

## عنوان مقاله:

بررسی آلودگی نفتی آب توازن کشتی های تجاری دریای خزر در منطقه بندر انزلی

## محل انتشار:

ششمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی (سال: 1383)

تعداد صفحات اصل مقاله: 6

## نویسندگان:

افشین قربانی نژاد - کارشناس ارشد آلودگی و حفاظت محیط زیست دریا عضو هیات علمی موسسه آموزشی ک

مژگان امتیازجو - دکتری بیولوژی دریا عضو هیات علمی دانشگاه آزاد تهران شمال

شعبانعلی نظامی - مدیر کل محیط زیست استان گیلان عضو هیات علمی دانشگاه آزاد لاهیجان

## خلاصه مقاله:

بر اساس سند 2002 (MEPC48/2) آب توازن آبی است با مواد معلق موجود در آن که به منظور کنترل اختلاف آبخور سینه و پاشنه و پهلو (list,trim) آبخور، ثبات، و فشارهای وارده بر یک کشتی برداشت می شود. آب توازن توسط مجرای آبگیری که در کناره و ته کشتی قرار دارد به کمک پمپ برداشت می شود. از دیگر فواید آب توازن کشتیها می توان به: نگهداری پایداری کشتی ها، افزایش بازدهی پروانه کشتی ها با غوطه ورشدن کامل پروانه در آب، بالا بردن بازدهی سکان کشتی ها اشاره نمود. برای حفظ پایداری، توازن و یکپارچگی بدنه در زمان خالی بودن کشتی، مخازن آن را با آب پر نموده و هنگام بارگیری، آب به تناسب خالی می شود. کشتیها بیش از 90 % از محموله های تجاری را جابجا می کنند و تخمین زده می شود که روزانه در حدود 3-5 میلیارد تن آب توازن بوسیله 85000 کشتی در سراسر دنیا جابجا می شود. آب توازن بعنوان یک حامل اصلی برای انتقال گونه ها و مواد شیمیایی محسوب می شود. هر کشتی ممکنست بسته به اندازه و هدف کشتی از چند لیتر تا 130000 هزار تن آب توازن را حمل کند و میزان آن در کشتیها بستگی به معیارهایی همچون طراحی، اندازه و استحکام کشتی دارد سایر عوامل مخاطره آمیز که به نگرانی ناشی از آب توازن و حجم آن می افزاید، تعداد کشتیهای ورودی به بندر و تشابه زیست محیطی و زیستگاهی بنادر مبداء و مقصد می باشند سازمان بین المللی دریانوردی IMO از سال 1973، فعالیت خود را از طریق کشورهای عضو در ارتباط با تدوین کنوانسیون به منظور پرداختن به مسائل آلودگی موضوع آب توازن بنام کنوانسیون ماریپول آغاز کرد. کنوانسیون ماریپول، مشکل آلودگی دریا توسط کشتی ها را عنوان کرده و حمل و نقل دریایی را تحت ضوابط و مقررات خاصی درآورده است. امروزه IMO خط مشی کاربردی را توسط کمیته حفظ محیط زیست دریایی در مقیاس جهانی صادر کرده و دراین دستورالعمل درباره دریافت، تعویض و تخلیه آب توازن کشتیها اطلاعات لازم ارائه گردیده و به عنوان سند شماره 18 (A 774) توسط IMO در سال 1992 پذیرفته شده است. در سال 1997، معلوم شد که اعضای IMO به علت محدودیتهای موجود در دستورالعملها (عمدتا اخ تیار بودن آنها) باید درخصوص یک رژیم اجباری بین المللی کار کنند. بر همین اساس تدوین پیش نویس کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن کشتیها و رسوبات آن شروع شد. این کنوانسیون جهانی در سیزدهم ماه فوریه سال 2004 در IMO به تصویب رسید و شامل سیستمهای قابل استفاده شیمیایی و بیولوژیکی، مکانیزمهای نظیر استفاده بیولوژیکی و استفاده از ارگانیزمها یا استفاده متناوب از آنها، یا هر تغییر در صفات مشخصه فیزیکی و شیمیایی آب توازن است با توجه به اینکه معضل تخلیه آب توازن کشتیها امروزه به یک معضل جهانی تبدیل شده است، از طرف IMO تعداد 6 ایستگاه آلوده که ملزم به سالم سازی آب توازن می باشند شامل: بمبئی هند، دالیان چین، اودسا اکراین، سالدانهای آفریقای جنوبی، سیتیا در برزیل، جزیره خارک در ایران است. کشور ایران بدلیل داشتن مرزهای گسترده دریایی در شمال و جنوب در معرض خسارات زیست محیطی و اقتصادی ناشی از تردد کشتی ها و ان ...

## کلمات کلیدی:

## لینک ثابت مقاله در پایگاه سیویلیکا:

<https://civilica.com/doc/3333>



