذار شده باشد؛ متصدی حمل بنا به مفاد این عهدنامه کماکان در قبال کل حمل مسوول خواهد بود. علاوه بر این، مجری حمل در حد آن قسمت از حمل، که وی اجرا می کند، مشمول مفاد این عهدنامه و قادر به استناد به آنهاست؛ متصدی حمل در قبال عملکرد مجری حمل مسوول افعال و ترک افعال مجری حمل و کارکنان و نمایندگان وی خواهد بود که در چارچوب قرارداد استخدام عمل کرده اند؛

هر گونه توافق خاصی که به موجب آن متصدی حمل تعهدی را می پذیرد که طبق این عهدنامه، بر عهده وی قرار نگرفته است یا اعراض از هر گونه حقوقی که از طریق این عهدنامه اعطا شده است، فقط در صورتی بر مجری حمل مؤثر خواهد بود که وی به طور صریح و کتبی با آن توافق کرده باشد؛

هنگامی که متصدی حمل و مجری حمل هر ۲ تا حدودی مسوول باشند، مسوولیت آنها هم مشترک و هم انفرادی، یا به عبارتی تضامنی، خواهد بود.

اشیای با ارزش

متصدی حمل طبق ماده ۵ عهدنامه آن در

یا طبق برنامه زمان بندی سفر در میانه راه در بندر کشوری دیگر پهلوگیری شود.

دامنه شمول عهدنامه آن در خصوص حمل مسافر و اثاثیه آنها از طریق دریا

ماده ۲ عهدنامه تحت شروط زیر، مفاد آن را شامل هر گونه حمل بین المللی می داند:

کشتی، پرچم یکی از کشورهای متعاقد به عهدنامه را برافراشته یا در آن کشور ثبت شده باشد؛

قرارداد حمل در یکی از کشورهای متعاقد منعقد شده باشد؛

مبدأ یا مقصد حمل بنا به قرارداد حمل در یکی از کشورهای متعاقد باشد.

علی رغم بند اول فوق، هنگامی که حمل طبق هر عهدنامه بین المللی دیگر ناظر بر حمل مسافر و اثاثیه با سایر شیوه های حمل و نقل مشمول نظام مسوولیت مدنی پیش بینی شده در مفاد آن عهدنامه و موجب کاربرد الزامی برای حمل دریایی باشد، مفاد این عهدنامه اعمال نخواهند شد.

مسوولیت متصدی حمل

ماده ۳ عهدنامه آن در خصوص حمل مسافر و اثاثیه آنها از طریق دریا در رابطه با مسوولیت متصدی حمل موارد زیر را مقرر می کند:

متصدی حمل، مسوول خسارت وارد شده در نتیجه فوت یا صدمه بدنی شخص مسافر و از بین رفتن یا صدمه به اثاثیه وی خواهد بود؛ مشروط بر اینکه حادثه منجر به خسارت در حین حمل روی داده باشد و ناشی از تقصیر یا اهمال متصدی حمل، کارگزار یا نمایندگان وی باشد که در چارچوب استخدام خود عمل کرده اند؛

اثبات این امر که سانحه منجر به از بین رفتن اثاثیه مسافر یا صدمه به آنها در حین حمل اتفاق افتاده است و همچنین میزان اتلاف یا صدمه به اثاثیه مسافر بر عهده مدعی خواهد بود؛

چنانچه فوت یا صدمه بدنی مسافر یا از بین رفتن اثاثیه اتاق و صدمه به آنها ناشی از کشتی شکستگی، تصادم، به گل نشینی، انفجار،

مسئولیت در ماده ۱۰ تصریح می‌کند متصدی حمل و مسافر می‌توانند به طور صریح و به صورت کتبی نسبت به آنچه در مواد ۷ و ۸ این عهدنامه وضع شده است درباره مبالغ بیشتری از مسوولیت توافق کنند.

چنانچه ثابت شود که خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل متصدی حمل، کارگزار یا نماینده او یا مجری حمل بوده است؛ به نحوی که به طور عمد به منظور ایجاد این خسارت یا با بی احتیاطی و با علم به احتمال بروز چنین خسارتی انجام گرفته باشد، طبق ماده ۱۳ عهدنامه با عنوان «محروریت از حق تحدید مسوولیت» متصدی حمل، کارگزار یا نماینده او یا مجری حمل حق برخورداری از حدود مسوولیت وضع شده در مواد ۷ و ۸ این عهدنامه را نخواهند داشت.

اعلام از بین رفتن یا صدمه به اثبات

خسارت بر اثبات، ممکن است خسارت آشکار یا غیر آشکار باشد. در خسارت آشکار، مسافر باید مورد را به شرح ذیل و به طور کتبی به متصدی حمل یا نماینده وی اعلام کند:

برای اثبات اتفاق، حین پیاده شدن مسافر یا پیش از آن؛

برای سایر اثبات، حین تحویل مجدد یا پیش از آن.

در خسارت غیر آشکار وارد به اثبات یا خسارتی که منجر به از بین رفتن اثبات شود، ظرف ۱۵ روز از زمان پیاده شدن یا تحویل مجدد یا از زمانی که این تحویل مجدد بایست انجام می‌شده است، مورد را به طور کتبی به متصدی حمل یا نماینده وی اعلام کند.

چنانچه مسافر غیر از موارد فوق عمل کند چنین استنباط خواهد شد که اثبات را سالم تحویل گرفته است؛ مگر اینکه خلاف آن ثابت شود. اگر وضعیت اثبات در زمان دریافت آن مورد نظارت یا بازرسی قرار گرفته باشد؛ نیاز به اعلام کتبی نخواهد بود.

مرور زمان دعاوی

هر گونه دعوی حقوقی برای صدمات ناشی از فوت یا آسیب شخصی وارد بر مسافر یا از بین رفتن و صدمه دیدن اثبات، طبق ماده ۱۶ عهدنامه آتن در خصوص حمل مسافر و اثبات آنها از طریق دریا بعد از مدت ۲ سال مشمول مرور زمان خواهد بود که مبنای محاسبه این مهلت به صورت زیر است:

در مورد آسیب شخصی از زمان پیاده شدن مسافر:

در مورد فوتی که در حین حمل به وقوع پیوسته است، از زمانی که بایست مسافر پیاده می‌شده است و در مورد آسیب شخصی که در حین حمل به وقوع پیوسته و منجر به فوت مسافر پس از پیاده شدن وی شده است، از زمان فوت؛

مشروط بر آنکه این مدت افزون بر ۳ سال از تاریخ پیاده شدن مسافر نباشد؛

در مورد از بین رفتن یا صدمه وارد بر اثبات، بر حسب طول مدت، از زمان پیاده شدن یا از زمانی که می‌بایست پیاده شده باشد.

دادگاه صالحه

هر گونه دعوی ناشی از عهدنامه آتن در خصوص حمل مسافر و اثبات آنها از طریق دریا طبق ماده ۱۷ عهدنامه بنا به انتخاب خواهان در یکی از دادگاه‌های ذیل اقامه خواهد شد؛ مشروط بر آنکه دادگاه در یکی از کشورهای متعاقد به عهدنامه واقع باشد:

دادگاه محل سکونت دایمی یا محل اصلی تجارت خوانده؛

دادگاه واقع در مبدأ یا مقصد قرارداد حمل؛ دادگاه کشور اقامت یا سکونت دایمی خواهان؛ مشروط بر اینکه خواننده در آن کشور دارای محل تجارت و مشمول صلاحیت باشد؛ دادگاه کشوری که قرارداد حمل در آن منعقد شده است؛ مشروط بر اینکه خواننده در آن کشور دارای محل تجارت و مشمول صلاحیت حقوقی باشد.

علاوه بر موارد فوق، طرفین می‌توانند پس از وقوع سانحه‌ای که موجب خسارت شده است، توافق نمایند که دعوی مربوط به خسارت به دادگاه یا به داور هر کشور تسلیم شود.

الحاقیه‌های ۱۹۹۰ و ۲۰۰۲ به عهدنامه آتن

الحاقیه عهدنامه آتن در خصوص حمل مسافر و اثبات آنها از طریق دریا در تاریخ ۲۹ مارس ۱۹۹۰ با پیش‌بینی افزایش غرامت و ایجاد رویه‌ای ساده برای تجدید نظر در میزان‌های تحدید مسوولیت به تصویب رسید و لازم الاجرا شدن آن به ۹۰ روز پس از پذیرش الحاقیه ۱۰ کشور عضو موکول شد. علاوه بر اصلاح موارد مربوط به شروط نهایی، لازم الاجرا شدن، تجدید نظر و اصلاح انصراف و سایر موارد مرتبط با اجرا، عمده‌ترین اصلاحی که در آن مشاهده می‌شود اصلاحات مربوط به مواد ۷ و ۸ عهدنامه درباره تعیین حدود مسوولیت است. میزان و محدودیت مسوولیت بر اساس الحاقیه مذکور به شرح زیر تعیین شده است:

فوت یا صدمات بدنی تا حد ۱۷۵ هزار واحد محاسبه برای هر مسافر در هر محل؛ از بین رفتن وسایط نقلیه و اثبات موجود در آنها یا روی آنها یا صدمه به آنها تا حد ۱۰ هزار واحد محاسبه برای هر مسافر در هر محل؛ اثبات اتفاق مسافر تا حد ۱،۸۰۰ واحد محاسبه برای هر مسافر در هر محل؛ در سایر موارد تا حد ۲،۷۰۰ واحد محاسبه برای هر مسافر در هر محل. واحد محاسبه و تبدیل در این الحاقیه، به نحو

دیگری تعریف و اصلاح شده است و معادل حق برداشت ویژه تعریف شده در صندوق بین‌المللی پول است. مبالغ مذکور در مواد ۷ و ۸، بر اساس ارزش پول ملی کشور دادگاه رسیدگی‌کننده به قضیه و با توجه به حق برداشت ویژه در تاریخ حکم یا در تاریخی که مورد توافق طرفین بوده است به پول آن کشور تبدیل خواهد شد. ارزش پول ملی دولت متعهده‌ای که عضو صندوق بین‌المللی پول است بر حسب حق برداشت ویژه، منطبق با شیوه ارزیابی صندوق، که در تاریخ مورد نظر جاری است محاسبه خواهد شد. ارزش پول ملی دولتی که عضو صندوق بین‌المللی پول نباشد، به شیوه تعیین شده به وسیله آن کشور متعاقد محاسبه خواهد شد.

علی‌رغم موارد فوق، دولتی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست و قانون آن دولت اجرای مفاد فوق را مجاز نمی‌داند، می‌تواند در زمان تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به این عهدنامه یا در هر زمان بعد از آن اعلام کند که واحد محاسبه فوق، معادل ۱۵ فرانک طلا خواهد بود که این فرانک طلا مطابق با ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا با عیار ۹۰۰ در یکصد هزار است. تبدیل فرانک طلا به پول ملی هر کشور مطابق با قانون دولت مربوط انجام خواهد شد.

الحاقیه دیگر عهدنامه آتن در خصوص حمل مسافر و اثبات آنها از طریق دریا، که در اول نوامبر ۲۰۰۲ به تصویب رسید، باز هم حدود مسوولیت متصدی حمل را در قبال فوت یا صدمه بدنی مسافر در حد شایان توجهی افزایش داده و سازوکار افزایش مجدد در آینده را سهولت بخشیده است. در این الحاقیه، حدود مسوولیت برای فوت یا صدمه بدنی مسافر تا سقف ۲۵۰ هزار واحد محاسبه یا حق برداشت ویژه در هر حمل ارتقا یافته است و متصدی حمل را مسوول می‌داند؛ مگر آنکه ثابت کند که سانحه منجر به فوت یا صدمه بدنی ناشی از مواردی مثل بروز جنگ، مخاصمات، جنگ داخلی، شورش یا پدیده‌ای طبیعی یا ماهیت استثنایی و اجتناب‌ناپذیر یا ناشی از فعل یا ترک فعل عمدی با قصد ایجاد سانحه از طریق شخص ثالث بوده است.

چنانچه میزان خسارت از حد مذکور نیز تجاوز کند؛ متصدی حمل، کماکان تا ۴۰۰ هزار واحد محاسبه برای هر مسافر در هر حمل مسوول است؛ مگر آنکه ثابت کند که سانحه منجر به خسارت بدون تقصیر یا اهمال وی روی داده است. بر اساس سایر مفاد الحاقیه ۲۰۰۲ به عهدنامه آتن در خصوص حمل مسافر و اثبات آنها از طریق دریا حدود مسوولیت در قبال خسارت بر اثبات مسافر به شرح زیر افزایش داده شده است:

از بین رفتن یا صدمه به وسایط نقلیه و اثبات

موجود در آنها یا روی آنها تا حد ۱۲,۷۰۰ واحد محاسبه برای هر مسافر در هر حمل؛ اثاثیه اتاقک مسافر تا حد ۲,۲۵۰ واحد محاسبه برای هر مسافر در هر حمل؛ در سایر موارد تا حد ۳,۳۷۵ واحد محاسبه برای هر مسافر در هر حمل.

از اصلاحات مصوب در این الحاقیه، که از اهمیت خاصی برخوردار است، بیمه اجباری مسافر است. طبق این بیمه، متصدی حمل ملزم به برخورداری از بیمه یا نوع دیگری از تضمینهای مالی، مانند ضمانت بانکی یا ضمانت مؤسسه‌های مالی مشابه، است تا تحت مفاد عهدنامه در قبال فوت یا صدمه شخصی مسافر حدود مسوولیت کامل را تحت پوشش قرار دهد. حدود بیمه اجباری مسافر یا سایر تضمینهای مالی، از ۲۵۰ هزار واحد محاسبه برای هر مسافر در هر حمل کمتر نخواهد بود. کشتیهای حامل مسافر، باید دارای گواهینامه‌ای باشند که گواه بر اعتبار بیمه اجباری مسافر یا سایر تضمینهای مالی باشد. گواهینامه نمونه مذکور نیز، ضمیمه الحاقیه ۲۰۰۲ ارائه شده است.

شرط انتخاب، در یکی از مواد الحاقیه به هر کشور عضو امکان می‌دهد تا بر اساس قوانین و مقررات ملی خود حدود مسوولیت برای فوت و صدمه بدنی بر مسافر را تنظیم و مقرر کند؛ مشروط بر اینکه حدود مسوولیت در مقررات ملی کمتر از حدود تعیین شده در این الحاقیه نباشد. کشور عضو می‌که از این شرط انتخاب استفاده می‌کند موظف است دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی را از حدود مسوولیت تصویب شده یا فقدان حدود مسوولیت در آن کشور مطلع نماید.

در الحاقیه ۲۰۰۲ عهدنامه آن در خصوص حمل مسافر و اثاثیه آنها از طریق دریا از کشورهای تصویب‌کننده خواسته شده است تا چنانچه عضو عهدنامه مذکور هستند؛ عهدنامه یاد شده و الحاقیه‌های ۱۹۷۶ و ۱۹۹۰ مربوط به آن را ملغاً تلقی کنند و مواد یک تا ۲۲ عهدنامه، که طی این الحاقیه تجدید نظر شده‌اند، همراه با مواد ۱۷ تا ۲۵ الحاقیه و ضمیمه مربوط به آن، با عنوان «عهدنامه آن در خصوص حمل مسافر و اثاثیه آنها از طریق دریا، مصوب ۲۰۰۲»، شناخته شده‌اند.

فصل ۸ قانون دریایی ایران (مواد ۱۱۱ تا ۱۳۴) مصوب ۲۹ شهریور ۱۳۴۳ کمیسیون مشترک مجلسین با اصلاحات بعدی آن به مقررات مربوط به حمل مسافر اختصاص دارد. در بخش تعاریف این فصل طبق ماده ۱۱۱، متصدی حمل، مالک، اجاره‌کننده یا تجهیزکننده کشتی است که طرف قرارداد حمل واقع شود. مدت حمل، بنا به تعریف همین ماده، مدتی است که مسافر در کشتی است یا در حال سوار یا پیاده شدن از آن است؛ ولی این مدت، شامل زمانی که مسافر

در ایستگاه دریایی، روی اسکله یا تأسیسات دیگر بندری توقف کند نخواهد بود. علاوه بر این، مدت حمل شامل زمانی است که مسافر از طریق آب یا از خشکی به کشتی یا بالعکس حمل شود؛ مشروط بر آنکه قیمت این حمل در ب‌های بلیت منظور شده باشد یا وسیله کاربردی برای این حمل اضافی از طرف متصدی حمل در اختیار مسافر قرار گرفته باشد. حمل و نقل بین‌المللی نیز، شامل هر نوع حمل و نقلی است که به موجب قرارداد حمل، مبدأ و مقصد آن در ۲ کشور مختلف قرار گرفته باشد. مقررات مربوط به برخی از عناوین عمده، که تحت سایر مواد فصل ۸ قانون دریایی ایران تصریح شده‌اند، به شرح زیرند:

ماده ۱۱۲، تحت عنوان «وظایف متصدی حمل» بیان می‌کند در صورتی که متصدی حمل، مالک کشتی باشد؛ موظف است اهتمام کافی به عمل آورد و مسوولیت عملکرد مأموران مجاز خود را حین انجام وظیفه از ابتدای سفر و در تمام مدت حمل در قبال آماده‌سازی کشتی برای دریانوردی، تأمین نیروی انسانی، تدارک خواربار، تجهیز کشتی و تأمین جانی مسافران از هر حیث بر عهده گیرد. در صورتی که متصدی حمل مالک کشتی نباشد؛ بر حسب مورد، مسوول اعمال مالک کشتی یا تجهیزکننده و مأموران مجاز آنها حین انجام وظیفه خواهد بود تا آنان در انجام وظایف محوله، سعی و اهتمام کافی مبذول دارند. ماده ۱۱۳، متصدی حمل را مسوول خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی مسافر می‌داند؛ مشروط بر آنکه حادثه‌ای که منجر به ایجاد خسارت شده در حین مسافرت و بر اثر غفلت و تقصیر متصدی حمل یا مأموران مجاز وی حین انجام وظیفه پیش آمده باشد. در صورتی که فوت یا صدمات بدنی، ناشی از تصادم، به گل نشینی، انفجار، حریق یا غرق شدن کشتی باشد؛ فرض بر این خواهد بود که حادثه بر اثر تقصیر یا غفلت متصدی حمل یا مأموران مجاز او اتفاق افتاده است؛ مگر آنکه خلاف آن ثابت شود. به استثنای این مورد، اثبات تقصیر یا غفلت متصدی حمل یا مأموران مجاز او بر عهده مدعی است؛ از طرفی، در صورتی که متصدی حمل ثابت کند فوت یا صدمات بدنی بر اثر تقصیر یا غفلت خود مسافر بوده یا عمل مسافر در وقوع آن تأثیر داشته است؛ طبق ماده ۱۱۴، دادگاه بر حسب مورد متصدی حمل را در کل یا در جزء از مسوولیت بری خواهد کرد.

حدود مسوولیت متصدی حمل، محرومیت از حق استفاده از تحدید مسوولیت، آثار ناشی از شروط خاص، مرور زمان، تحدید مسوولیت نمایندگان مجاز از طرف متصدی حمل و حمل و نقل دریایی از طرف دولت، موضوع مواد ۱۱۵ تا ۱۲۲ فصل مذکور را تشکیل می‌دهند. حقوق مسافران، در قسمت ۲ فصل ۸ قانون

دریایی ایران تشریح شده است. طبق مفاد این قسمت، در باب غیر قابل انتقال بودن بلیت کشتی در ماده ۱۲۳ آمده است که مسافر نمی‌تواند بدون موافقت فرمانده کشتی یا عاملان مجاز فروشنده بلیت، حقوق اختصاصی بلیت خود را به دیگری واگذار کند. ماده ۱۲۴ مقرر می‌کند کرایه مسافر، شامل هزینه غذا نیز هست و چنانچه قرار دیگری در بین باشد؛ فرمانده موظف است غذای مورد نیاز را به قیمت عادلانه در اختیار مسافر بگذارد. مسافر طبق ماده ۱۲۵، در قبال توشه‌ای که با خود در کشتی همراه دارد فرستنده بار تلقی می‌شود. چنانچه به توشه‌ای که مسافر نزد خود نگهداری می‌کند خسارتی وارد شود؛ مسوولیت متوجه فرمانده نخواهد بود؛ مگر اینکه خسارت ناشی از عمل فرمانده یا کارکنان کشتی باشد.

طبق مواد دیگر این فصل از قانون دریایی ایران، مسافر باید دستورهای فرمانده را درباره حفظ نظم در کشتی رعایت کند؛ توشه مسافر کشتی و وثیقه کرایه و سایر هزینه‌های اوست؛ فرمانده موظف است توشه مسافری را که در بین راه در گذشته است تا ورود به مقصد حفظ کند. مواد ۱۲۹ تا ۱۳۳، به طور عمده پوشش دهنده الزام به تعقیب مسیر حرکت، تأخیر حرکت و عدم حرکت کشتی، ادامه ندادن سفر و نرسیدن به مقصد است؛ بدین ترتیب که فرمانده موظف است مسیر خود را به طور مستقیم تعقیب و به سوی مقصد مسافرت حرکت کند؛ مگر آنکه انحراف مسیر به منظور نجات و حفظ اموال و جان اشخاص یا مطابق با قرارداد خاصی انجام گرفته باشد. در صورت تخلف، مسافر حق دارد قرارداد را فسخ و خسارات خود را مطالبه کند. هر گاه کشتی به علت مسامحه یا تقصیر فرمانده کشتی در روز معین حرکت نکند؛ مسافر حق مطالبه خسارات وارد شده و فسخ قرارداد را دارد. هر گاه کشتی نتواند به علت ممنوعیت تجارت بنادر مقصد یا به دلایل فورس مازور حرکت کند؛ قرارداد مسافرت نادیده تلقی می‌شود و هیچ یک از طرفین حق مطالبه خسارت را از طرف دیگر نخواهند داشت. در ماده ۱۳۴، درباره حقوق مسافر هنگام تعمیر کشتی آمده است هر گاه فرمانده مجبور شود در ضمن سفر کشتی را تعمیر کند مدت انتظار مسافر، در حدود متعارف خواهد بود؛ در غیر این صورت، مسافر حق دارد از فرمانده بخواهد که موجبات ادامه سفر وی را در کشتی هم‌پایه دیگری فراهم کند. در تمام مدت تعمیر، حق مسکن و غذای مسافر مجانی و متناسب با درجه بلیت او خواهد بود. مسافری که در مدت متعارف صبر نکند؛ حق دریافت وجهی، بابت بلیت خود ندارد.