

فناوری

پرواز اولین هواپیماها با فناوری پوست کوسه



اختراعی که منجر به صرفه‌جویی سالانه حدود ۴۰۰ تن نفت سفید و بیش از ۱۲۰۰ تن دی اکسید کربن برای هر هواپیمای بوئینگ ۷۷۷-ER۳۰ می‌شود، به زودی روی هواپیماهای باربری خطوط هوایی سوئیس نصب خواهد شد. به گزارش ایسنا و به نقل از آی‌ای، هفته گذشته، آژانس ایمنی هوانوردی اروپا (EASA) به شرکت لوفت‌هانزا تکنیک مجوز داد تا از فیلم‌های مخصوص صرفه‌جویی در مصرف سوخت روی دو نوع بوئینگ ۷۷۷ استفاده کند. این فناوری که در ساخت آن از پوست کوسه‌الهام گرفته شده و بر پایداری سوخت متمرکز است، به طور مشترک توسط لوفت‌هانزا تکنیک و شرکت شیمیایی BASF

توسمه یافته و اکنون روی هواپیماهای باربری لوفت هانزا و خطوط هوایی بین‌المللی سوئیس (SWISS) نصب خواهد شد. این پوشش به لطف ساختار سطحی خاص خود که از دنده‌های میکروسکوپی با په اصطلاح ریبلت (riblet) تشکیل شده، مقاومت اصطکاکی سطح هواپما را کاهش و در نتیجه، مصرف سوخت و انتشار گاز دی‌اکسید کربن را حدود یک درصد کاهش می‌دهد. این بدان معناست که هر بوئینگ ۷۷۷-ER۳۰ که توسط سوئیس اداره می‌شود، با استفاده از این فناوری سالانه در حدود ۴۰۰ تن نفت سفید و بیش از ۱۲۰۰ تن دی اکسید کربن صرفه جویی می‌کند. بوئینگ ۷۷۷F نیز با بهره‌گیری از این روش سالانه در حدود ۳۷۰ تن سوخت و ۱۱۷۰ تن دی‌اکسید کربن صرفه‌جویی خواهد کرد. اولین پروازها با این فناوری جدید آغاز شده است اولین بوئینگ ۷۷۷-ER۳۰۰ این شرکت هواپیمایی سوئیزی مجهز به «AeroSHARK» در ماه اکتبر فعالیت روزانه خود را آغاز کرده است. اولین پروازهای این هواپما که در روزهای هشتم و نهم سپتامبر ۲۰۲۲ (۱۷ و ۱۸ شهریور) انجام شد، برای جمع‌آوری شواهد دقیق مبنی بر عدم ایجاد اثرات منفی استفاده از فناوری «AeroSHARK» بر ایمنی بوئینگ ۷۷۷ صورت گرفت. پروازهای اولیه با انجام چندین هفته آرزایی داده‌ها دنبال شد. فرمان جدید صادر شده توسط آژانس ایمنی هوانوردی اروپا اکنون به لوفت‌هانزا تکنیک اجازه می‌دهد تا فیلم‌های ریبلت (riblet) خود را بر وی تمام هواپیمای بوئینگ ۷۷۷-ER۳۰ و ۷۷۷F نصب کند.

فیلم بازی

رمیج



فیلمی اکشن و ماجراجویی محصول سالال ۲۰۱۸ به کارگردانی برد پیتون است. در این فیلم دواین جانسون بازیگر بسیار معروف سینمای جهان به ایفای نقش می‌پردازد.

در خلاصه داستان این فیلم آمده است، هنگامی که ۳ هیولای جهش یافته و غول پیکر وارد شهر می‌شوند و همه جا را به آتشوب می‌کشند، ارتش وارد عمل می‌شود و به مبارزه با این موجودات می‌پردازد. اما همه چیز از تحت کنترل خارج می‌شود و ارتش نیز شکست می‌خورد. در این بین، مردی شجاع به طور اتفاقی وارد این ماجرا می‌شود و برای خاتمه دادن به این آشوب تلاش خود را می‌کند و …

روزنامه‌بازی

روزنامه نیوز (پاکستان) – ۲۷ دسامبر ۲۰۰۷



«خداحافظ بی‌ظنیر» تیک ری آغشته به خون، درباره ترور بی‌ظنیر بوتو بانوی سیاست‌مدار پاکستانی بود.

بی‌ظنیر بوتو، دختر ذوالفقار علی بوتو از نخست‌وزیران پاکستان بود که طی دو دوره از سال‌های ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۰ و ۱۹۹۳ تا ۱۹۹۶ نخست وزیر پاکستان از حزب مردم بودوی اولین زن مسلمان در تاریخ جهان اسلام بود که به مقام نخست‌وزیری در یک کشور اسلامی رسید.

بوتو در ۲۷ دسامبر ۲۰۰۷ در شهر راولپندی به وسیله یک مرد ترانداز و در یک عملیات انتحاری، ترور و کشته شد.

چهرها

محمدرضا فروتن؛ بازیگر ایرانی

محمدرضا فروتن در ۵۷ دی ۱۳۴۷ در تهران به دنیا آمد. این بازیگر سینمادار آثار کارگردانان معروف و بزرگی چون مسعود کیمیایی، رخشان بنی‌اعتماد،کیومرث پوراحمد و … بازی کرده‌است. بازی او در یکی از قسمت‌های سریال سرنخ (قسمت تماشاخانه) به قدری تأثیر گذار بود که بعد از پخش از تلویزیون، پیششهاد بازی در فیلمی به کارگردانی مسعود کیمیایی به او می‌شود. فروتن با بازی در فیلم‌های مرسدس و اعتراض به شهرت رسید و سپس فیلم‌های فرمز، دو زن، متولد ماه مهر، زیر پوست شهر و شب یلدا او را به یک بازیگر مطرح در سینمای ایران تبدیل کردند. او برای بازی در فرمز از هفدهمین جشنواره فیلم فجر و برای بازی در شب یلدا از پنجمین جشن خانه سینما جایزه بهترین بازیگر نقش اول مرد را به دست آورد. زوج هنری فروتن و هدیه تهرانی در فیلم فرمز پس از زوج خسرو شکیبایی و بیتا فرهی درهاون دومین زوج سینمایی تاریخ سینمای ایران بوده‌اند که برنده سیمغ بلورین نقش اول مرد و زن سال شده‌اند. در سال ۱۳۷۷ دو فیلم پر فروش اول سال فیلم‌هایقرمز و دو زن با بازی فروتن بودند که هر دو فیلم در شمار آثار پرسروصدا و جریان‌ساز دهه بوده‌اند.

بعد از اکران مرسدس در سال ۱۳۷۶ تا پایان دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ او سوپرستاری سینمای ایران را نیز تואمان با مورد توجه بودن از سوی مردم و البته منتقدان تجربه کرد و عنوان موفق‌ترین بازیگر مرد اواخر این دهه بدون شک در اختیار محمدرضا فروتن بود که مجموعه‌ای از بهترین و مطرح‌ترین فیلم‌های آن سال‌ها را به عنوان جوان اول سینما خصوصا در نقش‌های عاشق صیقلکار با بازی سراسر ستایش‌شده‌اش در یلم شب یلدا تجربه کرد.

فروتن به‌عنوان یکی از ستارگان سینمای ایران مطرح است ،فروتن درباره انتخاب‌های سینمایی اش گفته است : «ز اولین سال‌های فعالیت‌ش تا به امروز همواره سعی کرده درست انتخاب کند، فیلم‌های گیشه‌ای بازی نکند و با انتخاب‌های خاص، این‌چنین و حساب‌شده برای حرفه و کارش ارزش قائل شود.»
محمدرضا فروتن با مسیر و هدف مشخصی وارد سینمای ایران شد که همواره این مسیر رو به رشد را حفظ کرده و به دور از حواشی و با پشت‌کار و جدیت به راهش ادامه می‌دهد. او در سال ۱۳۹۰ در اولین سریال تلویزیونی خود به نام از یاد رفته سه‌سقه نقش متفاوت را ایفا کرد. این سریال توانست بینندگان زیادی را به خود جلب کند.

آرتور استنلی ادینگتون؛ اختر فیزیکدان انگلیسی

آرتور استنلی ادینگتون در ۲۸ دسامبر ۱۸۸۲ به دنیا آمد.این اختر‌فیزیکدان انگلیسی و استاد دانشگاه کمبریج، توان درخشش ادینگتون یعنی اندازه‌طبیعی درخشش ستارگان به افتخار این دانشمند، بنام او نامگذاری شده است.

او بیشتر بخاطر کارهایش در مورد نظریه نسبیت شناخته شده‌است. ادینگتون نوشتارها و سخنرانی‌های بسیاری دارد که نظریه نسبیت عام انیشتن را با مقاله‌ها و گفتارهای علمی خود به جامعه انگلیسی‌زبان معرفی می‌کند و درباره روشن‌سازی آنها توضیح می‌دهد. ادینگتون همچنین در فیزیک، ریاضی، و یوزه فلسفه علوم متحجر و یک مبلغ علم و دانش بود. در جنگ جهانی اول بسیاری از رشته‌های ارتباط علمی و تحولات تازه علوم در آلمان را که در آن زمان در انگلستان به خوبی شناخته شده نبود معرفی کرد. در جریان خورشیدگرفتگی کامل ۲۹ مه ۱۹۱۹، ادینگتون یک گردش علمی بزرگ بر اه انداخت و کوشید که از این رویداد بهره‌گیری‌های دانشی کند. او مقاله‌ای دانشی زیادی قبل و بعد از این رویداد درباره آن منتشر کرد. او با نظریه‌های سوسپراماتیان چاندراسخار؛ که در آن زمان یکی از شاگردان او در دانشگاه کمبریج بود، در مورد محاسباتی که بالاخره به اثبات وجودسیاه چاله‌ها انجامید مخالف بود و کارهای او را به گونه سخت گیرانه‌ای رد کرد. او در ۲۲ نوامبر ۱۹۴۴ درگذشت.



طرح روز



داسیئوماچادو



بدون شرح

پیشهاد



جواد لکزبان

شهرهای کوچک و میانی

در جهان شهرگرای سده بیستم میلادی، باشندگان کلانشهرها با دشواری‌های فراوان و شکننده‌ای روبه‌رو شدند که همه اندیشه‌ورزان را به بازنگری و بازتعریف مسائل شهری کشانید.

از آن جمله تلاش در کندکردن و وارونه کردن روند مهاجرت سیل‌آسا به سوی شهرهای بزرگ و کلانشهرها بود. زهره فنی و اشرف‌السادات حسینی در این اثر برای کاستن از چنین فشارهای شکننده‌ای، اندیشه شهرهای کوچک و میانی را پیش کشیده و بدان پرداخته‌اند، البته به زبانی دانشگاهی. این شهرها به باور نویسندگان این کتاب، گریزگاهی خواهند بود برای تمرکز جمعیت و دیگر بحران‌های کنونی کلانشهرها و ابرشهرهای زاده‌شده کنونی. این کتاب در شش فصل به چاپ رسیده است که عناوین آنها عبارت است از: مفاهیم، تعاریف و کلیات؛ نظریه‌ها و دیدگاه‌ها؛ حوزه‌ها و نقش‌های کارکردی- توسعه‌ای شهرهای کوچک و میانی. گذری بر تجربه‌های جهانی؛ راهبردهایی در برنامه‌ریزی و آینده شهرهای کوچک و میانی و جایگاه شهرهای کوچک و میانی در نظام شهری- منطقه‌ای ایران از دیگر بخش‌های این کتاب است.

در پیشگفتار این کتاب آمده است: موضوع اهمیت سیاست و برنامه‌ریزی شهرهای کوچک و میانی، ریشه در یکی از دیدگاه‌های کلیدی مطرح شده نیمه‌دوم سده بیستم میلادی، با عنوان «توسعه و عمران منطقه‌ای» دارد که در درون خود نظریه‌ها و ایده‌های متفاوتی را پرورانده و همواره اعتبار علمی و توسعه‌ای خود را حفظ کرده است. شاید یکی از مهم‌ترین آنها، ایده باشد که توسعه منطقه‌ای، نه به معنای ورود و ادغام چند کشور یا چند منطقه در نظام‌های داوستند آزاد، بلکه به معنی ضد آن، یعنی توسعه و آبادانی همه مناطق در محدوده یک کشور است. برخی از مضلات و تنگناهای محلی، منطقه‌ای و ملی که ضرورت این توجه را تشدید می‌کند، عبارتند از: توزیع فضایی نامتعادل جمعیت؛ مهاجرت بی‌رویه با جهت‌گیری روستا- شهری به‌خصوص شهرهای بزرگ و میانی؛ نبود تعادل در توزیع امکانات، فرصت‌ها و نیروهای اقتصادی در سطح منطقه‌ای، با گرایش مثبت برای مادر شهر منطقه و گرایش منفی برای شهرهای کوچک و میانی. شهرهای کوچک و میانی کتایی از زهره فنی و اشرف‌السادات حسینی در ۲۳۰ صفحه از سوی انتشارات تیسرا روانه بازار نشر شده است.

دانستنی‌ها

برج پیزا در حال صاف شدن است!

پژوهشی جدید نشان می‌دهد که سازه معروف برج پیزا طی ۲۰ سال اخیر به لطف فعالیت‌های مستحکم‌کننده، ۴ سانتی‌متر صاف‌تر شده است.

به گزارش ایسنا و به نقل از دبیلمی، هزاران گردشگر سالانه از برج کج پیزا دیدن می‌کنند و تلاش می‌کنند طوری ژست بگیرند که گویی به آن تکیه داده‌اند یا آن را با دست نگه داشته‌اند. در حالی که کج بودن این برج، سوزه مناسبی برای عکسبرداری است، شیب آن برای دهه‌ها، دلیلی برای نگرانی مهندسان و مورخان بوده است. پژوهشی جدید نشان می‌دهد که این برج ایتالیا به لطف فعالیت‌های مستحکم‌کننده به طور پیوسته در حال صاف

شدن بوده است. یک پروژه مستحکم‌سازی ۱۱ ساله تا سال ۲۰۰۱ به میزان ۱۵ اینچ (۳۸ سانتی‌متر) زاویه آن را کاهش داد و طی ۲۱ سال بعدی، برج خود، چهار سانتی متر دیگر صاف شد. به گفته نوزنزیان اسکولیا استاد ژئوتکنیک از دانشگاه پیزا، اگرچه شیب این برج کاهش یافته است، اما هنوز به طور متوسط حدود ۰.۲ تا ۰.۵ (میلی‌متر) در سال تکان می‌خورد. اسکولیا به آژانس ملی اسوشیتدپرس ایتالیا (ANSA) گفت: چیزی که بیشترین اهمیت را دارد، پایداری برج پیزا است که بهتر از حد انتظار است. با در نظر گرفتن اینکه برج پیزا یک بیمار ۸۵۰ ساله با شیب حدود پنج متر و فرونشست بیش از سه متر است، وضعیت سلامتی آن عالی است. این برج قرون وسطایی، نمادی از قدرت جمهوری دریایی پیزا در قرون وسطی، توانسته بدون آسیب، حداقل چهار زلزله قوی که از سالال ۱۲۸۰ منطقه را لرزاند را پشت سر بگذارد. یک مطالعه در سال ۲۰۱۸ نشان داد که نرمی خاک پایه از آن در برابر لرزش‌های شدید محافظت کرده است. نظریه‌ها حاکی از آن است که این برج ۵۷ متری پس از اتمام ساختش که از سال ۱۱۷۳ آغاز شده بود، شروع به کج شدن کرد. علت این امر طراحی معیوب آن بود. بی این برج تنها سه متر عمق داشت و در خاک زیرسطحی ضعیف و ناپایدار قرار گرفته بود. بی آن در ضلع جنوبی نرم‌تر بود و سازندگان تلاش کردند این مشکل این موضوع را جبران کنند. آنها این کار را با کوتاه‌تر کردن طبقات در یک طرف انجام دادند که باعث انحنای کج شدن سازه شد. کارشناسان طی یک بررسی ایمنی در سالال ۲۰۰۵ اعلام کردند که این برج تا ۳۰۰ سال آینده ایمن خواهد بود. آنها همچنین گفتند که فکر می‌کنند پیشرفت در فناوری به این معنا است که برج روزی کاملاً صاف خواهد شد.

قاب



آوسویتدپرس



سلفی گرفتن نیروهای اوکراینی در خط مقدم جنگ در خاریف

مردم‌سالاری

روزنامه‌اجتماعی-سیاسی-فرهنگی‌و اقتصادی

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی هنری مردم سالاری
مدیرمسئول:مصطفی کواکبیان

نشانی اینترنتی: www.mardomsalari.net
نشانی تلگرام: mardomsalaridaily
نشانی اینستاگرام: mardomsalaridaily1

آدرس تحریریه: اتوبان شیخ فضل‌الله نوری شمال به جنوب
خروجی خیابان سازمان آب - خیابان حاجی‌بوزاسیر - کوچه چهارده - پلاک ۱

تلفن: ۰۲۹-۸۸۲۸۸۲۲۶
فکس: ۰۲۹-۸۸۲۶۲۰۴
رشته روزنامه: ۲

توزیع نشر گستر امروز- تلفن: ۰۲۹-۶۱۳۲۳۳۲۳
چاپخانه نشر رحمان - تلفن: ۰۴-۶۵۵۸۶۸۰۱

ادان صبح: ۵/۴۱ طلوع آفتاب: ۷/۱۳ اذان ظهر:۵/۱۲۰ اذان مغرب:۱۷/۱۷

چهارشنبه‌ی‌دی ۱۰/۴- از جمادی‌الثانی ۱۴۴۴- ۲۸‌دسامبر ۲۰۲۲- شماره ۵۸۲

نگاه

«پرچم مصلحتی» چیست؟

«پرچم مصلحتی» (Flag of Convenience) پرچم کشوری است که قانون آن، در ازای دریافت پول، اجازه ثبت و اعطای تابعیت و حق برافراشتن پرچمش را تقریباً به همهٔ کشتی‌ها می‌دهد؛ بدون اینکه مسائلی همچون تبعیت صاحب کشتی یا خدمه یا کشور سازنده را در نظر گیرد.

هزینه پائین برای ثبت کشتی، مالیات پائین یا فقدان مالیات، راهی از قوانین کار و امکان استفاده از کارگران ارزان از دلایل استفاده از پرچم مصلحتی است. بر اساس قوانین بین‌المللی، هر کشتی تجاری باید با نام یک کشور ثبت شود که به آن کشور پرچم گفته می‌شود.

پاناما و هندوراس و کاستاریکا اولین کشورهایی بودند که رویهٔ «ثبت آزاد» را قبل از جنگ جهانی دوم اعطا کردند؛ اما پس از جنگ جهانی، لیبریا کشور پیشرو در اعطای پرچم مصلحتی شد؛ تا حدی که از سال ۱۹۶۷ به بعد، به در نظر گرفتن تناژ ثبت‌شده، به بزرگ‌ترین کشور صاحب کشتی دنیا تبدیل شد.

در دهه‌های اخیر قبرس، سنتکاپور، سومالی، سریلانکا و فیلیپین رویهٔ ثبت آزاد را پیش گرفتند. هیچ یک از این کشورها عضو کنوانسیون سالال ۱۹۴۸ دربارهٔ دریای آزاد نیستند.

طبق این کنوانسیون، باید یک «پیوند واقعی» بین کشتی و کشور ثبت‌کننده وجود داشته باشد تا در امور اداری، فنی و اجتماعی بر کشتی‌هایی که پرچم آن را به اهتزاز درمی‌آورند، صلاحیت مؤثر اعمال کند. البته دقیقاً روشن نیست که منظور از «پیوند واقعی» چیست. در سال ۱۹۶۰، مطابق رأی مشورتی کمیتهٔ ایمنی دریایی «ایمکو» (سازمان بین‌الدولی مشورت دریایی که امروزه سازمان بین‌المللی دریایی نامیده می‌شود) دربارهٔ اساسنامهٔ خود، دیوان بین‌المللی دادگستری حق لیبریا را پاناما را اجرائی رویهٔ ثبت آزاد را تأیید کرد و رأی داد که مفهوم «پیوند واقعی» در تعیین معنای عبارت «بزرگ‌ترین کشورهای صاحب کشتی» برای عضویت در سازمان بین‌المللی دریایی تأثیری ندارد.

مطابق رأی دیوان دادگستری بین‌المللی، عبارت فوق صرفاً به کشوری که دارای بیشترین تناژ ثبت‌شده است، اشاره دارد، بدون توجه به هر گونه پیوندی بین کشتی‌ها و کشور متبوع؛ که این خود بدین معناست که «مالکیت» نیز عنصری بی‌تأثیر می‌باشد.

این منظر بین‌المللی، وجود پرچم‌های مصلحتی پرشش‌های بسیاری مطرح می‌کند، همچون: آیا کشور مالک کشتی دارای پرچم مصلحتی، حق حمایت یا حق مسافده را دارد یا خیر؟ آیا قوانین کار کشور مالک می‌توانند شامل کشتی‌های دارای پرچم‌های مصلحتی شوند یا خیر؟

با این حال، عموماً پذیرفته شده است که رویهٔ پرچم‌های مصلحتی با حقوق بین‌المللس مغایرت ندارد. هر چند که اتحادیه‌های تجاری ملوانسان با رویهٔ اخذ پرچم مصلحتی سخت مخالفاند. «فدراسیون بین‌المللی ملوانان» نیز یکی از نهادهایی ست که به شدت با به‌کارگیری پرچم مصلحتی مخالفت می‌ورزد و آن را تنها ابزاری برای بهره‌کشی از کارگران و خودداری از اجرائی موازین بهداشتی می‌داند.

استفاده از پرچم مصلحتی معمولاً دلایل تجاری دارد ولی گاهی دلایل نظامی یا سیاسی نیز پشتوانه آن است. مثلاً در زمان جنگ ایران و عراق، کشتی‌های کوبیتی برای جلوگیری از شلیک موشک‌های سرگردان به سوی خود و برخورداری از حمایت نظامی آمریکا و بریتانیا از پرچم این دو کشور استفاده می‌کردند.

معمولاً کشورهای تحت تحریم‌های بین‌المللی نیز از پرچم مصلحتی برای دور زدن تحریم‌ها استفاده می‌کنند. مثلاً در دوران رژیم آپارتاید در آفریقای جنوبی، کشتی‌های این کشور برای فرار از تحریم‌های بین‌المللی به استفاده از پرچم مصلحتی روی آورده بودند.

امروزه لیبریا، پاناما و باهاما از بزرگ‌ترین ناوگان کشتی‌های دارای پرچم مصلحتی را در اختیار دارند و بیش از نیمی از کشتی‌های تجاری دنیا (بر حسب تناژ) از پرچم مصلحتی استفاده می‌کنند. می بین این سه کشور، پاناما جایگاه ویژه‌ای دارد چراکه موقت مکانی و شکل باریک این کشور، موجب شده که پاناما در حکم نگهبان یکی از مهم‌ترین مسیرهای تجارت دریایی جهان باشد؛ مسیری که اقیانوس آرام را به اقیانوس اطلس متصل می‌کند.

به همین دلیل ناوگان کشتیرانی پاناما از مجموع ناوگان‌های کشتیرانی ایالات متحده و چین نیز بزرگ‌تر است. اکثر کشتی‌های تجاری که پرچم پاناما را حمل می‌کنند به مالکان خارجی غیرپانامایی تعلق دارند که می‌خواهند از قوانین سختگیرانه دریایی کشورهای متبوعشان فرار کنند.

پاناما از سیاست دریایی موسوم به رجیستری آزاد برخوردار است. پرچم این کشور باعث می‌شود ثبت کشتی ها آسان‌تر و اغلب به صورت آنلاین امکان‌پذیرتر بوده و نیروی کار خارجی ارزان‌قیمت‌تری نیز در دسترس باشد. همچنین مالکان خارجی کشتی‌هایی که پرچم پاناما را حمل می‌کنند نیازی به پرداخت مالیات بر درآمد نیستند. حدود ۸.۶۰۰ کشتی تجاری با پرچم پاناما سفر می‌کنند در حالی که تنها ۳.۴۰۰ کشتی با پرچم ایالات متحد و ۳.۷۰۰ کشتی با پرچم چین مشغول گشت و گذار در دریاها هستند.

در سال ۲۰۰۵ میلادی ۱۴۰۱۱ شناور جمعاً به ظرفیت ۲۷۸۰۸ میلیون تن کالا با کانال پاناما عبور کردند که این آمار به معنی عبور حدود ۴۰ شناور در یک شبانه‌روز است. کنوانسیون‌های حقوق دریاهای تکالیفی را بر عهدهٔ کشور صاحب پرچم گذاشته است که بعضی از آن‌ها عبارتند از: «ثبت کلیه کشتی‌هایی که پرچم آن کشور را برافراشته‌اند؛ اعمال اقتدار و نظارت مؤثر بر امور اداری، فنی و اجتماعی کشتی‌ها؛ اتخاذ اقدام‌های لازم جهت برقراری امنیت در دریا؛ جلوگیری از تصادف؛ کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی؛ و اتخاذ قوانین و مقررات و رویه‌هایی که مورد پذیرش عام هستند، و تضمین رعایت و اجرائی آن‌ها».

منبع: عصر ایران