

ISSN:1023t-5957

PORT & SEA
MAGAZINE

بندر و دریا

سال بیست و هشتم - پیاپی ۲۰۲ - ۱۱۶ صفحہ

تیر و مرداد ۱۳۹۲ - قیمت ۱۲۰۰۰۰ ریال

گفتگوی اختصاصی ماہنامہ بندر و دریا
با امیر دریادار دکتر حبیب الہ سیاری

گزارش ویژه روز جہانے دریانورد

گفتگو با معاون توسعه مدیریت
و منابع انسانی سازمان بندر و دریانوردی

درآمدی بر ضرورت ایجاد دفاتر تخصصی
پیشخوان سازمان بندر و دریانوردی

کالبدشکافی موانع توسعه دریامحور

بندر



ماهانامه علمی تحقیقاتی | شماره ۲۰۲
تیر و مرداد ۱۳۹۲

یادداشت بدیع زبیر

«رمضان ماهی است که در آن برکت، رحمت و مغفرت الهی به بندگان خدای روی می آورد و خداوند همگان را به مهمانی خویش فرامی خواند ماهی که روزهایش بهترین روز هانشبهایش بهترین شبها و ساعت هایش بهترین ساعت هاست در هیچ ماهی به اندازه ماه مبارک رمضان دعا، مناجات، ذکر و نمازهای مستحبی وارد نشده است.

۱۲

دزدی یاراهزنی دریایی برای بیشتر ساکنان امروز این کره خاکی پدیده متعلق به قرن های گذشته اتداعی می کند که امروز فقط تصوراتی از آن همانند فیلم های سینمایی بلرمان های تخیلی باقی مانده است. طی سال های اخیر دزدان دریایی سومالیایی در سواحل شمالی این کشور و خلیج عدن با تصرف یکی از جزایر سومالیایی...

۳۸



آلودگی عبارت است از هر گونه تغییر در ویژگی های اجزای متشکل محیط به طوری که استفاده پیشین از آنها ناممکن شود و به طور مستقیم یا غیر مستقیم منافع و حیات موجودات زنده را به مخاطره اندازد. آلاینده ها معمولاً در اثر فعالیت های انسان پدید می آیند و از همراهان دایمی جوامع پیشرفته بشری که تکنولوژی پیشرفته را در خدمت دارند، هستند. از طرفی دیگر افزایش روز افزون جمعیت...

۴۶



۵۲

در این شماره می خوانید:

- ۱۲ یادداشت مدیر مسئول
- ۱۴ سخن سردبیر
- ۱۶ گزارش ویژه روز جهانی دریانورد
- ۲۰ گفتگوی اختصاصی با امیر دریادار دکتر حبیب اله سیاری
- ۲۴ بهره برداری از فرصت ها و قابلیت های حوزه دریایک وظیفه ملی و رسالتی شرعی است
- ۲۸ اخبار خارجی
- ۳۰ کالبدشکافی موانع توسعه دریامحور

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیر مسئول: محمدرضا امامی
سردبیر: یونس غربالی مقدم
مدیر اداری: فرهنگ مولوی
مدیر مالی: فرید ساجدی
دبیر تحریریه: فرید قادری
تحریریه: سعید سعیدی، عبدالرحیم رحیمی
رامین جهان پور، فرید صالح
امور هنری و صفحه آرایی: فرشاد دانایی
ویراستار: نرگس حاجیلو
آتلیه، امور نظارت چاپ، فنی، اجرایی و اداری:
سید جلال موسوی، فاطمه سلیمانی
عکاس: داود طهری، یاسر علی بخشی
امور رایانه: حسین جوادی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعید پور
امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی
فرهاد شهریاری، زهره اکبری
توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی
پست الکترونیک بازرگانی:
b_darya88@yahoo.com

اداری، فنی و رایانه، آتلیه، طراحی، صفحه آرایی،
لیتوگرافی، صحافی، امور اجرایی:
موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز
چاپ: رواق
خیابان ولیعصر، نرسیده تقاطع فاطمی
خیابان شهید صدر، پلاک ۴۵، واحد ۱۲
تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶۰
پست الکترونیک:
hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:
تهران، خیابان آفریقا، بعد از چهارراه جهان کودک
خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی
کد پستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱
تلفن: ۸۸۱۹۰۶۳۱-۲
نمابر: ۸۸۱۹۰۶۳۰
صندوق پستی: ایران-تهران ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳
وبسایت:
bandarvadarya.pmo.ir
پست الکترونیک:
bandarvadarya@pmo.ir

راهبردهای توسعه دریایی در کلام مقام معظم رهبری (مدظله العالی)



در کشور ما در طول سالیان دراز، به مسأله دریانوردی بسیار بی‌احترامی و بی‌اهتمامی شده است، یعنی ما آن مردمی هستیم که وقتی در یک طرف مرزمان به آب رسیدیم، متوقف شدیم! بر خلاف ملت‌هایی که وقتی به آب رسیدند، آب برایشان با خشکی یکی بود.

خیلی از اروپایی‌ها وقتی به آب، به دریاهایشان رسیدند، پایشان را در قایق‌هایشان گذاشتند و مثلاً تا هندوستان آمدند، یعنی آب و خاک، هیچ فرقی نداشته است، شما ببینید چه تفاوتی ایجاد می‌کند!

وقتی که آب و خاک برای ملتی تفاوت نکند، پنج قرن، شش قرن، هفت قرن از ملت‌های دیگر جلوتر خواهد افتاد، یعنی به دریا که رسید، پایش را به دریای می‌گذارد و حرکت می‌کند! ما وقتی به دریا رسیدیم، همان جا متوقف شدیم، مانند ما آنهایی که دریاها را تصرف کردند، بیایند و دریای ما را تصرف کنند و وارد خشکی ما هم بشوند! این طوری شده دیگر، جزیره هرمز، بندر عباس و بوشهرمان، در طول همین مرزهایی که الان دست شماست، مدت‌ها در دست بیگانه‌ها بود.

۷۶/۹/۹



روز جهانی دریانوردی

کلام

مقوله توسعه دریایی با امنیت دریایی رابطه دوسویه و تعاملی بوده و از فاکتورهای بسیار مهمی است که در این رابطه بویژه منظور تعیین ابعاد مختلف آن ماهنامه «بندر و دریا» اقدام به تنظیم گفت‌وگویی اختصاصی با امیر دریادار دکتر حبیب‌الله سیاری فرمانده نیروی راهبردی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و مدیر عالی شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی انجام داده است که...

۱۶

۲۰



قابل توجه خوانندگان محترم:

ماهنامه دریانوردی، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است. دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی بر عهده مولفان می‌باشد. علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چاپ چوب‌مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند. ماهنامه بندر و دریا مورد تأیید و حمایت انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آسیا (PIANC) است.



منطقه استراتژیک و ژئوپلیتیک خلیج فارس را می‌توان یکی از کانون‌های حساس در گذشته، حال و آینده تاریخ بشری دانست؛ جایی که زمانی پتر کبیر، امپراتور روسیه تزاری در وصیت‌نامه‌اش آرزوی خود را مبنی بر شستن پوتین‌های سربازان روس در آب‌های گرم خلیج فارس ابراز داشته بود و در همین راستا دیوید...

- ظرفیت‌های توسعه‌ای «توسعه دریامحور» ۳۴
- اخبار داخلی ۳۵
- دزدی دریایی، جنایتی بین‌المللی ۳۸
- درآمدی بر ضرورت ایجاد دفاتر تخصصی پیشخوان سازمان بنادر و دریانوردی ۴۲
- روش‌های مقابله با ریزش‌های نفتی در دریاها و سواحل ۴۶
- قرارداد‌های بیمه حمل و نقل دریایی ۵۲
- بررسی ظرفیت‌های دریایی در توسعه روابط تجاری ایران و عمان ۶۲
- بررسی آلودگی هوای ناشی از کشتی‌ها با تأکید بر ضمیمه ششم کنوانسیون بین‌المللی مارپل (۱۹۷۳) ۷۰
- انجمن آموزش و توسعه منابع انسانی ۷۸
- سامانه C4I مدیریت یکپارچه اطلاعاتی ۸۲



تو ضیافت جمع علی پویان و مفصل انس عاشقان مولایی
عطشناکی ما در رویت هلال تو، عطش دیدار امیر عدل و عاطفه، علی است

رمضان ماهی است که در آن برکت، رحمت و مغفرت الهی به بندگان خدا روی می‌آورد و خداوند همگان را به مهمانی فویش فرا می‌خواند. ماهی که روزهایش بهترین روزها، شب‌هایش بهترین شب‌ها و ساعت‌هایش بهترین ساعت‌هاست. در هیچ ماهی به اندازه ماه مبارک رمضان دعا، مناجات، ذکر و نمازهای مستجابی وارد نشده است. هر روز آن، دعایی قاص و هر شبش نماز و ذکر و ویژه خود دارد. در لفظه لفظه این ماه، خدا پاری است و هر آتش سرمایه‌ای است که بایر چون جان پاشش داشت و آن را پراستی از کف نداد. رمضان ماهی است که در سرتاسر آن، درهای بهشت بر روی مردمان گشوده و درهای دوزخ بر روی آنان بسته می‌شود و از امام صادق (ع) نقل است که "فواب روزه دار عبادت، خاموشی او تسبیح، عمل وی پذیرفته شده و دعای او مستجاب است."

رمضان، بهار انتظار نیز هست، چرا که در دعاها و مناجات‌های این ماه به همان اندازه که روح بندگی و تضرع به درگاه خداوند و طلب آمرزش و رستگاری از او موج می‌زند، روح انتظار و امید قرار سیدن دولت کریمه اهل بیت، علیهم السلام، نیز جاری است.

در این ماه تضرع و بندگی در پیشگاه خالق هستی از جنبه‌های دیگر نیز مفهوم می‌یابد و آن نقش امام و محبت الهی در جهان هستی و یگانگی و آداب انتظار و آمادگی برای ظهور دولت کریمه اهل بیت، علیهم السلام است.

می‌شود این رمضان موعده خردا باشد

آفرین ماه صیام غم مولا باشد

می‌شود در شب قدرش به جهان مژده دهند

که همین سال ظهور گل زهرا (س) باشد

السلام علیک یا ابا صالح المودری

رمضان، مقدمه مفرم است و قدر، دروازه شعر نینوا
صیام، طلعه قیام است و صائمین، طلایه داران سپاه قائم آل یاسین (عج)
با توبه به این بینش و این اعتقاد، مفهوم شب قدر نیز اوج می‌یابد و به یکی از عالی‌ترین مفاهیم زندگی بشری تبدیل می‌شود. شب قدر، شب نزول قرآن، شبی که عبادت در آن برتر از عبادت هزار ماه است و ملائکه و ارواح به اذن پروردگار فویش فرود می‌آیند تا مقررات یک سال انسان‌ها و روزی‌ها، عمرها و امور دیگر مشفص شود.

پس بر ماست قدر این ماه را که خداوند بر بندگان فویش ارزانی می‌دارد، بیشتر بدانیم و پیش از آنکه لفظه‌های ارزشمندش سپری شود از پشیمه سار پوشان آن خود را سیراب کنیم.

با توبه به هرود همزمانی شعبای قدر با تفویل گرفتن دولت توسط ریاست مفرم جمهوری منتفب، بناب محبت الاسلام و المسلمین آقای دکتر روحانی و اعضای کابینه ایشان، شایسته است همگان در شب‌های قدر برای سلامتی مقام معظم رهبری (مدظله العالی) و توفیق و عنایت بهترین مقررات برای نظام جمهوری اسلامی ایران و مردم شریف و موفقیت دولت پدید دعا کنیم. انشاء الله...

■ مهر رضا امامی

رمضان ماهی است که در آن برکت، رحمت و مغفرت الهی به بندگان خدا روی می‌آورد و خداوند همگان را به مهمانی فویش فرا می‌خواند. ماهی که روزهایش بهترین روزها، شب‌هایش بهترین شب‌ها و ساعت‌هایش بهترین ساعت‌هاست. در هیچ ماهی به اندازه ماه مبارک رمضان دعا، مناجات، ذکر و نمازهای مستجابی وارد نشده است. هر روز آن، دعایی قاص و هر شبش نماز و ذکر و ویژه خود دارد. در لفظه لفظه این ماه، خدا پاری است و هر آتش سرمایه‌ای است که بایر چون جان پاشش داشت و آن را پراستی از کف نداد. رمضان ماهی است که در سرتاسر آن، درهای بهشت بر روی مردمان گشوده و درهای دوزخ بر روی آنان بسته می‌شود و از امام صادق (ع) نقل است که "فواب روزه دار عبادت، خاموشی او تسبیح، عمل وی پذیرفته شده و دعای او مستجاب است."



هم افزای بخش خصوصی و دولت؛ کلید توسعه



مطالعه تاریخی روند توسعه کشورها، گویای یکسری واقعیت‌های مهم و تاثیر گذار بر بخش‌های اقتصادی و حیات اجتماعی انسان‌هاست. هر یک از این کشورها پیشگام صنعتی، رشد و توسعه خود را از یک یا چند بخش اقتصادی که در آن مزیت‌ها و ظرفیت‌های توسعه‌ای بیشتری نسبت به سایر کشورها داشته‌اند شروع کرده، به نحو مطلوب برنامه‌ریزی و استفاده کرده و آن را مبنای محرک توسعه سایر بخش‌های اقتصادی قرار داده‌اند. صنایع دریایی، نظامی و یادانش و فناوری از جمله آنها به‌شمار می‌رود. در این میان بی‌تردید در مسیر توسعه یافتگی ملل، دولت‌ها از نقش و جایگاه غیر قابل انکاری برخوردار بوده‌اند. اما این سوال همچنان باقی است که کدام دولت و با چه ساختاری می‌تواند افتخار توسعه یافتگی را نصیب خود کند و کدام جامعه با چه ویژگی‌هایی قادر خواهد بود از این توسعه یافتگی بهره‌مند شود؟

قبل از پرداختن به این موضوع مهم توسعه یافتگی که در این نوشتار تمرکز بر «توسعه دریا محور» است، ذکر نکته ذیل ضروری به نظر می‌رسد.

منظور از مفهوم دولت، state یا حاکمیت و مجموع قوای قانونی یک کشور است و مفهومش از منظر فلسفه سیاسی، حقوقی و دینی نیست، بلکه فلسفه اقتصادی دولت است و موارد ذکر شده برای تمامی کشورها به‌ویژه کشورهای توسعه نیافته مصداق دارد.

بشر در طول تاریخ به لحاظ زندگی اجتماعی به این نتیجه می‌رسد که برای تامین امنیت و بهره‌مندی از خدمات و تنظیم قوانین توسعه‌ای، هزینه‌ای را صرف کند تا نهادی به نام دولت را برای برقراری رفاه اجتماعی مورد نظر خود به وجود آورد، لذا نهادی ضروری به نام دولت که شرطی لازم برای برآورده ساختن خواسته‌های انسان است، ولی کافی نیست تاسیس می‌شود و مردم برای ایجاد و استمرار آن هزینه‌هایی را پرداخت می‌کنند، بنابراین اگر دولت درآمدی حاصل می‌کند، آن درآمد همان حقوقی است که مردم در اشکال مختلف نظیر مالیات، بهای خدمات و فروش دارایی و منابع ملی برای حاکمیت می‌پردازند تا خدمت و رفاهی را دریافت کنند. به عبارت بهتر، این درآمد همان بیت‌المال است.

با آغاز این مبادله جایگاه دولتمردان و بخش حاکمیتی کشور با مردم و بخش غیردولتی کاملاً مشهود می‌شود و اهمیت این موضوع تا آنجا است که در تعالیم دین اسلام خدمت به مردم، عبادت محسوب می‌شود و امر مقدسی است. جامعه انتظار دارد با پرداخت هزینه به حاکمیت، هزینه‌های اجتماعی، بی‌نظمی، جرم و هزینه‌های بهره‌مندی از خدمات عمومی بر آنها کاهش یابد. از این رو حجم دولت نیز تا اندازه‌ای بهینه خواهد بود تا فایده آن از هزینه‌اش بیشتر باشد و در مجموع پیشرفت، توسعه و رفاه اقتصادی و اجتماعی را برای جامعه مهیا سازد؛ دولتی که جامعه خود را توانمند ساخته و به عنوان یک حاکم دانا بسترهای مناسب را برای رشد و توسعه بخش خصوصی در عرصه‌های ملی و بین‌المللی و تعالی مردم فراهم سازد.

رابطه فوق یعنی نیاز متقابل «همکاری دولت و مردم به یکدیگر» زمانی مختل می‌شود که درآمدهای قابل توجهی به یکباره وارد بودجه دولت می‌شود و حاکمیت خود را بی‌نیاز از مردم می‌داند و آگاهانه یا ناآگاهانه، با برنامه یا بدون برنامه، قانونی یا غیرقانونی و... با ابزارهای پولی و مالی تصمیم گرفته و بر جامعه اثر می‌گذارد. اما این تصمیمات اگر با تدبیر و برنامه‌ریزی صورت نگیرد و

نتواند دولت از امتحان الهی سر بلند بیرون بیاورد و به غفلت تاریخی فرو رود، جامعه خسارت آن را خواهد پرداخت. جبران عقب افتادگی به سادگی تعدیل نخواهد شد. بدین ترتیب مدام تصمیمات دولت بخش خصوصی را محدودتر خواهد کرد. اگر بخش خصوصی قبلاً به راحتی می توانست وارد عرصه فعالیت های اقتصادی شود، این بار باید هزینه زیادی را متحمل شود. چون دولت از منافع احتمالی و پیش بینی شده آن با خبر است. حال بخش خصوصی باید هزینه کند تا حوزه فعالیت خود را از خساراتی که دولت با تصمیماتش وارد می سازد به دور نگه دارد.

دولتی که قرار بود با ساختن آن هزینه های اجتماعی و تأمین سرانه برخی از خدمات کاهش یابد، افزایش یافته است و بخش خصوصی ناچار است هزینه بالاتری بپردازد و تصمیمات غیر اقتصادی که احتمالاً با منافع ملی نیز ناسازگار است بگیرد و در مجموع هزینه تولید کالا و خدمات بالا رفته و بخش عرضه اقتصاد رقابت پذیری خود را در مقایسه با دیگر کشورها از دست بدهد و مسیر اقتصادی کشور با بن بست مواجه شود.

با مشاهده این حرکات، دولت به بخش خصوصی اعتماد ندارد و بخش خصوصی نیز به دولت، تئوری بازی ها شروع می شود. دولت در صدد غلبه بر بخش خصوصی و بخش خصوصی در فکر دور زدن و مغلوب کردن بخش دولتی، و جالب اینجاست که در این بازی، هر دو طرف بازنده می شوند. پیش بینی های دولت شکست می خورد. انتظارات مردمی به تحلیل می رود و این می شود که هر چه برنامه ریزی می کنیم، بهترین برنامه ها را می نویسیم، زمان صرف کرده و سرمایه گذاری می کنیم، توسعه از دریا گرفته تا خشکی حاصل نمی شود.

در این هنگام، هوش انسانی، مسوولیت های اجتماعی، باورها و اعتقادات، آدمی را به تفکر وامی دارد که با انتخاب فرد یا افرادی جدید، با شیوه های مدیریتی متفاوت، خواسته ها و انتظارات خود را باز یابد، ولی باز نمی یابد. مشکلاتش حل شود ولی حل نمی شود، چون مشکل جای دیگری است؛ مشکل آن است که فلسفه وجودی رابطه دولت با مردم فراموش می شود. هیچ یک همدیگر را

نمی پسندیم. در عین حال که مشکل پسندیم، خودمان مشکل هستیم و نمی خواهیم اندیشه ها و رفتارمان را باز خوانی کرده و متناسب با شرایط و اقتضات جامعه به روز کنیم.

از نظر اقتصادی دوران دولت های بزرگ به پایان رسیده و اقتدار دولت ها به دانایی، مردم سالاری و هدایتگری جامعه به سمت پیشرفت و تعالی است. بخش های خصوصی طایفه داران و پیشگامان توسعه اقتصادی کشور هادر تمام وجوه آن هستند. باز یگران اصلی تجارت جهانی دیگر محدود به مرزهای سیاسی و جغرافیایی نبوده و با شرکت های رقابت پذیر در عرصه منطقه ای و بین المللی به ارزش آفرینی برای کشور هایشان می پردازند. در کشور ما هیچ تحولی رخ نخواهد داد و هیچ قفلی باز نخواهد شد مگر با خواست و همدلی دولت و مردم و مشارکت مردم از احترام گذاشتن به قانون و اجرای آن تا تصمیم گیری در سطح کلان.

حال در چه وضعیتی قرار داریم؟

سال ۱۳۹۲ برای جامعه فهمیم و هوشمند ایرانی یک نقطه جهش و پیشرفت تعبیر می شود؛ سالی که در آن به معنی کامل «حماسه سیاسی» تحت تدابیر مقام معظم رهبری (مدظله العالی) و با لبیک گویی تمام اقشار ایرانی به اعتراف جامعه جهانی رقم خورد. شاید به جرات بتوان گفت که مردم ایران در طول تاریخ خود به بالاترین حد بلوغ سیاسی و اجتماعی دست یافته اند و بسیار فراتر از کشورهای منطقه عمل می کنند، خواهان ارتقای رفاه اقتصادی، منزلت اجتماعی و اقتدار بین المللی هستند و مشارکت فعال و خلاقانه جزو عنصر تفکیک ناپذیر ایرانیان شده است.

تحریم های بین المللی اگر چه باعث برخی فشارهای اقتصادی بر مردم شده است، لیکن ناخود آگاه مردم را به سطحی از بلوغ سیاسی رسانده که خواهان حضور فعال و تاثیر گذار دولت منتخب تحت تدابیر صحیح بین المللی هستند تا بر یکی از مهم ترین خواسته های نظام سلطه که همان «نزوی ایران» در عرصه جهانی است غلبه کرده و پیروز شوند.

مردم ایران نشان دادند که به اهمیت نظام سیاسی بین الملل و اینکه چه نقش موثری در زندگی

اقتصادی، تولید، تجارت و اشتغالزایی می توانند داشته باشند کاملاً واقف بوده و خواستار حضور فعالانه دولت ایران در این عرصه هستند.

مردم ایران در این انتخابات با درک کامل از شرایط داخل کشور، کاملاً جهانی اندیشیدند و با مشارکت حداکثری خود وظیفه و تعهد سنگینی را بر دوش دولت منتخب مردمی نهادند.

تحقق انتظارات مردمی در گرو استفاده حداکثری از تمامی ظرفیت ها و قابلیت های توسعه کشور تحت تدابیر عادلانه و اعتدال گرایانه است و در این رابطه مشارکت مردمی در حیات اقتصادی - اجتماعی یکی از ضروری ترین عناصر تفکیک ناپذیر از برنامه های دولت «تدبیر و امید» محسوب می شود. که این موضوع به درستی و هوشمندانه توسط رییس جمهور منتخب در نخستین مصاحبه مطبوعاتی اش در پاسخ به این سوال که اولین قفلی که کلید شما آن را باز خواهد کرد چیست؟ پاسخ داد «اولین قفل سرمایه اجتماعی بود که محقق شد».

با توجه به مباحث فوق، اگر جامعه دریایی کشور، به دنبال «توسعه دریامحور» و توجه دولت به بهره برداری بهینه از ظرفیت های دریایی بخش حمل و نقل دریایی به ویژه در توسعه سواحل و ناوگان دریایی و افزایش رقابت پذیری بنادر کشور است، باید اذعان داشت گره این مشکل با مشارکت و همدلی اعضای جامعه دریایی اعم از حاکمیتی و خصوصی محقق خواهد شد و نقش انجمن های دریایی را در پیشبرد این هدف نمی توان نادیده انگاشت.

در پایان لازم می دانم با توجه به اهمیت دقت در تنظیم سیاست های اقتصادی در جهت گیری و رشد توسعه کشور ها به نقل قولی از جان میلر، اقتصاددان بزرگ اشاره داشته باشم:

«اقتصاد مانند جزر و مد است، با آن نمی توان بازی کرد. باید تسلیم او شد و پس از شناخت از آن بهره گرفت».

■ یونس غربالی مقدم



جوانان معرفی شود. برای این منظور می‌توان از ابزارهای مختلف تبلیغی-هنری مثل ساختن فیلم‌ها، برگزاری نمایشگاه‌های عکس پخش موسیقی و سرود استفاده کرد.

وی ادامه داد: یکی از روش‌های جذب نیروی دریانوردان، ارتقای انگیزه اشتغال در فعالیت‌های دریایی و دریانوردی و همچنین توسعه آموزش و تعمیم آن در سطح جامعه است. از این رو باید فضایی ایجاد شود تا دریانوردی به عنوان شغل دلخواه و مورد علاقه جوانان کشور ترغیب شود که این مهم نیازمند انجام کار تبلیغی است. معاون وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنان خود از پیگیری جدی برای معافیت شغل دریانوردان از مالیات خبر داد و گفت: شغل دریانوردی یک شغل بین‌المللی بوده و درآمدهای ارزی به دنبال دارد، لذا هر دریانوردی که در کشور ما روی یک شناور مشغول به کار است، به رغم اینکه اقتدار، استقلال و خودکفایی کشور را بالا می‌برد، هزینه‌های بین‌المللی اشتغال دریانوردی را نیز کاهش می‌دهد.

وی خاطر نشان ساخت: در حال حاضر از مجموع ۱/۵ میلیون دریانورد جهان تعداد ۲۹۰ هزار نفر به کشور ما تعلق دارند که ۹۳ هزار نفر از آنها موفق به اخذ گواهینامه شایستگی برای سفرهای دور شده‌اند. طبق برنامه ریزی‌های به عمل آمده باید ۵ هزار دریانورد تربیت شوند که تاکنون علیرغم بالا بودن هزینه حدود ۱۵۰۰

باید از دریا برای اعمال اقتدار و اراده ملی در توسعه و گسترش روابط کشورها و صیانت از استقلال و تمامیت ارضی و اهداف راهبردی کشور استفاده شود.

بنابه گزارش خبرنگار ماهنامه بندر و دریا، مهندس صدر معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم روز جهانی دریانورد با اعلام این مطلب گفت: در سایه تدابیر مقام معظم رهبری (مد ظله العالی) سال جاری را به عنوان سال حماسه سیاسی و اقتصادی نام گذاری شد، که در این رابطه حماسه سیاسی آن با حضور پر شور ملت شهیدپرور ایران اسلامی محقق شد، اما برای تحقق حماسه اقتصادی باید با تلاش‌های هر چه بیشتر در عرصه‌های مختلف، تدبیر و تسلط به شرایط روز و نیز با اعتماد به ملت شریف ایران بتوانیم به آن دست پیدا کنیم.

وی افزود: یکی از بخش‌هایی که در تحقق حماسه اقتصادی کشور در قالب توسعه حمل و نقل و تجارت دریایی و رشد اقتصادی نقش مهمی ایفا می‌کند، حوزه دریا و در راس آن تلاش‌های بی‌وقفه و از خودگذشتگی دریانوردان عزیز است. مهندس صدر با اشاره به شعار روز جهانی دریانورد مبنی بر «جلوه‌های دریا» که سومین سال پیاپی آن در ایران برگزار می‌شود، اظهار داشت: دریایی از مظاهر پرشکوهِ خلقت الهی است که از نظر زیبایی و جلال، عظمت دارد و با توجه به ذخایر و منابع الهی که در آن نهفته است، می‌توانیم از این موهبت‌ها بهره‌مند شویم.

وی ضمن برشماری برخی از مواهب الهی در دریا، از قبیل بهره‌برداری از ذخایر و منابع عظیم و غنی آبزیان و استخراج معادن و ذخایر بستر و زیربستر دریا، استفاده از انرژی‌های دریایی، سفرها و گردشگری دریایی، صنایع دریایی اضافه کرد: بدون شک اگر تلاش و حضور دریانوردان در عرصه‌های مختلف حوزه دریایی فعالیت‌های حمل و نقل، اقتصاد و امنیت دریا نباشد، این مواهب الهی در دسترس انسان قرار نمی‌گیرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ضمن اشاره به حرفه و مسوولیت مهم و بالارزش دریانوردان بر اشاعه فرهنگ دریانوردی و معرفی آن به مردم و تشویق جوانان علاقه‌مند کشور به منظور گرایش به این شغل مقدس تاکید کرد و افزود: مانند بسیاری از مشاغل معروف کشور بایستی شغل دریانوردی به مردم و به ویژه



سید عطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم روز جهانی دریانورد اعلام کرد:

۹۳ هزار نفر از دریانوردان کشور موفق به دریافت گواهینامه شایستگی برای سفرهای دریایی شدند

شغل دریانوردی یک شغل بین‌المللی بوده و درآمدهای ارزی به دنبال دارد، لذا هر دریانوردی که در کشور ما روی یک شناور مشغول به کار است، به رغم اینکه اقتدار، استقلال و خودکفایی کشور را بالا می‌برد، هزینه‌های بین‌المللی اشتغال دریانوردی را نیز کاهش می‌دهد



انتظار می‌رود همه دست به دست هم بدهیم و با برقراری اقتدار دریایی آن را محقق کنیم.

وی خاطر نشان ساخت: امروز به لطف خدا ایران در عرصه دریای آزاد حضور دارد و اقتدار کشور را با برقراری امنیت و به اهتزاز درآوردن پرچم نظام مقدس جمهوری اسلامی در عرصه دریایی به معرض نمایش گذاشته است.

فرمانده نیروی دریایی ارتش برقراری امنیت در آب‌های خلیج عدن تا باب المندب و جنوب هندوستان را به خاطر حضور نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی در مقابل دزدان دریایی دانست و گفت: مطمئناً تا زمانی که در دریا حضور داریم، هیچگونه تعدی و تعرضی نسبت به کشتی‌های تجاری ما صورت نخواهد گرفت، بلکه به کشتی‌های سایر کشورهایی که درخواست همکاری داشته‌اند نیز کمک خواهیم کرد.

وی افزود: نیروی دریایی تا به امروز ضمن همراهی بیش از ۲۰۰۰ کشتی تجاری و نفتکش، قریب به ۱۵۰ درگیری با دزدان دریایی داشته و چندین گروه از آنها را دستگیر کرده و به مقامات قضایی مربوطه تحویل داده است.

فرمانده نیروی دریایی ارتش همچنین اذعان داشت: ما می‌توانیم با تعامل مثبت و همدلی که در بین تمامی ارگان‌های دریایی کشور وجود دارد، شاهد پیشرفت‌های چشمگیر کشور در این زمینه باشیم و ضمن حفظ اقتدار، تمامی تحریم‌ها را بی‌اثر کنیم.

سیاری با بیان این مطلب که در چنین شرایطی باید امنیت لازم را در عرصه دریاهامی‌کنیم، اظهار داشت: با ارتقای امنیت دریانوردی می‌توانیم اقتدار دریایی لازم را توسعه بدهیم و از این طریق منافع کلان و راهبردی را برای کشور احصا کنیم.

مهندس استیری، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی نیز ضمن گرامیداشت روز جهانی دریانورد گفت: از بعد تجارت و حمل و نقل جهانی، دریانوردان همواره نقش موثری در توسعه زنجیره تامین و انتقال کالای جهانی و موفقیت شرکت‌های کشتیرانی دارند. حضور موثر آنان در آب‌های جهان امیدبخش آینده صنعت کشتیرانی و جامعه دریانوردی خواهد بود.

وی افزود: پرواضح است که صنعت حمل و نقل دریایی بخش عمده‌ای از موفقیت خود را مرهون تلاش‌های دایمی این قشر از جامعه دریانوردی می‌داند. جایگاه راهبردی این صنعت در کنار حجم بالای تجارت جهانی که از طریق صنعت کشتیرانی انجام می‌گیرد، آن را به



نفر تربیت شده‌اند.

مهندس صدر در بخش دیگری از سخنان خود به فرمایش مقام معظم رهبری مبنی بر فاصله گرفتن از دریا اشاره و تأکید کرد: یکی از راهکارهای کاهش این فاصله‌ها مهاجرت و جابه‌جایی فیزیکی مردم به کنار دریاها است که تحقق این مهم در گرو توسعه سواحل کشور است.

وی اضافه کرد: کشور ما حدود یک سوم مرز آبی دارد، اما تا به حال خشکی محور بوده است. در حالی که بیش از ۹۰ درصد صادرات و واردات کشور از طریق بنادر صورت می‌گیرد. اگر در کنار سایر بخش‌های اقتصادی کشور به فعالیت‌های حوزه دریا و دریانوردی توجه شود، رشد و توسعه نوار ساحلی باعث توسعه این بخش‌ها نیز خواهد شد؛ یعنی توسعه دریانوردی از ابعاد مختلف بر توسعه ملی اثر گذار است. به نظر می‌رسد تغییر رویکرد توسعه از خشکی محور به توسعه دریامحور در کشور لازم است.

معاون وزیر راه و شهرسازی در پایان سخنان خود سیاست‌های استکباری و برخورد دوگانه آنها در مورد فعالیت‌های دریایی کشور را مورد انتقاد قرار داد و گفت: استکبار جهانی برای فعالیت‌های دریایی و کشتیرانی کشور مان محدودیت‌هایی ایجاد کرده و دریانوردان ما را دچار مشکل می‌کند، این در حالی است که این رفتار هم با حقوق بشر و هم با کنوانسیون‌های مصوب خود سازمان بین‌المللی دریانوردی مغایر است.

در ادامه امیر دریادار دکتر سیاری، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران که یکی از سخنرانان ویژه این همایش بود، اظهار داشت: با عنایت به فرمایش مقام معظم رهبری، کشور ما یک کشور دریایی محسوب می‌شود و این یک فرصت برای پیشرفت و حفظ منافع ملی و بهره‌گیری از مواهب دریا است.

وی افزود: به رغم اینکه جمهوری اسلامی ایران در منطقه دارای منابع دریایی زیادی از جمله فلات قاره، کف دریا، زیر کف دریا، انرژی‌های نو و منابع غذایی است، ولی به لحاظ مصرف غذای دریایی کمترین سهم را در جهان به خود اختصاص داده است. دکتر سیاری با اشاره به پیشرفت کشور در قالب توسعه دریامحور تأکید کرد: باید از این منابع خدادادی موجود در دریا استفاده کنیم و تدابیر مقام معظم رهبری را به مرحله اجرا درآوریم، لذا



**در حال حاضر از
مجموع ۱/۵**

میلیون دریانورد

جهان تعداد ۲۹۰

هزار نفر به کشور

ما تعلق دارند که

۹۳ هزار نفر از آنها

موفق به اخذ

گواهینامه

شایستگی برای

سفرهای دور

شده‌اند



**امروز به لطف خدا
ایران در عرصه
دریای آزاد حضور
دارد و اقتدار
کشور را با برقراری
امنیت و به اهتزاز
درآوردن پرچم
نظام مقدس
جمهوری اسلامی
در عرصه دریایی به
معرض نمایش
گذاشته است**



شد و ادامه داد: متأسفانه به رغم اینکه در دانشگاه‌های کشور رشته‌های تحصیلی متنوع وجود دارد، اما جای پذیرش دانشجویی رشته‌های دریایی در موسسات و دانشگاه‌های کشور خالی است، بنابراین از سازمان بنادر و دریانوردی انتظار می‌رود که به عنوان متولی دریایی مهم‌رأپیگری کند. داجمر به منظور تأمین نیروی انسانی مورد نیاز بیان داشت: همچنین اخذ مجوز لازم برای گذراندن خدمت سربازی در قالب تعهد ۱۰ ساله با حقوق و مزایای مناسب در بخش کشتیرانی می‌تواند یکی از جاذبه‌های قشر جوان و علاقه‌مند جهت خدمت



عنوان گزینه بی‌بدیلی در عرصه حمل‌ونقل تبدیل کرده‌است. مهندس استیری تأکید کرد: موارد یادشده فوق در کنار رویکردهای نوین در افزایش بهره‌وری،

اعمال الزامات بین‌المللی، توجه به محیط زیست و همچنین ضرورت برقراری امنیت، لزوم توجه خاص و جایگاه پراهمیت نیروی فعال انسانی و سرمایه‌های هوشمند در این صنعت را بیش از پیش نمایان می‌سازد، لذا در برهه کنونی و با توجه به وضعیت خاص و تعاملات مبین اسلامی، هوشیاری و عملکرد خردمندانه

در یادلان عزیز نقش کلیدی و مهمی را در دستیابی به اهداف کوتاه مدت و بلندمدت کشور در عرصه حمل‌ونقل دریایی ایفا می‌کند.

به گزارش خبرنگار ماهنامه بندر و دریا، محمدحسین داجمر، مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز در این مراسم اعلام کرد: ما در شرایط حساسی به سر می‌بریم و ششمین سالی است که شاهد تحریم‌های گسترده جامعه بین‌المللی و به‌ویژه کشورهای غربی علیه بخش دریایی کشور هستیم، ولی به یاری خداوند با حضور ناوگان گسترده و توانمند و دریانوردان آموزش‌دیده متعهد و دلسوز که سرمایه‌های کلیدی کشور ما هستند توانستیم تحریم‌ها را پشت سر بگذاریم و هدف دشمنان را که عدم پیشرفت کشور بود، خنثی کنیم.

وی فراهم آوردن تسهیلات لازم را برای جامعه دریانوردان و رفع مشکلات آنها از سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان بخش حاکمیتی دریا خواستار

از بعد تجارت و حمل‌ونقل جهانی، دریانوردان همواره نقش موثری در توسعه زنجیره تأمین و انتقال کالای جهانی و موفقیت شرکت‌های کشتیرانی دارند. حضور موثر آنان در آب‌های جهان امیدبخش آینده صنعت کشتیرانی و جامعه دریانوردی خواهد بود



اخذ مجوز لازم برای گذراندن خدمت سربازی در قالب تعهد ۱۰ ساله با حقوق و مزایای مناسب در بخش کشتیرانی و فراهم آوردن تسهیلات لازم برای جامعه دریایی و پیگیری پذیرش دانشجویی رشته‌های دریایی در دانشگاه‌های کشور می‌تواند یکی از جاذبه‌های قشر جوان و علاقه‌مند جهت خدمت در این حوزه باشد

در این حوزه باشد که این امر نیاز به مساعدت سازمان بنادر و دریانوردی دارد.

علی‌اکبر صفایی، مدیرعامل شرکت ملی نفتکش از دیگر سخنرانان این مراسم نیز گفت: تلاش آمریکایی‌ها و چند دولت غربی در ایجاد بدترین شرایط ممکن در تجارت خارجی کشور به عنوان عامل اصلی در حمل‌ونقل دریایی مأمطرخ بوده و در حقیقت خط مقدم تحریم متوجه شرکت‌های کشتیرانی ما است.

وی افزود: دریانوردان ما روی کشتی‌ها در هر لحظه با تغییر شرایطی که در اثر تحریم پیش می‌آید، شرایط را به سهولت و خلاقیت تغییر می‌دهند تا محموله‌های جمهوری اسلامی با ایمنی هرچه تمام‌تر به مقصد برسد.

وی در پایان خواستار حذف مالیات بر حقوق دریانوردان به کمک سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع حاکمیت دریایی کشور شد. شایان ذکر است که در پایان این مراسم از تعدادی از نیروهای ارگان‌های دریایی کشور به عنوان دریانوردان نمونه ضمن اهدای لوح یادبود به آنها، تقدیر شد.



حذف مالیات بر حقوق دریانوردان به کمک سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع حاکمیت دریایی کشور نقش مهمی در ترغیب و تشویق جوانان به حرفه دریانوردی خواهد داشت



گسترش شاهد

حمل و نقل داخلی کالا

ایمنی در حمل و هزینه کمتر
رضایتمندی مشتری

دارای نمایندگی در سراسر کشور

دارای ناوگان مجهز حمل و نقل

حمل کالا به اقصای نقاط کشور

تحت پوشش کامل بیمه ایران (خیانت در امانت)

آدرس شعبه اهواز

کیلومتر ۲ جاده اهواز - اندیشک

شماره حمل و نقل - غرفه ۲۲

تلفن: ۰۶۱۱-۳۹۰۷۵۲۵-۶

۳۹۰۷۱۶۴-۵

فکس: ۳۹۰۷۵۲۷

آدرس شعبه بندر عباس

پایانه باربری بندر عباس - ۳۷ دستگاه

تلفن: ۰۶۷۱-۲۵۲۳۲۵۴

آدرس دفتر مرکزی:

تهران، میدان آریا، خیابان پستی،

خیابان ۱۲ شرقی، نبش کوچه سام پلاک ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۱۱۴۲-۳

فکس: ۰۲۱-۸۸۵۲۴۰۱۷

Gostaresht Shahed Co.



www.gostaresht-shahed.co.ir

info@gostaresht-shahed.co.ir



پیام دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی به مناسبت روز

جهان دریانورد

سال ۲۰۱۳ سال متمایزی برای جامعه

دریانوردان محسوب می شود



به گزارش خبرنگار ماهنامه بندر و دریا، همزمان با گرامیداشت مراسم روز جهانی دریانورد که با حضور ارگان های مختلف دریایی کشور در تاریخ پنجم تیرماه ۱۳۹۲ در محل سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، پیام دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی به مناسبت این روز توسط دکتر شفاهی سرپرست اداره کل سازمان های تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی قرائت شد. متن کامل آن به شرح زیر آمده است:

«اکنون سومین سال متوالی است که روز

دریانورد را جشن می گیریم و این مناسبت بهانه ای است برای حمایت بیشتر از یکدیگر و رشد و موفقیت در مناسبت های مختلف. این مناسبت به دلیل رشد فزاینده کارکنان بخش دریایی و تمایل آنان برای شرکت در این جشن و همینطور به منظور تشکر و قدردانی از دریانوردان برای خدمات و فداکاری و از خودگذشتگی آنان ترتیب داده شده است.

سال ۲۰۱۳ سال متمایزی برای جامعه دریانوردان محسوب می شود، زیرا در آگوست امسال کنوانسیون کار دریانوردی (MLC ۲۰۰۶) لازم الاجرا خواهد شد. اهمیت این مسأله در شناخت بهتر نقش دریانورد و لزوم حمایت از سلامت و شرایط کاری آنها است.

برای شرکت های کشتیرانی نیز دریانوردان نقش کلیدی در تجارت و سرمایه آنان دارند. مردم در بخش دریایی با نقش دریانورد آشنایی دارند. به رغم این موضوع ممکن است از عمق تلاش آنان و چالش های فیزیکی و روحی که با آن روبه رو هستند آگاه نباشند. وظیفه ما و تمام کسانی که در بخش دریایی خدمت می کنند و به جامعه دریانوردی نزدیکند، این است که بر اهمیت و نقش دریانوردان بیشتر تاکید و از آنان تقدیر کنیم. در خارج از بخش دریایی، مصرف کنندگان امروزی خواستار شفافیت هر چه بیشتر از طریق زنجیره تامین هستند، در حالی که نقش کشتیرانی برای مصرف کنندگان خارج از زنجیره تامین تقریباً همچنان پنهان مانده است. روز دریانورد امسال از کلیه شرکای زنجیره تامین از جمله آنان که فراتر از بخش دریایی فعالیت دارند تقاضا دارد بر اهمیت تنوع و میزان کالاهایی که از طریق دریانوردان می یابند و در زندگی روزمره نقش مهمی دارند، تاکید بیشتر کنند و آگاهی بیشتری نسبت به نقش کسانی که دست اندر کار این حمل و نقل هستند، یعنی بیش از ۱/۵ میلیون دریانورد، کسب کنند.

دریانوردان در واقع پیشرو در صنعت کشتیرانی هستند و شعار امسال با عنوان «جلوه های دریا» بر نقش افرادی تاکید دارد که معمولاً شناخته شده نیستند، ولی در جابه جایی بیش از ۹۰ درصد کالاهای جهانی در دریانوردان دارند. ما در این مراسم از دریانوردان می خواهیم تصویری از زندگی خود در دریا را به ما نشان دهند تا بتوانیم آن را از طریق رسانه های جمعی به گوش جهانیان برسانیم.

شعار امسال با انتخاب موضوع «جلوه های دریا» برای هدف استوار است که دیگران را از تلاش ها و فداکاری های دریانوردان که در شرایط دشوار به دست آمده، آگاه سازد.

آگاهی کامل در سطح جهانی از وظایف دریانوردان نیازمند زمان است و به تدریج حاصل می شود. روز دریانورد فرصتی است تا به این هدف برسیم و ادامه دهنده راه شرکای دریایی مان باشیم تا آنچه را که دریانوردان سزاوار آن هستند به آنها تقدیم کنیم»



گرفته شده حاکی از آن هستند که دو سوم جمعیت دنیا یا در کنار دریا زندگی می کنند یا در فاصله ۲۰۰ کیلومتری از دریا؛ اما دلیل آن چیست؟ دلیل این است که تمام این شهرها و کشورها آمدند کنار دریا تا از تمام مواهب و امکانات خدادادی که در دریا نهفته است بهترین استفاده را ببرند. اما جای تعجب دارد که ضعیف ترین شهرهای جمهوری اسلامی ایران در کنار دریا قرار دارند و علت اصلی آن عدم توجه ما به سواحل دریاست. من باز اشاره می کنم به صحبت های مقام معظم رهبری (مدظله العالی) کمی فرمایند: «ما ملتی هستیم که وقتی به آب رسیدیم همان جا متوقف شدیم، ماندیم تا آنهایی که دریا را تصرف کردند، بیایند و دریای ما را تصرف کنند و وارد خشکی ما هم بشوند. ما مثل بعضی از کشورهای اروپایی نیستیم که وقتی به آب رسیدند، پایشان را در قایق هایشان گذاشتند و پیش رفتند، مثلاً تا هندوستان رسیدند.» همچنین مقام معظم رهبری (مدظله العالی) مثالی را می زنند که خیلی جالب است: «در کشور ما در طول سالیان دراز به مساله دریانوردی بسیاری احترامی و بی اهمیتی شده است؛ یعنی ما مردمی هستیم که وقتی در یک طرف مرزمان به آب رسیدیم، متوقف شدیم برخلاف ملت هایی که وقتی به آب رسیدند، آب برایشان با خشکی یکی بود. خیلی از اروپایی ها وقتی به آب رسیدند، پایشان را در قایق هایشان گذاشتند و تا هندوستان آمدند؛ یعنی آب با خاک برایشان هیچ فرقی نداشته است. در جای دیگر

فرمودند دریای عمان، ساحل دریای عمان و حضور در دریای عمان یک گنج است، یک ذخیره است و باید این را اقرار و اعتراف کنیم که اهمیت این سواحل برای ماکشف نشده بود و از آن غفلت کردیم. باز هم از فرمایشات مقام معظم رهبری بهره می گیرم که می فرمایند: دریا برای یک کشور یک فرصت مناسب برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است و فواید دریا برای کشور فواید راهبردی و کلان است. دریایی که برای ملت ما فواید راهبردی و کلان دارد و فرصت مناسبی برای پیشرفت است و از بعد نظامی نیز نیروی دریایی را مظهر اقتدار در دریای دانند، بنابراین از نظر من هم جایگاه دریا برای ایران و ملت ایران خیلی مهم است، اما این سوال مطرح می شود که چرا از این موقعیت و امکانات تا به حال خوب استفاده نکرده ایم؟

ما برای اینکه اهمیت دریا و سواحل مکران را به مردم نشان دهیم، همایشی را به همت و همکاری شما (ارگان های دریایی) برگزار کردیم، خیلی از نظرات این بود که همایش در تهران برگزار شود، اما ما همایش را در خود مکران برگزار کردیم تا ببینیم باز خورد ها چگونه می شود؟! به لطف خدا این همایش به قدری ارزشمند بود که با حضور رئیس جمهور و سایر مسوولان دلسوز و علاقه مند به کشور افتتاح شد و امید آن را داریم که دومین همایش توسعه

سواحل را در جاسک برگزار کنیم. «در صحبت های شما نکته ای نظر ما را جلب کرد و آن بحث «توسعه سواحل» است. هر جایی در دنیا را که نگاه کنید، از شانگهای، سنگاپور و بنادر کره گرفته تا روتردام و هامبورگ و ... آب به لبه خشکی برخورد کرده، باعث ایجاد یک تمدن جدید و توسعه اقتصادی شده است. اما در سواحل جنوبی ما این اتفاق نیفتاده که شما نیز به آن اشاره کردید. اگر نگاهی به گذشته و تاریخ داشته باشیم، متوجه می شویم که دریا با نام جمهوری اسلامی ایران عجین بوده است و عظیم ترین ناوگان های دریایی را در یک مقطعی از تاریخ داشتیم. عدم توسعه سواحل جنوبی کشور را در چه چیزی می بینید؟ و یا چه چیزی باعث عدم تحقق توسعه سواحل جنوبی کشور ما شده است؟

اعتقاد من این است که استعمار ما را از دریا دور کرده، برای اینکه به اهداف خودش برسد با قاطعیت می توانم بگویم که تمامی شهر های مهم دنیا کنار دریاست. آمار های



رهنمود های مقام معظم رهبری (مدظله العالی)
در حوزه مباحث دریایی؛

راهبرد توسعه دریامحور

مقوله توسعه دریایی با امنیت دریا یک رابطه دوسویه و تعاملی بوده و از فاکتور های بسیار مهمی است که بر جنبه های بسیاری از حرفه دریانوردی اعم از تجارت کالا، انتقال مسافرو ... تاثیر گذار است. در این رابطه و به منظور تعیین ابعاد مختلف آن ماهنامه «بندر و دریا» اقدام به تنظیم گفت و گویی اختصاصی با امیر دریادار دکتر حبیب الله سیاری فرمانده نیروی راهبردی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و مدیر عالی شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی انجام داده است که در ادامه آن را می خوانید. مسوولیت این مصاحبه را آقای محمدرضا امامی، مدیر مسوول ماهنامه بر عهده داشته اند.

«به عنوان نخستین سوال از حضرت تعالی که مسوولیت فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران را بر عهده دارید و همچنین مدیر عالی سازمان بنادر محسوب می شوید، علاقه مندیم با توجه به موقعیت جمهوری اسلامی ایران در منطقه دیدگاه و نگاه جنابعالی را نسبت به دریا بدانیم و به خوانندگان ماهنامه انعکاس دهیم.

ضمن عرض خیر مقدم و آرزو مندی قبولی طاعات در این ماه مبارک باید بگویم که کشور جمهوری اسلامی ایران از نظر ژئوپلیتیکی در جایگاهی قرار دارد که بسیار حساس و حایز اهمیت است. یکی از مواردی که به اهمیت این جایگاه ارزش و فزونی می دهد، سواحل مناسب و خوب ما در همه ابعاد است؛ مثلاً ما بیش از ۷۰۰ کیلومتر مرز در سواحل شمال به ویژه با همسایگانی داریم که بعد از فروپاشی به وجود آمدند، کشورهای آسیای میانه و قفقاز که به دریای آزاد راه ندارند و این مساله نیز موقعیت خوبی به ایران می دهد؛ مرز حدوداً ۱۰۰۰ کیلومتری در خلیج فارس، منابع و ذخایر متعدد در خلیج فارس، مرز ۹۰۰ کیلومتری در سواحل مکران همگی از عواملی هستند که به جایگاه ایران ارزش می دهد. ساحل مکران مشرف است بر آب های آزاد. می توان اینگونه بیان کرد که سواحل مکران دروازه طلایی اتصال ایران به دنیاست. مهم ترین و بارز ترین سواحل ماسواحل مکران است، زیرا اهمیت ویژه ای به موقعیت ژئوپلیتیکی به ایران می دهد. این اهمیت تا جایی است که مقام معظم رهبری



**مقام معظم
رهبری
[مدظله العالی]
می فرمایند اگر
همه توسعه‌هایی
که در کشور اتفاق**

**می‌افتد و
پیشرفت‌هایی که
ما به دست
می‌آوریم، اگر به
فکر امنیت آن
نباشیم، تماماً از
یک صبح تا
بعد از ظهر از بین
می‌رود، بنابراین
وقتی در دریا
می‌توانیم رشد
داشته باشیم که
امنیت دریا برقرار
باشد**

می‌فرمایند: «می‌دانید که این حکومت روس هاتاژمان پتر کبیر یک حکومت خیلی عقب‌افتاده ارتجاعی ناجوری بود. یکی از کارهای مهم پتر کبیر، مساله دریانوردی است، به‌طور ناشناس به اروپای شمالی و آن مناطق رفت، دریاها را دید و فهمید که آنها چکار می‌کنند. آن وقت اینجا آمد و این سن پترزبورگ را لب رودخانه ساخت، چون نزدیکی‌ها دریا هم نداشتند. اصلاً نقطه ضعف روسیه همین است. کشور به این عظمت، دم دستش دریای آزاد مهمی ندارد! اما بنا کرد از همین رود «نوا» استفاده کردن و خودش را به دریاموصل کرد - توجه کنید اینها مهم است - یعنی از همان جا پایه‌های تشکیل دولت و کشور روسیه به عنوان یک کشور تقریباً اروپایی و وارد میدان تمدن و تسلط بر دنیا و کشور گشایی، گذاشته شد از دریانوردی شروع شد.»

اما خب، متأسفانه طبیعت سلاطین این منطقه این طوری بود، هیچ به این فکر هانفتادند! بنابراین شما یعنی ملت ایران از این جهت خیلی عقب‌هستید.»

ما چرا از دریادور هستیم، به خاطر همان استعمار است که اشاره کردم، ما را از دریا ترساندند. در جایی دیگر اشاره می‌کنند: «ما حواسمان را بردیم متوجه خلیج فارس کردیم که البته خلیج فارس هم خیلی حساس است، شکی نداریم، اما توجه نکردیم به این ثروت عظیمی که مادر دریای عمان داریم. دریای عمان عقبه اساسی و تعیین‌کننده سرنوشت خلیج فارس است.»

امروزه بنادر جاسک و چابهار به عنوان بنادر هاب (HUB) منطقه‌ای بلکه جهانی در دست می‌شدند. همانطور که می‌دانید، موقعیت ما (یعنی بنادر جاسک و چابهار) به مراتب بسیار بهتر از بنادر حاشیه خلیج فارس است و تخلیه و بارگیری در چابهار نسبت به بنادر فوق‌الذکر بسیار مقرون به‌صرفه‌تر است. عدم توجه ما به بنادر خودی باعث هدايت بار به سمت برخی بنادر حاشیه‌ای جنوبی خلیج فارس شده است. همانطور که مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) فرمودند، سلاطین ما به فکر نبودند، ما الان باید بجنبیم تا این عقب‌ماندگی‌ها را جبران کنیم. البته الان به برکت تدابیر مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) در چندین سال گذشته، توجه خاصی را به سواحل مکران کرده‌ایم.

«همان‌گونه که استحضار دارید، در راستای رهنمودهای مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) مبنی بر توجه به دریا و سواحل در طی سال‌های گذشته در سازمان بنادر و دریانوردی نیز یک چرخش نگاه راهبردی نسبت به توسعه سواحل ایجاد شده است. یکی از مواردی که اکنون محقق شده، بحث موج‌شکن‌های بنادر کوچک چندمنظوره در توسعه سواحل جنوب است. ۴۰ تا از این موج‌شکن‌ها عملیاتی شده و ۲۰ تا از آنها با تدبیری که بوده انجام شده است. تاثیر این موج‌شکن‌ها را به عنوان فردی که از نزدیک با مباحث دریایی درگیر هستید، چطور می‌بینید؟

به نظر من احداث موج‌شکن‌های مردمی تاثیر بسیار خوبی بر تمرکز جمعیت و ایجاد فعالیت‌های اقتصادی در نوار ساحلی و نواحی مرزی دارد و خود به خود امنیت مناطق را نیز تقویت می‌کند، زیرا با احداث این موج‌شکن‌ها، افراد در آن مناطق می‌توانند از منابع دریایی استفاده کنند اقدام بسیار خوبی است، اما به نظر می‌رسد طرح‌های توسعه بنادر به‌ویژه در اندازه هاب (HUB) منطقه‌ای و جهانی را در سواحل مکران باید در اولویت قرار دهیم، چون محرومیت در این سواحل بسیار بیشتر است و

مردم این مناطق با حداقل معاش به دریا وصل هستند و همچنین فرصت‌های موجود در این منطقه ابعاد راهبردی دارد که به شدت بر توسعه ملی در همه ابعاد اثر گذار است.

«در جایی از صحبت‌های خود اشاره به «حضور راهبردی در دریاها» کردید. منظور تان از این حضور چیست؟

جا دارد استناد به صحبت‌های مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) کنم که می‌فرمایند: «نیروی دریایی به معنای حقیقی کلمه، یک نیروی راهبردی است؛ یعنی دیگر داخل مرزها محدود نیست. یک نیرویی است که حتی وقتی که نمی‌خواهد تهاجمی بکند، یک حضور همگانی و همه‌جایی برای سیاست، عزت و اثبات استقلال کشورش، برای اثبات اقتدار ملی‌اش حرف دارد.»

یعنی وقتی ما می‌رویم در دریا و یک حضور راهبردی در دریا داریم، در واقع اقتدار ملی را نشان می‌دهیم. عزت و اثبات استقرار را به نمایش می‌گذاریم. رهبر معظم انقلاب اسلامی می‌فرمایند: «شما از اینجا رفتید مدیریت، برای اول بار از کانال سوئز عبور کردید؛ دنیا تکان خورد. آبروی یک ملت گاهی با یک حرکت احیا می‌شود. وقتی شما اینجا حضور تان در خلیج فارس جوری است که افرادی که می‌آمدند آزادانه از نزدیکی سواحل کشورمان - حتی گاهی اوقات متجاوز به سواحل کشور ما - عبور می‌کردند که بروند، حالا جرات نمی‌کنند و مجبورند مسیرشان را عوض کنند و جنوبی قرار بدهند؛ یعنی شما دارید حضور خودتان را اثبات می‌کنید، این چقدر آبرو است؟ این انتقال فرهنگ است، انتقال سخن دل یک ملت است. وقتی شما پرچمتان می‌تواند در دریاهای آزاد به اهتزاز درآید، معنایش این است که ملت ایران، فرهنگ ملت ایران، حرف حق ملت ایران در انقلاب، قدرت زیادی پیدا کرده و این برای دیگر ملت‌ها الهام‌بخش است.»

«یکی از مباحث مهم، مبحث سرمایه‌گذاری است که قویا امنیت را می‌طلبد. من احساس می‌کنم بعد از اقتداری که نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران از خود نشان داد، دیدگاه سرمایه‌گذاران نسبت به سواحل ما بسیار تغییر کرده است و از مقوله سرمایه‌گذاری در بنادر بسیار استقبال شده است. هم از سوی سرمایه‌گذاری خارجی و هم داخلی، طوری که نرخ رشد

**دریای عمان،
ساحل دریای عمان
و حضور در دریای
عمان یک گنج
است، یک ذخیره
است و باید این را
اقرار و اعتراف
کنیم که اهمیت
این سواحل برای
ما کشف نشده
بود و از آن غفلت
کردیم**



سرمایه‌گذاری در این ۳ سال افزایش یافته است. تاثیر این اقدامات و اقتدار دریایی را در توسعه اقتصادی و مقوله سرمایه‌گذاری چطور می‌بینید؟

مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) می‌فرمایند اگر همه توسعه‌هایی که در کشور اتفاق می‌افتد و پیشرفت‌هایی که ما به دست می‌آوریم، اگر به فکر امنیت آن نباشیم، تماماً از یک صبح تابعداز ظهر از بین می‌رود، بنابراین وقتی در دریای می‌توانیم رشد داشته باشیم که امنیت دریا برقرار باشد. اگر ما توانمندی برقراری و حفظ امنیت را نداشته باشیم، هیچ‌کس نمی‌تواند در دریا، سواحل و ... ما سرمایه‌گذاری کند. وقتی خارجی‌ها می‌بینند که ما به برکت انقلاب اسلامی ایران به سواحل خود، آب‌های داخلی و ساحلی و فلات قاره تسلط داریم و پارا جلوتر گذاشتیم و امنیت را در سواحل مکران برقرار می‌کنیم و رسماً اعلام می‌کنیم که امنیت این منطقه به عهده ما و تحت کنترل ماست و امنیت کشتی‌های خود را در خلیج عدن و باب‌المندب برقرار می‌کنیم و عملیات نظامی انجام می‌دهیم و در ۳۰۰۰ کیلومتری چابهار می‌رویم و نزدیک سواحل سومالی کشتی‌مان را از دست دزدان دریایی نجات می‌دهیم، اینها همه باعث می‌شوند که همه بدانند ما این اقتدار را داریم، این امنیت جذب سرمایه‌گذاری را در پی دارد، چرا که لازمه سرمایه‌گذاری برقراری امنیت است. ما به دنیا ثابت کردیم که نه تنها امنیت خلیج فارس، نه تنها امنیت تنگه هرمز، بلکه امنیت سواحل مکران و دریای عمان را نیز برقرار کردیم، وقتی امنیت برقرار شود، سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری می‌شوند.

«ظرفیت‌ها و برنامه‌های عملیاتی ارتش جمهوری اسلامی ایران برای تعمیر شناورهای ایرانی در آب‌های آزاد امروز تا چه اندازه‌ای است و تا چه سطحی را پوشش

می‌دهد؟ چه نوآوری‌هایی انجام شده است؟ بحث صیانت از مرزها و منافع کشور مستلزم همکاری و مشارکت کدام یک از ارگان‌های دریایی است؟

ما برای حضور در دریای آزاد و آب‌های دور دست قطعاً نیاز به ۲ یا ۳ مولفه مهم داریم. یکی از این مولفه‌ها این است که ما باید آدم‌های مناسب برای این کار داشته باشیم؛ یعنی به افراد مجرب و کارآزموده نیاز داریم تا بتوانیم در این عرصه موفق شویم. اوایل انقلاب نیروی تحصیلکرده ما آموزش دیده خارج از کشور بودند، اما امروز تمام بدنه نیروی دریایی آموزش دیده داخل کشور هستند و حتی قسمتی از افسران نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران امروز در دانشگاه علوم دریایی حضرت امام خمینی (ره) نوشهر آموزش دیده‌اند، این هم باز برکت انقلاب اسلامی است، یعنی شناوری که بتواند در آن آب‌ها با آن شرایط جغرافیایی بماند و کارش را انجام دهد، خب ما در گروه تجاری، کشتی‌ها و نفتکش‌های بزرگی داریم و کشتی‌های تجاری‌مان در تناژ مختلف مشغول به کار هستند، اما در بحث دریا ما باید این تجهیزات را داشته باشیم. امروز سیاست کلی بر این است که ما در داخل این را تولیدی کنیم، چون بحث نظامی که می‌شود، دیگران که به ما نمی‌دهند و ما هم دست نیاز را به سوی آنها دراز نکنیم. امروز به لطف خدا توان تولید در کشور وجود دارد، و ما می‌توانیم تولید کنیم و با کشورهای خارجی هم که مقایسه کردیم دیدیم توان ما توان خوبی است. وقتی ما با بی‌تجربگی وارد عمل می‌شویم و ناوشکن جماران را می‌سازیم، یعنی توان بالاتر از این را هم داریم و نقش ارگان‌های مختلف دریایی در تحقق این مهم بسیار تاثیرگذار بوده است و مشارکت ارگان‌های دریایی (مانند سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان شیلات و ...) بیشترین کمک را به ما کرده است که در

به نظر من احداث موج شکن‌های مردمی تاثیر بسیار خوبی بر تمرکز جمعیت و ایجاد فعالیت‌های اقتصادی در نوار ساحلی و نواحی مرزی دارد و خود به خود امنیت مناطق را نیز تقویت می‌کند، زیرا با احداث این موج شکن‌ها، افراد در آن مناطق می‌توانند از منابع دریایی استفاده کنند اقدام بسیار خوبی است

اصطلاح همکاری، همدلی، مساعدت و نزدیکی این ارگان‌ها به نیروهای مسلح دریایی بیشترین تاثیر را در اقتدار و صلابت و حفظ منافع کشور دارد.

«**با توجه به نزدیکی سالگرد تاسیس سازمان صنایع دریایی کشور، نقش تحریم‌ها در حوزه نظامی را چطور ارزیابی می‌کنید؟**

من همواره بر این اعتقاد هستم که نیاز، خلاقیت و ابتکار راه وجود می‌آورد. امام (ره) خودباوری و خوداتکایی را به ما درس دادند. ما از تعمیر قطعه شروع کردیم (که قبلاً تعویض قطعه می‌کردیم) اما زمانی که قطعه به ما ندادند، ما مجبور به تعمیر قطعه شدیم و این روند تعمیر به ساخت قطعه و کم‌کم به ساخت ناوشکن و عرصه زیر دریا ... رسید. البته ما هنوز به قله نرسیده‌ایم، بلکه در دامنه‌ها هستیم و برای رسیدن به چشم‌انداز مورد نظر راه طولانی در پیش داریم و در این راه مصمم و گوش به فرمان ولایت هستیم.

«**سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) مصوبه‌ای را در دست اقدام دارد مبنی بر اینکه در جاهایی که از نظر دزدان دریایی مناطق پرخطر تلقی می‌شوند، می‌توان اقدام به تربیت و استقرار گارد خصوصی کرد و در روی شناورها از آنها استفاده کرد. با توجه به قابلیت‌هایی که نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران دارد و همچنین عملیات موفق که خارج از مرزهای آبی جمهوری اسلامی ایران انجام داده و رسانه‌ها نیز به اهمیت آن اذعان کرده‌اند، دیدگاه شما نسبت به بحث امنیتی مطروحه از سوی آیمو و نقش نیروی دریایی چیست؟**

ناوهای ما در منطقه خطر همواره حضور داشته‌اند و تا به حال بسیاری از کشتی‌های خارجی را نجات داده‌ایم. چندین کشور جهان مانند امارات، عربستان، چین، کره و ... بودند که ما کشتی‌های آنها را نجات داده‌ایم. آن گارد خصوصی را هم که گفتند در روی کشتی‌هایمان گذارند، به این امر کمک می‌کند اما گارد خصوصی مستلزم شرایط خاصی است که بتواند با دریا آشنا باشد، از کار خود اطمینان داشته باشد و به نظر من بانای که در عرصه دریا است ارتباط و تعامل کامل داشته باشد.

«**از فحواي کلام حضرت تعالی اینگونه برمی‌آید که همه کارها را جاع می‌شود به مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) و صحبت‌های معظم‌اله. از این رو ولایتمداری و عملیاتی کردن فرمایشات مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) در نیروی دریایی**

جناابعالی را به بخش فرهنگ سازی جامعه تزریق کرد؟

ما خیلی تلاش کردیم که این راه را باز کنیم. من با کسب تکلیف مسایل مربوط به دریا را در شورای عالی امنیت ملی، مجلس شورای اسلامی و ریاست جمهوری مطرح کردم. همچنین در دانشگاه های تهران، فردوسی، امیرکبیر، شریف، علم و صنعت و خیلی جاهای دیگر دعوت شدم و مسایل مربوط به دریا را مجدداً بازگو کردم تا قشر جوان ما به اهمیت دریا پی ببرند و با دریا غریبه نباشند، چون اگر غریبه باشند همان کاری که استعمار با ما کرد، یعنی دوری از دریا مجدداً تکرار می شود.

ما با تلاش ها و حمایت هایی که صورت گرفت و نیز با رهنمودهای مقام معظم رهبری (مدظله العالی) این فرهنگ آشنایی با دریا را از مدارس شروع کردیم، طوری که ۱۰ صفحه از کتاب کلاس ششم ابتدایی به موضوع دریا تحت عنوان آشنایی با دریاهای ایران اختصاص یافته است.

ما برای ترویج فرهنگ دریایی، هر ساله ۷ آذرماه (روز نیروی دریایی ارتش) به ۳۱ مرکز استان و همچنین به تعدادی از زیرمجموعه های مرکز استان سخنران می فرستیم که در مورد دریا صحبت کنند.

■ اگر امیر سیاری متولی بازرگانی دریایی کشور بودند، چه راهکارهایی را به سازمان بنادر و دریانوردی در جهت بهبود کار و ایجاد یک جهش در کار پیشنهاد می کردند؟

البته سازمان بنادر و دریانوردی جهش داشته است و کار خود را انجام می دهد. اما هر قدر ما بنادر خود را توسعه دهیم و به بنادر نسل جدید تبدیل کنیم و قدرت تخلیه و بارگیری و ... را بالا ببریم، پس کرانه را توسعه دهیم به هدف نزدیک تر شده ایم. اگر من مسوول بودم، فشار بیش از پیش برای توسعه بنادر جاسک و چابهار می آوردم، چون چابهار و جاسک نجات دهنده تجارت کشور هستند. ما باید بندر جاسک و چابهار را به بنداری مانند شهید رجایی و حتی پیشرفته تر تبدیل کنیم. این بنادر ظرفیت تبدیل شدن به بنادر هاب منطقه ای و جهانی را دارند و لازم است این موضوع در ابعاد ملی توجه شود. همانطور که می دانید، بندر سازی در چابهار و جاسک محاسن بیشتری نسبت به سایر جاها دارد، لذا خواهش من این است که توجه بیشتری برای توسعه سواحل مکران داشته باشند.

راهبردی جمهوری اسلامی ایران، بیش از هر سازمان دیگری مشاهده می شود. چه چیزی باعث شده که فرمایشات مقام معظم رهبری در چنین سطح وسیعی در نیروی تحت مدیریت جناابعالی عملیاتی شود؟

تمام تدابیر مقام معظم رهبری از سال ۸۶ تا کنون را من در دسترس دارم و از آن بهره می گیرم. تمام جهت گیری هایی که می تواند ما را راهنمایی کند در صحبت های مقام معظم رهبری (مدظله العالی) دیده می شود. ما به جای اینکه از یک تئوریسین و نظریه پرداز خارجی استفاده کنیم، از تدابیر و ارشادها و راهنمایی هایی که در صحبت های مقام معظم رهبری (مدظله العالی) وجود دارد، بهره می جویم. همت ما این بوده است که هر چه که مقام معظم رهبری (مدظله العالی) تدبیر می کنند را اجرا کنیم. قطعاً برکت دارد.

«آیمو (IMO) امسال را سال «توسعه پایدار» از منظر دریا اعلام کرده است. این توسعه پایدار از منظر دریا چطور می تواند در کشور تحقق پیدا کند؟

ما در شورای عالی سازمان سعی کرده ایم که مفهوم دریامحور را جا بیندازیم. مفهوم این است که توسعه ای که محور آن دریا باشد، پایدار خواهد بود. مسوولان، وزراء، مردم، ملت، کارگزاران و افرادی که می خواهید کار را جلو ببرید، بدانید که دریا می تواند محور توسعه باشد. اگر ما از منافع راهبردی و کلان در دریا استفاده کنیم، می توانیم محور توسعه کشور را در دریا قرار دهیم. یعنی ما باید بیش از آنچه که در دریا داریم، استفاده کنیم و این می تواند محور توسعه باشد. اینکه کریدور شمال به جنوب در پیشرفت کشور چه تاثیری دارد و یا انرژی، منابع، تجارت و ... در دریاست.

۷۰ درصد از مرزهای ما خشکی است، ۳۰ درصد از مرزهای ما دریایی است. از ۳۰ درصد مرزهای دریایی، ۹۳ درصد از صادرات و واردات انجام می شود و از ۷۰ درصد مرزهای خشکی تنها ۷ درصد از صادرات و واردات صورت می گیرد. مفهوم توسعه دریامحور کاملاً در این مثال مشهود و ملموس است. در اینجا لازم است توجه شود که مفهوم توسعه پایدار به معنی بهره برداری از منابع ملی و حتی جهانی به نحوی که منافع نسل های آینده را از بین نبرد و تهدید نکند نیز مورد توجه است. توسعه پایدار از منظر دریا نیز با همین رویکرد معنی پیدا می کند.

«حضور امیر سیاری در عرصه فرهنگ دریا چطور بوده است؟ حضرت تعالی فرهنگ دریا را از سطوح عالی آوردید و با حضور در تلویزیون و اشاراتی که به نحوه برخورد با دزدان دریایی داشتید، این فرهنگ را به دل جوان ها و نوجوان ها تزریق کردید و باعث آشنایی بچه ها با دریا شدید؛ طوری شده که اکنون بچه ها و نوجوان ها دریا را با نام شما می شناسند. چطور می توان عملکرد



۱۰ درصد از مرزهای ما خشکی است، ۳۰ درصد از مرزهای ما دریایی است. از ۳۰ درصد مرزهای دریایی، ۹۳ درصد از صادرات و واردات انجام می شود و از ۱۰ درصد مرزهای خشکی تنها ۷ درصد از صادرات و واردات صورت می گیرد. مفهوم توسعه دریامحور کاملاً در این مثال مشهود و ملموس است





معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی در گفتگو با ماهنامه «بندر و دریا»:

بهره‌برداری از فرصت‌ها و قابلیت‌های حوزه دریایک وظیفه ملی و رسالتی شرعی است

جمهوری اسلامی ایران از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بالقوه و بالفعل فراوانی در حوزه بخش حمل و نقل دریایی برخوردار است، ولی متأسفانه تاکنون این بخش مهم اقتصادی نتوانسته است نظر و حمایت سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان کشور را جلب کرده و جایگاه خود را در برنامه‌ریزی‌های کلان اقتصادی تحکیم بخشد. مهم‌ترین ظرفیت‌های دریایی را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

- برخورداری از حدود ۵۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی (حدود یک سوم مرزهای کشور)
- قرار گرفتن ۷ استان مهم در نوار ساحلی با پذیرش ۲۲/۵ درصد جمعیت کشور
- جابه‌جایی و حمل و نقل بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی از طریق دریا
- وجود بیش از ۲۰۰ بندر بزرگ و کوچک تجاری، نفتی، صیادی و مسافری در نوار ساحلی
- ظرفیت جابه‌جایی ۱۸۴ میلیون تن کالا از بنادر بازرگانی کشور
- دارا بودن بزرگ‌ترین ناوگان تجاری فله خشک خاورمیانه و چهارمین شرکت بزرگ نفتکش جهان

■ وجود تقاضای موثر و فزاینده (متوسط سالیانه ۱۲ درصد) در استفاده از مسافرت‌ها و گردشگری دریایی

و ...

این در حالی است که «توسعه دریامحور» و توجه به استفاده از ظرفیت‌های توسعه‌ای دریایی و افزایش سهم آن در تولید ملی کشور، های پیشرفته به عنوان یک چشم‌انداز مترقی در دهه اخیر مطرح بوده است، به طوری که «توسعه دریامحور» یکی از ارکان مهم توسعه ملل شناخته شده و اغلب کشورها اقدام به تهیه راهبردها، خط مشی‌ها و برنامه‌های اجرایی متعددی در این زمینه کرده‌اند. برخی از نتایج این اقدامات به شرح زیر هستند:

۱- نزدیک به ۴۰ درصد از جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریانگاری می‌کنند.

۲- حدود ۶۰ درصد شهرهای جهان که جمعیتی بالغ بر ۶ میلیون نفر دارند، در سواحل یا نزدیک به سواحل واقع شده‌اند.

۳- از ۱۰ شهر بزرگ جهان، ۸ شهر جزو شهرهای دریایی و ساحلی هستند.

۴- بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی از طریق حمل و نقل دریایی جابه‌جایی می‌شوند.

۵- در سال ۲۰۱۲ آمار گردشگران به بیش از یک میلیارد نفر رسید که درآمدی بالغ بر ۱۰۰۰ میلیارد دلار عاید کشورها کرد و حدود ۵ درصد GDP جهانی را شامل می‌شود. در این رابطه گردشگری دریایی مهم‌ترین نقش را ایفا کرده است.

با عنایت به موارد فوق و فاصله عمیقی که بخش حمل و نقل دریایی کشورمان با جایگاه مطلوب آن با توجه به ظرفیت‌های موجود دارد، ماهنامه بندر و دریا فرصت را مغتنم شمرد تا شماره ۲۰۲ خود را به شناسایی موانع و حلقه‌های مفقوده توسعه دریامحور اختصاص دهد و نظرات صاحب‌نظران و اندیشمندان دریایی کشور را در آستانه شکل‌گیری دولت یازدهم، جویا شده و به سمع و نظر کارگروه‌های سیاست‌گذار و برنامه‌ریز دولت «تدبیر و امید» برساند. امید است پرونده ویژه این ماهنامه با بهره‌گیری از نظرات این عزیزان بتواند به کالبدشکافی این عدم توسعه‌یافتگی در کشور عزیزمان پیرداز دوازدهم نتایج آن جامعه ایران اسلامی را بهره‌مند سازد.

لذا آنچه پیش روی خوانید، نظرات و دیدگاه‌های علمی و اجرایی مبسوطی است که پیرامون موضوعات یادشده از جناب آقای محمدرضا امامی، معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی جویا شده‌ایم.



وقتی به موضوعاتی

همچون «توسعه

دریامحور» یا «توسعه

خشکی‌محور» توجه

می‌کنیم، در حقیقت

نگاه ما یک نگاه

«جغرافیایی» است (و

نه یک نگاه رشته

فعالیتی)، که اساساً

زیر مجموعه نظریات

«توسعه زمین پایه»

در مقابل نظریات

«توسعه انسان پایه»

که مثلاً «توسعه‌های

اقتصادی دانشی»

مبتنی بر «کارکنان

دانشی» یا «توسعه

فن‌آوری‌های

ارتباطات و اطلاعات»

را دنبال می‌کنند، قرار

دارد

روند رشد شتابان شاخص‌های اصلی بخش حمل و نقل دریایی (۱۳۹۱-۱۳۵۷)

ردیف	موضوع	واحد	۱۳۵۷	۱۳۶۸	۱۳۷۶	۱۳۸۶	۱۳۹۰	۱۳۹۱
۱	ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر تجاری (نفتی و غیرنفتی)	میلیون تن	۱۹	۲۷	۷۵	۱۲۷	۱۷۲	۱۸۴
۲	عملکرد تخلیه و بارگیری بنادر تجاری (نفتی و غیرنفتی)	میلیون تن	۱۵	۱۸	۶۰	۱۰۷	۱۳۵	۱۳۹
۳	ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینری بنادر تجاری	هزار TEU	۷۵	۱۰۰	۶۰۰	۳۰۰۰	۵۰۰۰	۷۱۰۰
۴	بالا ترین ظرفیت پذیرش کشتی بنادر	هزار تن	۴۵	۷۰	۷۰	۱۴۵	۱۴۵	۱۴۵
۵	ظرفیت جابه‌جایی مسافر دریایی بنادر	هزار نفر	۵۰۰	۹۰۰	۱۵۰۰	۶۰۰۰	۱۳۰۰۰	۱۴۰۰۰
۶	عملکرد جابه‌جایی مسافر دریایی بنادر	هزار نفر	۳۰۰	۸۵۶	۱,۳۳۳	۵,۶۳۱	۱۰,۲۰۰	۱۱,۴۱۰
۷	ظرفیت ناوگان دریایی تجاری	هزار تن	۵۲۵	۲۳۲۵	۲,۴۵۲	۳,۹۲۰	۵,۷۰۰	۵,۸۰۰
۸	ظرفیت ناوگان دریایی نفتی	هزار تن	۱۰۱۵	۱۰۱۵	۱۰۱۵	۶,۹۲۰	۱۰,۳۰۰	۱۲,۰۰۰

مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی، دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری، ۱۳۹۲

لذا به نظر می‌رسد در خصوص قضاوت، ایده پردازی و برنامه‌ریزی در زمینه بخش حمل و نقل دریایی کشور، پیش از هر کاری، غلبه بر پیشداوری‌ها و اصلاح برخی مطالب و دیدگاه‌های مطرح شده بسیار ضروری و الزامی باشد و در این زمینه باید با دقت و کارشناسی حرکت کرد.

جنابعالی چه تعریفی از توسعه دریامحور دارید؟ و چه وجه تمایزی با توسعه خشکی محور دارد؟

در ابتدا باید بدانیم که موضوع «توسعه دریامحور» فعلاً در حد یک «ایده نظری» است، اما ایده خوبی است و لازم است تلاش زیادی جهت پرورش، تبیین ابعاد و مؤلفه‌های مفهومی و عملیاتی سازی مناسب آن صورت گیرد.

ضمناً برخی تفاوت‌های بنیادین و وسیع بین تعدادی از عبارت‌های به ظاهر مشابه، ولی ماهیتاً متفاوت وجود دارد که نیاز به دقت نظر بیشتری دارد، لذا از این دست در ارتباط با موضوع بحث ما، دو عبارت «توسعه دریایی» (و استراتژی‌های توسعه دریایی) و عبارت «توسعه دریامحور» (و استراتژی توسعه دریامحور) نیازمند این دقت نظر است.

در این خصوص شکی نیست که جمهوری اسلامی ایران از قابلیت‌ها و فرصت‌های گسترده و متنوعی در زمینه انواع «فعالیت‌های دریایی» برخوردار بوده که ناشی از عوامل زیر است:

- موقعیت جغرافیایی کشور در قلب شاهراه ارتباطی شرق و غرب جهان (آسیا و اروپا)

- قرار گرفتن در کانون ذخیره‌گاه اصلی انرژی جهان و منطقه ژئوپلیتیک خاور میانه و خلیج فارس و غیره

- دارا بودن سه دریای متفاوت خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر و برخورداری از بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل دریایی

لذا ضرورت بهره‌برداری از این همه فرصت و قابلیت خدادادی مورد اشاره در جهت توسعه کشور و بهبود و پیشرفت سطح رفاه اجتماعی و استانداردهای زندگی مردم شریف ایران، به ویژه مردم عزیز استان‌های ساحلی و جزایر فراوان ما، یک تکلیف ملی است.

اما زمانی که رقابت‌های منطقه‌ای کشورهای پیرامونی یا حتی کشورهای فرامنطقه‌ای و بین‌المللی در زمینه بهره‌برداری از اینگونه فرصت‌ها و قابلیت‌های منطقه‌ای را رصد می‌کنیم، ضرورت بهره‌برداری شایسته، بایسته و به موقع از این طیف وسیع فرصت‌ها و قابلیت‌های «فعالیت‌های دریایی» نه تنها یک وظیفه ملی، بلکه رسالتی شرعی است. لذا هم بر اساس نیازهای توسعه ملی و هم بر پایه رقابت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای لازم است تا «سرعت، وسعت، حجم و میزان انواع متنوع فعالیت‌های دریایی» کشور به طور تصاعدی افزایش یابد که این مطلب به مفهوم ضرورت افزایش مستمر و سریع‌تر «توسعه دریایی» کشور است.

از سوی دیگر هنگامی که از موضوع «توسعه دریامحور» بحث می‌شود، در حقیقت بحث ما ناظر بر یک سوال اساسی و دغدغه بنیادین همه مردم و دولت‌های کشورهای جهان و تمامی نهادها و سازمان‌های بین‌المللی در خصوص «توجه توسعه» کشورها و ملل مختلف است، چرا که حداقل طی ۶۰ سال گذشته همواره این سوال بر ای همه واحدهای اجتماعی در سطح شهرهای کوچک، استان‌ها، ایالت‌ها، کشورها، منطقه‌های بین‌المللی، گروه‌بندی‌های اقتصادی بین‌المللی و اتحادیه‌های اقتصادی و اجتماعی منطقه‌ای و بین منطقه‌ای وجود داشته است که هر یک از این واحدهای اجتماعی و سیاسی که از قابلیت‌ها و فرصت‌های متفاوتی برخوردارند، در شرایط به شدت رقابتی حاکم بر همه



ضرورت

بهره‌برداری

شایسته، بایسته

و به موقع از این

طیف وسیع

فرصت‌ها و

قابلیت‌های

«فعالیت‌های

دریایی» نه تنها

یک وظیفه ملی،

بلکه رسالتی

شرعی است، لذا

هم بر اساس

نیازهای توسعه

ملی و هم بر

پایه رقابت‌های

منطقه‌ای و

فرامنطقه‌ای

لازم است تا

«سرعت، وسعت،

حجم و میزان

انواع متنوع

فعالیت‌های

دریایی» کشور

به طور تصاعدی

افزایش یابد

قبل از هر چیزی در مطالبی که به عنوان مقدمه ورود به بحث مطرح شده نکاتی وجود دارد که به نظر می‌رسد نیاز به توضیح و تبیین بیشتر و اصلاح برخی دیدگاه‌های غیر واقعی باشد. اینکه مطرح شده است: «جمهوری اسلامی ایران از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بالقوه و بالفعل فراوانی در حوزه بخش حمل و نقل دریایی برخوردار است، ولی متأسفانه تاکنون این بخش مهم اقتصادی نتوانسته است نظر و حمایت سیاستگذاران و برنامه‌ریزان کشور را جلب کرده و جایگاه خود را در برنامه‌ریزی‌های کلان اقتصادی تحکیم بخشد.» به نظر نمی‌رسد که با واقعیت‌های موجود سازگار باشد. اگر عبارت فوق را به دو بخش تقسیم کنیم، بخش اول کاملاً صحیح است؛ یعنی جمهوری اسلامی ایران از توانمندی‌های بالقوه و بالفعل بالایی در حوزه حمل و نقل دریایی چه سخت‌افزاری و چه نرم‌افزاری برخوردار است، ولی بخش دوم که این بخش مهم اقتصادی حمایت سیاستگذاران و برنامه‌ریزان را به خود جلب نکرده، اگر نگاهی گذرا به رشد، پیشرفت و توسعه شتابان بخش حمل و نقل دریایی، هم در زمینه ناوگان و هم در زمینه بنادر بازرگانی و مسافری داشته باشیم، عدم صحت این موضوع کاملاً آشکار می‌شود.

به طور نمونه در ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی یعنی پایان سال ۱۳۵۷ و در اوج سال‌های درخشان درآمدهای نفتی، ظرفیت تخلیه و بارگیری در بنادر بازرگانی کشور حدود ۱۹ میلیون تن بود و در حدود ۱۵/۵ میلیون تن نیز عملیات تخلیه و بارگیری در این بنادر به ثبت رسید. ضمن اینکه بالاترین ظرفیت پذیرش کشتی در بنادر کشور در آن سال فقط برای کشتی‌های با ظرفیت ۴۵ هزار تنی مهیا بود. همچنین بابر خورداری از نیم میلیون نفر ظرفیت مسافری در بنادر، فقط در حدود ۳۰۰ هزار نفر نیز عملیات جابه‌جایی مسافر صورت می‌گرفت. از طرف دیگر در آن مقطع زمانی ظرفیت ناوگان تجاری کشور نیم میلیون تن بود و ناوگان نفتی هم یک میلیون تن ظرفیت را به دست آورده بود. حال اگر روند شتابان رشد، پیشرفت و توسعه بخش حمل و نقل دریایی را طی دوره ۱۳۹۲-۱۳۵۷ به شرح جدول زیر ترسیم کنیم، خواهیم دید که بخش حمل و نقل دریایی کشور (با وجود چالش‌های ذاتی آن، که معمولاً اجازه رشد سریع به آن را نمی‌دهد) از لحاظ سرعت و میزان رشد طی این سال‌ها، اگر برترین بخش کشور نباشد، قطعاً جزو بهترین و پرافتخارترین بخش‌های کشور است.

بی‌شک افزایش چشمگیر میزان ظرفیت اسمی بنادر بازرگانی طی دوره ۱۳۵۷ تا ۱۳۹۱ از ۱۹ میلیون به ۱۸۴ میلیون تن، عملیات تخلیه و بارگیری از ۱۵ میلیون به ۱۳۹ میلیون تن، ظرفیت کانتینری از ۷۵ هزار به ۷/۱ میلیون TEU، ظرفیت پذیرش کشتی از ۴۵ هزار به ۱۴۵ هزار تن، ظرفیت مسافری از نیم میلیون به ۱۴ میلیون نفر، عملیات جابه‌جایی مسافر از ۳۰۰ هزار به ۱۱/۴ میلیون نفر، ظرفیت ناوگان تجاری از نیم میلیون به ۵/۸ میلیون تن و ظرفیت ناوگان نفتی از یک میلیون به ۱۲ میلیون تن و کسب افتخارات گوناگون و ثبت رکوردهای متعدد ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی طی این سال‌ها که با صرف هزینه، تلاش و انرژی زایدالوصفی محقق شده است، حاصل توجه دقیق، نظر عمیق و حمایت شایسته و بایسته سیاستگذاران، برنامه‌ریزان و مجریان مختلف در سطوح و جایگاه‌های مختلف تصمیم‌گیری و اجرایی کشور بوده است.

همچنین موضوع دیگری که در مدخل ورودی مصاحبه عنوان شد مبنی بر اینکه: «با عنایت به موارد فوق و فاصله عمیقی که بخش حمل و نقل دریایی کشور مان با جایگاه مطلوب آن با توجه به ظرفیت‌های موجود دارد.»

در این خصوص لازم است بگویم که معلوم نیست این «جایگاه مطلوب» کجاست و این «فاصله عمیق» به چه معناست؟ آیا با توجه به واقعیت‌هایی که در جدول مذکور ارایه شد، چیزی به نام «فاصله» معنی پیدا می‌کند، تا چه برسد به وضعیت «فاصله عمیق»؟ البته نکته‌ای که در اینجا باید به آن اشاره کنم این است که ضرورت دارد چشم‌انداز بخش دریایی و بندری کشور در افق متعالی ۱۴۰۴ طراحی و ترسیم شود و متناسب با آن ارزیابی‌ها صورت پذیرد و مستمر با پیش دقیق فاصله بین چشم‌انداز به عنوان نقطه مطلوب و وضع موجود به بررسی نقاط قوت و نقاط قابل بهبود پرداخت.

آیا برخورداری از این همه ظرفیت و قابلیت در خصوص حمل و نقل و جابه‌جایی بار و مسافر به میزانی حتی بیش از نیازهای فعلی اقتصاد کشور (که منطقاً باید اینچنین باشد) و ساخت، توسعه، نوسازی و جایگزینی گسترده شناورها، اسکله‌ها و پایانه‌های مسافری و ساخت، توسعه، نوسازی و بهسازی اسکله‌ها، پایانه‌ها، محوطه‌ها، انبارها و... بنادر بازرگانی و لایروبی و ایمن‌سازی کانال‌های دسترسی و حوضچه‌های بندری و افزایش، توسعه، نوسازی و جوان‌سازی ناوگان‌های نفتی و تجاری و بهره‌برداری عملیاتی ۵۰ درصدی ناوگان تجاری از بازارهای بین‌المللی و ثبت رکورد بهره‌برداری و عملیات ۷۵ درصدی ناوگان نفتی به عنوان دومین ناوگان نفتی بزرگ دنیا از بازارهای بین‌المللی، نشانه‌ای از «فاصله عمیق» را پدیدار می‌سازد؟



بخش‌های مختلف جهان (شهر، استان، کشور، منطقه و...) چگونه و در چه مسیری می‌توانند به توسعه مطمئن، پویا و پایدار دست پیدا کنند؟

این سوال به ویژه برای کشورهایی همچون ایران که گزینه‌های بیشتری برای بیمودن مسیر توسعه پیش‌رو دارند و با مسأله پیچیده «انتخاب بهتر و برتر» مواجه هستند، اهمیت و پیچیدگی بیشتری دارد، زیرا امروزه این موضوع، راهبردی‌ترین تصمیم یک واحد سیاسی - اجتماعی است که نه تنها نتایج و پیامدهای آن، وضعیت نسل کنونی را تحت تأثیر اساسی قرار می‌دهد، بلکه به نوعی سرنوشت تاریخی نسل‌های بعد را هم می‌تواند رقم بزند.

در این ارتباط سوالاتی که همواره برای مسوولان و تصمیم‌گیرندگان اصلی کشور ما، نه تنها پس از پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی، بلکه حتی سال‌ها پیش از آن مطرح بوده، این است که با توجه به انواع قابلیت‌ها و فرصت‌های ایران، چه بخشی از این قابلیت‌ها و فرصت‌ها به عنوان «محور توسعه» قرار گیرد و سایر بخش‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و غیره در حول این «محور کانونی» شکل گرفته و آن را پشتیبانی کنند. انتخابی که لازمه آن بسیج همه سرمایه‌ها و امکانات ملی در راستای شکل‌گیری، تقویت، رشد و پویایی آن است و در حقیقت این «محور کانونی» و یا «محور توسعه» باید بتواند به عنوان موتور محرکه توسعه و لکوموتیو سایر بخش‌های اقتصادی، اجتماعی کشور ایفای نقش کند.

در این راستا پاسخ‌ها، پیشنهادها، ایده‌ها و نظریات مختلفی از سوی صاحب‌نظران، اندیشمندان، دلسوزان، اساتید، مسوولان و کارشناسان ارائه شده است که چند تا از مشهورترین آنها عبارتند از: «توسعه کشاورزی»، «توسعه صنعتی»، «توسعه صادرات» و حتی «توسعه گردشگری».

از سوی دیگر مقام معظم رهبری در اواسط دهه ۱۳۷۰ بخش صنعت را به عنوان «پیش‌فراول توسعه کشور» بر شمرده و البته همه این نظریات، بر اساس نگاه‌های «رشته‌فعالیتی» به موضوع توسعه مطرح شده‌اند؛ یعنی ماهنگامی که به موضوع «توسعه کشاورزی» اشاره می‌کنیم، این رشته فعالیت می‌تواند در موقعیت‌های مختلف جغرافیایی مکان - فضایی اعم از خشکی، آب (دریا - رودخانه و...) و هوا صورت پذیرد، اما وقتی به موضوعاتی همچون «توسعه دریا محور» یا «توسعه خشکی محور» توجه می‌کنیم، در حقیقت نگاه ما یک نگاه «جغرافیایی» است (و نه یک نگاه رشته‌فعالیتی)، که اساساً بر مجموعه نظریات «توسعه زمین پایه» در مقابل نظریات «توسعه انسان پایه» که مثلاً «توسعه‌های اقتصادی دانشی» مبتنی بر «کارکنان دانشی» یا «توسعه فن‌آوری‌های ارتباطات و اطلاعات» را دنبال می‌کنند، قرار دارد.

این بدان معنی است که مجموعه فرصت‌ها و قابلیت‌های فعالیت‌هایی که در محیط جغرافیایی دریایی کشور صورت می‌گیرند، نسبت به مجموعه فرصت‌ها و قابلیت‌های فعالیت‌هایی که در خشکی صورت می‌گیرند، از ارزش و منافع بیشتری برخوردارند. علی‌ای حال باید بدانیم در صورتی یک محیط جغرافیایی همچون دریای می‌تواند محور توسعه قرار بگیرد که حداقل میزان سهم آن در تولید ناخالص داخلی (GDP)، اشتغال و درآمدهای ارزی نسبت به سایر محیط‌های خشکی، هوایی و فضایی به طور معناداری بیشتر باشد. به یقین در صورتی که به دنبال شتاب دادن بیشتر به خروج از اقتصاد تک‌محصولی باشیم که هستیم، چرخش راهبردی نگاه از خشکی به دریای می‌تواند این حرکت را با شتاب معقولی مواجه کند. **خلاها و موانع توسعه دریامحور کدامند؟ چرا این خلاها و موانع به وجود آمده‌اند؟**

با توجه به مطالبی که مطرح شد، به نظر می‌رسد که فعلاً تعبیری‌هایی همچون «خلاها و موانع توسعه دریامحور» موضوعیت نداشته باشد، زیرا در درجه اول هنوز شناخت و ارزشیابی دقیقی از مجموعه

فرصت‌ها و قابلیت‌های فعالیت‌های دریایی به تفکیک رشته فعالیت‌ها و در کل در دست نیست و سهم فعلی و پتانسیل‌های بالقوه آنها در تولید ناخالص داخلی، اشتغال و درآمد ارزی کشور احصا نشده است و در نتیجه هنوز هیچ مقایسه‌ای که بتواند مطلوبیت، ارزش و منافع بیشتر مجموعه سبد فعالیت‌های دریایی را نسبت به مطلوبیت، ارزش و منافع مجموعه فعالیت‌های خشکی به طور مشخص و علمی به اثبات برساند، صورت نگرفته است.

در درجه دوم، در حال حاضر سطح توسعه یافتگی، رشد و رونق رشته فعالیت‌های دریایی مختلف همانند «حمل و نقل دریایی»، «منابع انرژی دریایی»، «کشاورزی دریایی» (شیلات، صیادی، آبی‌پروری و...)، «صنایع دریایی»، «معادن دریایی»، «گردشگری دریایی»، «ورزش‌های دریایی» و غیره، همسان و یکپارچه نیست، به طوری که برخی رشته‌ها هنوز از سرعت رشد و وضعیت توسعه متناسب با قابلیت‌ها و انتظارات برخوردار نیستند، لذا قبل از اینکه بخش دریایی کشور بخواهد خود را به عنوان یک کاندید جدی «محور توسعه» مطرح کند، ضرورت دارد خود را به مراحل ظرفیت‌های توسعه یافتگی را به طور هماهنگ و هم‌طراز تکمیل کند.

در توسعه دریامحور باید به چه جنبه‌هایی توجه داشت (اجتماعی، سیاسی و اقتصادی) و هر یک از شقوق چه وظایفی را بر عهده دارند؟

فکر می‌کنم همانند روند تکاملی و تکوینی تاریخ رشد و توسعه بشر که از «عصر سنگ» گام به گام و با طی مراحل تکوین شروع شد و در حال حاضر در عصر فن‌آوری‌های اطلاعات، بیوتکنولوژی و نانو تکنولوژی قرار گرفته است، بخش دریایی نیز باید مسیر تکاملی و تکوینی خود را پس از تحقق «توسعه دریایی» به سوی «توسعه دریامحور» ادامه دهد، لذا ضرورت دارد در این مقطع زمانی حداکثر توجه ما به تکمیل ظرفیت‌های «توسعه دریایی» کشور معطوف شود.

جهت تحقق توسعه دریامحور، بخش‌های دولتی و غیردولتی چه اقدامات و مکانیزم‌هایی را باید بر عهده بگیرند؟

به نظر می‌رسد فعلاً اولویت اول بخش دریا، استفاده از ظرفیت‌های قانونی و نهادی موجود است که تاکنون به خوبی مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است. به رغم پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های مورد اشاره در ماده ۳۴ قانون برنامه چهارم توسعه، قانون شورای عالی



مجموعه فرصت‌ها و قابلیت‌های فعالیت‌هایی که در محیط جغرافیایی دریایی کشور صورت می‌گیرد، نسبت به مجموعه فرصت‌ها و قابلیت‌های فعالیت‌هایی که در خشکی صورت می‌گیرد، از ارزش و منافع بیشتری برخوردارند

قبل از اینکه بخش دریایی کشور بخواهد خود را به عنوان یک کاندید جدی «محور توسعه» مطرح کند، ضرورت دارد تا خود ابتدا مراحل ظرفیت‌های توسعه یافتگی را به طور هماهنگ و هم‌طراز تکمیل کند

یازدهم همانگونه که در قانون برنامه پنجم توسعه تکلیف شده است به سمت برنامه‌ریزی‌های آمایش سرزمینی با جدید حرکت کند، آنگاه آمایش سرزمینی استان‌های ساحلی جنوب و شمال کشور براساس محوریت توسعه فعالیت‌های دریایی می‌تواند در اولویت کاری دولت قرار بگیرد.

به عنوان سوال آخر، بفرمایید کلید اولیه دستیابی به توسعه دریامحور چیست؟

شرط اولیه و اساسی حرکت به سمت «توسعه دریامحور»، موفقیت در پیشرفت «توسعه دریایی کشور» است. البته طراحی دقیق و طی مراحل زیر بتواند راهگشا باشد:

- تعریف توسعه دریامحور
- تعیین مؤلفه‌های توسعه دریامحور
- عوامل شتاب‌دهنده توسعه دریامحور
- عوامل بازدارنده توسعه دریامحور
- تعیین ابزاری مورد نیاز جهت دستیابی به توسعه دریامحور
- اقدامات ملی برای بستر سازی توسعه دریامحور
- تدوین لیست مجموعه اقدامات منطقه‌ای
- اقدامات بین‌المللی برای بستر سازی توسعه دریامحور

از وقتی که در اختیار ماهنامه و خوانندگان آن قرار دادید متشکرم.

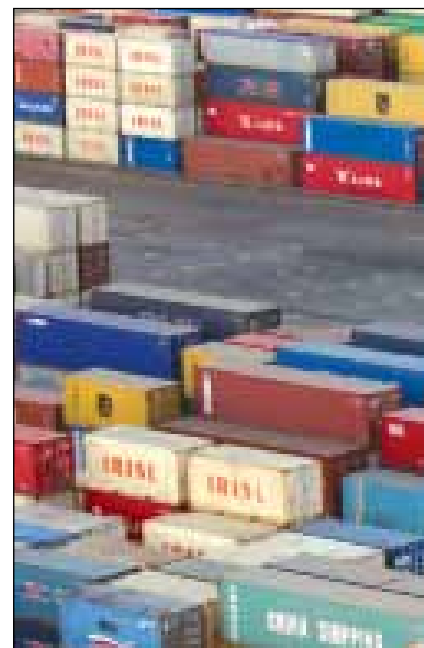
بنده نیز از جناب‌عالی و سایر همکاران ماهنامه تشکر نموده و آرزو مند پیشرفت و تعالی جامعه دریایی کشور در سالی که توسط مقام معظم رهبری (مد ظله‌العالی) سال حماسه سیاسی و اقتصادی نام گذاری شده است هستم. امیدوارم بخش حمل و نقل دریایی کشور با تدبیر و بهره‌گیری از تمامی ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل آن بتواند به عنوان یکی از بخش‌های حماسه ساز اقتصادی در سال جاری باشد.

اقیانوس‌شناسی، قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و شورای عالی صنایع دریایی، شورای هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور و غیره که هم‌بسترهای مناسب و هم‌ابزارهای قانونی خوبی را فراهم کرده‌اند، تاکنون در حد و اندازه‌های قابلیت‌هایشان عملیاتی نشده‌اند.

همچنین انجام چند پروژه مطالعاتی و تحقیقاتی در خصوص محاسبه و شناسایی دقیق ظرفیت‌ها و فرصت‌های اقتصادی بخش دریایی کشور و انجام مقایسه‌های علمی بین این بخش با ظرفیت‌ها و فرصت‌های اقتصادی بخش خشکی در سطح ملی و منطقه‌ای و بین‌المللی و ترویج توجه به این ایده می‌تواند نقطه آغاز مناسبی باشد. البته این کار می‌تواند از سوی سازمان بنادر و دریانوردی صورت پذیرد و نتایج آن برای تصمیم‌گیری مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

پیشنهاد خاص شما به دولت یازدهم برای توسعه فعالیت‌های دریایی و شکل گرفتن توسعه دریامحور چیست؟

همانگونه که عرض کردم، زمانی مفهوم «توسعه دریامحور» می‌تواند پیشنهاد ما به دولت محترم یازدهم در این ارتباط این است که بر روی برنامه‌های توسعه فعالیت‌های دریایی، به ویژه در حوزه‌هایی که هنوز در مراحل اولیه رشد قرار دارند و یا هنوز مورد توجه ویژه‌ای قرار نگرفته‌اند، تمرکز کند. حوزه‌هایی همچون «توسعه صنایع دریایی» نه فقط برای تأمین نیازهای داخلی بلکه به صورت تولید برای بازار جهانی که طی آن می‌توان با انواع مختلف روش‌های تولید و فروش شناخته شده در سطح تجارت بین‌الملل، محصولات را برای بازارهای بین‌المللی تولید و عرضه کرد و یا حوزه‌هایی همچون «گردشگری دریایی» که حوزه‌های بسیار بکر و دست‌نخورده در کشور ماست. قطعاً «توسعه ورزش‌های آبی» که زمینه‌های بسیار خوبی دارد در کنار «توسعه گردشگری دریایی» می‌تواند هم‌افزایی فوق‌العاده‌ای را بین این دو رشته فعالیت ایجاد کند. همچنین فضاسازی مناسب جهت تسریع در جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در اراضی پشتیبانی بندری، مناطق ویژه اقتصادی بندری و مناطق آزاد و مناطق آزاد بندری، ایجاد یک بندر آزاد توانمند با مشارکت بین‌المللی، تجهیز این بندر به تجهیزات و دستگاه‌های مدرن، بستر سازی جهت توسعه ترانزیت که اثر مستقیمی بر رونق بنادر بازرگانی و فعالیت‌های مرتبط با آن دارد، به عنوان یکی از اصلی‌ترین دروازه‌های ورودی و خروجی کالای ترانزیت و غیره می‌تواند جزو حوزه‌های تمرکز دولت محترم قرار گیرد. به علاوه ایجاد دانشگاه بین‌المللی دریانوردی با مشارکت مراکز آموزشی و علمی دریانوردی معتبر جهانی جهت جذب و آموزش دریانوردان کشورهای خارجی به ویژه کشورهای منطقه، که بسترهای قانونی آن در قانون برنامه پنجم توسعه ایجاد شده است از دیگر علامت‌های (سیگنال‌های) جذاب بازار فعالیت‌های دریایی است و نیز بسیاری از زمینه‌های بکر، کمتر شناخته شده و یا حتی ناشناخته که می‌تواند از طریق پژوهش‌ها و نظرسنجی‌های فوری و کوتاه مدت مورد توجه و برنامه‌ریزی دولت قرار گیرد. از همه اینها گذشته، اگر دولت محترم



موضوع «توسعه دریامحور» فعلاً در حد یک «ایده نظری» است، اما ایده خوبی است و لازم است تلاش زیادی جهت پرورش، تبیین ابعاد و مؤلفه‌های مفهومی و عملیاتی‌سازی مناسب آن صورت گیرد





ترجمه فارسی متن انگلیسی بیانیه
قرائت شده به شرح ذیل می باشد:

باتشکر از آقای رییس

در ماه های اخیر یکسری محدودیت های غیرمنصفانه فنی و تجاری علیه تجارت کشتیرانی ایران اعمال شده است که می تواند منجر به نتایج ناخوشایند ایمنی دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و کشتیرانی بین المللی شود. این بسیار جای تأسف است که به بینیم محدودده این اقدامات محدودیت زایه موسسات رده بندی بین المللی نیز کشانده شد، به نحوی که این مؤسسات از ارایه سرویس های فنی به نه تنها کشتی های تحت پرچم ایران بلکه کشتی های خارجی حاضر در آب های ایران منع شدند. مرجع دریایی جمهوری اسلامی ایران از چنین محدودیت هایی مکتوب توسط بعضی مؤسسات آگاهی یافت، اگرچه این مؤسسات ناخشنودی خود را از این وضعیت در مواضع مختلف ابراز داشتند.

جمهوری اسلامی ایران همه تلاش های بالقوه، منابع بالفعل و ظرفیت های خود را برای نیل به اهداف آیمو و سایر سازمان های بین المللی مرتبط دریایی در حوزه ایمنی و امنیت دریانوردی و

در اثنای برگزاری نشست نود و دوم کمیته ایمنی دریانوردی، اظهارات صریح و مستدل نماینده کشورمان در انتقاد از رفتار دوگانه و خارج از منطق و البته خلاف اصول اخلاقی-حقوقی و اهداف مندرج در کنوانسیون ایجاد آیمو، پرده از چهره مزورانه بعضی دولت های مدعی حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی برداشت. این دولت ها که همواره در نشست های مختلف آیمو طوری وانمود می کنند که برای ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ جان اشخاص شاغل بر روی کشتی ها ارزش بالایی قابل هستند و خود را جلودار برداشتن اقدامات لازم در این موارد معرفی می کنند، خلاف تعهدات بین المللی مندرج در ماده یک کنوانسیون ایجاد آیمو و نیز اهداف کنوانسیون های سولاس (SOLAS) و مارپل (MARPOL)، با ممانعت مؤسسات رده بندی از ارایه خدمات فنی به کشتی های نه تنها ایرانی بلکه خارجی حاضر در آب ها و بنادر ایران، دچار دوگانگی و تعارض در ادعای خود شدند. این یک رسوایی بزرگ و خجالت آور برای این دسته از کشورهاست که برای همیشه در آذهان و افکار عمومی جهان دریانوردی باقی خواهد ماند، به نحوی که بسیاری از نمایندگان دولت های حاضر در اجلاس های مختلف به آن اذعان و اعتراف کردند.

بیانیه جمهوری اسلامی ایران که در معرفی سند شماره ۹۲/۲۵/۲ MSC ارایه شده به نشست کمیته تهیه و توسط علی اکبر مرزبان، نماینده سازمان بنادر و دریانوردی آیمو قرائت شد، با سکوت مطلق این مدعیان ایمنی و امنیت جهانی همراه شد. متن اظهارات نماینده کشورمان به طور کامل در گزارش نهایی کمیته منعکس شد تا برای همیشه در حافظه تاریخی سازمان بین المللی دریانوردی ثبت شود و سندی باشد بر استانداردهای دوگانه و البته منافقانه بعضی دولت های مدعی ایمنی دریانوردی و به عبارتی حقوق بشر.



**به دنبال اقدامات ضد ایمنی دریانوردی
بعضی دولت ها علیه صنعت کشتیرانی
ایران صورت گرفت:**

اظهارات صریح و مستدل نماینده کشورمان نزد آیمو علیه برخی دولت های مدعی ایمنی و امنیت دریانوردی

نود و دومین اجلاس کمیته ایمنی دریانوردی IMO از روز چهارشنبه مورخ بیست و یکم خردادماه آغاز شد و در روز جمعه مورخ سی و یکم خردادماه خاتمه پیدا کرد. در این رابطه اخبار ذیل گزارش می شود.



تشریح فعالیت های نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در مبارزه با دزدی دریایی و تقدیم کمیته ایمنی دریانوردی از ایران

در اثنای نشست نود و دوم کمیته ایمنی دریانوردی سازمان بین المللی دریانوردی، فعالیت های نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در تأمین امنیت دریانوردی و مبارزه با حملات مسلحانه علیه کشتی ها و دزدی دریایی به سمع و نظر هیأت های نمایندگی حدود یکصد کشور عضو ۷۰ سازمان بین المللی و منطقه ای دولتی و غیر دولتی رسیده است. ترجمه متن بیانیه انگلیسی که توسط علی اکبر مرزبان، نماینده سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو قرائت شد و در گزارش نهایی اجلاس کمیته نیز آمد، به شرح ذیل است:



«باتشکر از آقای رییس

۱- از زمان گسترش دزدی دریایی در خلیج عدن، سواحل شرقی کشور سومالی و شمال اقیانوس هند، جمهوری اسلامی ایران بیش از ۲۵ بار ناو خود را به این مناطق اعزام کرد تا کشتی های تجاری و تانکرهای نفتی کشتی های تحت پرچم ایران را که از این مناطق عبور می کنند، اسکورت کند. این خدمات همچنین به بعضی از کشتی های تحت پرچم سایر کشورها ارایه شد.

۲- جمهوری اسلامی ایران تاکنون بیش از ۱۵۰۰ کشتی تجاری و تانکرهای نفتی را اسکورت کرد تا مانع از حملات به آنها از سوی دزدان دریایی شود. از میان اینها ۱۶ کشتی خارجی و ۱۳۶ کشتی ایرانی از حملات بالقوه و گروگانگیری رهایی یافتند. علاوه بر این، دو کشتی دیگر (یکی ایرانی و دیگری چینی) که توسط دزدان دریایی به تصرف درآمده بودند و ۲۰ سرنشین آنها به گروگان گرفته شده بودند، توسط ناوهای ایرانی آزاد شدند و کشتی ها به سفر خود ادامه دادند.

۳- تا آنجا که به ایران مربوط می شود و آنچه که از یک دولت ساحلی مسوولیت پذیر می توان انتظار داشت، با اقدام بموقع و عاجل ناوهای ایرانی، امنیت دریانوردی در آب های سرزمینی جمهوری اسلامی ایران حفظ شد. با لحاظ این نکته و البته شراکت دولت های همسایه، ما معتقدیم که کل منطقه یعنی خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان برای کشتیرانی بین المللی کاملاً ایمن و دارای امنیت است.

جلوگیری از آلودگی دریایی به کار بست. اجرای موفقیت آمیز طرح ممیزی آیمو و مشارکت عالی در تأمین امنیت خطوط کشتیرانی از طریق اعزام ناوهای نظامی نمونه هایی از تعهدات حداکثری مادر این موارد است.

اکنون این کشور به عنوان یک دولت عضو فعال آیمو با استانداردهای دو گانه ای مواجه است. در واقع روزگار غربی است؛ از یک طرف مادر اینجانشسته ایم و نگرانی های خودمان را راجع به ایمنی و امنیت دریانوردی و نیز محیط زیست دریایی بیان می کنیم و از سوی دیگر شاهدیم که به خاطر اقدامات مستقیم یا غیر مستقیم بعضی از دولت های عضو همین سازمان، محدودیت های غیر منصفانه و غیر ضروری علیه صنعت کشتیرانی تجاری دیگر دولت های عضو اعمال می شود؛ کشتیرانی که مشغول جابه جایی مواد غذایی و دیگر کالاهای بسیار عادی است. ما چگونه می توانیم این دو چیز معارض را با هم جمع کنیم وقتی که به پاراگراف «ب» از ماده یک کنوانسیون آیمو رجوع می کنیم، آنجا که می گوید: «برای تشویق بر طرف سازی اقدامات تبعیض آمیز و محدودیت های غیر ضروری توسط دولت ها که بر کشتیرانی فعال در بازرگانی بین المللی اثر گذارند، تا اینکه دسترسی به خدمات کشتیرانی برای تجارت جهانی بدون تبعیض ترویج یابد.»

آقای رییس، دبیر کل و نمایندگان محترم

همه ما می دانیم که نیاز به استفاده از خدمات فنی مؤسسات رده بندی صالح بین المللی و همچنین نقش عملی آنها برای کشتی هادر تطابق با استانداردهای فنی مربوطه، آنگونه که در کنوانسیون های مختلف آیمو بدان اشاره شده است، غیر قابل انکار برای کشتیرانی ایمن در سطح بین المللی است. با این حال، جمهوری اسلامی ایران از استفاده چنین خدماتی محروم شده است که می تواند منجر به مصالحه ایمنی کشتیرانی تجاری و حفظ محیط زیست شود و حیات مسافران کشتی ها را در کشتیرانی جهانی به خطر اندازد. اگر چه جمهوری اسلامی ایران سعی کرد، اثرات جانبی چنین محدودیت هایی را از طریق استفاده از خدمات مؤسسات رده بندی ملی مجاز بر طرف سازد، اما وجود چنین وضعیتی و ادامه آن وجهه خوبی برای جامعه بین المللی دریایی نخواهد داشت.

لازم است اضافه شود که اقدامات اخیر نه تنها خلاف اهداف آیمو مصرحه در ماده یک کنوانسیون راجع به سازمان بین المللی دریانوردی است، بلکه همچنین با اهداف کنوانسیون سولاس و مارپل و همکاری دولت های عضو در اجرای مقررات این کنوانسیون ها تعارض است. دولت جمهوری اسلامی ایران مراتب نگرانی عمیق خود را نسبت به چنین محدودیت های غیر منصفانه و اقدامات تبعیض آمیز که به صنعت کشتیرانی در جامعیت آن آسیب می رساند، اعلام می دارد.

آقای رییس

در پایان از کمیته درخواست می شود، با توجه به آگاهی از موضوع مطروحه، به همه دولت های عضو توصیه کند که همکاری شان را با یکدیگر از جمله جمهوری اسلامی ایران، در تطابق با همه اسناد بین المللی به خصوص کنوانسیون آیمو ادامه دهند و به همه سازمان های بین المللی غیر دولتی از جمله مؤسسات رده بندی بین المللی توصیه کند که همکاری شان را با کشتی های ایرانی در ارایه خدمات فنی و با هدف ارتقای ایمنی و امنیت ادامه دهند تا بلکه اطمینان حاصل شود که همه کشتی های جهان از خدمات فنی برابر و منصفانه استفاده می کنند.»



کالبدشکافی موانع توسعه دریامحور



**داشتن منابع
طبیعی یا قرار
گرفتن در
موقعیت
جغرافیایی خاص
و در نهایت قرار
گرفتن کشوری
در کنار دریاها
یک مزیت نسبی
است. این بدان
مفهوم نیست
که هر کشوری
دارای منابع
طبیعی یا در کنار
دریا بودن پس
توسعه یافته
است**

کشور قرار گرفته است.

همانطور که در تعریف توسعه نیز گفته شد، توسعه چندوجهی است. زمانی توسعه کاملاً محقق می‌شود که همه ابعاد آن به منصفه ظهور برسد. البته در کنار مسایل اقتصادی مناطق دریایی کشور، مسایل سیاسی و اجتماعی آن مناطق نیز باید متناسب با مفهوم توسعه متحول شود. بدیهی است که در راستای توسعه دریامحور، دولت باید از انجام هر کاری که امکان دارد مردم و بخش خصوصی انجام دهند، پرهیز کند. دولت برای تسریع در توسعه مناطق دریایی باید فقط مسئول اعمال حاکمیت و امنیت باشد و امور حمل و نقل دریایی را باید به مردم و بخش خصوصی واگذار کند. شاید حضور موفق بخش خصوصی در بنادر دویی تجربه خوبی برای بنادر ایران باشد. در مجموع پیشنهاداتی که در راستای توسعه دریامحور به دولت یازدهم ارائه می‌شود، به شرح زیر است: نخست اینکه شورای عالی صنایع دریایی که در مجلس هفتم تصویب شد و در دولت‌های نهم و دهم هیچگاه مثل سایر شوراهای عالی جنبه اجرایی به خود نگرفت، فعال شود.

دوم اینکه وجود دریا در شمال و جنوب، توسط دولت به عنوان یک مزیت جدی دیده شود و از این مزیت نه تنها برای ترانزیت شمال و جنوب بلکه برای توسعه پایدار استان‌های ساحلی، استراتژی بلندمدت تدوین شود. سوم اینکه مدیریت باید در بخش حمل و نقل دریایی متمرکز شود و ارتقای بدو از گروه‌های صنعتی فعال در بخش دریا برای سیاستگذاری کمک گرفته شود و در نهایت موانع عدم سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی در بخش دریایی رفع شود. شایان ذکر است که یکی از عمده‌ترین موانع سرمایه‌گذاری در بخش دریایی، نظام بانکی ناکارآمد و پرهزینه کشور است که لازم است برای رفع این معضل فکر اساسی اتخاذ کرد. در پایان می‌توان گفت کلید حل مشکلات بخش دریایی کشور در به کارگیری نیروهای کارآمد، متخصص و باتجربه در بخش مذکور است و نباید اشتباهات دولت‌های گذشته دوباره تکرار شود و اگر چنین شود امیدها به جای امیدوارتر ناامیدی می‌شود که انشاء... چنین مبدا.

**هادی حق شناس - مشاور
سازمان بنادر و دریانوردی**

قبل از پرداختن به موضوع «توسعه دریامحور» لازم است

تعریفی از توسعه ارائه شود. به طور خلاصه در یک جمله توسعه‌رانی توان شده همه جانبه دانست به عبارت دیگر نمی‌توان در بخش صنعت رشد داشته باشیم، اما در بخش کشاورزی از کشورهای توسعه یافته، عقب مانده باشیم یا در بانکداری به رشد قابل توجه برسیم، ولی در صنعت بیمه از سایر کشورهای عقب تر باشیم، لذا کشوری توسعه یافته است که در همه بخش‌های صنعتی، خدماتی و کشاورزی به رشد قابل قبولی برسد.

حال این سوال مطرح است که عوامل توسعه یافتگی کشورها کدام است؟ در یک تقسیم‌بندی کلی برای رسیدن به توسعه هم باید منابع انسانی و هم منابع مادی و در نهایت مدیریت به کارگیری منابع مادی و انسانی در اختیار باشد. البته داشتن منابع طبیعی یا قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی خاص و در نهایت قرار گرفتن کشوری در کنار دریاهای یک مزیت نسبی است. این بدان مفهوم نیست که هر کشوری دارای منابع طبیعی یا در کنار دریا بودن پس توسعه یافته است. امروز بسیاری از کشورهای آسیایی و آفریقایی حتی آمریکای لاتین در کنار دریا هستند، ولی توسعه یافته به معنی واقعی نیستند، چون نتوانسته‌اند از مزیت نسبی خود استفاده کنند. از طرف دیگر تقریباً همه کشورهای گروه ۲۰ که توسعه یافته‌ترین کشورهای دنیا هستند در کنار دریا قرار دارند، لذا در کنار دریا بودن شرط لازم توسعه یافتگی به عنوان یک مزیت هست، ولی شرط کافی نیست. نکته دیگر اینکه مزیت قرار گرفتن در کنار دریاها به دلیل ارزان بودن هزینه‌های حمل و نقل کالاهای وارداتی و صادراتی بهتر از محصور شدن در خشکی است. به نظرمی رسد مهم‌ترین موانع توسعه دریامحور عدم ایجاد زیرساخت‌های مناسب در کنار دریاها باشد. در حالی که در تاریخ ایران در موضوع تجارت، راه ابریشم وجود دارد و طی حداقل دو دهه گذشته کریدور شمال و جنوب مطرح است، ولی هنوز زیرساخت‌ها فراهم نشده است. منظور از زیرساخت‌ها هم سخت‌افزاری و هم نرم‌افزاری است. تازمانی که این دو تکمیل نشود، استفاده از مزیت دریا ابتر می‌ماند و نکته مهم اینکه هنوز مسوولان ارشد کشور به خاطر وجود درآمدهای نفتی به باور درآمدا بودن توسعه دریامحور نرسیده‌اند. به عنوان مثال، بعد از گذشت سه دهه در سال‌های اخیر بحث بانکرینگ یا سوخت‌رسانی در خلیج فارس در دستور کار مسوولان دریایی

تاکید بر مفهوم توسعه دریامحور تا چه اندازه می‌تواند راهگشای سیاست‌گذاران و مدیران اجرایی کشور باشد؟ آیا توسعه دریامحور مقدم یا مؤخر بر توسعه خشکی محور است؟ آیا به دلیل عدم توجه به سواحل، مفهوم توسعه دریامحور در ایران مورد توجه جدی قرار گرفته است؟ دولت یازدهم باید چه رویکردی به این مفهوم داشته باشد؟ پرسش‌هایی را در این راستا با جناب آقایان هادی حق شناس مشاور سازمان بنادر و دریانوردی، ملک‌پور عضو هیأت مدیره انجمن توسعه دریامحور، مجتبی دلگشایی، مدیر عامل شرکت رهنegar پارس و محمد سوری، مدیر عامل شرکت دریابان در میان گذاشتیم که پاسخ ایشان در ادامه می‌آید:

- ۱- جنابعالی چه تعریفی از توسعه دریامحور دارید؟ و چه وجه تمایزی با توسعه خشکی محور دارد؟
- ۲- خلاصاً و موانع توسعه دریامحور کدامند؟ چرا این خلاصاً و موانع به وجود آمده‌اند؟
- ۳- در توسعه دریامحور باید به چه جنبه‌هایی توجه داشت (اجتماعی، سیاسی و اقتصادی) و هر یک از این شقوق چه وظایفی را بر عهده دارند؟
- ۴- جهت تحقق توسعه دریامحور، بخش‌های دولتی و غیردولتی چه اقدامات و مکانیزم‌هایی را باید بر عهده بگیرند؟
- ۵- پیشنهاد خاص شما به دولت یازدهم برای بهتر شکل گرفتن توسعه دریامحور چیست؟
- ۶- به عنوان سوال آخر و در یک کلام، بفرمایید کلید حل این معما کجاست؟

مجتبی دلگشایی - مدیر عامل شرکت رهنegar پارس

ایران با داشتن بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی و برخورداری از توانایی‌های بالقوه در بخش دریایی هنوز نتوانسته در جایگاه مناسبی در منطقه قرار گیرد. از طرف دیگر، توسعه دریامحور که با تغییر دولت‌ها بر سر زبان‌ها می‌افتد، پس از چندی به فراموشی سپرده می‌شود. شاید توسعه دریامحور نیازمند تعریفی درست، جامع و فراگیر باشد که این تعریف می‌تواند بانهگاه به کشورهای موفق و پیشرفته ارائه شود، چون اهمیت





آرا باختر

- ✓ کشتیرانی و نمایندگی خطوط دریایی
- ✓ حمل و نقل بین المللی جاده ای، ریلی و هوایی
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ به تمام گمرکات
- ✓ تخلیه، بارگیری، بارشماری
- ✓ انبارداری و بسته بندی
- ✓ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ✓ خدمات بندری و محوطه داری
- ✓ فورواردر و کریر
- ✓ خدمات چارترینگ کشتی
- ✓ خدمات امور بیمه ای
- ✓ مشاوره و طراحی انواع حمل

Your Global Credit

نماینده گی مشهد:

۰۵۱۱ - ۸۵۳۹۵۸۰ - ۳

نماینده گی بندر عباس:

۰۷۶۱ - ۵۵۶۳۹۴۶

نماینده گی دفتر مرکزی:

TEL : (021) 88 480 530-7

www.abcgrou.ir

info@arabakhtar.com



اگر بخواهیم مالکیت را محترم شمرده و به فضای کسب و کار رونق بخشیم

غیر دولتی را به میدان کار بکشایم، می توان امید داشت که در بخش دریایی هم پیش توسعه دریا محور کار ساز باشد

البته قبل از سفر مسوولان «پورت اپراتور» به تهران مدیر شرکت DUBAIWORLD به اینجانب توصیه کرد که از فراهم کردن سفر «پورت اپراتور» به ایران منصرف شوم. ایشان اعتقاد داشت که مدیران بخش دریایی ایران پتانسیل چنین تصمیم گیری را ندارند، در حالی که ما باور نمی کردیم. یاد دولت جدید قرار است از محل تولید کار، افزایش درآمد، رونق اقتصادی، افزایش اشتغال، دریافت مالیات واقعی و مناسب کشور را اداره کند. اگر بخواهیم مالکیت را محترم شمرده و به فضای کسب و کار رونق بخشیم و بخش غیر دولتی را به میدان کار بکشایم، می توان امید داشت که در بخش دریایی هم پیش توسعه دریا محور کار ساز باشد. در غیر این صورت حرف های خوبی زده می شود و وعده های امیدبخشی داده می شود ولی همه آنها در حد مصاحبه و شعار باقی می ماند. در مجموع آنچه که از مصاحبه های بیس جمهور منتخب دستگیر می شده است، به نظر می رسد ایشان رویکرد فراهم کردن محیط مناسب برای کار بخش دولتی و بهبود فضای کسب و کار را در برنامه دارد. چنانچه اهرم های فشار بعد از روی کار آمدن دولت یازدهم مانع تحقق این رویکرد نشوند (و از این طریق هزینه های زیادی را در ستون بستن کاران صورت حساب ملی کشور ما تحمیل نکنند) باید انتظار داشته باشیم که بخش غیر دولتی (خصوصی و تعاونی) به طور جدی به کار گرفته شوند. همین قدر که قضیه توان رقابت و پرورش استعدادها مطرح شود، خیلی از چیزها تغییر می کند. این امر خود به خود تصویر دولت و در بخش دریایی توسعه دریا محور را در گون خواهد کرد. اعتقاد دارم اگر اجازه دهیم کار و سرمایه ایرانی جای خود را در اقتصاد باز کند. به هر حال ما همسایگانی مثل افغانستان، عراق، ترکیه، آذربایجان و... داریم. باید واقع نگری باشیم و با برقراری ارتباط مطلوب با آنها و حفظ منافع ملی خود بهترین گزینه برای توسعه انتخاب کنیم. بدیهی است که می توانیم نیاز ترانزیتی کشورهای آسیای میانه، عراق و افغانستان را طوری تامین کنیم که از موقعیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک جمهوری اسلامی ایران بهترین استفاده به عمل آید. یا می توان با تامین ایمنی سفرهای دریایی و جذب گردشگران درآمدی را متوجه اقتصاد کشور کنیم که آسیب پذیری ما از قطع یا کاهش صادرات نفت کمتر شود.

ملک زما ملک پور - عضو هیات مدیران انجمن توسعه دریامحور



به طور کلی در نگاه اولیه می توان گفت توسعه دریامحور یک رویکرد تفکر است. اگر این موضوع بر ذهن مدیران و برنامه ریزان کلان کشور حاکم شود، برخلاف برنامه های گذشته قبل و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی، به این معناست که دولت به دنبال آن نیست که با فروش نفت و گاز اقتصاد ایران را اداره کند، بلکه در پی آن است که با اتکا به نقاط قوت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک برنامه توسعه کشور را سامان دهد. از آنجایی که معادن نفت و گاز ایران بالاخره یک روز تمام می شود یا در سال های اخیر باتحریم سازمان ملل و تحریم های یک طرفه محدود می شود توسعه دریامحور چون بر مبنای کار و توان بخش دریایی پی ریزی می شود نه از اتمام معادن طلای سیاه و اهمه های دارد و نه مغلوب زیاده خواهی های بی منطق دیگر کشورها واقع می شود. در ارتباط با خلاها و موانع توسعه دریامحور به نظر می رسد وابستگی طرح های توسعه به بودجه ای که منشأ آن از مالیات حاصل از کار اقتصادی نیست، بلکه از محل فروش ثروت ملی و سرمایه ای چون نفت و گاز تامین می شود، این مسأله می تواند مانع اصلی توسعه دریامحور باشد. حال سوال این است که چرا این وضعیت به وجود آمده است، چون مدیران این بخش اصالتاً فکر دریا محور ندارند، ضمن آنکه به فعالیت هایی که ماهیت بین المللی دارند نیز سیاسی می نگرند. به منظور توجه به جنبه های موثر بر توسعه دریامحور این سوال حایز اهمیت است که نقاط قوت کشور ما در دریاست چیست؟

چطور شد که شهر بندری دوی با آن اندازه و شکل سالانه ۱۲ میلیون TEU عملکرد کانتینری دارد، ولی بندر شهید رجایی که در مدخل تنگه هرمز قرار دارد، ظرفیت آن حداکثر به ۳ میلیون TEU می رسد؟ در راستای پاسخ به این سوال لازم است بدانیم که بزرگترین «پورت اپراتور» جهان که ۸ سال پیش به ایران آمد، این آمادگی را داشت تا بندر شهید رجایی را تبدیل به بندر کانونی منطقه خلیج فارس کند ولی پیش محدود مدیران وقت بخش دریایی کشور ما باعث شد نه تنها در این زمینه سرمایه گذاری نکنند، بلکه پاکستان را که به مراتب ضعیف تر از ایران است، به عنوان بندر کانونی انتخاب کند. تصور کنید چه موقعیتی را از نظر صادرات خدمات از دست دادیم.

سال ها خدمت در بخش های بندری و دریایی کشور حاصل شده است، در راستای توسعه دریامحور پیشنهادات و توصیه هایی به کارگروه های سیاستگذار و برنامه ریز دولت محترم تدبیر و امید، به شرح زیر ارائه می شود:

(۱) مهم ترین موضوع ضرورت نگرش

واقعی همه ارکان مدیریتی نظام را دربر می گیرد و وابستگی زیادی به ساختارهای اقتصادی، سیاسی و فرهنگی دارد، لذا بر همگان روشن است که توسعه اقتصادی در این بخش، توسعه سیاسی و اجتماعی را نیز به همراهی آورد.

به هر حال با توجه به تجاربی که طی

آن در رشد و توسعه این کشورها با مرزهای آبی مشابه کاملاً آشکار و قابل تامل است. به نظر می رسد این مفاهیم بایستی در نهادهای تصمیم گیری کشور اعم از دولت محترم و مجلس شورای اسلامی با وضع قوانین مدون نهادینه شود. امروزه توسعه دریامحور به مفهوم

محمد سوری - مدیر عامل شرکت دریابان

■ توسعه «دریامحور» به تعریفی به معنای گسترش تأثیر حیات و فعالیت اقتصادی دریایی و کرانه‌ای کشور تا اعماق خشکی‌های آن است. توسعه

دریامحور و خشکی‌محور دو خط موازی با یک هدف و مقصود مشخص هستند که یکی بدون دیگری نه مفید است و نه پایدار. پایداری توسعه دریامحور که در دهه‌های اخیر مورد توجه نظری مناسبی قرار گرفته، ولی در عرصه عملی پیشرفت کندی داشته است، موکول و منوط به آن نیست که سواحل و دریاهای کشور را مانند ذخایر و معادن از موهبت‌های طبیعی بدانیم و به بهره‌وری آن در سطح ملی اکتفا کنیم. توسعه دریامحور وقتی دارای معنا، حرکت و نتیجه خواهد بود که درک کنیم بهره‌برداری در آنها صرفاً به منظور رفع نیازهای ملی کفا به مقصود نیست، بلکه سنگ توسعه آن را از همان آغاز باید بر امکان بهره‌برداری بین‌المللی به ویژه بهره‌برداری همسایگانی استوار کرد که اگر اختیاری بر این مواهب ندارند خریدار امتیاز آنها هستند. آنگاه است که درمی‌یابیم چند صد میلیون نفر از مردم دنیا که به اتفاق همسایگان ما محسوب می‌شوند علاقمند و آماده سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از این منبع لایزال به عنوان دروازه‌های حمل و نقل خویش به جهان هستند و حاضرند برای استفاده مشترک از این ثروت جهانی با ما مشارکت کنند. آنگاه است که استفاده از این موهبت مانند مواهبی چون نفت و گاز جالب و جاذب سرمایه خواهد شد؛ امری که در امیرنشین دویی در همسایگی‌مان به عنوان یک نمونه عالی در دسترس و قابل مشاهده است. از کریدور شمال و جنوب بسیار صحبت می‌کنیم، ولی وقتی خوب می‌نگریم گویی خود در دروازه خلیج فارس نشسته‌ایم و با بی‌برنامگی و کم‌کاری راه را بر توسعه کریدور مزبور بسته‌ایم!

■ در قیاس دو مقوله توسعه «دریامحور» و «خشکی‌محور» به عقیده اینجانب نباید در پی انتخاب «این و آن» باشیم کمالینکه در نمونه‌های بین‌المللی موجود هم هر دو توسعه در کنار هم یکی موجد و مشوق آن دیگری است. این یک اقتضای دیگری است و پایه‌های آن را فراهم می‌کند. مشکل وقتی است که در طرح توسعه یک استان یا شهر کرانه‌ای الگوهای استان‌های «محصور در خشکی» را مد نظر قرار دهیم، ولی قطعاً توسعه دریامحور در سواحل ایران در عمق فلات مرکزی هم تأثیر توسعه‌ای خواهد داشت که در این مورد بسیار گفته و نوشته‌اند و تطویل کلام نمی‌کنم.

■ منابع و کمبودهایی که منجر به عدم «توسعه دریامحور» می‌شوند پر شمارند که برخی از موارد عمده آن را ذیل به عرض می‌رسانم:

الف - ضعف آگاهی کارشناسی از اهمیت اقتصادی، سیاسی و اجتماعی ارتباط با دریاهای اقیانوس‌ها و فقدان آگاهی ملی که ما از همه کره ارض سهم می‌بریم و چنین مقدر نشده که پا در بند خشکی بمانیم.

ب - فقدان استمرار در برنامه‌ریزی و تعیین و اجرای اهدافی که اگر به اندازه کافی و به عظمت دریاهای متعالی باشند و همانگونه که در برنامه‌های کشور پیش‌بینی می‌شود، به اجرا در آیند.

ج - فقدان طرح و امکان «سودآور نمایی» فعالیت‌های مرتبط با توسعه دریامحور در خشکی و دریا برای بخش غیردولتی که سبب جذابیت سرمایه‌گذاری شود.

د - تناقض نظر در شیوه‌های جذب سرمایه خارجی و دیپلماسی بیگانه‌هراسی طبعاً منجر به عدم ورود سرمایه‌گذاری خارجی می‌شود. یادمان باشد که ممکن است آنقدر ثروتمند باشیم که نیازی به سرمایه خارجی نبینیم، ولی سرمایه‌گذاری خارجی همراه خود میل و علاقه استفاده از سرمایه‌گذاری را هم فراهم می‌آورد و



مهم‌ترین موضوع ضرورت نگرش یکپارچه به تمام اجزای شکل‌دهنده (اقتصادی، سیاسی و اجتماعی) هماهنگ کردن آنها در توسعه دریامحور است، شاید این بزرگ‌ترین رسالتی است که دولت یازدهم باید به آن بپردازد

یکپارچه به تمام اجزای شکل‌دهنده (اقتصادی، سیاسی و اجتماعی) و هماهنگ کردن آنها در توسعه دریامحور است، شاید این بزرگ‌ترین رسالتی است که دولت یازدهم باید به آن بپردازد.

(۲) کلیدی‌ترین راه جهت حل این معما، بازنگری و اصلاح زنجیره ارزش توسعه دریامحور و متناسب کردن آن با شرایط اقتصادی، سیاسی و اجتماعی کشور است.

(۳) تدوین سند راهبردی کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت می‌تواند راهگشای این امر باشد. البته این سند بایستی بر اساس چشم‌انداز ۱۴۰۴ تهیه شود.

(۴) یکی دیگر از موارد کلیدی در پرداختن به موضوع توسعه دریامحور، الگوبرداری (Benchmarking) از کشورهای مشابه و موفق در این خصوص و بومی‌سازی آن است.

(۵) اهمیت نقش ترانزیت و ترانشیپ کالا از مرزهای کشور بر کسی پوشیده نیست. استفاده از این موهبت الهی بایستی سرلوحه کار توسعه دریامحور قرار گیرد و با ایجاد زیرساخت‌های مناسب در جهت رسیدن به این هدف کوشش کرد.

(۶) لجستیک به مفهوم عام و بنادر لجستیکی به مفهوم خاص کمک شایانی به توسعه دریامحور می‌کند. در اصلاح زنجیره ارزش، این مهم بایستی مورد توجه جدی دولت قرار گیرد.

(۷) ایجاد شرایط مناسب برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی (داخلی و خارجی)، برداشتن قوانین دست‌وپاگیر، تأمین امنیت سرمایه‌گذاری و حمایت از بخش خصوصی از دیگر رسالت‌های مهم دولت در جهت دریایی کشور است.

(۸) اجرای جدی اصل ۴۴ قانون اساسی برای واگذاری فعالیت‌های توسعه دریامحور به بخش خصوصی و ایجاد فرصت جهت برنامه‌ریزی بلندمدت در بندر و دریا، پسکرانه‌ها و توسعه بنادر نسل سوم.

(۹) توسعه و بهبود بازارهای مالی و پولی کشور به منظور بهره‌گیری در توسعه دریامحور، ارایه تسهیلات مالی و ایجاد معافیت برای بخش خصوصی جهت ترغیب آنها برای سرمایه‌گذاری در توسعه دریامحور.

(۱۰) اصلاح قوانین و مقررات مربوط به فعالیت‌های دریایی در جهت توسعه دریامحور و تحول نظام تعرفه‌گذاری، سیستم گمرکات، نظام بانکداری و بیمه این بخش.

(۱۱) تقویت ابزارهای حاکمیتی، نظارتی و مدیریتی در جهت اجرای درست قوانین و استانداردهای داخلی و بین‌المللی در بخش دریایی کشور.

(۱۲) ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای توسعه فن‌آوری اطلاعات و گسترش تجارت الکترونیکی.

(۱۳) توجه ویژه به مدیریت بازاریابی بین‌المللی و بازرگانی مشتری‌مداری و مشتری‌نوازی.

(۱۴) برنامه‌ریزی کلان در آموزش و به کارگیری نیروی انسانی متخصص و تحصیلکرده در سطوح مختلف مدیریتی و کارشناسی در راستای توسعه دریامحور.

(۱۵) ایجاد ساختار قدرتمند سازمان غیردولتی (NGO) در این بخش.

(۱۶) برنامه‌ریزی در جهت ایجاد و توسعه شهرهای ساحلی و توسعه گردشگری.

(۱۷) برنامه‌ریزی در جهت استقرار برخی از صنایع بزرگ در مجاورت شهرهای ساحلی.

(۱۸) توجه ویژه به تأثیر طرح‌های اکولوژیکی و زیست‌محیطی.

(۱۹) تبدیل بنادر به هاب منطقه.

(۲۰) تبدیل بنادر به مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد تجاری.

(۲۱) ایجاد زیرساخت مناسب و ارایه تسهیلات جهت تشویق بخش خصوصی به استفاده از فن‌آوری روز دنیا از جمله تجهیزات دریایی و بندری.



شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران



شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷ S.T.I.P.CO

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

**Consultant in customs affairs
& releasing goods**

- دارای گواهینامه سیستم مدیریت کیفیت
- ISO 9001:2008 از شرکت TUV آلمان
- اولین دریافت کننده کارت حق العمل کاری
- عضو و بازرس اتحادیه کارگزاران ترخیص کالا
- دارای مدیریت های تخصصی در کلیه گمرکات کشور
- کالارسانی سریع به پروژه ها، صنایع و شرکت ها
- اخذ مجوز های مربوط به واردات و صادرات کالا
- اخذ مجوز سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی
- از ثبت سفارش تا تحویل کالا

**با ۲۰ سال سابقه فعالیت مفید در اخذ
مجوزهای ورود، ایران کده، سایت تعاملی
و طرح شبنم پیگیری حواله های ارزی از
اطلاق مبادلات ارزی ترخیص کالا،
گشایش اعتبار استنادی نقدی، ریفاینانس**

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۴۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۳۲۴

نمابر: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stiptarkhis.com

khodayari_co@yahoo.com



**در برنامه توسعه
«دریامحور» مثل
هر برنامه ملی
دیگر و مثل هر
آنچه که
کشورهای
موفق جهان به
آن عمل می کنند،
باید کلیه جوانب
اجتماعی،
سیاسی،
اقتصادی در
خدمت گرفته
شوند**

این امر یعنی استفاده از بنادر برای چند صد میلیون نفر از مردم جهان به جای ۷۰ میلیون نفر سکنه ایران!

۵- توسعه دریامحور آنقدر پیچیده و بزرگ است که نیاز به تمرکز و سازمان دهی ویژه خود تحت نظر کارشناسان مخصوص به خود را دارد و لذا فقدان سازمان خاص «توسعه دریامحور» یکی از موانع اصلی آن است که باعث می شود نیت ما به عمل منتهی نشود.

۶- ضعف در جلب مشارکت همگانی در سطح همه استان ها، اقوام و نیروهای پراکنده اقتصادی کشور از بعد انسانی و اقتصادی در طرح های «توسعه دریامحور» به نحوی که حتی کویرنشین ما هم ادراک کند «توسعه دریامحور» منجر به «توسعه خشکی محور» و سرزمین خودش خواهد شد.

۷- فقدان آزادی عمل اقتصادی برای بخش های خصوصی داخلی و خارجی به خصوص تأکید می کنم که در بعد خارجی همکاری با بخش خصوصی خارجی را باید اولویت داد. معاهدات و مبادلات سیاسی / اقتصادی بین دولت ها در حد پروتکل می ماند و یا تحت تأثیر تغییرات سیاسی متقابل کشورها یا جهان قرار می گیرد و مشوق های «سودآورنمایی» هم در تفکرات دولتی کارگر نیست!

۸- فقدان تعریف اختیار و مسوولیت در امر «توسعه دریامحور» و تکثر تعداد و تعدد سازمان های عامل حاکی است که اغراق در کاربرد دیدگاه های سیاسی امنیتی در تصمیمات اقتصادی مربوط به این نوع توسعه و عدم تمرکز فرماندهی و هدایت جامع برنامه توسعه مزبور. طبیعی است که در برنامه توسعه «دریامحور» مثل هر برنامه ملی دیگر و مثل هر آنچه که کشورهای موفق جهان به آن عمل می کنند، باید کلیه جوانب اجتماعی، سیاسی، اقتصادی در خدمت گرفته شوند. ورود به جزئیات این مطلب به اطاله آن می انجامد. مخلص کلام اینکه عوامل و جوانب سه گانه فوق مجموعاً «سخت و انرژی» لازم برای حرکت را فراهم می آورند و لذا کارشناسان و برنامه نویسان در چنین طرح هایی تمام جوانب فوق را ملحوظ نظر قرار دهند.

■ پیشنهاد حداکثری اینجانب ایجاد «وزارت دریانوردی» و پیشنهاد حداقلی اینجانب ایجاد «سازمان توسعه دریانوردی و امور سواحل» است که بتواند در تمامی امور عمرانی، اقتصادی، انسانی و اجتماعی توسعه «دریامحور» نقش هدایتگر و برنامه ریز را ایفا کند.

این وزارت یا سازمان مثل شاخه ای از سازمان مدیریت و برنامه ریزی ضمن آنکه عامل یا متصدی امور دریایی نیست، کلیه برنامه ها و طرح های دولتی و خصوصی با هماهنگی با نظرات آن به منظور حفظ تعادل توسعه دریایی طراحی و اجرا شود. محل سازمانی چنین نهادی اگر وزارتخانه نباشد، باید تحت نظر ریاست جمهور قرار گیرد. تأکید می کنم که بدون تمرکز، تداوم و یکپارچگی در برنامه ریزی توسعه «دریامحور» «نقشه راهی» نخواهیم داشت و دور باطل چند دهه ای مان باز هم ادامه خواهد یافت.



ظرفیت‌های توسعه‌ای "توسعه دریامحور"

✪ اله مراد عفیفی پور

مشاور عملیات دریایی معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

باتوجه به همه ظرفیت‌های پتانسیل‌های تعریف‌شده برای کشور در بخش دریایی، اگرچه اقداماتی در توسعه بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها انجام شده است، ولیکن با توجه به این مقوله و احصای شفاف این ظرفیت‌ها و شناساندن آن به مسوولان، سیاست‌گذاران، برنامه‌ریزان و همچنین آحاد مردم، بالفعل در آوردن این ظرفیت‌ها چندان هم دشوار نمی‌نماید به‌طور کلی می‌توان برای مباحث دریایی در حوزه‌های زیر ظرفیت‌های توسعه‌ای قابل‌شد:

- ظرفیت‌های صنعتی شامل تولید، تعمیر، اسکرابو-

- ظرفیت‌های تجاری و خدماتی از قبیل فراهم کردن زمینه‌های ترانزیت کالا از مرزهای دریایی کشور

- ظرفیت‌های شیلاتی

- ظرفیت‌های اجتماعی با توسعه آگاهی و اطلاع‌رسانی جاذبه‌های گردشگری دریایی در حوزه آب‌های داخلی شمال و جنوب کشور و جزایر از جمله ظرفیت‌های صنعتی کبیشتر آشنا هستیم استفاده از ذخایر زیر بستر دریاست و البته آنجا که دیگران هم با مادر میدان نفتی مشترک هستند این ظرفیت به اندازه کفایت مورد بهره‌برداری قرار نگرفته و سهم همسایگان و شرکای بسیار بیشتر از مبلود است (میدان مشترک گازی با کشور قطر) مادر این حوزه زمینه‌های فعالیت دیگری نیز وجود دارد که البته می‌توان به جرات گفت که پتانسیل بالقوه بسیاری در آن نهفته است که با کمی تدبیر، بالفعل در آوردن آنها آسان و زمینه‌ساز اشتغال جوانان مستعد کشور و مبنای توسعه پایدار سواحل کشور می‌شود.

پارهای از این زمینه‌ها عبارتند از:

- کشتی‌سازی

- تعمیرات کشتی شامل تعمیرات اساسی، زیرآبی، تجهیزات و موتور و تجهیزات الکترونیکی شناورها

- اوراق و باز یافت کشتی

- تولید قطعات یدکی شناورهای خدماتی سبک و سنگین

- تولید نیازمندی‌ها و ادوات چوبی دکوراسیون داخلی شناورها و کشتی‌ها

- تولید رنگ، ضد زنگ و ادوات تعمیر و نگهداری شناورها

- تولید تجهیزات اتو قلاهیمنی شناورها

کشور ما با داشتن مرزهای طولانی دریایی در شمال و جنوب کشور و ناوگان عظیم دریایی در همه ابعاد (نفتکش، کشتی تجاری و کانتینر، شناورهای خدماتی، کشتی‌های مسافری شناورهای صیادی شناورهای تجاری سنتی و...) که هر یک جایگاه مهمی در زمینه فعالیت خود در دنیا و در بین کشورهای منطقه دارند اما از کمترین ظرفیت تولید و تعمیر برخوردار است.

ساخت کشتی‌های بزرگ تجاری، کانتینر، نفتکش، مسافری و بوجود اینکه کشور دارای تبه‌های مناسب در ظرفیت اینگونه شناورها است، اما تقریباً هیچ سهمی از تولید آنها ندارد.

همانگونه که معلوم و مشخص است، ساخت کشتی از صنایع سنگین محسوب می‌شود و چنانچه دولت‌ها برنامه‌ریزی مناسب، سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی و تأمین و ترغیب نیروی انسانی مناسب نداشته باشند سایر بخش‌ها از جمله بخش خصوصی به تنهایی کمتر از عهد این کار سنگین برمی‌آید که البته این تجربه در کشور ما به وضوح مشخص است.

البته به توجه به ظرفیت‌های بالای این صنعت، اقدامات محدودی در این

مدیریتی پراکنده و بعضاً غیر تخصصی در این زمینه و ایجاد ساختار منسجم و کاملاً تخصصی، فعالیت‌های غیر نظامی در این حوزه را می‌توان با سامان‌دهی مجدد و منطبق با نیازهای روز ملی و بین‌المللی در مسیری نو و متحول رهنمون کرد. در سایه ایجاد وزارت دریاداری و با استفاده از منابع مالی یکپارچه شده در بانک دریایی، یقیناً توسعه دریایی که از مولفه‌های مهم و تأثیرگذار در توسعه پایدار کشورهای دارای جغرافیای دریایی گسترده است، از سرعت بیشتری برخوردار خواهد شد و نقش خود را در این زمینه بیش از پیش ایفا خواهد کرد.

۳- توسعه فرهنگ دریایی و توجه به

مناطق ساحلی

از آنجاکه زمینه‌های بی‌شماری فعالیت‌های دریایی می‌توانند توسعه همه‌جانبه مناطق دریایی را فراهم کنند ملاحظه می‌شود در مناطق که از این فرصت‌ها به نحو احسن و با برنامه‌ریزی مدون و پیگیری و نظارت قانونمند و نظام‌مند استفاده شده است، شکوفایی و رونق اقتصادی ایجاد شده و تجمع جمعیت و ایجاد شهرهای بزرگ و پر رونق را به همراه داشته که شهرهای بزرگ ساحلی در اقصی نقاط دنیا از مثال‌های بارز این ادعا است.

سواحل کشور در شمال و جنوب و دسترسی آسان به آب‌های آزاد به همراه مشخصات جغرافیایی قابل‌اتکا برای ایجاد و رونق بندر تجاری، مجتمع‌های کشتی‌سازی و صنعتی دریایی، مجتمع‌های تولیدی و دسترسی آسان به مواد اولیه و توزیع تولیدات، با توسعه فرهنگ دریایی و اطلاع‌رسانی و توجه می‌تواند به سرعت به مناطق توسعه یافته تبدیل شود.

۴- توجه به نیروی انسانی فعال در بخش دریایی و تلاش برای توسعه کمی و کیفی آن

نیروی انسانی رکن اصلی توسعه هر فرایند و سازمانی است و این اصل مورد توجه همه نظام‌های مدیریتی قرار گرفته است، تا جایی که بعضی از منابع و نظام‌های مدیریتی، دارای سازمانی را فقط منحصر به نیروی انسانی آن سازمان می‌دانند. نیروی انسانی مرفقی است که می‌تواند الگوهای مناسب مدیریتی در تولید و توسعه محصول، اجرای اهداف و چشم‌اندازهای تعیین شده سازمانی و راه‌های تکامل هر سازمان را منطبق با اسناد بالادستی آن سازمان پیاده و محقق سازد.

از طرف دیگر همه فعالیت‌های دریایی دارای ویژگی‌های خاص، مشقات و سختی‌های فوق‌العاده‌ای است که لازم است بدون قیاس با فعالیت‌های دیگر، مورد توجه جدی قرار گیرد و راه‌های توسعه آن از نظر کمی و کیفی و ایجاد انگیزه‌های لازم در جذب و نگهداری آنها در این صنعت و حرفه فراهم شود.

زمینه در سواحل کشور انجام شده است ولیکن به دلایل متعدد از جمله عدم سیاست‌گذاری‌های شفاف برنامهریزی مدون و طولانی مدت تغییرات پی‌درپی مدیران محدودیت‌های اعتباری و منابع از رشد این بخش و ایفای نقش و سهم خود در تولید شده و لازم است وزارت صنعت، معدن و تجارت برنامه مدون که در آن باتوجه به ظرفیت‌های تولیدی در نظر گرفتن سهم مناسب ساخت، تأمین و تخصیص اعتبارات مناسب تأسیس به مرز خود کفایی مالی و دستیابی به بازارهای داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی، استفاده از نیروهای متخصص و مجرب در همه زمینه‌ها از جمله مدیریت‌های کلان و اجرایی مجموعه‌های کشتی‌سازی و... لحاظ شده باشد، تدوین و با جدیت و قوت و تمام و با نظارت موثر و کافی به انجام رساند. در بحث شناورهای مسافری وضعیت کمی بهتر از سایر بخش‌هاست، چرا که به یمن اعتبارات و منابع اعطایی سازمان بنادر و دریانوردی چند شناور مسافری با همکاری کشتی‌سازی‌های بخش خصوصی در سواحل کشور به‌ویژه در جنوب ساخته شده و ظرفیت نسبتاً مناسبی از تولید اینگونه شناورها ایجاد شده است بخش خصوصی تقریباً در این زمینه فعال شده است در صورت حمایت از طرف سیاست‌گذاران و با توجه به ظرفیت‌های خوب فنی و حرفه‌ای نیروی انسانی داخلی می‌تواند در صادرات اینگونه شناورها و نیز فعال و نقش داشته باشد که یقیناً در توسعه مناطق دریایی کشور نقش بسزوا تأثیرگذار خواهد داشت.

با این الگو و در بحث شناورهای کوچک‌تر، خدماتی، مسافری و تفریحی مدرن و ایمن می‌توان از پتانسیل و ظرفیت‌های بخش غیردولتی هم در ایجاد زیرساخت‌های تولید و هم در تولید محصولات بهره‌گیری کرد و با توجه به بازار روبه‌رشد گردشگری دریایی در کشور و بنادر مسافری زمینه‌های بهره‌مندی از مزایای این حرفه پرسود و اشتغال‌زا را فراهم آورد.

گرچه دولت‌های گذشته به‌فراخور شرایط، اقتصاد دریا و توسعه دریایی را در دستور کار خود داشته‌اند، اما این مجال ایجاد شده و شعار دولت تدبیر و امید پیشنهادات زیر جهت تدبیر بیشتر و اجرایی شدن با هدف توسعه دریایی کشور ارایه می‌شود:

۱- ایجاد بانک دریایی

از آنجاکه یکی از مولفه‌های تأثیرگذار در توسعه هر امری منابع مالی آن است، لذا با توجه به پراکندگی و تعدد بانک‌های کشور و گاهی عدم آشنایی کافی آنها با زمینه فعالیت‌های دریایی، تأمین منابع مالی طرح‌ها در همه ابعاد با مشکل جدی مواجه شده و زمان زیادی برای توجیه و ایجاد همدلی با بانک‌ها برای مشارکت در طرح‌های دریایی با موضوعات بیشمار که پیش‌تر به آنها اشاره شد (به استثنای موضوع نفت) صرف می‌شود. از این رو یکپارچه‌سازی منابع در آمدی بخش دریایی کشور و تجمیع و کارسازی آن در بانک دریایی و تأمین منابع طرح‌ها از این محل می‌تواند گامی روبه‌جلو در توسعه دریایی و ایجاد بستری هموار تر در این زمینه باشد.

۲- ایجاد وزارت دریاداری

جغرافیای دریایی کشور بسیار گسترده و پهناور است و همچنان که در ابتدای این نوشتار اشاره شده، زمینه فعالیت‌های دریایی آن نیز بی‌شمار است. این فعالیت‌ها (جز در امور نظامی و انتظامی) از طریق سازمان‌ها، ارگان‌ها و وزارتخانه‌های جداگانه‌ای مدیریت می‌شود. اگرچه همه این فعالیت‌ها را می‌توان از لحاظ مبنای فعالیت و زمینه و ماهیت در یک قالب گنجانده. در این صورت با تجمیع همه ظرفیت‌های



اعطای ۳۶۰۰ میلیارد ریال تسهیلات برای نوسازی ناوگان و تجهیزات بندری

یکصد و یازدهمین نشست کمیته و جوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی به ریاست معاون مدیریت و توسعه منابع این سازمان برگزار شد.

در این نشست مهندس امامی، معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه کمیته و جوه اداره شده در راستای نوسازی ناوگان و توسعه خدمات بندری و صنعت دریایی از ابتدای اجرای طرح کمیته و جوه اداره شده تا پایان سال ۱۳۹۱ تعداد ۳۰۴ طرح در زمینه های مختلف ساخت و خرید شناورهای تجاری، خدماتی و مسافری و همچنین تجهیزات بندری و سرمایه گذاری در اراضی بندری مصوب و جهت اعطای تسهیلات بانکی به مبلغ ۴۳۹۰ میلیارد ریال به بانک های عامل ملت، صادرات، توسعه تعاون و مسکن معرفی کرده است، گفت: تاکنون مبلغ ۳۶۰۰ میلیارد ریال تسهیلات توسط بانک های مذکور بابت طرح های مصوب معرفی شده پرداخت شده و نتایج تعداد ۱۷۰ طرح تا پایان سال ۱۳۹۱ به بهره برداری رسیده است که شامل ساخت و خرید ۹۰ فروند انواع شناور تجاری، خدماتی و مسافری و ۱۳۰ دستگاه انواع تجهیزات بندری استراتژیک و طرح سرمایه گذاری ارزش افزوده در پایانه های بندری است.

معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: به منظور افزایش توجیه اقتصادی و ترغیب سرمایه گذاران در حوزه صنعت دریایی، بخشی از سود بانکی تسهیلات اعطایی توسط بانک های عامل از محل منابع تودیی و جوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان یارانه پرداخت می شود.

مهندس امامی اضافه کرد: در این راستا مبلغ تعهد ایجاد شده جهت سازمان بنادر و دریانوردی بابت یارانه طرح های معرفی شده فوق الذکر مبلغ ۱۸۰۰ میلیارد ریال بوده که تاکنون مبلغ ۳۵۰ میلیارد ریال یارانه پرداخت و مابقی در تعهدات آتی و جوه اداره شده بابت طرح های مذکور به بانک های عامل است که در پایان دوران مشارکت مدنی و همچنین طی دوران ۵ تا ۷ ساله فروش اقساطی با اجاره به شرط تملیک طرح ها بابت یارانه به پروژه های مذکور اختصاص می یابد.



کسب موفقیت یک سال بدون سانحه دریایی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (۵)

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اتخاذ تمهیدات ویژه موفق به ثبت یک سال بدون سانحه دریایی در حوزه استحفاظی دریایی خود شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به اینکه در بازه زمانی اردیبهشت ماه سال ۹۱ تا اردیبهشت ماه سال جاری هیچ گونه سانحه و شبه سانحه دریایی رخ نداده است، افزود: خوشبختانه طی این مدت هیچ گونه سانحه کوچک و بزرگ حین عملیات راهنمایی، پهلوگیری و جداسازی کشتی های ورودی و خروجی در مجتمع بندر امام خمینی (۵) به وقوع

نیپوست

«علیرضا خجسته» اظهار داشت: اجرا و کنترل الزامات MLC60 و STCW95 در چارچوب کنوانسیون های بین المللی آموزش دریانوردان، اجرای طرح ارزیابی افسران VTS، برگزاری دوره های آموزشی با بهره گیری از مشارکت و تجربیات راهنمایان و برنامه های یدک کش های خدماتی و برگزاری دوره های آموزشی با موضوع عملیات ویژه راهنمایی دریایی از اهم اقدامات امور دریایی بوده است که با به کار بستن و اتخاذ این تمهیدات آمار سوانح دریایی در حوزه استحفاظی دریایی این اداره کل به صفر رسید.

به روز شدن گواهینامه‌ها، مجوزها و دوره‌های آموزش در بنادر هرمزگان

در بنادرانی که خدمات دریایی مورد تأیید، آموزش و برنامه‌های آموزشی مصوب و یا دوره آموزشی مورد تأیید را قبل از اول جولای ۲۰۱۳ آغاز کرده‌اند، همچنان به صدور شناسنامه و تأیید گواهینامه‌ها مطابق با مفاد کنوانسیون که قبل از اول ژانویه ۲۰۱۲ اعمال شده است، ادامه دهد.

۲- تا اول ژانویه ۲۰۱۷، یک کشور عضو می‌تواند همچنان به تجدید و تمدید اعتبار گواهینامه‌ها و تأییدیه‌ها مطابق با مفاد کنوانسیون که قبل از اول ژانویه ۲۰۱۲ اعمال شده است، ادامه دهد.

جولای ۲۰۱۳ میلادی برابر با ۱۰ تیرماه ۱۳۹۲ هجری شمسی کلیه موارد مذکور با رعایت مفاد این اصلاحیه صورت می‌پذیرد. وی اظهار کرد: از تاریخ یادشده این اداره و مراکز آموزشی دریانوردی تحت نظارت، کلیه وظایف خود اعم از صدور مجوز، برگزاری دوره‌های آموزشی و صدور گواهینامه‌های مهارت و شایستگی دریانوردی را براساس این اصلاحیه انجام خواهند داد.

در این مفاد آمده است: ۱- تا اول ژانویه ۲۰۱۷، یک کشور عضو می‌تواند در رابطه با

رییس اداره امتحانات و گواهینامه‌های دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: کلیه دوره‌های آموزش دریانوردی، صدور گواهی‌های طی دوره آموزشی و صدور گواهینامه‌های دریانوردی براساس اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل کنوانسیون STCW در این اداره اجرایی خواهد شد. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، شهرداد سیداسماعیلی افزود: با توجه به مفاد مقرر ۱۵/۱ اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل کنوانسیون STCW و آیین‌نامه مربوطه، از ابتدای

ماموریت جدید IMO برای سازمان بنادر و دریانوردی:

تجهیز دستورالعمل استاندارد ایمنی و بهداشت در زمان عملیات کسری رده

سازمان بنادر و دریانوردی به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی ایران مسئولیت تهیه دستورالعمل رعایت استانداردهای ایمنی و بهداشت شغلی هنگام عملیات پاکسازی آلودگی نفتی برای سازمان بین‌المللی دریانوردی را عهده‌دار شد. معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: پیشنهاد اولیه این طرح را ایران به شصت و ششمین نشست کمیته حفاظت محیط زیست دریایی دلوپس از بررسی‌های لازم ساختار دستورالعمل در چهاردهمین نشست گروهی مقلبه‌الودگی نفتی و مواد مضر در بنادر تأیید قرار گرفت. مهدی نوفرستی افزود: بر این اساس سازمان بین‌المللی دریانوردی از ایران خواست جزئیات دستورالعمل را تهیه و پس از تصویب نهایی در کمیته عنوان کتابچه عملیاتی از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی انتشار یابد. معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اضافه کرد: هم‌اکنون نیز ایران به عنوان نماینده منطقه خاورمیانه و یکی از ۶ کشور دنیا برای اجرای قوانین جدید مدیریت آب توازن کشتی‌ها انتخاب شده است و با اشاره اینکه این طرح در قالب پروژه گلوبالست در ایران از گذشته اجرا می‌شده است، گفت: به علاوه بر اساس دستورالعمل منطقه‌ای ایمنی کشتی‌ها باید آب توازن خود را ۲۰۰ مایل دریایی قبل از ورود به منطقه خلیج فارس و دریای عمان تعویض کنند. اجرای این طرح از ورود گونه‌های مضر دریایی و بیماری‌های عفونی ناشی از تخلیه فاضلاب انسانی به دریای فارس و دریای عمان مورد تأیید اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان است. علاوه بر این، کلیه عملیات سوخت‌گیری کشتی‌ها با نظارت کامل اداره حفاظت و ایمنی دریانوردی این اداره کل صورت می‌گیرد. مهدی نوفرستی خاطر نشان کرد: در ۳ ماهه نخست سال جاری ۲۳۵۰ متر مکعب زایدات نفتی شامل آب‌خن و آب شست‌شواز کشتی‌ها دریافت شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۹ درصد افزایش دارد.



عکس تزیینی است

نصب و راه‌اندازی سامانه مدیریت بندر لنگه از راه‌اندازی سامانه نرم‌افزاری مدیریت کالا (GCOMS) در بندر چارک

معاون دریایی و بندری اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه از راه‌اندازی سامانه نرم‌افزاری مدیریت کالا (GCOMS) در بندر چارک خبر داد. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، یایوب خادمی، بندری، هدف از استقرار سامانه مذکور در بندر چارک را دستیابی به وحدت رویه در زمینه ثبت و نگهداری کالا، دریافت گزارش‌های مفید، تغییر در انجام عملیات سنتی صدور صورتحساب‌های مترتربر کالاها و تبدیل فرآیندهای اسنادی و اداری به شیوه‌های الکترونیکی اعلام کرد.

وی افزود: این سامانه موجب تسریع در انجام امور شرکت‌های کشتیرانی، ارباب رجوع و مراجعه کنندگان در بندر چارک شده که در مراحل اولیه انجام فرآیندهای امور بندری جهت ثبت مانیفست، ثبت تالی، صدور قبض انبار، صدور صورتحساب‌های مالی و همچنین برای ثبت ورود، خروج و جابه‌جایی شناورها را انجام می‌دهد.

بازسازی کامل سیستم هیدرولیک سیلوی ترانزیت مجتمع بندری بندر امام خمینی (ره) توسط متخصصین داخلی

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از اتمام مرحله اول بازسازی کامل سیستم هیدرولیک سیلوی ترانزیت مجتمع بندری بندر امام خمینی (ره)، توسط متخصصین داخلی خبر داد.

بهرز آقایی ضمن بیان این خبر افزود: طی بررسی‌های به عمل آمده توسط کارشناسان این واحد بر روی تجهیزات سیلوی ترانزیت ۷۵ هزار تنی مجتمع بندری بندر امام خمینی (ره)، پایان یافتن عمر مفید، باعث کاهش بازدهی سیستم و نهایتاً عملکرد نامطلوب آنها شده، لذا به منظور رفع عیوب عملکردی و با هدف بازسازی، بهینه‌سازی و به‌روزرسانی تکنولوژی سیستم هیدرولیک و به دنبال آن افزایش نرخ بازدهی تخلیه‌کننده‌ها و ارتقای سطح کیفی و همچنین تسریع و بهبود عملیات تخلیه و بارگیری مقرر شد که سیستم هیدرولیک تخلیه‌کننده‌های موجود در سیلوی ترانزیت مجتمع بندری امام خمینی (ره) با یک سیستم جدید جایگزین شود.

وی در ادامه افزود: کلیه مراحل طراحی، ساخت و نصب این پروژه بدون اتکاء به توان خارجی و با القای روحیه خودباوری و همچنین با تلاش و کوشش کارشناسان متخصص و متعهد داخلی با موفقیت انجام شد. گفتنی است که پروژه مذکور با هزینه‌ای بالغ بر ۸ میلیارد ریال و در زمانی کمتر از ۲ سال به اتمام رسید و پیش‌بینی می‌شود با توجه به تجارب کسب‌شده در این پروژه در آینده بتوان پروژه‌های مشابه دیگر را با کاهش ۱۰ تا ۱۵ درصدی در هزینه‌ها و همچنین کاهش ۴۰ تا ۶۰ درصدی در زمان انجام به اتمام رساند.



عکس تزیینی است



وبه‌رگیری از دستورالعمل‌های پیش‌گفته، از نقطه نظرات و پیشنهادات ارزشمند متخصصین کشور جهت پایش و به‌روزرسانی این دستورالعمل استقبال می‌کند. بدیهی است از تاریخ اجرای این دستورالعمل متقاضیان احداث هر گونه سازه ساحلی که درخواست صدور مجوز از سازمان را داشته باشند، بایستی طراحی‌های آنها توسط مهندسین مشاور ذی صلاح دریایی و براساس این دستورالعمل صورت پذیرد.

به‌روزرسانی این نشریات یازده‌گانه (نشریات شماره ۶۳۰ تا ۶۴۰) در دستور کار سازمان قرار گرفته است. کبریاپی در بخش پایانی سخنان خود، با اعلام این مساله که عناوین و شماره بخشنامه نشریات مزبور هم‌اکنون در پایگاه اینترنتی نظام فنی و اجرایی کشور در دسترس علاقه‌مندان قرار گرفته است، اظهار داشت: این سازمان ضمن دعوت از کلیه مهندسان و متخصصان ذی‌ربط به مطالعه

ابلاغ دستورالعمل طراحی سازه‌های ساحلی

علمی همایش دوسالانه بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS)، در ۱۱ بخش برای استفاده جامعه مهندسی دریایی کشور تهیه شده، پس از طی مراحل لازم در تاریخ ۱۳۹۲/۴/۲ تصویب و توسط معاون محترم نظارت و راهبردی رییس‌جمهور ابلاغ شد تا از تاریخ ۱۳۹۲/۷/۱ به اجرا درآید.

معاون توسعه و تجهیز بنادر سازمان بنادر و دریانوردی همچنین با اشاره به این مطلب که این سازمان به عنوان یکی از متولیان اصلی سواحل و دریا، بر اساس قانون، مسوولیت اعطای مجوز هر گونه ساخت‌وساز ساحلی و دریایی را بر عهده دارد، ادامه داد: در بخشنامه ابلاغ شده نیز این سازمان عهده‌دار به‌روزرسانی دستورالعمل طراحی سازه‌های ساحلی است که بر همین اساس تشکیل و راهبری کار گروه‌های تخصصی برای پایش و

علیرضا کبریاپی، معاون توسعه و تجهیز بنادر سازمان بنادر و دریانوردی از تصویب و ابلاغ دستورالعمل طراحی سازه‌های ساحلی توسط معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رییس‌جمهور خبر داد.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، کبریاپی بابت این مطلب افزود: به دلیل ضرورت نیاز به بازنگری آیین‌نامه طراحی بنادر و سازه‌های دریایی (نشریه ۳۰۰)، نیاز جامعه مهندسی دریایی کشور و انتظار ایشان از سازمان بنادر و دریانوردی، این دستورالعمل توسط سازمان و به پشتوانه پروژه‌های گسترده ملی انجام شده در حوزه مهندسی و مدیریت سواحل از جمله طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور و پایش و مطالعات شبیه‌سازی سواحل، بهره‌گیری از توان متخصصین برجسته و اساتید دانشگاه‌های کشور و در زمینه طراحی و ساخت سازه‌های ساحلی و اعضای کمیته

مرکز آموزش تخصصی‌های دریایی دانشگاه دریانوردی و

علوم دریایی چابهار در سال ۱۳۹۲ برگزار می‌کند:



دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار



ردیف	نام دوره	مدت دوره ساعت	حداقل تعداد شرکت کننده	شهریه دوره (ریال) (آموزش، اسکان، تغذیه و...)	تاریخ برگزاری دوره‌های آموزشی
۱	افسر اولی GT>3000	۶۵۰	۱۰	۷۵۶۲۵۰۰۰	۹۲/۷/۶
۲	مهندس دومی KW>3000	۷۵۰	۱۰	۸۴۳۷۵۰۰۰	۹۲/۷/۶
۳	ایم‌تی چهارگانه	۸۰	۱۰	۸۶۲۵۰۰۰	ماه‌پایانه
۴	اطفای خدق پیشرفته	۴۰	۱۰	۵۰۶۲۵۰۰۰	ماه‌پایانه

دوره‌های فوق‌الذکر در صورت به حد نصاب رسیدن تعداد شرکت‌کنندگان برگزار می‌گردد.

شهریه کلیه دوره‌ها شامل هزینه‌های آموزشی، اسکان، غذا و استفاده از امکانات ورزشی و کمک آموزشی می‌باشد.

محل برگزاری دوره‌ها مرکز آموزش تخصصی‌های دریایی دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار می‌باشد.

آدرس: چابهار - بلوار دانشگاه، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی - مرکز آموزش تخصصی‌های دریایی - کدپستی: ۹۹۷۱۷-۵۶۴۹۹

سایت دانشگاه: cmu.ac.ir

تلفن تماس: ۰۵۴۵-۴۱۲۲۰۵۳ (۰۵۴۵) - ۲۲۲۰۰۲۵ (۰۵۴۵) - پست الکترونیکی: mtc@cmu.ac.ir

دزدی دریایی، جنایت پیرامون





دکتر علیرضا رحمانی

دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق عمومی

دزدی یا راهزنی دریایی برای بیشتر ساکنان امروز این کره خاکی پدیده متعلق به قرن های گذشته را تداعی می کند که امروز فقط تصوراتی از آن همانند فیلم های سینمایی یا رمان های تخیلی باقی مانده است. طی سال های اخیر دزدان دریایی سومالیایی در سواحل شمالی این کشور و خلیج عدن با تصرف یکی از جزایر سومالیایی اقدام به دزدی کشتی های غول پیکر باری با هدف دریافت باج از صاحبان آنها می کنند. این اقدام به همین جا ختم نمی شود، بلکه تعداد اقدامات علیه کشتی های تجاری منجر به واکنش جهانی کشورها و سازمان های بین المللی و همچنین ارسال کشتی های نظامی به این منطقه به عنوان موضوعی با وجود تنگناهای عملی علیه دزدان دریایی شده است. مقاله حاضر کوشیده است از منظر حقوقی بیشتر به تبیین این پدیده بپردازد که با هم می خوانیم:

پدیده دزدی دریایی دارای تاریخی چند هزار ساله است. کشتی های متعلق به یونان قدیم و رومی ها، بارها در دریای اژه و مدیترانه مورد حمله دزدان قرار می گرفته است. مفهوم دزدی دریایی نیز مدت ها است که در محافل علمی و آکادمیک به عنوان جرایمی در نظر گرفته می شود که مستلزم سرکوب در ابعاد بین المللی است.

ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو راجع به دریاهای آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) دزدی دریایی را چنین تعریف می کند:

«هر عمل تعدی آمیز غیرقانونی، توقیف و یا دستبرد به نفع شخصی که توسط کارکنان و مسافران یک کشتی خصوصی و یا یک ناو هوایی خصوصی به عمل آید.»

دزدان دریایی به چندین صورت متمایز عمل می کرده اند. برخی از طرف دولت خود مجاز به انجام آن بودند، زیرا هر دو طرف در منافع حاصله از آن شریک بودند و از طرف دولت حمایت می شدند. نمونه آن فرانسیس دراکه بود که با حمایت الیزابت اول به کشتی های اسپانیا حمله می برد.

نوع دیگری از دزدی دریایی را باید متأثر از بلوک بندی های ایدئولوژیکی و قطب بندی های مذهبی دانست که بر اساس آن طرفین به غارت کشتی های طرف مقابل می پرداختند و این روند را می توان در سده های ۱۶ تا ۱۹ یافت.

حمله به کشتی های اسپانی در غرب هندوستان را می توان نوع سوم و سازمان یافته ای از دزدی دریایی دانست، اما دزدی دریایی به موضوعات و انواع فوق محدود نشده است. ملوانان با آگاهی از محموله کالاها و تجارب دریانوردی گاهگاهی جهت منافع خود به غارت کشتی ها به عناوین گوناگون از جمله تهدید کاپیتان به غارت می پرداختند.

پس از بیانیه پاریس امید آن می رفت که دزدی دریایی دیگر رخت بربسته است و این مساله دیگر تکرار نخواهد شد. اما در خلیج عدن با توجه به پیشرفت های فناوریانه در صنعت و ساخت کشتی های غول پیکر دزدان دریایی نیز برخلاف اسلاف خود از سلاح های دست ساز بومی که با باروت تغذیه می شد، به دستگاه های ارسال پیام، دوربین و سلاح های پیشرفته دست یافته اند.

پس از واقعه ۱۱ سپتامبر و بزرگ نمایی آن توسط ایالات متحده جهت تحرکات دریایی خود کشورهای دیگر را واداشت تا



سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران به عنوان متولی دریانوردی با توجه به جایگاه سه گانه خود (منافع ظرفیت کشتیرانی و موقعیت جغرافیایی) در سازمان بین المللی دریانوردی (ایموب) با توجه به اقتدار منطقه ای و فرمان منطقه ای ایران که نمود و شهود آن تمایل دولت یمن به استفاده از پرچم ایران بر شناورهای خود و تمایل پنج کشور اروپایی به عنوان بهترین مسیر ترانزیت کالا می تواند از طریق مجمع و کمیته ایمنی موسوم به csm آیمو مبتکر مکانیسم بین المللی مقابله و تعقیب دزدان دریایی تحت کنوانسیون دریای مدیترانه و دریای خزر باشد



دومین حالت از طریق میثاق‌ها و معاهدات منطقه‌ای دول این منطقه است که این امر با توجه به اینکه در این قاره سیاه معاهدات متنوعی نظیر اتحادیه آفریقای در زمینه‌های سیاسی و اقتصادی منعقد شده است، اما کشورهای این منطقه با کم‌میلی به این پدیده نگریده‌اند شاید صنعت ضعیف دریانوردی و اختلافات سیاسی این مسأله را تحت‌الشعاع قرار داده باشد.

و نهایتاً اینکه حل این مسأله شاید نیازمند یک اتفاق جهانی باشد. در ماده (۱۰۰) کنوانسیون ۱۹۸۲ و مواد ۴۴-۱۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ به وظیفه همکاری تمام کشورها در سرکوبی راهزنی دریایی تأکید شده است. مضافاً اینکه دیوان بین‌المللی کیفری (I.C.C) در برخورد با چنین مسائلی در صورتی که دولتی نتواند یا نخواهد یا حتی به صورت ظاهری به محاکمه جانیان اقدام کند، خود را صالح رسیدگی می‌داند.

ماحصل کلام اینکه اعتقادات فلسفی و مذهبی مبتنی بر ارزش‌های انسانی نیز حاکی از قدر مشترک مشابه برخورد قاطع با دزدی دریایی به عنوان جنایتی بین‌المللی است تا هیچ جنایتی بدون مجازات نماند.

حقوق و الزامات سایر کشورها در مقابل دزدی دریایی:

۱- الزام به همکاری و کمک‌رسانی
کلیه کشورها باید تا سرحد امکان برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد، با یکدیگر همکاری کنند. به علاوه یکی از جلوه‌های الزام کشورها به کمک‌رسانی را می‌توان در موقع بروز خطر در دریای آزاد، کمک به کشتی‌هایی دانست که گرفتار دزدان دریایی می‌شوند. (ماده ۱۲ عهدنامه دریای آزاد و ماده ۱۰۸ عهدنامه حقوق دریاها)

۲- حق توقیف و ضبط

بتواند کنوانسیون موسوم به (ISPS) را جهت ایمنی و بالاختص مقابله با تروریسم به تصویب برساند، اما تسریع در تدوین این کنوانسیون و محدود بودن کانون رصد آن به تروریسم و ارایه برخی دستورالعمل‌های مندرج در آن به آب‌های داخلی دولت ساحلی موجب شد که در امر مقابله با دزدی دریایی توفیق لازم را کسب نکند. مزید بر آن، سایر کنوانسیون‌ها نظیر «عهدنامه روم مورخ ۱۹۸۸ در مورد سرکوب و مجازات اعمال غیرمجاز علیه امنیت دریانوردی» فاقد مکانیسمی جهت مقابله با دزدی دریایی به عنوان جنایتی بین‌المللی است.

اخیراً خلیج عدن - خلیجی در جنوب یمن که از سمت جنوب با کشور سومالی و از سوی غرب با کشور کوچک جیبوتی همسایه است، از سمت غرب توسط تنگه باب‌المندب با دریای سرخ و از سمت شرق با اقیانوس هند مرتبط است و جزیی از این اقیانوس به‌شمار می‌آید - به کرات مورد تعرض دزدان دریایی قرار گرفته است.

طی سال جاری این منطقه به همین دلایل استراتژیکی به یکی از مسیرهای مهم و پرتردد کشتیرانی امروز در جهان تبدیل شده است و سالانه بیش از ۱۶ هزار کشتی از خلیج عدن و اطراف آن تردد می‌کنند و بیشتر شرکت‌های کشتیرانی تمایل دارند به جای مسیر طولانی آفریقای جنوبی و دماغه امید نیک برای جابه‌جایی بار که مهم‌ترین بخش آن نفت خام و بارهای فله است از این مسیر استفاده کنند، اما به علت نزدیکی با شاخ آفریقا (سومالی، جیبوتی و اتیوپی) با وجود ناوهای نظامی کشورهای غربی در سومالی تاکنون ۴۰ فروند کشتی ربوده شده و ۲۰۰ گروگان و ۱۹۸ فقره تلاش برای دزدی دریایی در این منطقه صورت گرفته که می‌توان گفت این منطقه به پایگاه و مقری برای جولانگاه دزدان دریایی تبدیل شده است.

اما در اینجا چند سوال اساسی قابل طرح است: چرا با وجود اجماع جهانی و متون حقوقی بین‌المللی معتبر در زمینه مقابله با دزدی دریایی، صنعت دریانوردی و کشتیرانی با چنین پدیده‌ای روبه‌رو شده است؟ راهکار عملی مقابله با دزدی دریایی چیست؟ آیا برخورد نظامی می‌تواند ضمانت اجرایی موثری برای دفع و سرکوب این پدیده باشد؟

در پاسخ به این مسایل می‌توان گفت جهت برخورد با چنین پدیده‌ای سه صورت قابل تصور است:

نخست آنکه کشور ساحلی خود به این امر همت گمارد و به مقابله و تعقیب راهزنان بپردازد، که این رویکرد واقع‌بینانه‌ترین و مهم‌ترین روش مقابله است.

با توجه به اصل حاکمیت دولت‌ها، دولت تنها قدرت قدری است که می‌تواند قواعد الزام‌آوری را در قلمرو خود به اجرا درآورد، زیرا قلمرو دولت‌ها نه تنها شامل خشکی بلکه شامل آب‌های داخلی، آب‌های دریای سرزمینی، منطقه نظارت، انحصاری - اقتصادی تا فاصله ۲۰۰ مایلی و آب‌های آزاد در شرایط یکسان برای همه نیز می‌شود که این صلاحیت‌ها در کنوانسیون حقوق دریاها برای کشورهای ساحلی تصریح شده است. مضافاً اینکه دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو حق دریانوردی را برای تمام کشورها به رسمیت شناخته است.

ماده (۹۰) کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) نیز که گسترده‌ترین و جامع‌ترین سند حقوق بین‌المللی تاریخ معاهدات پس از معاهده ورسای است و می‌توان آن را قانون اساسی دریاها نامید، تصریح کرده است که: «هر کشور چه ساحلی و یا محصور در خشکی، حق دارد با کشتی‌های حامل پرچم خود در دریای آزاد سفر کند.»

ایالات متحده آمریکا پس از واقعه اسپتامبر و بزرگ‌نمایی آن جهت تحرکات دریایی خود کشورهای دیگر را واداشت تا بتواند کنوانسیون موسوم به [ISPS] را جهت ایمنی و بالاختص مقابله با تروریسم به تصویب برساند، اما تسریع در تدوین این کنوانسیون و محدود بودن کانون رصد آن به تروریسم و ارایه برخی دستورالعمل‌های مندرج در آن به آب‌های داخلی دولت ساحلی موجب شد که در امر مقابله با دزدی دریایی توفیق لازم را کسب نکند



در نظام بین الملل منافات نخواهد داشت تا با انکا بر عزت، حکمت و مصلحت برگی زربن تراز تندیس برنزی میشل سندل^۱ بر دیگر افتخارات خود در عرصه دیپلماسی در این سازمان تخصصی بیفزاید؛ امری که همسو با بیانیه هیات‌های نمایندگی آی‌مو - کشتیرانی ایمن و بی خطر در اقیانوس‌های پاک - امکان تحقق آن با توجه به توانمندی علمی و عملی کشور اسلامی مان دور از انتظار نیست.

توجه به اقتدار منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای ایران که نمود و شهود آن تمایل دولت یمن به استفاده از پرچم ایران بر شناورهای خود و تمایل پنج کشور اروپایی به عنوان بهترین مسیر ترانزیت کالا، می‌تواند از طریق مجمع و کمیته ایمنی موسوم به MSC آی‌مو مبتکر مکانیسم بین المللی مقابله و تعقیب دزدان دریایی تحت کنوانسیون در عرصه دریا و دریانوردی باشد؛ اقدامی که با اصل حاکمیت دولت‌ها

گروگانگیری به عنوان یک جنایت بین المللی صراحت آشکار دارد. مضافاً اینکه دیوان کیفری بین المللی، گروگانگیری رازز کنوانسیون‌های ۱۲ اوت ۱۹۴۹ به عنوان جنایت بین المللی استخراج کرده است. با این وجود می‌توان گفت که خلا حقوقی در این زمینه وجود ندارد، بلکه حوادث اخیر در سومالی ناشی از عدم تمرکز سیاسی این کشور که از سال (۱۹۹۱) دامنگیر این کشور شده است از یک سو و عدم مکانیسم عملی بین المللی و منطقه‌ای و متولی خاص در این رابطه از اهم عواملی است که منجر به تکرار راهزنی‌های اخیر در این منطقه شده است. باید اذعان کرد که مسأله دزدی دریایی کمرنگ تراز تروریسم نیست. در قیاس با این مسأله اعضای بین المللی و دولت‌ها ترجیحاً سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران به عنوان متولی دریانوردی با توجه به جایگاه سه گانه خود (منافع، ظرفیت کشتیرانی و موقعیت جغرافیایی) در سازمان بین المللی دریانوردی (آی‌مو) با

کلیه کشورها در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد، حق توقیف و ضبط کشتی یا ناو هوایی دزد دریایی یا کشتی یا ناو هوایی را که در تصرف و اختیار دزدان دریایی است را داشته و می‌توانند اشخاص و اموال موجود در آن را بازداشت و ضبط کنند. دادگاه‌های دادگستری که اقدام به توقیف یا ضبط می‌کنند، می‌توانند در مورد مجازات‌های مربوط در مورد کشتی، ناو هوایی و اموال با توجه به حقوق بی تقصیر و ذی ربط تصمیم‌گیری کنند. چنانچه توقیف بدون دلایل کافی باشد، کشوری که مبادرت به آن کرده، در مقابل کشور صاحب پرچم کشتی یا ناو هوایی مسؤول اتلاف اموال یا خسارت وارده بر اثر ضبط یا توقیف است. دزدی در مناطق دریای آزاد چنانکه از ذیل ماده ۷ این کنوانسیون مستفاد می‌شود، در شمول جنایات ضد بشری است. بند ۸ ماده ۸ این کنوانسیون بار دیگر بر

منابع:

- ۱- حقوق بین الملل دریاها، ترجمه دکتر داوود آقای
- ۲- کنوانسیون‌های ۸۵۹۱ و ۲۸۹۱ حقوق بین الملل دریاها
- ۳- حقوق بین الملل عمومی - نگوپن کک‌دین، پاتریک دیننه‌والن پله - ترجمه دکتر حسن حبیبی
- ۴- حقوق کیفری بین المللی - کریانگسانک کیتیارچیساری، ترجمه داوود آقای

زیر نویس:

- ۱- تندیس ساخت میشل سندل که هم‌اکنون در مقابل ساختمان آی‌مو قرار دارد؛ یک کشتی که ناخدايي بر عرشه آن ایستاده است.

در آمدی بر ضرورت ایجاد دفاتر تخصصی پیشخوان سازمان بنادر و دریانوردی

مقدمه

۱) وجود فواصل نسبتاً قابل توجه میان اغلب بنادر عمده بازرگانی کشور با مراکز استان‌های ساحلی باعث شده تا ارتباط مدیران بندری با مقامات استانی از یک سو و مشتریان و متقاضیان استفاده از خدمات بندری از سوی دیگر با مشکل مواجه شود و خدمات رسانی سازمان را زیر سؤال ببرد. از این رو استقرار دفاتر تخصصی پیشخوان در قالب میزهای خدمات سازمان بنادر و دریانوردی و در راستای تسهیل ارتباطات و کاهش هزینه‌های حمل و نقل ضروری است.

۲) از آنجاکه بسیاری از مشتریان در مواجهه با مسایل تجارت خارجی، مشکلات خود را معطوف به بنادر می‌کنند، لذا شفاف‌سازی و تفکیک وظایف و مسئولیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی از دیگر سازمان‌ها، نهادها و ارگان‌های مرتبط با حمل و نقل دریایی از طریق استقرار کارشناسان خبره در دفاتر پیشخوان جهت پاسخگویی و آرایه آگاهی به آنان موجب می‌شود تا ذی‌نفعان این بخش مهم اقتصادی کشور به ویژه صاحبان کالاهای، تجار و بازرگانان با آگاهی از اهداف، عملکردها و فرایندهای کاری این بخش، مطالبات و انتظارات خود را متناسب با اختیارات و مسئولیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی تعدیل کرده و در مواجهه با مشکلات ضمن درک صحیح از موضوع، نارضایتی احتمالی از سایر دستگاه‌های اجرایی را به سازمان بنادر و دریانوردی نسبت نداده و به قضاوت‌های ناصواب نپردازند.

۳) از این رو وجود یک مرجع قوی، کاردار و برخوردار از اختیارات کافی در قالب پیشخوان تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی در مراکز استان‌های بندری و تهران به جهت پاسخگویی سریع به تقاضاهای موجود و مدیریت صحیح انتظارات ذی‌نفعان ضروری بوده تا بتواند با اتخاذ تدابیر و تصمیمات مناسب، ضمن تسهیل در روندهای کاری متقاضیان، سازمان را نیز از یک موقعیت تدافعی در برابر درخواست‌های ذی‌نفعان به حالت مدافع حقوق صحیح آنان از دیگر دستگاه‌ها و ارگان‌های مرتبط تبدیل کند.



هدف و دامنه کاربرد

هدف: هدف از ایجاد دفتر پیشخوان سازمان بنادر و دریانوردی:

- ۱- تسهیل ارتباطات میان مقامات استانی با مدیران بندری
 - ۲- سهولت دسترسی متقاضیان به خدمات سازمان بنادر
 - ۳- مدیریت صحیح انتظارات ذی‌نفعان حمل و نقل دریایی و تبدیل وضعیت تدافعی سازمان به مدافع و پیگیر حقوق
- مثبت‌ه آنان در برابر دیگر سازمان‌ها و ارگان‌های ذی‌ربط
دامنه کاربرد: کلیه ذی‌نفعان بخش حمل و نقل دریایی



چشم انداز و بیانیه مأموریت

دفتر تخصصی پیشخوان باتکیه بر سرمایه های انسانی، کارآمد، خلاق و با تجربه بخش حمل و نقل دریایی، راه حل های موثر و کارآمدی را جهت تسهیل در ارتباطات استانی، خدمات رسانی به متقاضیان و رفع ابهامات و مسایل و مشکلات مشتریان ارائه کرده و با سهولت دسترسی مردم و مسوولین به خدمات بندری و دریایی و همچنین شفاف سازی وظایف دستگاه های ذیربط بخش دریایی کشور باعث افزایش رضایت مشتریان سازمان می شود.

مزایای استقرار دفتر پیشخوان برای سازمان بندر و دریانوردی

- تخصیص موثر و کارآمد منابع
- کسب رضایت مشتریان سازمان
- افزایش شفافیت در وظایف سازمان
- افزایش اعتماد عمومی به سازمان
- تقویت ارتباطات میان بخش های خصوصی و دولتی با سازمان
- تقویت جایگاه سازمان در جامعه دریایی و بندری کشور



دفتر پیشخوان، ابزاری موثر در پاسخگویی سریع به مشتریان

با ایجاد دفتر پیشخوان:

- گسترش تعاملات استانی با بندر،
- رسیدگی سریع و موثر به درخواست های متقاضیان خدمات بندری و دریایی،
- مدیریت صحیح انتظارات ذی نفعان حمل و نقل دریایی و تبدیل وضعیت تدافعی سازمان به شکل مدافع و پیگیر حقوق مشتریان در مقابل سایر ارگان ها و سازمان های ذی ربط پدید می آید.



مزایای استقرار دفتر پیشخوان برای ذی نفعان

تسریع در دستیابی به مطالبات و درخواست ها
افزایش آگاهی از قوانین و مقررات و وظایف سازمان ها و ارگان های ذیربط
تقویت ارتباطات با بخش های خصوصی و دولتی به ویژه سازمان کاهش هزینه ها

دفتر پیشخوان، ابزاری جهت مدیریت صحیح انتظارات ذی نفعان

دفتر پیشخوان یکی از مهمترین ابزارهای غیرمستقیم اطلاع رسانی بوده و مفهوم آن به تسهیلاتی اطلاق می شود که به ذی نفعان حمل و نقل دریایی کمک می کند تا درخواست ها، سئوالات و شکایات خود را از طریق یک دفتر تخصصی مطرح نموده و از این طریق متولی اصلی پاسخگو به موارد مذکور به همراه راهکارها و الزامات قانونی مربوطه شناسایی گردد و پیگیری موضوع از سوی دفتر پیشخوان برای مواردی که مباحث با سایر ارگان ها برمی گردد، مسیر جدیدی را برای مطالبات ذی نفعان فراهم می سازد.

وظایف و مسوولیت های اصلی

- تقویت ارتباطات استانی و حضور موثر در جلسات و مراکز تصمیم گیری با هدف مشارکت فعال و سازنده بندر در تصمیمات استانی
- دریافت و طبقه بندی درخواست های متقاضیان و مستندسازی و تکمیل پرونده های آنان با توجه شرایط و الزامات هر یک از خدمات مورد نیاز به منظور سهولت دسترسی متقاضیان به خدمات
- دریافت و طبقه بندی سوالات و مشکلات ذی نفعان و تهیه و تنظیم مکاتبات درون سازمانی و برون سازمانی مربوطه و پیگیری موضوعات تا حصول نتیجه
- مدیریت بایگانی مستندات مرتبط با صور تجلسات، مصوبات و طرح ها
- آرایه گزارش های دوره ای به اعضای محترم هیأت عامل سازمان و سایر ارگان ها و سازمان های ذی ربط حسب نیاز



ساختار تشکیلاتی

دفتر پیشخوان در سازمان زیر نظر حوزه مدیر عامل و در استانیهای بندری با هماهنگی پیشخوان سازمان زیر نظر بنادر تشکیل گردیده و فعالیت خواهند نمود. اعضای آن در قالب واحد اجرایی و گروه های تخصصی جهت تشکیل جلسات دوره ای به شرح زیر است.

الف- واحد اجرایی: اعضای واحدهای اجرایی پرسنل ثابت سازمانی با تخصص های ذیل است:

- | | |
|-----------------------------|--------|
| رییس دفتر تخصصی | یک نفر |
| کارشناس امور بندری و دریایی | یک نفر |
| کارشناس حقوقی | یک نفر |
| منشی یا مسوول دفتر | یک نفر |
- ب- گروه های تخصصی: گروه های تخصصی کاری مشتمل بر نیروهای باتجربه و صاحب نظران درون سازمانی و برون سازمانی در زمینه های ذیل می باشد:
- | | |
|--|--|
| متخصص امور بندری | یک نفر ثابت و یک نفر حسب مورد در صورت نیاز |
| متخصص امور دریایی | یک نفر ثابت و یک نفر حسب مورد در صورت نیاز |
| صاحب نظر در امور حقوقی و قوانین و مقررات | یک نفر ثابت و یک نفر حسب مورد در صورت نیاز |
| صاحب نظر در امور اداری و پشتیبانی | یک نفر ثابت و یک نفر حسب مورد در صورت نیاز |
- تبصره: رئیس دفتر تخصصی حسب موضوعات می تواند از صاحب نظران، کارشناسان و ذی نفعان مرتبط به جلسات دعوت نموده و از نظرات تخصصی آنان در تصمیم گیری ها استفاده نماید



الزامات

- حمایت همه جانبه اعضای هیأت عامل و مدیران سازمان و بنادر
- برخورداری دفاتر پیشخوان از یک مدیریت قوی، کارشناسان/مشاوران خبره و کارآمد دارای اختیار کافی
- امکان دسترسی آسان ذی نفعان به دفاتر پیشخوان از طریق اطلاع رسانی موثر و بهره گیری از شبکه های الکترونیکی
- تدوین اهداف سالیانه، پیش بینی درآمد و تأمین بودجه مورد نیاز به ویژه برای کارشناسان خبره
- شناسایی موانع احتمالی و داشتن راهکارهای لازم به منظور مدیریت ریسک سیستم



روش‌های مقابله باریزش‌های نفتی در دریاهای و سواحل

POLLUTION



❶ **پریسا احمدپور**

کارشناس مقابله با آلودگی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر
کارشناس ارشد فن آوری کنترل آلودگی محیط زیست، دانشگاه یوپی ام‌الزی

انتشار نفت را می‌توان به وسیله پخش‌کننده‌های شیمیایی، فرایند اشتعال، جاذب‌های مکانیکی (سدهای شناور) به صورت جزئی کنترل کرد. البته این فرایندها خود دارای پیامدهای مخرب بر روی اکوسیستم‌های ساحلی هستند

آلودگی عبارت است از هر گونه تغییر در ویژگی‌های اجزای متشکل محیط به طوری که استفاده پیشین از آنها ناممکن شود و به طور مستقیم یا غیرمستقیم منافع و حیات موجودات زنده را به مخاطره اندازد. آلاینده‌ها معمولاً در اثر فعالیت‌های انسان پدید می‌آیند و از همراهان دایمی جوامع پیشرفته بشری که تکنولوژی پیشرفته را در خدمت دارند، هستند. از طرفی دیگر افزایش روزافزون جمعیت، درآمد سرانه، پیشرفت تکنولوژی و بالا بودن استاندارد زندگی از عوامل مهم فزاینده آلاینده‌ها به حساب می‌آیند. آلودگی نفتی یکی از مهم‌ترین آلودگی‌های وارد شده به محیط زیست دریایی است که از منابع مختلفی از جمله نشت طبیعی نفت از بستر دریا، تخلیه آب توازن تانکرهای نفتکش، حمل و نقل دریایی، تصادفات دریایی، حفاری، استخراج نفت و ته‌نشست اتمسفری وارد دریاهای می‌شود. در محیط‌های دریایی، ترکیبات نفتی سبک‌تر طی فرآیندهایی از قبیل اکسیداسیون نوری و اکسیداسیون توسط باکتری‌ها تجزیه شده، اما ترکیبات سنگین نفتی طی جزر و مد بر رسوبات مناطق ساحلی نشت کرده و در طولانی مدت به موجودات ساکن در منطقه آسیب می‌رسانند.

عوامل ایجاد حوادث تانکرهای نفتی

نوعی از آلودگی و انتشار نفت که اغلب درباره آن بحث و تفکر می‌شود، انتشار آن به دلیل تصادفات دریایی و بین‌المللی محصولات نفتی به محیط‌های دریایی ناشی از فعالیت‌های انسانی است (حفاری، صنایع تولیدی، ذخیره‌سازی، نقل و انتقال، مدیریت مواد زاید نفتی) که از این راه‌ها مواد نفتی بر روی محیط‌های آبی معلق و شناور شده و به شکل توده‌های جدا توسط باد و فعالیت امواج و جزر و مد منتقل می‌شود. انتشار نفت را می‌توان به وسیله پخش‌کننده‌های شیمیایی، فرایند اشتعال، جاذب‌های مکانیکی (سدهای شناور) به صورت جزئی کنترل کرد. البته این فرایندها خود دارای پیامدهای مخرب بر روی اکوسیستم‌های ساحلی هستند.

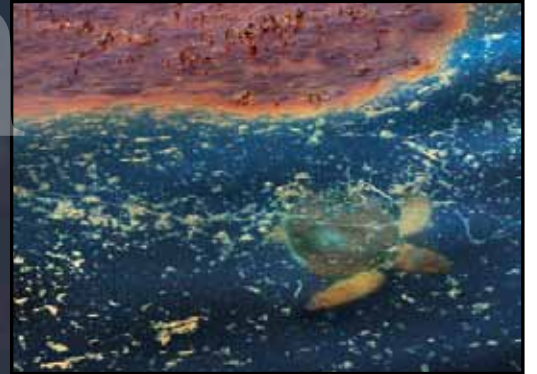
از راه‌های انتشار نفت به طور مثال می‌توان فرایندهای ذیل را نام برد: انفجار چاه‌های نفت، نشت و شکستگی لوله‌های انتقال نفت، تصادف کشتی‌های حامل نفت، پر کردن و بیش از حد بارگیری تانکرهای نفتی و سرریزی نفت از آنها و تخلیه آب ته‌مخازن نفت کشتی‌ها.

سوراخ شدن تانکرهای ذخیره زیرزمینی و رواناب‌های آلوده به نفت که از خیابان‌ها و پارکینگ‌های شهری همراه به آب باران وارد رودخانه‌ها می‌شود و سپس به دریاهای اقیانوس‌ها می‌رسد نیز از سطوح آلودگی محیط‌های آبی است. مؤسسات کنترل انتشار و آلودگی نفت در راه پیشگیری، محدودسازی و پاکیزه‌سازی انتشار صنعتی نفت بسیار مؤثر هستند.

مشخصه و ویژگی انتشار نفت

انتشار عمده نفت خام و محصولات جانبی آن در دریا در طی انتقال آنها توسط تانکرهای نفتکش اتفاق می‌افتد. عملیات بارگیری، تخلیه و انفجار نیز از عوامل انتشار نفت است. زمانی که نفت وارد محیط‌های آبی می‌شود، به شکل‌های متفاوتی از جمله فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی دچار تغییر و تحول شده و بر محیط آبی اثر می‌گذارند.

pollution



سر نوشت آلاینده ها و لکه های نفتی در دریا

فرایند تغییرات فیزیکی و شیمیایی به محض آنکه نفت وارد محیط های آبی شد، آغاز می شود. این مراحل شامل: تبخیر، گسترده شدن، امولسیون سازی، تجزیه و فساد، تبادل های هوایی و دریایی و ته نشینی.

اکسیداسیون شیمیایی برخی از ترکیبات نفت نیز اغلب به کمک نور خورشید صورت می گیرد. ترکیبات تجزیه شده این فرایندها شامل: توده های شناور قیر مانند، حل شدگی و ذره ریز شدن مواد هیدروکربنی در ستون و سطوح آبی و مواد ته نشین شده در بستر دریا هستند.

فرایند بیولوژیکی هم به آرامی به همراه پروسه های فیزیکی و شیمیایی صورت می پذیرد. مهم ترین فرایندهای بیولوژیکی عبارتند از: تجزیه مواد نفتی توسط میکروارگانیسم ها و تبدیل به دی اکسید کربن و یا مواد آلی در فاز حد واسطه، اکسیداسیون، حمل به سطوح بالای آب توسط ارگانیسم های بزرگ و متابولیت ها، ذخیره سازی و تخلیه.

زمانی که نفت در دریا منتشر شد، معمولاً شروع به تجزیه شدن به همراه پخش شدن در محیط دریای در طی زمان می کند. این پراکندگی نتیجه تعدادی از فرایندهای فیزیکی و شیمیایی است که ترکیبات تشکیل شده در نفت را زمانی که انتشار یافت، تغییر می دهد. مجموعه فرایندها در کل با عنوان هوازدگی شناخته می شود.

ته نشینی / دفن شدن: برخی از تولیدات پالایش شده سنگین دارای تراکم بالا هستند و در نتیجه به راحتی در آب های شیرین و یا لب شور ته نشین می شود. معمولاً



**تخلیه و دفع،
تصادفی،
عمومی و یا
عملیاتی نفت
توسط
کشتی‌ها
خصوصاً
تانکرهای
نفتکش، خطوط
و سکوها
انتقال نفت دور
از ساحل، از
دلایل عمده و
واضح آلودگی
نفتی در
محیط‌های
دریایی هستند**



عمل ته‌نشینی به دلیل آمیختگی ذره‌های رسوب یافته و یا مواد آلی نفتی بر اساس وزن لکه‌های نفتی رخ می‌دهد. آب‌های جریانی غالباً حامل مواد معلق هستند که شرایط مناسبی را برای ته‌نشینی فراهم می‌کند.

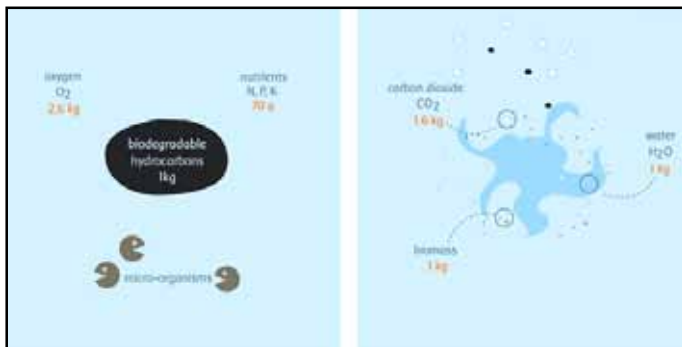
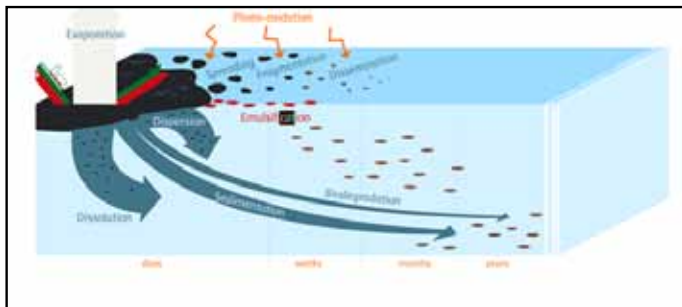
گسترده شدن، پخش شدن، پخش شدن نفت خام در آب شاید از مهم‌ترین فرایندها انتشار نفت باشد. صرف‌نظر از خاصیت شیمیایی نفت، وسعت مواد گسترده شده تحت تأثیر باد، موج‌ها و جریان آب است. تحت تأثیر خاصیت ایستایی (هیدرواستاتیک) و نیروهای منبع، نفت به سرعت گسترده می‌شود. این گستردگی در سطح آب به ضخامت متوسط کمتر از ۰/۳ میلی‌متر در ۲۴ ساعت می‌رسد. لایه‌های نفت به شکل پیوسته و مداوم در نمی‌آید مگر آنکه توسط باد کمتر از ۱۰ کیلومتر در ساعت و موج آن‌ها را به جزایر و سواحل ببرد که در آنجا لایه‌های نفت به دلیل سکون و عدم حرکت حاصل از گیر افتادن در صخره‌ها در سواحل جزایر، با پیوسته شدن لایه‌های نازک‌تر به آن‌ها یک سطح فعال از مواد نفتی را تشکیل می‌دهد.

تبخیر: تبخیر و تجزیه از دو فرایند مهم تجزیه نفت خام انتشار یافته در آب‌ها هستند. ترکیب نفت، شرایط منطقه‌ای فیزیکی محل انتشار، سرعت و حرکت باد، هوا و دمای آب دریا، تلاطم و شدت تابش خورشیدی همگی بر روی نرخ تبخیر هیدروکربن‌های نفتی اثر می‌گذارد. تبخیر به تنهایی حدود ۵۰ درصد از هیدروکربن‌ها را در متوسط نفت خام

بستگی دارد. **پراکندگی (انتشار):** پراکندگی عبارتست از ترکیبات امولسیون نفت در آب به دلیل پیوستگی حباب‌ها و ذرات کوچک نفت در ستون و سطوح آب. نفت به محض تماس با آب سریعاً به دلیل حالت روغنی خود در آب به صورت امولسیون پراکنده می‌شود. این امر در ۱۰ ساعت اول مهم انتشار نفت در دریا رخ می‌دهد. **تجزیه (فساد):** فساد یا تجزیه از دیگر فرایندهای مهم فیزیکی رفتار و سرنوشت نفت در آب است. این فرایند به دلیل تماس

هیدروکسی مثل آلدئیدها و کتون‌ها و سرانجام به مولکول‌های با وزن کمتر مثل اسید کربوکسیل‌ها به عنوان ترکیبات هیدروفلیک تبدیل کند. این فرایند رفتار و روش و نیز حالیت و انتشار نفت در دریا را تغییر می‌دهد. در این فرایند مواد نفتی به طور شیمیایی در حضور نور خورشید به مولکول‌های اکسیژن واکنش می‌دهد و به مواد قابل حل و یا به مواد پایدار به نام TAR تبدیل می‌شود. این فرایند توسط نور خورشید پشتیبانی می‌شود و شدت اکسیداسیون به نوع نفت و اینکه به چه نحو در معرض نور خورشید باشد

منتشر شده بر روی محیط‌های اقیانوسی پاک می‌کنند. رفتگی هیدروکربن‌های فرارتر اکم، جنبش و ویسکوزیته نفت را افزایش می‌دهد. زمانی که بسیاری از هیدروکربن‌های فرار تبخیر شدند، ویسکوزیته نفت افزایش می‌یابد و این پدیده به دلیل هوازگی سطوح و کوچک‌تر شدن آن‌ها به بخش‌های کوچک‌تر ترانس‌مخلوط شدن این بخش‌های کوچک به یکدیگر سطح آبی که آلوده شده را افزایش می‌دهد. **فتوا اکسیداسیون:** نور طبیعی خورشید در حضور اکسیژن می‌تواند تعداد زیادی از هیدروکربن‌های نفتی را به ترکیبات



تجزیه لکه‌های نفتی توسط باکتری‌های نفت‌خوار موجود دریا

یکی از مهم‌ترین راه‌های رفع آلودگی‌های نفتی استفاده از باکتری‌های نفت‌خوار است. یکی از راه‌های مبارزه با این آلودگی، استفاده از میکروارگانیسم‌هایی است که می‌توانند نفت را تجزیه کرده و آن را به مواد بی‌خطر تبدیل کنند. باکتری‌های نفت‌خوار تک‌سلولی هستند که این قابلیت را دارند. این باکتری‌ها می‌توانند از نفت تغذیه کرده و آن را تجزیه کنند. بهترین نمونه شناخته شده آن در کشور آلمان بعد از ۵۵ سال تحقیق تنها ۸ درصد ترکیبات نفتی را تجزیه می‌کند. اما نوع قادر به تجزیه ۱۰۰ درصد مواد نفتی در کشور ایران به دست آمده است. دکتر غلامحسین ابراهیمی پور، عضو هیأت علمی دانشگاه شهید بهشتی تهران، برای نخستین بار در جهان این باکتری را با تکنیک جدیدی از آب خلیج فارس به دست آورده است.

تکنیک‌های بوم‌گذاری

Exclusion booming بوم‌گذاری محدود کننده
بوم‌گذاری منحرف کننده:
Diversion booming بوم‌گذاری محصور کننده / جمع‌آوری کننده
containment/collection booming بوم‌گذاری جذب کننده:
Sorbent booming سدهای جذب کننده:
Sorbent barriers

بوم‌گذاری (سدهای شناور)

این روش جهت جلوگیری از تماس لکه‌ها و آلودگی‌های نفتی با منابع در معرض خطر و همچنین تسهیل حذف آلودگی استفاده می‌شود. بوم‌هایی که جهت مقابله با آلودگی طراحی می‌شوند، به صورت سدها و مانع فیزیکی و شناور هستند که جهت محدود کردن، تغییر مسیر، منحرف کردن و مانع شدن از گسترش لکه‌های نفتی بر روی آب قرار می‌گیرند. این روش در تملای محیط‌های آبی در صورتی که شرایط آب و هوایی اجازه دهد استفاده می‌شود.

اسکیمرگذاری

جهت بازیافت لکه‌های شناور بر روی سطح آب تجهیزاتاتی به نام مکند یا اسکیمر وجود دارند.

به دلیل اینکه مقادیر بسیار زیاد آب به صورت همزمان به همراه لکه‌های نفتی جمع‌آوری می‌شود (به صورت اتفاقی همراه با به کار انداختن skimmer) عملیاتی باید در جهت هدایت لکه‌ها به سمت دهانه skimmer صورت گیرد. معمولاً از بوم‌ها جهت تحقق این هدف استفاده می‌شود.

می‌توان در تمامی محیط‌های آبی (در صورت مساعد بودن شرایط آب و هوایی و مناسب بودن دید) از این روش استفاده کرد.



کودن هیدروکربن‌های نفتی و ترکیبات وابسته را به‌طور طبیعی دارند. نرخ تجزیه میکروبی همراه با ترکیبات شیمیایی نفت خام، جمعیت‌های میکروبی و بسیاری از شرایط محیطی تغییر می‌کند. **امولسیون سازی:** فرایندی که به موجب آن نفت به خود حالت معلق در آب دریا می‌گیرد و به شکل لکه‌های روغنی شکل در آب معلق می‌ماند. این امر به وسیله مخلوط شدن فیزیکی مواد و تلاطم در آب دریا اتفاق می‌افتد.

نور خورشید و عوامل تجزیه‌کننده با مولکول‌های نفتی معلق در آب رخ می‌دهد و فرایند هلال‌فتارهای مهم فیزیکوشیمیایی نفت در آب است. **تجزیه زیستی:** این فرایند سر نوشت مواد نفتی را در محیط‌های آبی تحت تأثیر قرار می‌دهد. این پروسه شامل: تجزیه میکروبی، هضم و تعیید شدن نفت توسط ژئوبایوتکنولوژی‌ها، بالا آورده شدن و تجزیه توسط بی‌مهرگان دریایی و مهره‌داران آبی است. میکروارگانیسم‌ها توانایی و استعداد اکسیژن‌دار

POLLUTION

Mechanical Removal

جهت حذف نفت از سواحل و همچنین رسوبات موجود در کف با استفاده از ابزار مکانیکی کاربرد دارد. نفت و رسوبات آلوده به نفت توسط ابزاری مانند گریدر، بولدوزر، لایروب و غیره جمع آوری می شوند. استفاده از تجهیزات سنگین در زیستگاه های حساس نظیر تالاب ها و همچنین مناطق دارای گونه های در خطر انقراض باید محدود شود.

Sorbents

جهت حذف آلودگی های نفتی سطحی از مواد جاذبی استفاده می شود که سبب جذب نفت می شوند. این مواد یا به صورت مصنوعی تولید می شوند و یا به حالت طبیعی وجود دارند. سودمندی و تاثیر آنها بستگی به ظرفیت و توانایی جذب آنها، انرژی موج و جریانات جزرومدی و همچنین نوع نفت و چسبندگی آن دارد. این مواد پس از عملیات جذب آلودگی های نفتی باید جمع آوری و بازیافت شوند. در زمانی که لکه های نفتی به صورت کاملاً ازاد و شناور هستند، استفاده می شوند.

Vacuum

جهت حذف آلودگی های نفتی متمرکز شده بر روی لایه های ساحلی و همچنین رسوبات مناطق جزرومدی استفاده می شود. در این روش از دستگاهی استفاده می شود که توسط لوله خرطومی به دهانه یک مکندۀ جهت بازیافت لکه های نفتی متصل می شود.

Debris Removal

جهت پاکسازی بقایا و اجسامی که در مسیر لکه هاب نفتی می باشد و اشیای آلوده شده در خطوط ساحلی و سطح آب استفاده می شود و شامل حذف مکانیکی و دستی بقایا (تخته پاره های روی آب، جلبک های دریایی، آشغال، لاشه ها و مواد زائد کشتی ها) از ساحل و سطح آب است.

Sediment Reworking/Tilling

جهت تجزیه رسوبات آلوده به نفت و رسوبات سطحی، افزایش سطح تماس آنها و مخلوط کردن لایه های آغشته به نفت زیرین استفاده می شود که در نتیجه آن سرعت تجزیه به واسطه هوادهی افزایش می یابد. در این روش گل و لای آلوده به مواد نفتی شخم زده می شوند (با گاو آهن و یا صفحه های چرخان) تا سطوح بیشتری از آنها در معرض آفتاب و تبخیر قرار گیرد. از این روش در زیستگاه های حساس و سواحل نزدیک به آنها نباید استفاده کرد.

Vegetation cutting

در این روش پوشش های گیاهی آلوده به مواد نفتی جهت جلوگیری از آسیب حیات وحش حذف می شوند.

Flooding

جهت شست و شوی نفت به گل نشسته در خشکی به سمت لبه های آب جهت جمع آوری به کار می رود. در این روش آب بادمای محیط و فشار کم به سمتی که مواد نفتی آزاد شده، توسط بوم ها به دام می افتد و سپس به وسیله اسکیمرها جمع آوری می شود، پمپ می شود. در تمام انواع نوارهای ساحلی، جایی که تجهیزات بتوانند به صورت موثر مستقر شوند، کارایی دارد و در مناطق جزرومدی پر شیب قابل استفاده نیست.

Low pressure, Ambient-water Flushing

جهت برداشتن مواد نفتی غیر مایع و غیر شناور که به سطوح خاکی و یا سازه های انسان ساخت چسبیده اند، استفاده می شود. در این روش آب گرم (۳۲ درجه سانتی گراد) و با فشار پایین (۱۰ psi <) جهت جداسازی نفت از روی لایه ها و شناور ساختن آن به سمت لبه های آب به منظور بازیافت توسط اسکیمرها، مکندۀ ها یا مواد جاذب اسپری می شود.

Barriers and Berm

جهت جلوگیری از ورود نفت به مناطق حساس و همچنین منحرف کردن آن به مناطق و محل های جمع آوری استفاده می شود

موانع می توانند شامل خاکریزها و یا حصارهای فیلتردار باشند.

از موانع می توان در دهانه نهرها و جوی ها جهت جلوگیری از ورود نفت و آلودگی های نفتی و همچنین بر روی سواحل جهت جلوگیری از ورود آلودگی به زیستگاه های نزدیک ساحل مانند تالاب ها استفاده کرد.

Physical Herding

در این روش از لوله های آب آتش نشانی و یا پروانه کشتی جهت انحراف لکه های نفتی و یا محصور کردن آنها استفاده می شود.

این روش در مناطق نزدیک ساحل، جایی که جریانات وجود ندارد یا محدود هستند و اطراف تشکیلات ساخت دست بشر مانند اسکله ها و لنگرگاه ها استفاده می شود.

هنگام استفاده از این روش در مجاورت مناطق ساحلی و آب های کم عمق باید دقت کرد تا اختلالی در رسوبات کف و پوشش های گیاهی آبی غوطه ور در آب به وجود نیاید.

Manual oil Removal/Cleaning

در این روش آلودگی های نفتی توسط ابزار دستی حذف می شوند. حذف لکه های نفتی توسط دست، چنگک، شن کش، خاک انداز، بیل و شخم دستی انجام می شود و هیچ گونه تجهیزات ماشینی به کار نمی رود.

این روش در شرایطی که لکه های نفتی در سطح کم تا متوسط به ساحل رسیده است و یا در مواردی که لکه های نفتی به صورت توده های نیمه جامد و یا جامد هستند و به صورت دستی قابل جمع آوری هستند استفاده می شود.

ترکیب نفت، شرایط منطقه ای و فیزیکی محل انتشار، سرعت و حرکت باد، هوا و دمای آب دریا، تلاطم و شدت تابش خورشیدی همگی بر روی نرخ تبخیر هیدروکربن های نفتی اثر می گذارند





به اطلاع کلیه:

شرکتهای کشتی سازی

شرکتهای کشتیرانی

نمایندگی های خطوط کشتیرانی

صاحبان محترم شناورهای کوچک

(دوبه موتور دار)

می رساند شرکت آتش ترانه:

باسابقه بیش از ده سال و داشتن پرسنل

مجرب، دارنده مجوز CERTIFICATE

تعمیر و شارژ کلیه کپسولهای خاموش

کننده دستی و بازرسی سیستم های

خاموش کننده ثابت شناورها از

موسسه رتبه بندی ایرانیان آماده ارائه

خدمات می باشد.



دفتر مرکزی: بندر امام خمینی، میدان

بسیج خیابان جهان آرا

کارگاه شارژ شماره ۱: بندر امام

خمینی خیابان ۲۲ بهمن

کارگاه شارژ شماره ۲: بندر امام

خمینی تاسیسات بندری

تلفن: ۲۲۲۶۱۸۳ (۰۶۵۱)

فاکس: ۲۲۲۷۱۸۳ (۰۶۵۱)

atashtarane@gmail.com

Dispersants

در این روش از مواد شیمیایی جهت پراکنده کردن لکه های نفتی به درون آب استفاده می شود. این مواد کشتش میان نفت و آب را کاهش می دهند و بدین وسیله سبب کاهش انرژی مورد نیاز لکه نفتی جهت شکسته شدن به ذرات کوچک تر و مخلوط شدن در ستون آب می شود.

پخش طبیعی یک لکه نفتی زمانی رخ می دهد که لکه مزبور به قطرات نفت خیلی کوچک تر شکسته شود. این قطرات نفتی کوچک سپس شروع به پخش شدگی در یک ستون آبی می کنند. اضافه کردن پخش کننده ها موجب تسریع در این پروسه طبیعی شده و لکه های نفتی بزرگ را به قطرات نفتی خیلی کوچک تبدیل می کند.

پخش کننده ها بر نفت های با ویسکوزیته پایین به نحو احسن عمل می کنند. همچنانکه ویسکوزیته لکه نفتی با گذشت زمان افزایش می یابد. چگونگی تاثیر پخش کننده ها چنین است که پخش کننده در آغاز موثر خواهد بود، ولی قدرت تاثیر آن با گذشت زمان کاهش خواهد یافت.

اگر تجهیزات کافی (شناورها و اسکیمرها) در دسترس باشند و بتوانند در زمان مناسب و کافی برای جلوگیری از پیشرفت نفت به کناره ساحل به صف آیند، بهترین گزینه زیست محیطی استفاده از روش های باز یابی مکانیکی است.

با توجه به شرایط ملی، عمق آب ۱۰، ۵ و ۱۵ متری جهت استعمال پخش کننده ها مناسب است.

در هنگام استعمال پخش کننده ها دریا باید به حالت choppy باشد، یعنی موج کمتر از ۱/۵

High pressure
Ambient water
Flushing

تنها تفاوت این روش با Low pressure flushing این است که فشار آب در این روش ۱۰۰-psi است.

اسپری با فشار زیاد مقدار قابل توجهی لکه های نفتی چسبناک را جدامی سازد.

در بسترهای سنگی، ساختمان ها، لایه های شنی و در مواقعی که شست و شو با فشار کم جهت جداسازی نفت های چسبیده موثر نیست، استفاده می شود.



نتیجه گیری

تخلیه و دفع تصادفی، عمومی و یا عملیاتی نفت توسط کشتی ها خصوصاً تانکرهای نفتکش، خطوط و سکوهای انتقال نفت دور از ساحل، از دلایل عمده و واضح آلودگی نفتی در محیط های دریایی هستند. فرایندهای طبیعی نظیر فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی دلایل انتشار و تخلیه نفت به درون محیط های دریایی هستند. انتشار نفت می تواند دارای پیامدهای گسترده ای در حوزه زیست محیطی و نیز حوزه های اقتصادی - اجتماعی باشد و باعث تغییرات در این سطوح شود. زیستگاه های دریایی و ساحلی، گونه های حیات وحش، فعالیت های احیاء و ترمیم کننده صنایع محلی، ماهیگیری، توریسم و ورزش های آبی از مراکز و بخش های بسیار مهمی هستند که می توانند از پیامدهای مخاطره آمیز انتشار و آلودگی نفتی متأثر شوند. از طرفی با تاثیر بر روی پلانکتون ها در زنجیره غذایی ایجاد اختلال می کنند. با پوشیده شدن سطح آب توسط مواد لایه های نفتی از نفوذ نور خورشید جلوگیری می شود و بر میزان تولید اولیه و نیز میزان اکسیژن در آب اثر مستقیم می گذارد. آلودگی نفتی باعث تخریب سواحل، آبریز و ماهیگیری و نیز این امر (آلودگی و انتشار نفت) بر روی پرندگان دریایی، پستانداران دریایی، ماهی ها، حلزون ها و جانوران کفزی در یابی اثر می گذارند (جانوران کفزی مثل دو کفه ای ها به علت عدم تحرک از جمله موجوداتی هستند که به محض تماس با مواد نفتی سریعاً از بین می روند).



حمل و نقل یکی از ارکان اصلی اقتصاد، رفاه اجتماعی، امنیت، حاکمیت و سیاست است. از بین انواع روش های حمل و نقل، حمل و نقل دریایی از اهمیت زیادی برخوردار است. توجه بیشتر به این بخش در قلمرو بین المللی، ساز و کارهای حقوقی آن را در سطح جهانی می طلبد. یکی از این ساز و کارهای حقوقی تنظیم کنوانسیون های بین المللی است.

نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا بهره مند هستند از جمله ایران، با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی ایران از این طریق صورت می گیرد، مهم بوده و نیازمند توضیح زیاد نیست. قواعد حاکم بر این نوع حمل و نقل، برای اولین بار تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در شهر بروکسل به تصویب رسید. در تاریخ حمل و نقل، تصویب این معاهده نقطه عطفی در خاتمه بخشیدن به اجحافات است که از طرف متصدیان حمل و نقل به صاحبان کالا وارد می شد. پیش از این متصدیان حمل و نقل در رسانیدن سالم کالا به مقصد به شکل های مختلف از خود سلب مسئولیت می کردند. از افتخارات این معاهده همین بس که به موجب آن برای اولین بار نه تنها سلب مسئولیت متصدی در انجام وظیفه خود که حفظ و نگهداری و رسانیدن سالم کالا به مقصد است، منتفی اعلام شد، بلکه موارد عدم مسئولیت او نیز به طور معین مشخص گردید. استقبال کم نظیر کشورها از این معاهده موجب شد که طی چندین دهه، این قواعد در زمینه حمل و نقل دریایی حاکم مطلق شود. برخی از کشورها با تصویب و الحاق به معاهده لاهه و بعضی دیگر با وضع قانون مطابق معاهده و پارهای دیگر مثل ایران به هر دو طریق^۱ از آن بهره مند شدند. با توجه به تحولاتی که بر اثر پیشرفت های فنی در ابعاد گوناگون در زمینه حمل و نقل دریایی طی چند دهه اخیر صورت گرفت، دیگر قواعد لاهه، قواعد مناسبی در پاسخگویی به مسایل و مشکلات ناشی از حمل و نقل دریایی کالا نبود؛ بنابراین تصمیم بر اصلاح این قواعد گرفته شد که نتیجه آن تحت عنوان پروتکل لاهه ویزی در فوریه ۱۹۶۸ به تصویب رسید. از طریق این اصلاحیه، تغییراتی محدود در معاهده لاهه صورت گرفت. از جمله اینکه واحد حمل بر اساس بسته و وزن تصحیح شد و کانتینر، پالت و وسایل مشابه آن به عنوان واحد حمل به حساب آمدند، اما در اصل مطلب یعنی در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل

فرارادهای بیمه حمل و نقل
دریایه در ایجاد فرصت های
سرمایه گذاری با توجه به نقش
رقابت منطقه ای و فرامنطقه ای

📌 کامبیز مالکی زاده
- دانشجوی کاشناسی ارشد حقوق
خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی
واحد بین الملل خلیج فارس
- رئیس اداره کارگزینی سازمان
بنادر و دریانوردی





دریایی تغییری داده نشد و علت عدم استقبال گسترده کشورها^۲ از این پروتکل، همین امر، یعنی برطرف نکردن انتظار عمومی در ایجاد تغییرات اساسی در رابطه با قواعد مسوولیت بود؛ به عبارتی دیگر، قواعد لاهه که در زمینه مسوولیت دارای استثنائات متعددی است، از این پس با توجه به داده‌های فنی حفظ آنها قابل توجیه نبود، اما پروتکل اصلاحی آنها را حفظ کرد. به عنوان مثال می توان از عدم مسوولیت متصدی حمل و نقل دریایی در صورت آتش سوزی و یا ارتکاب تقصیر در امر دریانوری و اداره کشتی و یا عدم مسوولیت او در حمل حیوانات زنده نام برد. نارضایتی از قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی آن موجب شد تا کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد پس از بررسی‌های طولانی و نشست‌های متعدد در سال ۱۹۷۸ در گردهمایی خود در شهر هامبورگ آلمان، قواعد تازه‌ای در زمینه حمل و نقل دریایی به تصویب برساند که به قواعد هامبورگ معروفیت دارد.

مفهوم حقوق دریایی:

غالب حقوقدانان عموماً حقوق دریایی را در معنای وسیع آن عبارت از مجموعه قواعد قانونی می دانند که به

کشتیرانی یا دریانوردی مربوط می شود.^۳ حقوق دریایی به معنایی که گذشت، شامل قواعد حقوقی تنظیم کننده روابط دریایی میان دولت‌ها در زمان صلح و جنگ است. به این قواعد «حقوق بین الملل عمومی دریایی»^۴ اطلاق می شود که موضوعاتی چون: آزادی دریانوردی، محاصره دریایی، قاچاق دریایی و غنائیم جنگی را دربر می گیرد. بخش دیگری از قواعد دریایی به روابط بین اشخاص، که اقدام به بهره‌برداری دریایی می کنند، از یک طرف و دولت یا سازمان‌ها و نهادهای آن از طرف دیگر اختصاص دارد. این قواعد بر سلامت کشتی‌ها، قابلیت دریانوردی آنها، استخدام دریانوردان، شرایط کشتی‌ها و مهندسان دریایی حاکم هستند. از همین رو برای این بخش از مقررات، عنوان «حقوق اداری دریایی»^۵ استفاده می شود. از سوی دیگر مجموعه‌ای از قواعد جرایم مربوط به کشتیرانی را دربر می گیرد که به «حقوق کیفری دریایی»^۶ معروف شده است. به همین ترتیب مجموعه‌ای از قواعد حقوقی فوق، که در شاخه معینی از فعالیت‌های دریایی استفاده می شوند «حقوق عمومی دریایی»^۷ را تشکیل می دهند. اگرچه در مباحث آینده به ناچار باید به

مفهوم حمل و نقل دریایی:

علت وجود کشتی، بهره‌برداری از آن در حمل و نقل دریایی به ویژه حمل کالا است.^{۱۱} کشتی از دیرزمان وسیله اصلی برای جابه‌جا کردن کالا و محمولات تجاری محسوب می شده و به رغم ورود دیگر وسایل جدید به حوزه صنعت حمل و نقل، این وسیله دریایی همچنان جایگاه و اهمیت اساسی خود را در جابه‌جا کردن کالا حفظ کرده است و در نتیجه حجم بسیار بزرگی از محمولات تجاری هنوز با کشتی حمل می شود.

اصطلاح حمل و نقل دریایی^{۱۲} دارای دو معنی می باشد؛

این خطوط منظم، به تجار خرده پا و متوسط که هیچگاه نمی توانستند به تنهایی اقدام به اجاره کشتی نمایند، امکان داد تا کالای خود را از طریق دریا به مقصد مورد نظر، ارسال نمایند و بدین ترتیب، قرارداد حمل و نقل (در مقابل قرارداد اجاره کشتی) متولد شد که می توان آن را بدین گونه تعریف کرد: «قراردادی است که بدان وسیله، متصدی حمل متعهد می شود در قبال دریافت کرایه حمل، محموله ای را از بندری به بندر دیگر از طریق دریا حمل کند».^{۱۵}

سهولت حمل و نقل دریایی زمانی آشکار می شود و عملاً معنای واقعی پیدا می کند که فارغ از مشکلات و مسایل حقوقی باشد و این مهم در صورتی تحقق می یابد که روابط عوامل دخیل در حمل و نقل دریایی بر اصول و ضوابط قانونی استوار شوند و ظرافت های حقوقی مربوط، مورد توجه قرار گیرند. آنچه به عنوان مؤثرترین وسیله و مهم ترین ابزار حقوقی در این روابط نقش دارد، قرارداد حمل و نقل دریایی است.

قرارداد باربری، قراردادی است که براساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریاست، منعقد می شود و نیز هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی، رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین کند، قرارداد باربری تلقی می شود.^{۱۶}

در این تعریف که با اقتباس از جزء ب ماده ۱ کنوانسیون بین المللی به منظور هماهنگ سازی برخی قوانین بارنامه دریایی مصوب ۱۶ اوت ۱۹۲۴ بروکسل تهیه و تدوین شده، چند نکته قابل تأمل و بررسی است:

۱. قرارداد باربری یا همان قرارداد حمل و نقل منعقد نمی شود مگر براساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه.

قانونگذار با بیان این جمله که قرارداد باربری فقط قراردادی است که براساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر ... منعقد می شود ... موجودیت قرارداد حمل و نقل دریایی را منوط و موقوف به تنظیم بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر که بعداً به طور مفصل درباره آنها بحث خواهد شد، کرده است؛ بنابراین انعقاد هر گونه قرارداد میان فرستنده کالا و متصدی حمل بدون صدور بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر، قرارداد حمل و نقل محسوب نمی شود.^{۱۷}

۲. قرارداد باربری دریایی باید بر اساس بارنامه دریایی^{۱۸} منعقد شود.

پیدایش بیمه دریایی در منطقه داخلی:

بیمه به شکل حرفه ای و امروزی آن برای نخستین بار در سال ۱۲۶۹ هجری شمسی در کشور ما مطرح شده است. در این سال مذاکراتی بین دولت ایران و سفارت روس به عمل آمد و متعاقب آن امتیاز فعالیت انحصاری در زمینه بیمه و حمل و نقل برای مدت ۷۵ سال به یک تبعه روس به نام «لازار پلایاکف» واگذار شد. با این وجود نامبرده ظرف مهلت سه سالی که جهت آغاز فعالیت بیمه ای برای وی در نظر گرفته شده بود، قادر به تأسیس شرکت بیمه مورد نظر نشد و به همین جهت این امتیاز از وی سلب شد. متعاقباً در سال ۱۲۸۹ هجری شمسی دو شرکت بیمه روسی به نام های «نادژدا» و «کافکا زمرکوری» اقدام به تأسیس نمایندگی بیمه جهت بازدید و پرداخت خسارت در ایران کردند. در سال ۱۳۱۰ خورشیدی، فعالیت جدی ایران در زمینه بیمه آغاز شد. در این سال بود که قانون و نظام نامه ثبت شرکت ها در ایران به تصویب رسید و متعاقب آن بسیاری از شرکت های بیمه خارجی به تأسیس شعبه یا نمایندگی در ایران پرداختند.

گسترش فعالیت شرکت های بیمه خارجی، مسؤولان کشور را متوجه ضرورت تأسیس

INSURANCE CONTRACT



بیمه به شکل

حرفه ای و امروزی

آن برای نخستین بار

در سال ۱۲۶۹ هجری

شمسی در کشور ما

مطرح شده است.

در این سال

مذاکراتی بین دولت

ایران و سفارت

روس به عمل آمد و

متعاقب آن امتیاز

فعالیت انحصاری در

زمینه بیمه و

حمل و نقل برای

مدت ۷۵ سال به

یک تبعه روس به

نام «لازار پلایاکف»

واگذار شد

«تخت» در مفهوم اقتصادی آن، حمل و نقل دریایی، به عملیاتی گفته می شود که دال بر جابه جایی کالا و مسافر از طریق دریا است و «دوم» در مفهوم حقوقی، حمل و نقل دریایی، به یکی از قراردادهایی گفته می شود که برای تحقق این عملیات منعقد می شود.^{۱۳}

در ابتدا، تاجری که خود فاقد کشتی بود، برای حمل مال التجاره خود، با مالک کشتی قراردادی منعقد می کرده است. این قرارداد که آزادانه و با در نظر گرفتن منافع طرفین منعقد می شد، به «قرارداد اجاره کشتی»^{۱۴} مشهور بود. در این قرارداد، تعهدات طرفین که باتوجه به شرایط و نیازهای آنها ممکن است بسیار متنوع باشد، قید می شد. بدین ترتیب تا قرن «نوزدهم» تنها قرارداد اجاره کشتی، برای حمل و نقل کالا متصور بود، ولی به تدریج با توسعه صنعت و تکنولوژی و پیدایش کشتی بخار، تعیین دقیق سفر دریایی میسر شد. از آن پس، تجار می توانستند با توجه به تاریخ دقیق رسیدن کشتی به بندر مورد نظرشان، امور خود را برنامه ریزی کنند و متقابلاً برای پاسخگویی به این نیاز تجار، خطوط منظم کشتیرانی برقرار شد. از طرف دیگر





چنانچه قسمتی از کالا به دلیل نامعلومی مفقود شود و در مقصد به دست صاحبش نرسد، عدم تحویل کالا به وقوع پیوسته است. اگر محمولات به تعداد بسته‌های درست تحویل داده شوند، ولی محتویات داخل آنها کم شده باشد، در اینجا خطر کسری وجود دارد، نه عدم تحویل.

هـ. خطر ادعای شخص ثالث:

ممکن است فرمانده یا کارکنان کشتی بیمه‌شده، بر اثر ارتکاب خطا و اشتباه وضعیتی پیش آورند که به محصولات کشتی بیمه‌شده یا به کشتی دیگر یا به مؤسسات بندری خساراتی وارد آورند. در مواردی که کارکنان کشتی یا خدمه مسؤول شناخته می‌شوند، مالک یا متصدی حمل ملزم خواهد شد که در مقام بیمه‌گذار، خسارت‌های وارده به اشخاص ثالث را از طریق بیمه‌گر جبران کند.^{۲۰}

خسارت بیمه‌شده نیازمند تصریح در بیمه‌نامه:

ماهیت و طبیعت خاص برخی خسارت‌ها، شرایط و نرخ‌های متفاوت از سایر خسارت‌ها را ایجاد می‌کند که در عمل همه بیمه‌گران مایل به تحت پوشش قرار دادن چنین خسارتی نیستند. ماده ۲۸ قانون بیمه ایران به دو نمونه از این نوع خسارت‌ها اشاره کرده است. این ماده چنین مقرر می‌دارد: «بیمه‌گر مسؤول خسارات ناشی از جنگ و شورش نخواهد بود مگر آنکه خلاف آن در بیمه‌نامه شرط شده باشد». شرکت‌های بیمه، خطر جنگ را طری نرخ و شرایط خاصی بیمه می‌کنند. نرخ جنگ معمولاً توسط «کمیته جنگ اوبدز»^{۲۱} و با توجه به شرط درگیری در مناطق جنگی تعیین می‌شود.

– استثنائات عمومی:^{۲۲} همانگونه که در ابتدای بحث و در تعریف خطر بیان شد، خسارتی قابلیت بیمه‌پذیری را

مقررات یوروک

آنتورپ: «حق

درخواست

مشارکت در

پرداخت خسارات

مشترک باقی

می‌ماند، ولو آنکه

پیشامدهایی که

منجر به تقدیم یا

پرداخت مخارج

فوق‌العاده شده،

در اثر خطای یکی از

اشخاص ذی‌نفع

در سفر باشد، اما

این حق، مانع از

مطالبه خسارات

وارد از شخص

مذکور برای جبران

چنین خطایی

نخواهد بود.»

یک شرکت بیمه ایرانی کرد و دولت در شانزدهم شهریور ۱۳۱۴، شرکت سهامی بیمه ایران را با سرمایه ۲۰ میلیون ریال تأسیس نمود. فعالیت رسمی شرکت سهامی بیمه ایران از اواسط آبان ماه همان سال آغاز شد. تأسیس شرکت سهامی بیمه ایران، نقطه عطفی در تاریخ فعالیت بیمه‌ای کشور به‌شمار می‌رود، زیرا از آن پس دولت با در اختیار داشتن تشکیلات اجرایی مناسب، قادر به کنترل بازار و نظارت بر فعالیت مؤسسات بیمه خارجی شد. دو سال پس از تأسیس شرکت سهامی بیمه ایران یعنی در سال ۱۳۱۶، «قانون بیمه» در ۳۶ ماده تدوین شد و به تصویب مجلس شورای ملی رسید، چراکه پیش از قانون ۱۳۱۶، قانون منسجم و جامعی در این حوزه مطرح نبود و این قانون که اساس روابط بیمه‌گر و بیمه‌گذار را ترسیم می‌کند، توانست تا حدی خلأهای قانونی این عرصه را پر کند. پس از آن نیز مقررات دیگری در جهت کنترل و نظارت بر فعالیت مؤسسات بیمه از طریق الزام آنها به واگذاری ۲۵ درصد بیمه‌نامه‌های صادره به صورت انکایی اجباری به شرکت سهامی بیمه ایران وضع شد؛ در این رهگذر، الزام به بیمه کردن کالاهای وارداتی و صادراتی و اموال موجود در ایران و ایرانیان مقیم خارج از کشور نزد یکی از مؤسسات بیمه که در ایران به ثبت رسیده‌اند، بر استحکام شرکت‌های بیمه افزود. دومین قانون در این عرصه، قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر شخص ثالث که در تاریخ ۱۳۴۷/۹/۲۶ به تصویب رسید و آیین‌نامه اجرایی این قانون که مصوب اسفند ۱۳۴۷ است، می‌باشد.

پیدایش بیمه دریایی در منطقه خارجی:

بدیهی است که پیدایش حقوق بیمه دریایی با پیدایش بیمه دریایی همزمان است و ضمناً در اینکه بیمه دریایی قدیمی‌ترین نوع بیمه است نیز اختلافی بین صاحب‌نظران دیده نمی‌شود، ولی در عین حال در زمان و مکان ظهور و به عبارت دیگر منشاء آن اتفاق نظر وجود ندارد، به‌طوری که باید گفت نظریات ابراز شده در این زمینه خالی از ابهام و اجمال نیست. در انگلیس، سابقه فعالیت منسجم بیمه دریایی از طریق مؤسسه‌ای معین، به قرن هفدهم و قهوه‌خانه شخصی به نام «ادوارد لویدز» می‌رسد، که بیمه‌گران و مالکان کشتی و کالا و به تعبیری تاجران وقت در آنجا گرد هم آمده و ضمن مباحثه در مورد حق بیمه قابل پرداخت، خسارت قابل جبران و سایر شرایط اخذ پوشش بیمه‌ای، قرارداد بیمه موردنظر خود را منعقد می‌کردند.^{۱۹} گرچه تجارت بیمه بعد از چند سال از این مکان فراتر رفته و در اماکن دیگری از شهر لندن نیز انجام می‌شد، ولی به دلیل نقشی که ادوارد لویدز در این زمینه از خود باقی گذاشت، نه تنها نام او در صنعت بیمه برای همگان آشناست، بلکه اکنون یکی از بزرگ‌ترین مؤسسات بیمه دریایی جهان با نام او (بیمه لویدز لندن) مشغول به فعالیت است. با گذشت زمان، کشورهای مهم دریایی، هر کدام در پی آن برآمدند که با تکیه بر عرف‌های بیمه‌ای و اصول حاکم، اقدام به تدوین مقرراتی جامع و مدون در این زمینه کرده و به عبارت دقیق‌تر، قانون بیمه دریایی وضع کنند.^{۲۰}

موضوع قرارداد های بیمه حمل و نقل دریایی در حقوق داخلی و خارجی:

آنچه بیش از همه در بیمه حمل و نقل دریایی مورد بحث قرار می‌گیرد، موضوع خطر و جلوگیری از وقوع و ترمیم آثار آن است.

خطرات واجد قابلیت بیمه پذیری:

خطراتی که تحت این عنوان قرار می‌گیرند، همگی از قابلیت بیمه‌پذیری برخوردارند، منتهی تحت پوشش قرار گرفتن برخی از آنها، نیازمند توافق صریح طرفین در این باره و درج آنها در بیمه‌نامه است.

خطرات بیمه‌شده بدون نیاز به تصریح در بیمه‌نامه:

الف. خطرات دریایی:^{۲۱}

یعنی خطراتی که به گونه‌ای مستقیم یا غیر مستقیم ناشی از دریا باشد. مواردی مثل غرق شدن^{۲۲}، بر گل نشستن^{۲۳} و واژگون شدن کشتی^{۲۴} تحت این عنوان قرار می‌گیرند.^{۲۵}

ب. به دریا ریختن کالا:^{۲۶}

چون هدف از این عمل، نجات کشتی و سایر محصولات است، باید خسارت‌های وارده بین تمامی محصولات و کشتی تقسیم شده و همه اشخاص ذی‌نفع در آن سهیم شوند. به همین جهت آن را هم تحت عنوان «خسارت‌های عمومی یا زیان همگانی» قرار می‌دهند.^{۲۷}

ج. خسارت ناشی از کارکنان کشتی:^{۲۸}

اعمالی که ممکن است از جانب فرمانده یا کارکنان کشتی سر بزنند و به محصولات کشتی صدمه وارد کنند، خواه از روی عمد و سوءنیت باشد و خواه ناشی از غفلت و بی‌احتیاطی را «باراتری» می‌نامند.

د. عدم تحویل:^{۲۹}

تعهدی در جبران خسارت نخواهد داشت. علاوه بر این، رعایت شرط سنی کشتی نیز ضروری است، مگر اینکه متصدی حمل از این الزام صریحاً معاف شده باشد.^{۳۷}

ب. مسیر حمل:

مسیر حمل علی‌الاصول باید عادی باشد. ممکن است حمل کالا از چندین مسیر جنبه عادی داشته باشد، در این صورت باید در بیمه‌نامه قید شود که کدام مسیر مورد نظر متصدی حمل بوده و در مورد آن با بیمه‌گر توافق داشته است. در برخی مواقع، کشتی تغییر مسیر می‌دهد. این تغییر مسیر زمانی مصداق پیدا می‌کند که کشتی از مسیر پیش‌بینی شده در بیمه‌نامه منحرف شود و یا اگر مسیری در بیمه‌نامه برای آن مشخص نشده باشد، از خط مسیر عادی و معمولی خود خارج گردد. این امر در حقوق بیمه حمل و نقل دریایی تحت عنوان «انحراف»^{۳۸} مطرح می‌شود. نکته مهمی را که باید در این خصوص ملحوظ داشت، تفاوت «انحراف» با «تغییر مسیر»^{۳۹} است. تغییر مسیر به یکی از دو علت تغییر مبدأ یا مقصد تحقق می‌یابد، در حالی که در مورد انحراف هیچ تغییری در مبدأ یا مقصد سفر مورد نظر رخ نمی‌دهد و تنها مسیری که در این بین این قرار دارد، به جهاتی تغییر می‌یابد.

محدوده زمان خطر:

منظور از آن، مدت زمانی است که در طی آن بیمه‌گر طبق قرارداد منعقدشده در قبال بیمه‌گذار تعهد می‌کند تا خسارات ناشی از خطرات به وقوع پیوسته در طول این مدت را جبران کند. بدیهی است که صحت عقد بیمه منوط به تعیین دقیق آغاز و پایان تعهدات بیمه‌گر در این برهه از زمان خواهد بود.

الف. سفر معین:

ممکن است مدت بیمه با تعیین آغاز و انجام سفر معین شود؛ یعنی موضوع بیمه برای یک سفر خاص، بیمه شود. در این صورت پس از رسیدن موضوع بیمه به مقصد، پوشش بیمه‌ای نیز پایان می‌پذیرد. زمان و مدتی که این سفر ممکن است به طول بینجامد، مورد توجه نیست. بیمه‌نامه‌ای که معمولاً در این خصوص صادر می‌شود، بیمه‌نامه «سفری»^{۴۰} نام دارد، لذا مشخصات بنادر مبدأ و مقصد و مسیری که باید بین این دو بندر طی شود نیز در بیمه‌نامه قید می‌شود.

ب. ترکیب سفر مدت معین:

در این نوع از بیمه، طول مدت سفر و مدت معین با هم مد نظر قرار می‌گیرند، منتهی این ترکیب همیشه به یک نحو نخواهد بود. بدین شرح که گاهی مورد بیمه به طور همزمان هم از جهت سفر معین و هم از جهت مدت، تحت پوشش قرار می‌گیرد. در این صورت هر کدام که زودتر به انجام برسد، مدت بیمه منقضی خواهد شد. صورت دیگر ترکیب مدت با سفر معین این است که به محض تمام شدن یکی، دیگری آغاز می‌شود. بیمه‌نامه‌ای که در این خصوص صادر می‌شود، بیمه‌نامه «مختلط»^{۴۱} نام دارد.

خصوصیات و ارکان قراردادهای حمل و نقل بیمه دریایی در حقوق داخلی و خارجی:

قرارداد بیمه دریایی کالا از دیدگاه حقوقی، متکی بر اصول حقوقی فرمانروا بر همه قراردادهاست (رعایت مفاد ماده ۱۹۰ قانون مدنی و مواد ۱۱، ۱۲ و ۱۸ قانون بیمه)، ولی افزون بر اینها، قرارداد بیمه حمل و نقل از چند ویژگی برخوردار است که اشاره به آنها لازم به نظر می‌رسد.^{۴۲}



دارا هستند که واجد دو مشخصه باشند:

۱. وقوع اینگونه خطرات به گونه‌ای احتمالی باشد.
۲. غیر قابل اجتناب باشد.
- طبیعتاً حوادثی که فاقد هر یک از این دو ویژگی باشد، از شمول تعهدات بیمه‌گر خارج هستند. مهم‌ترین این خطرات شامل موارد ذیل است:
۱. بسته بندی ناکافی یا نامناسب:^{۳۳}
- عدم تعهد بیمه‌گر ناظر به بدی و ضعف بسته‌بندی کالا از جانب صاحبان کالا و متصدیان حمل و نقل است و اثبات این موارد و اینکه کالا بسته‌بندی نادرست داشته، به عهده بیمه‌گر است.^{۳۴}
۲. عدم بضاعت مالی مالکان و متصدیان کشتی:
- اصولاً مالکان و متصدیان حمل و نقل موظفند در قبال دریافت کرایه حمل، کالا را تا مقصد مندرج در قرارداد حمل نمایند. اما اگر ورشکستگی و یا قصور در انجام وظایفشان باعث شود نتوانند تعهدشان را در قبال صاحبان محمولات انجام دهند، بیمه‌گر تعهدی در جبران خسارات وارده نخواهد داشت.
۳. خسارات ناشی از تأخیر در حمل:
- خساراتی که معلول تأخیر متصدی حمل (بیمه‌گذار) هستند را بیمه‌گران تعهد نمی‌کنند. طبق قانون بیمه دریایی انگلیس مصوب سال ۱۹۰۶، خسارت‌هایی که تحت پوشش بیمه‌های حمل و نقل نیستند، به دو دسته به شرح زیر تقسیم می‌شوند:
- الف. خساراتی که علت بلافاصل آنها، خطرهای بیمه‌شده در قرارداد بیمه نباشند (نداشتن رابطه علت و معلولی بین خطر و خسارت).
- ب. خسارات ناشی از خطرهایی که از استثنای قرارداد

بیمه است، شامل موارد زیر:

۱. تقصیر عمد بیمه‌گذار
۲. تأخیر (حتی اگر تأخیر ناشی از خطرهای بیمه‌شده باشد باز هم تحت پوشش نیست)
۳. کهنگی و فرسودگی
۴. کسر وزن معمولی یا کسری متعارف
۵. شکست معمولی
۶. عیب ذاتی یا ماهیت کالا
۷. موش خوردگی و کرم خوردگی

محدوده مکان و زمان خطر:

محدوده مکان خطر:

مطالبی که در این رابطه مورد بررسی قرار می‌گیرند، عبارتند از:

الف. نوع کشتی محموله:

هنگامی که متصدی حمل دریایی تصمیم به حمل کالایی می‌گیرد، لازم است کشتی انتخابی وی از نظر وضعیت ساختمانی، ظرفیت و سایر موارد، واجد ضوابط و استانداردهای معینی بوده و به عنوان شناوری مقاوم پذیرفته شود. هر کشتی که از حیث خصوصیات، معیارها و ضوابط معین، مورد تأیید مراجع ذیصلاح باشد^{۳۵} «طبقه‌بندی‌شده»^{۳۶} نامیده می‌شود.

طبعاً کالایی که با این نوع کشتی حمل می‌شود، محفوظ‌تر بوده و احتمال خسارت دیدن آن نیز کمتر است. برای همین نیز در بیمه‌های حمل دریایی کالا، متصدیان حمل دریایی ملزم به حمل با این کشتی‌ها هستند و چنانچه این امر رعایت نشود، متصدی حمل باید حق اضافی پرداخت کند و یا در صورت تخلف از این شرط، بیمه‌گر هیچگونه



خصوصیات قرار دادهای حمل و نقل بیمه دریایی:

قرار داد بیمه حمل و نقل دریایی، عملی تجاری است: بند ۹ ماده ۲ قانون تجارت ایران نیز عملیات بیمه بحری و غیر بحری را بخشی از «معاملات تجاری» می شمارد، ولی بیمه حمل و نقل دریایی به دلیل آنکه بیشتر مورد استفاده بازرگانان است، خصلت بازرگانی دارد. در دیگر رشته و شاخه های بیمه بازرگانی، اعمال بیمه ای (انعقاد قرار داد بیمه و خریدن بیمه نامه) تنها از جهت شرکت بیمه، یک معامله بازرگانی به شمار می رود و از حیث بیمه گذاران که بسیاری از آنها تاجر یا بازرگان نیستند، معامله آنان عمل تجاری به شمار نمی رود.

قرار داد بیمه حمل و نقل دریایی، جنبه استمراری دارد: این بدان مفهوم است که آثار عقد قرار داد با انعقاد قرار داد زایل نمی شود، بلکه تا زمانی که کالای مورد بیمه به مقصد مندرج در بیمه نامه نرسیده و تحویل نشده، دارای اعتبار است.

بیمه حمل و نقل دریایی، تابع اصل غرامت است:

یعنی بیمه نباید منبع درآمد و ثروت بیمه گذار باشد. جبران خسارت از طرف بیمه گر برابر است با زبانی که به بیمه گذار وارد شده است. بند ۱ ماده ۲۲ قانون بیمه مصوب سال ۱۳۱۶ بیان می دارد: «در بیمه حمل و نقل، خسارت بر حسب قیمت مال در مقصد حساب می شود. حداکثر تعهد بیمه گر بهای تمام شده کالا یا بهای روز آن در مقصد است، هر کدام که کمتر باشد.»

به موجب اصل غرامت، آن قیمتی باید ملاک پرداخت خسارت باشد که فقط زیان بیمه گذار را بپوشاند، نه آن قیمتی که برای او ایجاد سود کند؛ بنابراین باید پذیرفت که قیمت در مقصد برابر است با قیمت تمام شده کالا در مقصد؛ ولی در عمل بیمه گران در هنگام صدور بیمه نامه، فرمول F^*C به علاوه ۱۰ درصد سود مورد انتظار را پایه محاسبه حق بیمه و پرداخت خسارت قرار می دهند.^{۴۴} توجیه سود مورد انتظار این است که بر اثر از بین رفتن کالای مورد بیمه، بیمه گذار هم از بهای کالا و هزینه های پرداختی و هم از سود حاصل از فروش کالا در مقصد محروم می شود.^{۴۵}

شرایط تحقق خسارات مشترک بیمه حمل و نقل دریایی:

به طوری که در گفتار قبل آمد، به موجب قانون دریایی و مقررات یورک آنتورپ برای آنکه بتوان به خسارات وارده و هزینه های متحمل در خلال سفر دریایی، خسارات مشترک اطلاق کرد، باید چند شرط در این خسارات دخیل باشد. معرفی هر یک از این شروط و

توضیح مختصر در مورد هر یک از آنها موضوعاتی هستند که بندهای آینده را به خود اختصاص می دهند.

بند اول: خطر به طور جدی و واقعی، کشتی و اموال آن را تهدید کند؛ برای آنکه بتوان تفدیه کالا یا پرداخت هزینه های تحمیل شده در طول سفر را از مصادیق خسارات مشترک دریایی به شمار آورد، باید: اولاً: خطری کشتی و محموله آن را تهدید کند؛ ثانیاً: این خطر باید واقعی باشد؛

ثالثاً: خطر به طور مشترک، کشتی و تمامی اموال آن را تهدید کند. تشخیص این ویژگی ها کار دشوار و سختی است و بی تردید کسی از عهده آن به خوبی بر می آید که گذشته از تخصص لازم، از تجربه عملی بسیار زیادی نیز برخوردار باشد؛ این شخص کسی نیست مگر فرمانده کشتی. از همین رو در بسیاری از مقررات دریایی کشورها این موضوع به فرمانده کشتی واگذار شده است و تنها اوست که می تواند در برابر واقعی و مشترک بودن خطر و دفع آن از طریق تفدیه و پرداخت هزینه های فوق العاده تصمیم بگیرد.^{۴۶}

بی گمان عبارت «معقولانه»^{۴۷} مندرج در ماده A مقررات یورک آنتورپ را باید در همین راستا تفسیر کرد و در نتیجه چنانچه فرمانده ای مجرب ضمن رعایت تمامی جوانب و ملاحظات لازم به طور محتاطانه خطری را محتمل الوقوع تشخیص دهد و به منظور پیشگیری از وقوع آن دست به تفدیه کالا بزند یا خساراتی را عمدتاً و به طور فوق العاده بر صاحبان کشتی و کالا تحمیل کند، این ضرها ماهیت خسارات مشترک داشته و باید مقررات مربوط به این نوع خسارات بر آنها حاکم شود.

بنابراین، هزینه های مربوط به تعمیر کشتی در حالتی که کشتی در معرض هیچ گونه خطری قرار ندارد، فاقد ماهیت خسارات مشترک بوده و باید آن را از مصادیق خسارات خاص به شمار آورد.^{۴۸}

به همین ترتیب اگر تصور کنیم که در یکی از بنادر کشور به دلیل جاری شدن سیل و

**مسیر حمل
علی الاصول باید
عادی باشد. ممکن
است حمل کالا از
چندین مسیر جنبه
عادی داشته باشد،
در این صورت باید
در بیمه نامه قید
شود که کدام
مسیر مورد نظر
متصدی حمل بوده
و در مورد آن با
بیمه گر توافق
داشته است**

INSURANCE CONTRACT



فرض کنیم بخشی از محموله بارگیری شده روی کشتی، کالاهای قاچاق به حساب آید و در صورت بازرسی و اعمال نظارت در مقصد برای فرمانده کشتی ایجاد مسوولیت کند و منجر به پرداخت جریمه سنگین شود. به همین دلیل قبل از ورود کشتی به بندر مقصد به اراده فرمانده، کالاهای مذکور به دریا ریخته می شود یا اینکه فرضاً فرمانده به این دلیل که کارکنان احساس خستگی می کنند و نیاز به تفریح و استراحت دارند، دستور به لنگر انداختن کشتی در بندری را صادر و هزینه هایی را در این راه پرداخت کند. در هر دو حالت بالا، به دریاریختن کالا و هزینه های متحمل به لنگر انداختن کشتی، خسارات مشترک دریایی محسوب نمی شوند، زیرا هیچ گونه ارتباطی به دفع خطری که کشتی و اموال آن را تهدید می کرده، ندارد. برای آنکه تقدیه تعمیدی و ارادی کالا، خسارات مشترک تلقی شود، شرط آن است که این تقدیه به دلیل حفظ منفعت یا سلامت مشترک به عمل آمده باشد. مراد از منفعت یا سلامت کشتی، منفعت یا سلامت کامل سفر دریایی است که شامل کشتی و بار آن می شود.^{۵۰}

به موجب مقررات دریایی اگر کالاها و وسایل زیر تقدیه شوند، در شمار خسارات مشترک نخواهند بود، اما اگر نجات یابند، مجبور به اشتراک در خسارات مشترک هستند:

۱. کالاهایی که برای آنها بارنامه یا رسیدی به وسیله متصدی حمل و نقل دریایی یا فرمانده صادر نشده است و به طور مخفیانه در کشتی بارگیری شده اند.^{۵۱}

۲. کالاهایی که برخلاف عرف دریایی بر روی عرشه کشتی بارگیری شده اند، مگر آنکه صاحب کالا ثابت کند که نسبت به بارگیری آنها بر روی عرشه کشتی موافقت نکرده یا اینکه مقررات جاری در بندر بارگیری یا ماهیت بار یا عرف جاری در آن بندر چنین بارگیری ای را اقتضا می کرده است یا مطابق مقررات کشتیرانی ساحلی، مشمول تعریف لوازم مربوط به تعمیر کشتی قرار می گرفته است.^{۵۲}

۳. کالاهایی که در مورد آنها اطلاعات دروغین ارایه شده است، مادامی که صاحب کالا حسن نیت خود را اثبات نکند.^{۵۳}

بند چهارم، کشتی و محموله تجاری در معرض خطر واقعی، از تقدیه و پرداخت مخارج فوق العاده منتفع شوند

مقصود از اینکه کشتی و محموله تجاری در معرض خطر به طور واقعی از تقدیه و پرداخت هزینه های غیر معمول منتفع شوند، این است

**علت وجود کشتی،
بهره برداری از آن در
حمل و نقل دریایی به
ویژه حمل کالا است.
کشتی از دیر زمان
وسيله اصلی برای
جابه جاي کردن کالا و
محمولات تجاری
محسوب می شده و به
رغم ورود دیگر
وسایل جدید به حوزه
صنعت حمل و نقل، این
وسيله دریایی
همچنان جایگاه و
اهمیت اساسی خود
را در جابه جایی
کالا حفظ کرده است
و در نتیجه حجم بسیار
بزرگی از محمولات
تجاری هنوز با کشتی
حمل می شود**

قطع راه های ارتباطی و نبود امکان کمک رسانی به مردم آن منطقه، کمبود شدید مواد غذایی پیش آید و قحطی در این ناحیه حاکم شود و مصادف با همین واقعه کشتی ای که حامل مواد غذایی است در اثر نامساعد بودن اوضاع جوی مجبور به توقف و لنگر انداختن در یکی از بنادر این منطقه شود و مسوولان محلی با اطلاع یافتن از این موضوع با مراجعه به فرمانده، او را مجبور کنند تا با تخلیه کامل کالاهای کشتی و واگذاری آن به ساکنان این منطقه آنان را از هلاکت نجات دهد، نظر به اینکه در این حالت خطر تنها محموله تجاری را تهدید کرده و تأثیری در کشتی نداشته است، لذا زیان های وارده را نمی توان از مصادیق خسارات مشترک به شمار آورد.

بند دوم، پرداخت مخارج فوق العاده و تقدیه کالا باید به صورت واقعی و عمدی باشد

هر چند این شرط با اندکی دقت از متن ماده ۱۸۵ قانون دریایی کشورمان قابل دریافت است، با این حال برخی از دستورات مندرج در مقررات یورک آنتورپ می تواند به درک بهتر آن کمک کند. مطابق این مقررات در صورتی که تقدیه کالا و پرداخت هزینه های فوق العاده به عنوان خسارات مشترک دریایی به شمار خواهند آمد که:

اولاً: به صورت ارادی و تعمیدی انجام گرفته باشد.
ثانیاً: قسمتی از بار و قطعاتی که از کشتی به دریا انداخته می شود، از حیز انتفاع خارج نشده باشد.^{۴۹}

بنابر این، هرگاه قسمتی از محموله کشتی که به دلایل مختلف نظیر رخنه آب یا روغن به داخل انبارهای کشتی یا به سبب جریان پیدا نکردن هوا فاسد شده و ارزش خود را از دست داده باشد و متعاقباً به دستور فرمانده به دریا ریخته شود، به رغم ارادی و عمدی بودن این عمل، چنین تقدیه ای ماهیت حقوقی خسارات مشترک دریایی را ندارد و مشمول احکام و مقررات مربوط نخواهد بود. بند سوم، پرداخت هزینه های فوق العاده و تقدیه کالا باید با هدف دفع خطری باشد که عارض سفر دریایی شده است؛

این احتمال وجود دارد که به دلایل مختلف فرمانده تصمیم بگیرد در خلال سفر دریایی بخشی از بار به دریا ریخته شود یا نسبت به پرداخت هزینه هایی اقدام کند که در حالت عادی مرسوم نیست.



که از اقدامات مذکور نتیجه مفیدی حاصل شود. هر چند به موجب آنچه از ماده ۱۸۵ قانون دریایی مستفاد می‌شود، به سختی می‌توان به چنین استنباطی دست یافت، با این حال به دلیل شباهت ماهوی میان پیامدهای نجات دریایی موضوع فصل یازدهم قانون دریایی کشورمان که پیش‌تر به آن پرداختیم و نتایج حاصل از خسارات مشترک دریایی، به نظر می‌رسد که دست‌یازیدن به نتیجه مفید را باید یکی از شروط تحقق خسارات مشترک به شمار آورد و سرانجام به همان ترتیبی که در توجیه اجرت عملیات نجات دریایی بر نهاد دارا شدن بلاجهت استناد جستیم، اینجا نیز چنین کرده و به مدد آن، مبنای نظری این استدلال را تقویت کنیم، بنابراین خسارات زمانی مشترک است که نتیجه‌ای مفید در پی داشته باشد؛ یعنی در اثر تقدیه کشتی و بار آن از خطر نجات یابند، به همین دلیل نباید به از دست دادن یک طرف اکتفا کرد، بلکه لازم است در پی این از کف دادن، دارا شدن نیز رخ دهد. پروفیسور آلبر بوایه^{۵۴} با قبول این باور به نقل از پروفیسور ریپر،^{۵۵} که نشان از همسویی فکر با او دارد، تحقق خسارات مشترک را منوط به اجتماع چهار شرط دانسته که یکی از آنها نتیجه مفید است.^{۵۶}

اما برخلاف این باور، به عقیده برخی از حقوقدانان عرب از جمله دکتر مصطفی کمال طه، در خسارات مشترک لازم نیست که عمل فرمانده در به دریا افکندن کالا یا پرداخت هزینه‌های غیر معمول، نتیجه مفید در پی داشته باشد.^{۵۷} ایشان معتقد است که قواعد یورک آنتورپ نیز بر همین نظر استوار بوده و تحقق خسارات مشترک را به نتیجه مفید منوط نکرده است.^{۵۸} چنانکه ملاحظه می‌شود، به موجب این ماده، برای آنکه تسهیم و اشتراک در خسارات ممکن شود، دستیابی به نتیجه مفید لازم و ضروری است؛ یعنی باید تمامی کشتی و بار یا بخشی از آنها نجات یافته باشد و یا اینکه نجات یکی از آنها از راه تقدیه کامل دیگری حاصل شده باشد؛ بنابراین اگر کالا بدون آنکه کشتی نجات یافته، به دریا افکنده و در نتیجه منجر به تقدیه کشتی و بار شود، در این حالت جایی برای اشتراک و تسهیم در خسارات باقی نمی‌ماند، زیرا عناصر و عوامل موجب التزام به تسهیم در خسارات زایل شده‌اند.

بند پنجم، خطر نباید در نتیجه تقصیر یا خطای شخص مدعی اخذ غرامت بابت خسارات مشترک باشد
مقررات یورک آنتورپ در همین رابطه چنین مقرر

کرده است که: «حق درخواست مشارکت در پرداخت خسارات مشترک باقی می‌ماند، ولو آنکه پیشامدهایی که منجر به تقدیه یا پرداخت مخارج فوق‌العاده شده، در اثر خطای یکی از اشخاص ذی‌نفع در سفر باشد، اما این حق، مانع از مطالبه خسارات وارده از شخص مذکور برای جبران چنین خطایی نخواهد بود».^{۵۹}

بند ششم، پرداخت هزینه‌های فوق‌العاده و تقدیه کالا باید متناسب با خطری باشد که کشتی و اموال آن را تهدید می‌کند؛ به نظر می‌رسد که مناسب‌ترین مستند درباره این موضوع، همان عبارت معقولانه^{۶۰} مندرج در ماده A مقررات یورک آنتورپ باشد. همان طوری که پیش‌تر خاطر نشان شد، مطابق این ماده برای آنکه خسارات مشترک قابل قبول باشد، باید تقدیه و پرداخت مخارج فوق‌العاده، طبیعی «معقولانه» داشته باشد. در حقیقت این صفت یک اصل بنیادین در حقوق است که فقدان آن امکان هر کاری را از ما سلب می‌کند.^{۶۱} یکی از مفاهیم قابل استنباط از این عبارت، لزوم برقراری اصل تناسب میان خطر تهدیدکننده از یک سو و تقدیه و پرداخت هزینه‌های فوق‌العاده از سوی دیگر است که باید در رفتار طبیعی یک فرمانده جدی، مسوول و با حسن نیت پدیدار شود.

کشتی‌های بازرگانی،

مهم‌ترین نقش را در

حمل و نقل بین‌المللی کالا

ایفا می‌کنند و از

سال‌های قبل، خطوط

منظم کشتیرانی، بین

اغلب بنادر مهم

کشورهای دریایی جهان

برقرار شده است. این

جایگاه اقتضا می‌کند که

ایمنی کشتیرانی تجاری از

تمام جوانب مورد عنایت

قرار گرفته تا با تمهید

تدابیر علمی مرتبط، با

خطرات دریایی مقابله

شده و ...

Result

نتیجه‌گیری:

قرارداد بیمه از جمله حمل و نقل دریایی، از دیدگاه حقوقی، قراردادی متکی بر اصول حقوقی فرمانروا بر همه قراردادهای است. ولی افزون بر آن، این قرارداد از لحاظ تکلیف طرفین در مقابل هم، ضمانت اجرای عدم انجام این تکالیف و اثر آنها، با قواعد عمومی حاکم بر سایر قراردادهای متفاوت است و علت این تفاوت‌ها را در طبیعت خاص قراردادهای بیمه از جمله اصول و ماهیت حقوقی آنها می‌توان جستجو کرد. بیمه‌گر بر اثر اطلاعاتی که بیمه‌گذار راجع به موضوع بیمه به او می‌دهد، اقدام به تعیین حق بیمه می‌کند؛ بنابراین اگر بیمه‌گذار با نهایت حسن نیت، تمام اطلاعات را در اختیار بیمه‌گر قرار ندهد و یا اظهارات خلاف واقع داشته باشد، قرارداد باطل می‌شود، در حالی که ضمانت اجرای چنین عملی در قواعد عمومی قراردادها، ایجاد حق فسخ برای متضرر است. بر خلاف عرف حاکم بر سایر انواع بیمه که باید نام بیمه‌گذار آن مشخص و معین باشد (بند ۲ ماده ۳ قانون بیمه)، در بیمه حمل و نقل دریایی به دلیل آنکه در طول حمل ممکن است کالا چندین بار مورد نقل و انتقال قرار گیرد، می‌تواند به صورت حامل منعقد شود (ماده ۶ قانون بیمه). بیمه حمل و نقل دریایی نوعی تعهد به نفع شخص ثالث است که آثاری را به دنبال دارد. از جمله اینکه به محض اعلام رضایت صریح یا ضمنی ثالث به تعهد مضبوط در عقد، نهاد مستقلی بوجود می‌آید که جز در مورد بطلان من البدو عقد اصلی، بقای آن وابسته به بقای این عقد نیست. بر همین مبنا، چنانچه بیمه‌گر و بیمه‌گذار، عقد بیمه را پس از رضایت ثالث فسخ کنند یا تغییری دهند، تأثیری در حقوق او به وجود نمی‌آید. همچنین پس از الحاق رضایت ثالث به تعهد مضبوط در بیمه‌نامه، رابطه قراردادی مستقیم بین او و بیمه‌گر ایجاد می‌شود که بر مبنای آن مستقیماً می‌تواند به بیمه‌گر مراجعه کند. این امر را قانونگذار در ماده ۱ قانون تعهد به نفع ثالث (مضوب فوریه ۱۹۹۹) مورد تأیید قرار داده و در قانون ایران صرف نظر از قسمت اخیر ماده ۱۹۶ قانون مدنی، ماده ۶۰ قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران و بیمه‌گری ۱۳۵۰، تلویحاً حق مراجعه مستقیم ثالث زیان‌دیده به بیمه‌گر را شناخته و تمام اینها در حالی است که مقررات بیمه اجباری دارندگان وسیله نقلیه موتوری، این حق را از مدت‌ها پیش به رسمیت شناخته است.

بر خلاف قانون بیمه ایران که انتقال بیمه‌نامه را جزء لاینفک موضوع بیمه می‌داند (ماده ۱۷)، در حقوق بیمه دریایی، منتقل‌الیه موضوع بیمه، تنها در صورتی می‌تواند از پوشش بیمه‌ای موجود در زمان انتقال استفاده کند که بیمه‌نامه همراه با موضوع بیمه‌نامه به وی منتقل شده باشد.

بر خلاف قانون بیمه ایران (ماده ۱۲) که کتمان و اظهار خلاف واقع عمدی را موجب بطلان بیمه‌نامه می‌داند و به بیمه‌گر اجازه می‌دهد نه تنها حق بیمه پرداخت شده از سوی بیمه‌گذار را نزد خود نگه دارد، بلکه اقساط عقب افتاده را نیز مطالبه کند، بند ۱ ماده ۸۱ قانون بیمه دریایی مقرر می‌دارد: «اگر بیمه‌گذار در ابراز حقایق قصور ورزد، بیمه‌گر می‌تواند قرارداد بیمه را فسخ کند.» با توجه به اینکه یکی از وظایف بیمه‌گران، ارائه اطلاعات لازم به بیمه‌گذار است، ولی در عمل بیمه‌گران بخصوص نمایندگی‌ها، به این وظیفه خود عمل نکرده و بیمه‌گذار در زمان بروز خسارت یا هنگام تمدید و یا موارد

علمی، تحقیقاتی





بررسی ظرفیت‌های دریای در توسعه روابط تجاری ایران و عمان

منطقه استراتژیک و ژئوپلیتیک خلیج فارس را می‌توان یکی از کانون‌های حساس در گذشته، حال و آینده تاریخ بشری دانست؛ جایی که زمانی پطر کبیر، امپراتور روسیه تزاری در وصیت‌نامه‌اش آرزوی خود را مبنی بر شستن پوتین‌های سربازان روس در آب‌های گرم خلیج فارس ابراز داشته بود و در همین راستا دیوید نیوسام، معاون وزارت خارجه ایالات متحده آمریکا در سال ۱۹۸۰ در سخنرانی در دانشگاه جرج تاون اظهار داشت: اگر جهان دایره مسطحی باشد و کسی بخواهد مرکز آن را پیدا کند، یقیناً می‌توان گفت که مرکز آن خلیج فارس است. در واقع در دوران معاصر مکان یا موقعیت جغرافیایی با اهمیت‌تر از این منطقه در دنیا کمتر وجود داشته است که تا این حد مورد توجه همگان قرار گرفته باشد.

بی‌شک دو کشور ایران و عمان با توجه به فراز و نشیب‌های تاریخی فیما بین می‌توانند نقشی تعیین‌کننده در آینده منطقه خلیج فارس داشته باشند، بنابراین با توجه به این امر که ایران برخلاف سایر همسایگان خود در حوزه خلیج فارس هم‌نژاد و هم‌زبان نبوده و نکته موثر اینکه ایران تنها کشوری در منطقه است که با قدرت‌های فرامنطقه‌ای هیچگونه ارتباط نظامی ندارد، لذا باید با ظرافت تمام به دنبال همگرایی با سرزمینی باشد که قابلیت‌های خود را بیش از پیش در آن به منصفه ظهور برساند و ایجاد نوعی همگرایی استراتژیک کند. عمان بی‌تردید نزدیک‌ترین همسایه جنوبی ایران در آب‌های خلیج فارس است که ریشه‌های فرهنگی و مذهبی با ایران دارد، بنابراین در این مقاله سعی می‌شود ظرفیت‌های همکاری طرفین در این منطقه از طریق تجارت دریایی مورد بررسی قرار گیرد.



✚ مجید نجیدار

کارشناس ارشد روابط بین‌الملل

اهمیت تنگه هرمز و روابط استراتژیک فیما بین:

یکی از علل اهمیت روابط استراتژیک ایران و عمان، وجود تنگه هرمز در ناحیه شمالی خلیج فارس است. در واقع این تنگه کانالی طبیعی، منحنی و باریک است که خلیج فارس را به اقیانوس هند متصل می‌کند. طول تنگه در حدود ۱۰۰۰ مایل دریایی است که ادامه کوهپایه‌های جنوبی ایران به شبه جزیره مسندم را قطع می‌کند، بنابراین تنگه هرمز از نظر زمین‌شناسی یک بریدگی است که از طرف شمال به ایران و از طرف جنوب به شبه جزیره مسندم محدود می‌شود.

امروزه نزدیک به ۶۰ درصد نفت جهان از تنگه هرمز عبور می‌کند و باریک‌ترین محل عبوری خلیج فارس در این تنگه در حدود ۷۰ کیلومتر بوده و کوتاه‌ترین فاصله بین سواحل جنوب و شمال، بین جزیره لارک در شمال و جزیره قوین در جنوب تنگه هرمز در حدود ۳۹ کیلومتر است که آب‌های ۱۲ مایلی دو سرزمین در آن تداخل می‌یابد. در تیرماه ۱۳۵۳ قراردادی مابین ایران و عمان منعقد شد که طبق آن باتوجه به حضور بخشی از جزایر ایرانی در این تنگه، ایران دارای سیادت سیاسی و البته جغرافیایی در بخش وسیعی از تنگه هرمز است. باتوجه به تجارب سیاسی در سال‌های اخیر مشخص است که عمان در بین سایر دول عربی حوزه خلیج فارس، علاقه‌مند به دوری از تهاجم نظامی احتمالی ایالات متحده به ایران و البته کمتر از دیگران، نسبت به برنامه هسته‌ای ایران ظنین است. در ضمن عمان در سال ۱۳۵۸ به جهت کسب ایمنی راه‌های کشتیرانی در تنگه هرمز خود را نیازمند کمک‌های بین‌المللی می‌دید و در همین راستا نیروهای نظامی غربی به‌الخصوص آمریکا را ترغیب و تشویق کرد تا در این تنگه حضور یابند. لازم به یادآوری است که باتوجه به این امر که این تنگه در محدوده جغرافیایی ایران و عمان است، تلاش نیروهای نظامی دول فرمانطقه‌ای به جهت کسب امنیت در آن، بالطبع به نوعی مداخله‌گری در امور داخلی این دو کشور است. ساحل عمان نزدیک به ۸۰ کیلومتر با تنگه هرمز ایران فاصله داشته و همکاری‌های متقابل و فیما بین با این کشور، بیشتر از آن روی است که هر گونه تهاجم نظامی علیه ایران پیامدهای ناگواری برای عمان از جمله انزوای اقتصادی و مسایل امنیتی به همراه خواهد داشت.

تنگه هرمز نقش مهمی را از نظر اقتصادی، استراتژیکی، امنیتی و نظامی برای ایران و عمان ایفا می‌کند. تنگه هرمز شاه‌رگ اقتصادی ایران است و تمام صادرات نفت ایران و ۸۰ درصد تجارت خارجی آن از طریق این تنگه انجام می‌شود. تنگه هرمز همچنین تنه‌راه مبادلات تجاری ایران با کشورهای خلیج فارس است که موجب افزایش اهمیت استراتژیکی ایران و عمان در سطح منطقه و جهان شده است. همانگونه که گفته شد، حدود ۶۰ درصد ترانزیت نفتی جهان از این تنگه می‌گذرد، لذا نقش کلیدی برای امنیت ایران، عمان و کشورهای صنعتی دارد. تنگه هرمز از ذخایر نفت و گازی بر خوردار است که بین ایران و عمان مشترک است. علاوه بر آن، ایران و عمان به‌ویژه ایران از ذخایر گازی قابل توجهی برخوردارند؛ لذا بهره‌برداری از منابع نفت و گاز تنگه هرمز و انتقال گاز دو کشور به پاکستان، هند و چین می‌تواند به تحقق رویای ایجاد یک شبکه انرژی آسیایی کمک کند.

مروری بر روابط سیاسی و تجاری:

پس از رویدادهای سال ۱۳۵۷ و پیروزی انقلاب اسلامی که بر پایه صدور انقلاب استوار بود، بالطبع در معادلات منطقه‌ای تغییرات اساسی پدید آمد، تا بدان وجه که کشورهای غیردموکراتیک جنوبی حوزه خلیج فارس موقعیت خود را در خطر دیدند و با حمایت کشورهای غربی علیه ایران جبهه‌گیری کرده و موقعیت رهبری ایران بر خلیج فارس تا حدودی متزلزل شد و با آغاز جنگ تحمیلی، این موقعیت تنزل چشمگیری یافت. طبعاً مالک عربی از جمله عمان نیز با وحشت فزاینده‌ای مواجه شدند و این امر باعث شد که سطح روابط ایران با همسایگان عرب خاصه عمان به‌رغم وجوه مشترک تاریخی و فرهنگی بسیار تا حد محسوسی تقلیل یابد.

شورای همکاری خلیج فارس به بهانه همکاری اقتصادی، سیاسی و نظامی ۶ کشور عضو (امارات متحده عربی، بحرین، قطر، کویت، عربستان سعودی و عمان) به وجود آمد، ولی عمل‌کنونی برای گردآوری دلارهای نفتی منطقه و انتقال آن به بغداد برای تقویت بنیه نظامی عراق علیه ایران شده بود. سلطان نشین عمان همانطور که در سطور پیشین ذکر شد، در برابر این شریان تازه ایجاد شده در منطقه خاور میانه صرفاً به دلیل امنیتی ناشی از به‌مخاطره افتادن حاکمیت خود، حالتی تدافعی گرفت و حتی سلطان قابوس با علم به اینکه تداوم قدرت وی مرهون کمک‌های بی‌دریغ ایران است، در ابتدای جنگ تحمیلی مابین ایران و عراق جانب کشور متجاوز را گرفت. این امر تا اجرای فتح خرمشهر تداوم یافت تا اینکه پس از این مرحله تخصم و ایجاد نوعی توازن نظامی، عمان سیاست بی‌طرفی را پیشه کرد و این سیاست را تا پایان جنگ تحمیلی ادامه داد، هر چند که رسانه‌های عمومی این کشور به حمایت از عراق ادامه دادند.





بندر سلاله (عمان)

به طور مثال طی سال ۱۳۸۶ حجم تجارت دو کشور به بیش از ۲۱۱ میلیون دلار رسید که از این حجم بیش از ۱۲۶ میلیون دلار مربوط به صادرات کشورمان و بیش از ۸۴ میلیون دلار مربوط به واردات کشورمان است. لیکن طی سال های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ روند صادرات کشورمان با شیبی نزولی همراه شد و در جهت مقابل حجم واردات کشورمان از طریق عمان باروند رو به افزایشی مواجهه بوده است. همین روند طی سال های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ روندی عکس را تجربه کرد و مجدداً حجم صادرات کشورمان از ۷۹ میلیون دلار در سال ۱۳۸۷ به ۱۷۶ میلیون دلار در سال ۱۳۹۱ افزایش یافت، لیکن حجم واردات کشورمان از عمان از ۲۳۶ میلیون دلار در سال ۱۳۸۸ به ۶۰ میلیون دلار در سال ۱۳۹۱ رسید. جدول شماره یک حجم تجارت دو کشور را طی سال های مذکور نشان می دهد.

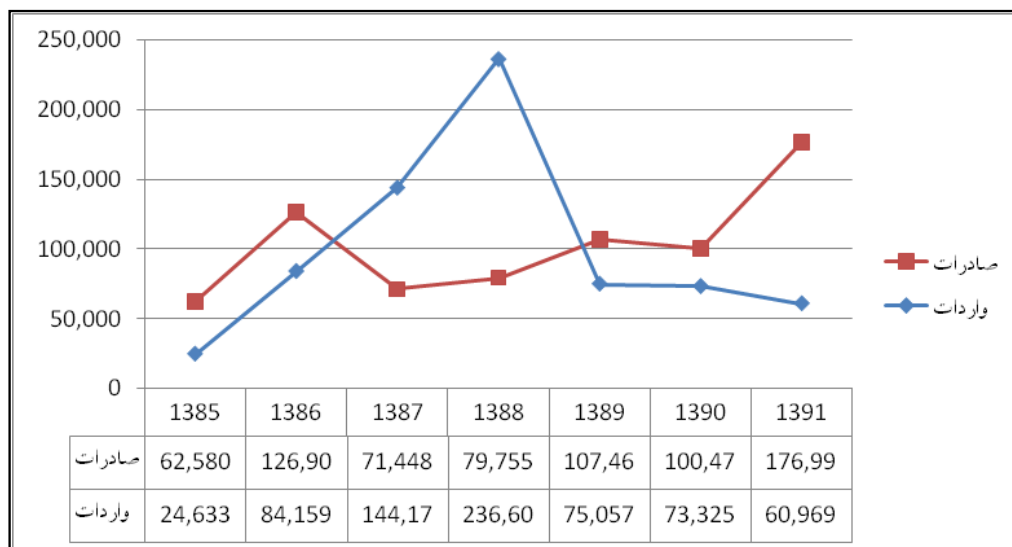
جدول (۱) آمار تجارت خارجی ایران و عمان طی سال های ۱۳۸۵ لغایت ۱۳۹۱ - ارزش هزار دلار

سال	صادرات	واردات	تراز تجاری
۱۳۸۵	۶۲،۵۸۰	۲۴،۶۳۳	۳۷،۹۴۷
۱۳۸۶	۱۲۶،۹۰۱	۸۴،۱۵۹	۴۲،۷۴۲
۱۳۸۷	۷۱،۴۴۸	۱۴۴،۱۷۵	-۷۲،۷۲۷
۱۳۸۸	۷۹،۷۵۵	۲۳۶،۶۰۱	-۱۵۶،۸۴۶
۱۳۸۹	۱۰۷،۴۶۳	۷۵،۰۵۷	۳۲،۴۰۶
۱۳۹۰	۱۰۰،۴۷۸	۷۳،۳۲۵	۲۷،۱۵۳
۱۳۹۱	۱۷۶،۹۹۱	۶۰،۹۶۹	۱۱۶،۰۲۲

منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران

ساحل عمان نزدیک به ۸۰ کیلومتر با تنگه هرمز ایران فاصله داشته و همکاری های متقابل و فیما بین با این کشور، بیشتر از آن روی است که هر گونه تهاجم نظامی علیه ایران پیامدهای ناگواری برای عمان از جمله انزوای اقتصادی و مسایل امنیتی به همراه خواهد داشت

به هر روی پس از پایان جنگ و مخصوصاً در دوران ریاست جمهوری محمد خاتمی سطح روابط میان دو کشور تا حد مطلوبی گسترش یافته و در دوران ریاست محمود احمدی نژاد به بالاترین سطح خود (البته در قیاس با سایر دول عربی) رسیده و امید می رود سطح روابط با پتانسیل های موجود بیش از پیش فراتر رود. سفرهای متعددی (سیاسی، اقتصادی و نظامی) مابین مقامات هر دو دولت از سطوح مختلف در سال های اخیر خود موید این مدعا است. در بخش تجارت که موضوع اصلی مقاله حاضر است، با نگاهی به آمار مبادلات بازرگانی کالاهای غیر نفتی بین دو کشور طی سال های ۱۳۸۵ تا پایان سال ۱۳۹۱ به خوبی می توان به وجود ظرفیت های همکاری های تجاری دو کشور پی برد. طی سال های مذکور روند مناسب تجارت بدون احتساب نفت بانوسان های قابل توجهی مواجهه بوده است.



با نگاهی به نمودار روابط تجاری دو کشور طی سال‌های مذکور به خوبی می‌توان مشاهده کرد که ضرورت دارد طی یک بررسی جداگانه روند این مناسبات پرنوسان را بررسی و طی یک آسیب‌شناسی علمی و با اتکا به آمار و توانمندی‌های طرفین ضمن شناسایی مشکلات موجود راهکارهای مناسب جهت سامان‌دهی به روابط دوجانبه را پیشنهاد کرد.

بررسی روابط تجاری دوجانبه از طریق دریا:

تجارت صورت گرفته بر مبنای کالاها و روش‌های مختلف تجارت دریایی است که ضمن نشان دادن حجم تجارت جهانی، جایگاه و نقش کشورهای جمهوری اسلامی ایران و عمان را به خوبی در کشتیرانی جهان نشان می‌دهد.

رقمی در حدود ۲/۵۰۴ میلیارد تن مربوط به کالاهای بارگیری شده در بنادر مختلف جهان اعم از نفت، تولیدات نفتی و محموله‌های خشک و رقمی برابر با ۲/۵۱۹ میلیارد تن مربوط به کالاهای تخلیه شده از عرشه کشتی‌ها است. جدول شماره ۲ نشان‌دهنده میزان

با نگاهی به آمار تجارت دریایی جهان طی ۵ دهه گذشته میلادی، رشد روزافزون تجارت از طریق حمل و نقل دریایی به نحوی فزاینده ادامه دارد. براساس آمار آنکتاب، طی سال ۱۹۷۰ میلادی جمع کل کالاهای حمل شده از طریق دریا به بیش از ۵ میلیارد تن رسیده بود که از این حجم

جدول (۲) آمار تجارت کالایی توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و عمان طی ۴ دهه گذشته - ارزش هزار تن

سال	نوع کشتی	۱۹۸۰	۱۹۹۰	۲۰۰۰	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲
جهان	کل ناوگان	۶۷۲,۱۴۲	۶۲۹,۹۷۶	۷۹۳,۷۷۱	۱,۲۷۶,۱۳۷	۱,۳۹۵,۷۴۳	۱,۵۳۴,۰۱۹
	تانکر نفت	۳۳۷,۸۹۶	۲۳۵,۷۸۵	۲۸۳,۰۶۶	۴۵۰,۰۵۳	۴۷۴,۸۴۶	۵۰۷,۴۵۴
	فلجبر	۱۸۱,۸۸۰	۲۲۳,۶۱۹	۲۷۴,۴۴۵	۴۵۶,۶۲۳	۵۳۲,۰۳۹	۶۲۲,۵۳۶
	محموله‌های عمومی	۱۱۲,۸۴۱	۱۰۰,۴۵۷	۱۰۱,۵۲۰	۱۰۸,۲۳۲	۱۰۸,۹۷۱	۱۰۶,۳۸۵
	کشتی‌های کانتینری	۱۰,۲۹۰	۲۲,۳۴۶	۶۳,۵۸۰	۱۶۹,۱۵۸	۱۸۳,۸۵۹	۱۹۸,۰۰۲
	سایر کشتی‌ها	۲۹,۲۳۶	۴۷,۷۷۰	۷۱,۱۶۰	۹۲,۰۷۲	۹۶,۰۲۷	۹۹,۶۴۲
ایران	کل ناوگان	۱,۸۲۴	۸,۶۸۵	۶,۰۹۷	۱,۳۳۳	۹۹۳	۱,۱۷۹
	تانکر نفت	۱,۱۱۶	۶,۱۹۱	۳,۴۰۸	۱۲۰	۱۲۰	۴۱۶
	فلجبر	..	۱,۷۷۶	۱,۶۱۲	۴۵۳	۳۴۶	۲۳۳
	محموله‌های عمومی	۵۹۱	۵۶۴	۹۰۵	۲۹۸	۲۷۷	۳۱۰
	کشتی‌های کانتینری	..	..	۱۲	۲۵۲	۴۱	۴۳
	سایر کشتی‌ها	۱۱۶	۱۵۴	۱۶۰	۲۱۰	۲۰۹	۱۷۷
عمان	کل ناوگان	۱۰	۱۳	۱۰	۱۴	۱۵	۱۷
	تانکر نفت	..	..	۰	۲	۲	۲
	فلجبر	..	..	..	..	۰	..
	محموله‌های عمومی	۶	۷	۳	۲	۲	۳
	کشتی‌های کانتینری	..	..	..	..	۰	..
	سایر کشتی‌ها	۴	۶	۷	۱۰	۱۱	۱۲



**دو عامل مهم در تجارت دریایی
طرفین موثر است؛ نکته نخست،
توجه به تحریم‌های یکجانبه
اعمال شده علیه کشورمان
توسط ایالات متحده آمریکا و
نکته دوم اینکه این شرایط
تابی از کل روابط تجاری دو
کشور است که طی بررسی‌های
صورت گرفته همواره از یک
روند پرنوسان برخوردار بوده
است**



همانگونه که در جدول فوق‌الذکر قابل مشاهده است، حجم تجارت دریایی کشورهای عمان و ایران با استفاده از خطوط کشتیرانی ملی و خصوصی کشورهای متبوعشان، به نسبت حجم تجارتی که در دنیای امروز صورت می‌پذیرد، چندان قابل توجه نیست. برپایه همین آمار که از طرف کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل متحد اعلام شده است، کشورهای چین، آلمان و انگلستان بیشترین حجم تجارت دریایی را با کشورهای مختلف صورت داده‌اند.

برپایه آمار و اطلاعات اعلام شده در مراجع بین‌المللی، بیشترین میزان تجارت صورت گرفته طی سال‌های گذشته در منطقه خاورمیانه به ترتیب بارز در جدول شماره (۳) نشان داده شده است. نکته جالب توجه در این آمار رشد ۱۷۰ درصدی جمهوری اسلامی ایران در تجارت خارجی از طریق دریادر سال ۲۰۱۰ به نسبت سال ۲۰۰۶ در بین کشورهای منطقه خاورمیانه است که در رتبه اول قرار گرفته و به لحاظ حجم تجارت نیز در رتبه پنجم و بعد از کشورهای عمان و بالاتر از فلسطین اشغالی جای می‌گیرد.

جدول (۳) آمار تجارت دریایی کشورهای منطقه خاورمیانه در رده‌بندی جهانی از جمع ۵۰ کشور جهان - ارزش هزار تن

رتبه در منطقه خاورمیانه	کشور	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	نرخ رشد
۱	امارات متحده عربی	۱۰,۹۶۷	۱۱,۰۰۹	۱۲,۹۷۱	۱۴,۴۰۱	۱۵,۱۵۳	۱۳۸٪
۲	ترکیه	۳,۶۸۳	۴,۶۷۹	۵,۲۱۸	۴,۴۳۷	۵,۳۱۹	۱۴۴٪
۳	عربستان	۳,۸۶۳	۴,۲۰۹	۴,۶۵۲	۴,۴۳۱	۵,۳۱۳	۱۳۸٪
۴	عمان	۲,۶۲۰	۲,۸۷۷	۳,۴۲۸	۳,۸۶۸	۳,۸۹۳	۱۴۹٪
۵	ایران	۱,۵۲۹	۱,۷۲۳	۲,۰۰۰	۲,۲۰۶	۲,۵۹۳	۱۷۰٪
۶	فلسطین اشغالی	۱,۷۷۳	۱,۹۵۷	۲,۰۹۰	۲,۰۳۳	۲,۲۸۲	۱۲۹٪
جمع کل		۲۶,۴۴۱	۲۸,۴۶۱	۳۲,۳۶۷	۳۳,۳۸۵	۳۶,۵۶۳	
جمع کل جهان		۴۳۳,۲۵۳	۴۸۴,۳۶۱	۵۰۹,۴۴۰	۴۴۳,۹۵۳	۵۰۳,۵۱۲	۱۱۶٪

Source: Containerization International Yearbook 2012

جدول (۴) جدول ۱۲ بندر مهم منطقه خاورمیانه طی سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۰ - ارزش هزار تن

بندر	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	نرخ رشد از سال ۲۰۰۶ به ۲۰۱۰	رتبه در بین ۵۰ کشور اول در حمل و نقل جهان	کشور
دبی	۸,۹۲۳	۱۰,۶۵۳	۱۱,۸۲۷	۱۱,۱۲۴	۱۱,۶۰۰	۱۳۰٪	۹	امارات متحده عربی
جده	۲,۹۰۸	۳,۰۶۸	۳,۳۲۵	۳,۰۹۱	۳,۸۳۰	۱۳۲٪	۳۱	عربستان سعودی
سلاله	۲,۳۹۰	۲,۶۰۰	۳,۰۶۸	۳,۴۹۰	۳,۴۸۵	۱۴۶٪	۳۲	عمان
خورفکان / شارجه	۰	۰	۲,۵۰۱	۲,۷۵۰	۳,۰۲۲	na	۳۹	امارات متحده عربی
شهید رجایی	۱,۴۰۸	۱,۷۲۳	۲,۰۰۰	۲,۲۰۶	۲,۵۹۳	۱۸۴٪	۴۵	ایران
دمام	۹۴۲	۱,۰۸۷	۱,۲۴۷	۱,۲۲۷	۱,۳۳۳	۱۴۲٪	na	عربستان سعودی
عقبة	۴۰۶	۴۱۴	۵۸۲	۶۷۴	۶۱۰	۱۵۰٪	na	اردن
بندر زید	۰	۳۱۱	۳۹۰	۵۳۰	۵۳۰	na	na	امارات متحده عربی
بندر سودان	۳۲۹	۳۴۲	۳۹۱	۴۳۱	۴۳۹	۱۳۳٪	na	سودان
عدن	۳۸۹	۵۰۳	۴۹۲	۳۸۲	۳۷۰	۹۵٪	na	یمن
بندر سلطان قابوس	۲۳۰	۲۷۷	۳۵۹	۲۷۸	۳۰۶	۱۳۳٪	na	عمان
خلیفه بن سلمان	۰	۰	۰	۲۷۹	۲۸۹	na	na	بحرین
جمع کل	۱۷,۹۲۵	۲۰,۹۷۸	۲۶,۱۸۲	۲۶,۴۶۲	۲۸,۴۰۶	۱۵۸٪	na	

براساس همین آمار و بر مبنای طبقه‌بندی‌های صورت گرفته ۱۲ بندر مهم و بزرگ در عرصه تجارت خارجی کشورهای منطقه خاورمیانه وجود دارد که به ترتیب اهمیت و میزان تجارت در جدول شماره (۴) نشان داده شده است. در بین این بنادر، بندر شهید رجایی با رشد ۱۸۴ درصد در سال ۲۰۱۰ به نسبت سال ۲۰۰۶ مهم‌ترین بندر این منطقه تلقی می‌شود، لیکن در حجم تجارت صورت گرفته از طریق این بندر در رتبه پنجم و پس از بنادر مهمی همچون بندر دبی، جده، سلاله، شارجه و دمام قرار گرفته است.

Source: Containerization International Yearbook 2012

با عنایت به مطالب فوق الذکر و با توجه به ظرفیت‌های موجود در منطقه خلیج فارس به عنوان یکی از شاهراه‌های مهم بین‌المللی و ظرفیت تجارت کالایی جمهوری اسلامی ایران و عمان، طی یک برنامه ریزی مناسب می‌توان به نحو مناسب‌تری از این ظرفیت‌ها بهره‌برداری کرد. در ادامه ضمن بررسی روابط تجارت خارجی ایران و حجم صادرات و واردات صورت گرفته طی سال‌های ۱۳۸۹ تا پایان سال ۱۳۹۱ زمینه‌ها و ظرفیت‌های این تجارت دو جانبه را بهتر می‌توان مدنظر قرار داد. همانگونه که در جدول شماره ۵ ملاحظه می‌شود، جمهوری اسلامی ایران طی سال ۱۳۸۹ بالغ بر ۵۳ میلیارد دلار صادرات به کشورهای مختلف داشته که از نظر وزنی این تجارت برابر با ۵۹ میلیارد تن بوده است. همین آمار در سال ۱۳۹۱ به لحاظ ارزش دلار به ۳۴ میلیارد دلار و به لحاظ ارزش وزنی بالغ بر ۶۹ میلیارد تن بوده است. طی همین دوره ارزش واردات کشورمان به لحاظ وزنی برابر با ۳۷ میلیارد تن و به لحاظ دلار برابر با ۶۴ میلیارد دلار بوده است. بر اساس آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران، واردات کشورمان در سال ۱۳۹۱ به لحاظ وزنی بالغ بر ۳۷ میلیارد تن و به لحاظ ارزشی بالغ بر ۴۷ میلیارد دلار بوده است.

جدول (۵) تجارت خارجی ایران با کشورهای جهان طی سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۱

سال	صادرات		واردات	
	وزنی (هزار کیلو)	ارزش (هزار دلار)	وزنی (هزار کیلو)	ارزش (هزار دلار)
۱۳۸۹	۵۹,۸۶۷,۶۴۵	۵۳,۰۹۹,۴۵۸	۴۵,۳۴۶,۰۱۵	۶۴,۴۴۹,۸۰۳
۱۳۹۰	۶۶,۴۲۸,۵۸۶	۳۳,۸۱۸,۶۴۱	۳۸,۳۰۷,۴۱۴	۴۳,۰۹۹,۰۲۲
۱۳۹۱	۶۹,۰۸۴,۸۰۹	۳۴,۴۵۳,۵۷۴	۳۷,۱۳۴,۸۴۳	۴۷,۹۹۵,۷۰۰

منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران

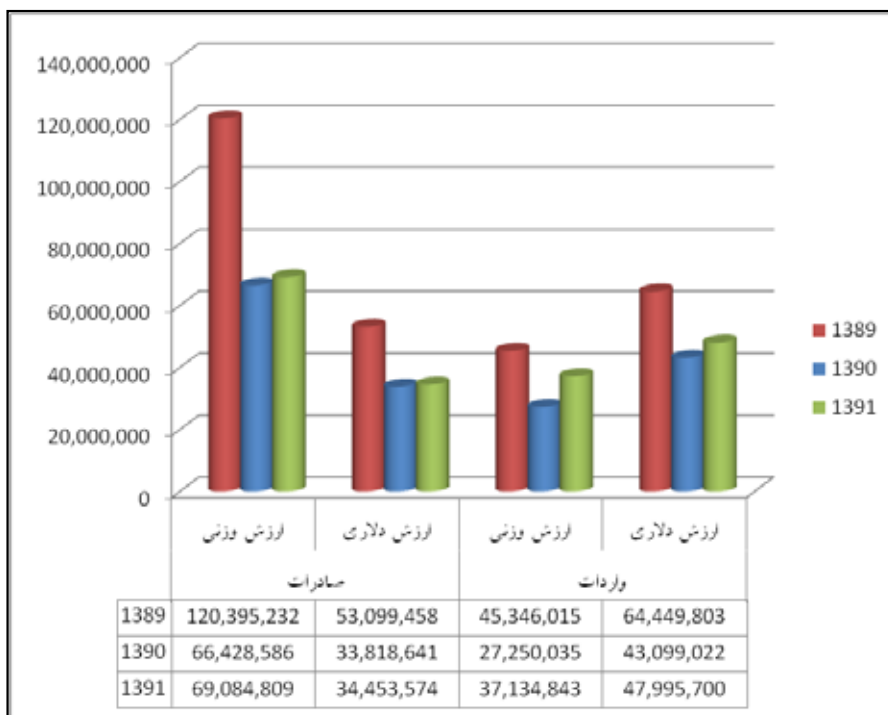


کشورهای تجارت خارجی با استفاده از ظرفیت‌های اقتصادی، فنی و صنعتی در کنار عوامل جغرافیایی از روش‌ها و مسیرهای مختلف در جهت تبادل کالاهای مورد نیاز اقدام می‌کنند. آمار مذکور نشان دهنده کل واردات و صادرات کشور از کشورهای مختلف بر اساس اعلام گمرک جمهوری اسلامی ایران است. نمودار زیر روند تجارت خارجی کشورمان را طی سه سال گذشته به تصویر کشیده است. البته نکته حایز اهمیت در این آمار توجه به اجرای تحریم‌های یکجانبه اعمالی بر اقتصاد کشورمان است که به طور حتم تأثیر بسزایی بر تجارت خارجی کشور بر جای گذاشته است.

یکی از معمول‌ترین روش‌های تبادل کالا بین کشورهای مختلف استفاده از ظرفیت‌های کشتیرانی و دسترسی به آب‌های آزاد است. با توجه به ظرفیت و دسترسی کشورمان به آب‌های خلیج فارس و امکانات بالقوه و بالفعل موجود در بنادر مختلف، یکی از مشهورترین و مهم‌ترین نقاط در تجارت خارجی کشور بهره‌گیری از ظرفیت‌های بندر شهید رجایی است. این بندر بر اساس آمار سال ۲۰۱۱ اعلام شده در زمینه تجارت دریایی به عنوان چهل و چهارمین بندر مهم جهان در تجارت خارجی کشورها شناخته شده است. جدول ۶ به حجم تجارت صورت گرفته از طریق بندر شهید رجایی با کشورهای مختلف جهان اشاره دارد. نکته حایز اهمیت این است که تجارت مذکور شامل واردات کشورمان از طریق این بندر است و آمار کالاهای ترانزیتی در این زمینه لحاظ نشده است. نگاهی به جدول (۵) و همچنین نمودار تجارت خارجی ایران به جهان به درک نوسانات موجود در تجارت خارجی کمک می‌کند.

تنگه هرمز نقش مهمی را از نظر اقتصادی، استراتژیکی، امنیتی و نظامی برای ایران و عمان ایفا می‌کند. تنگه هرمز شاه‌رگ اقتصادی ایران است و تمام صادرات نفت ایران و ۸۰ درصد تجارت خارجی آن از طریق این تنگه انجام می‌شود. تنگه هرمز همچنین تنها راه مبادلات تجاری ایران با کشورهای خلیج فارس است که موجب افزایش اهمیت استراتژیکی ایران و عمان در سطح منطقه و جهان شده است.

نمودار حجم تجارت خارجی جمهوری اسلامی ایران با کشورهای جهان طی سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۱



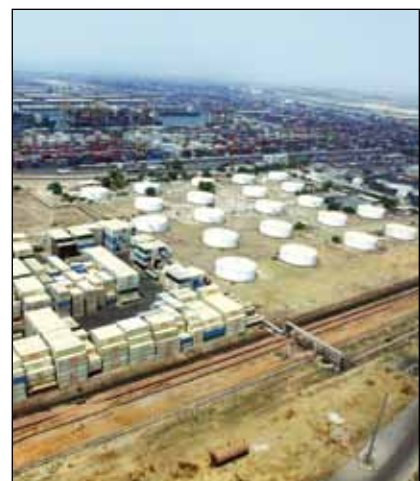


جدول (۶) تجارت خارجی ایران با جهان از طریق بندر شهید رجایی

سال	صادرات		واردات	
	وزن (کیلوگرم)	ارزش (هزار دلار)	وزن (کیلوگرم)	ارزش (هزار دلار)
۱۳۸۹	۴۳,۵۱۶,۵۴۳	۴,۶۳۹,۷۲۴	۱۰,۶۷۴,۹۶۵	۲۱,۹۵۲,۲۸۰
۱۳۹۰	۱۹,۰۱۰,۸۹۴	۴,۱۲۷,۷۱۲	۹,۷۰۹,۱۵۲	۲۲,۶۶۶,۲۵۳
۱۳۹۱	۲۰,۵۶۰,۲۸۲	۴,۲۸۹,۷۸۵	۱۰,۱۸۸,۰۵۶	۱۸,۰۱۹,۶۵۷

منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران

یکی از مقاصد مهم کالاهای صادراتی از طریق بندر شهید رجایی به کشورهای منطقه، عمان است. در جدول شماره ۷ میزان تجارت صورت گرفته از طریق بندر شهید رجایی با کشور عمان درج شده که با بررسی آمار مذکور روند نزولی این حجم از تجارت قابل درک است. همانگونه که در مطالب پیشین ذکر شد، دو عامل مهم در تجارت دریایی طرفین موثر است؛ نکته نخست، توجه به تحریم‌های یکجانبه اعمال شده علیه کشورمان توسط ایالات متحده آمریکا و نکته دوم اینکه این شرایط تابعی از کل روابط تجاری دو کشور است که طی بررسی‌های صورت گرفته همواره از یک روند پرنوسان برخوردار بوده است.



جدول (۷) تجارت خارجی ایران و عمان از طریق بندر شهید رجایی

سال	صادرات		واردات	
	وزن (کیلوگرم)	ارزش (هزار دلار)	وزن (کیلوگرم)	ارزش (هزار دلار)
۱۳۸۹	۲۱۷,۷۵۸,۲۷۱	۴,۶۳۹,۷۲۴	۱۰,۶۷۴,۹۶۵	۲۱,۹۵۲,۲۸۰
۱۳۹۰	۱۹,۰۱۰,۸۹۴	۴,۱۲۷,۷۱۲	۹,۷۰۹,۱۵۲	۲۲,۶۶۶,۲۵۳
۱۳۹۱	۲۰,۵۶۰,۲۸۲	۴,۲۸۹,۷۸۵	۱۰,۱۸۸,۰۵۶	۱۸,۰۱۹,۶۵۷

منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران



**با توجه به ظرفیت و
دسترسی کشورمان
به آب‌های
خلیج فارس و امکانات
بالقوه و بالفعل
موجود در بنادر
مختلف، یکی از
مشهورترین و
مهم‌ترین نقاط در
تجارت خارجی کشور
بهره‌گیری از
ظرفیت‌های بندر
شهید رجایی است**

عملیاتی کردن ظرفیت‌های موجود با استفاده از روش‌های مختلف از جمله تشویق شرکت‌های کشتیرانی دوطرف از طریق تخصیص ترجیحات یا مشوق‌های عملیاتی، انعقاد یادداشت تفاهم‌های مشترک از جمله یادداشت تفاهم خواهرخواندگی، برگزاری نشست مشترک با حضور تجار و شرکت‌های تجاری دوطرف به منظور معرفی فرصت‌ها و ظرفیت‌های موجود، انتقال و تبادل کالا از طریق بندرهای موجود به کشورهای ثالث از جمله کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز اقدام کرد.

نکته حایز اهمیت در این بررسی این است که به لحاظ حجمی کل تجارت دو کشور در سال ۱۳۸۹ بالغ بر ۴۴۳/۸۱۵ میلیون تن بوده که در سال ۱۳۹۱ به ۴۶/۳۱۷ رسیده است. با توجه به میزان تجارت صورت گرفته از طریق بندر شهید رجایی با عمان می‌توان نتیجه‌گیری کرد که در سال ۱۳۸۹ بالغ بر ۵۱ درصد و در سال ۱۳۹۱ بالغ بر ۶۶ درصد تجارت دو کشور از طریق بندر شهید رجایی صورت پذیرفته است که با توجه به حجم تجارت دو جانبه و ظرفیت‌های بندری دو کشور، می‌توان با برنامه‌ریزی دقیق و جلسات مشترک با طرف مقابل نسبت به

برپایه همین آمار حجم تجارت صورت گرفته در سال ۱۳۸۹ از طریق بندر شهید رجایی با کشور عمان بالغ بر ۲۶ میلیون دلار بوده که به لحاظ وزنی بالغ بر ۲۳۰ میلیون تن است. از حجم تجارت صورت گرفته رقمی بالغ بر ۴ میلیون دلار مربوط به صادرات کشورمان و رقمی برابر با ۲۱ میلیون دلار حجم واردات کشورمان از عمان است. همین تجارت در سال ۱۳۹۱ بالغ بر ۵۸ میلیون دلار در ارزش دلاری و ۳۰ میلیون تن در مقدار وزنی است، که از این حجم نیز ۴۰ میلیون دلار مربوط به صادرات ایران و ۱۸ میلیون دلار مربوط به واردات ایران از عمان است.



بررسی آلودگی هوای ناشی از کشتی‌ها با تاکید بر ضمیمه

ششم کنوانسیون بین‌المللی ماریپل (۱۹۷۳)

موضوع گرم شدن کره زمین امروزه از مباحثی است که ذهن بسیاری از دست‌اندرکاران زیست محیطی را در دنیا به خود مشغول داشته است. بر اساس بررسی‌های به عمل آمده گازهای ناشی از خروجی تأسیسات صنعتی و کشتی‌ها از دلایل اصلی این پدیده است. با توجه به موارد فوق الذکر سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) بر آن شد تا به منظور کنترل عوامل موثر در آلودگی هوای ناشی از کشتی‌ها به تدوین مقررات جامعی در چارچوب کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها ۷۳/۷۸ اقدام کند. این مقررات با استفاده از یک پروتکل اصلاحی به کنوانسیون ماریپل ۷۳/۷۸ در قالب ضمیمه ششم از طریق تدوین یک پروتکل طی کنفرانسی در سال ۱۹۹۷ میلادی به تصویب دولت‌های متعاقد به کنوانسیون ماریپل ۷۳/۷۸ رسید. بر اساس ماده دوم پروتکل ۱۹۹۷ ضمیمه ششم با عنوان مقررات جلوگیری از آلودگی هوای ناشی از کشتی‌ها به کنوانسیون ماریپل ۷۳/۷۸ اضافه می‌شود. ماده ۳ پروتکل ۱۹۹۷ معین می‌نماید کنوانسیون و پروتکل باید میان متعاهدین به پروتکل با هم به عنوان یک سند واحد خوانده و تفسیر شوند و هر گونه ارجاع به پروتکل به طور همزمان به عنوان ارجاع به ضمیمه آن است. پروتکل ۱۹۹۷ و ضمیمه ششم کنوانسیون ماریپل در ۱۹ می ۲۰۰۵ میلادی لازم‌الاجرا شده و تاکنون ۳۶ کشور که دارای ۷۰ درصد کل ظرفیت ناوگان جهان است، به پروتکل ملحق شده است. در این مقاله ضمیمه ششم کنوانسیون ماریپل، آلودگی هوای ناشی از کشتی‌ها مورد بررسی قرار می‌دهد. آلودگی هوای ناشی از کشتی‌ها یکی از عوامل موثر در تضعیف کیفیت هوا است. این آلودگی تأثیرات نامطلوبی در سلامت عمومی ساکنان مناطق بندری و چه بسا شهرهای داخلی دارد. در حدود ۷۰ درصد از آلودگی هوای ناشی از کشتی‌ها در محدوده ۴۰۰ کیلومتری ساحل اتفاق می‌افتد که این خود تشدید کننده آلودگی هوای موجود در شهرهای ساحلی است. در حین سوزاندن سوخت‌های فسیلی در موتورهای دیزلی انواع مختلفی از گازهای سمی تولید می‌شوند [۶]. به طور کلی این گازها عبارتند از دی‌اکسید کربن (CO₂)، اکسید نیتروژن (NOx) و اکسید سولفور (SOx) و همچنین ریز مغذی‌ها که با چشم غیر مسلح نیز قابل رؤیت هستند. تحقیقات جهانی بر روی تأثیرات آلودگی‌های هوایی مخصوصاً گازهای خروجی از موتورهای دیزلی نشان می‌دهد که این آلودگی‌ها علاوه بر ایجاد آلودگی‌های محیط زیستی خطر جدی برای سلامت انسان هستند که موجب افزایش گازهای گلخانه‌ای (Greenhouse Gases) تغییرات جوی در زمین، گرم شدن دمای زمین، از بین رفتن لایه ازن (Ozone) و همچنین از بین رفتن موجودات طبیعی (مخصوصاً در زمان عملیات در بنادر) هستند [۳].

۱- گازهای خروجی از موتور دیزل کشتی‌ها

آلودگی هوا عبارت است از وجود و پخش یک یا چند آلوده کننده اعم از جامد، مایع، گاز، تشعشع پرتوزا در هوای آزاد، به طوری که زیان آور برای انسان یا سایر موجودات زنده و یا گیاهان باشد. اثرات آلودگی هوا شامل اثر بر سلامتی انسان‌ها، اثر بر سلامتی سایر موجودات، اثر بر سازه‌ها و دست‌ساخت‌های انسان و اثر بر شرایط اقلیمی کره زمین است. گازهای خروجی از موتورهای دیزل کشتی شامل موارد زیر است:

❗ نسرین اتابک

کارشناس مقابله با آلودگی دریا _ اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر
 ❗ علی ابراهیمزاده
 رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی _ اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

۱-۱ نیتروژن و اکسیژن

گازهای نیتروژن (N_2) و اکسیژن (O_2) از ادیبشترین اجزای تشکیل دهنده خروجی موتورهای دیزل و هوای وارد شده به آنها را تشکیل می دهند. نیتروژن حدود ۷۸ درصد حجم هوای ورودی به موتور را تشکیل می دهد. بیشتر این مقدار به صورت تغییر نیافته از دودکش خارج می شود. با این حال مقدار کمی از آن به صورت اشکال مختلف اکسیدهای نیتروژن از موتور خارج می شود. اکسیژن حدود ۲۱ درصد هوای ورودی به موتور را تشکیل می دهد و بخش اندکی از آن در فرایند احتراق تغییر یافته و از دودکش خارج می شود [۲].

۲-۱ منواکسید نیتروژن

اکسیدهای نیتروژن (NO_x) در نتیجه اکسیداسیون مولکولهای نیتروژن هوای ورودی به محفظه احتراق یا اکسیداسیون نیتروژن آلی موجود در سوخت تشکیل می شوند. شرایط نامناسب در محفظه احتراق باعث افزایش تولید منواکسید نیتروژن (NO) به عنوان محصول اولیه احتراق می شود. در دمای زیاد و نسبت مناسب از سوخت و هوا در محفظه احتراق، میزان تولید منواکسید نیتروژن در حداقل خود خواهد بود. در مراحل بعد در حین چرخه احتراق و عبور گازهای خروجی از دودکش، حدود ۵ تا ۱۰ درصد از اکسید نیتروژن به ترکیبات دیگر نیتروژن و به طور عمده دی اکسید نیتروژن (NO_2) تغییر شکل می یابد. مقادیر اندکی نیز اکسید نیتروژن (N_2O) در این فرایند تشکیل می شود [۴].

۳-۱ دی اکسید کربن و بخار آب

دی اکسید کربن (CO_2) و بخار آب از جمله محصولات فرایندهای احتراق ناقص یا کامل هستند. نسبت محصولات تولید شده در هر حال برابر با نسبت های معین شده بر اساس ترکیب سوختی است که برای احتراق مورد مصرف قرار گرفته است، بنابراین مقدار دی اکسید کربن و بخار آب تولید شده در فرایند احتراق نسبت مستقیم با مقدار سوخت مصرف شده در موتور دیزل دارد. مقدار سوخت مصرف شده نیز تابعی از قدرت خروجی موتور، بازده موتور (بر اساس طراحی آن) و عناصر موجود در ترکیب سوخت مصرفی دارد [۷].

۴-۱ اکسیدهای گوگرد

اکسیدهای گوگرد (SO_x) مستقیماً ناشی از مقدار گوگرد موجود در سوخت مصرفی تولید می شوند. در محفظه احتراق ابتدا گوگرد در شکل دی اکسید گوگرد (SO_2) و به مقدار کمتری نیز تری اکسید گوگرد (SO_3) تشکیل می شود. استفاده از روغن های روانکار قلیایی به منظور جلوگیری از ایجاد خوردگی در موتور، بخش کوچکی از اکسیدهای گوگرد تولید شده در فرایند احتراق را به سولفات کلسیم تبدیل می کند. مقدار سولفات کلسیم تولید شده در فرایند احتراق بسیار کم است، لذا می توان گفت که همه محتوای گوگرد موجود در سوخت مصرفی به اکسیدهای گوگرد و به ویژه دی اکسید گوگرد تبدیل می شود [۵].

۵-۱ منواکسید کربن

منواکسید کربن (CO) در اثر احتراق ناقص مواد کربن دار تولید می شود، بنابراین تشکیل منواکسید کربن در موتورهای دیزل ناشی از افزایش نسبت سوخت به هوا، کاهش درجه حرارت احتراق و عدم اختلاط و همگنی کامل مخلوط سوخت و هوا در محفظه احتراق است. تولید مقدار کم منواکسید کربن موکول به وجود اکسیژن کافی و انجام کامل و موثر احتراق است. در موتورهای دیزلی که به خوبی نگهداری نشده باشند یا در زمان استفاده از آن کم موتور، تولید مقدار بیشتری از منواکسید کربن انتظار می رود [۷].

۶-۱ هیدروکربن ها

مقدار هیدروکربن (HC) موجود در گاز خروجی ناشی از احتراق شامل بخش های نیم سوخته یا نسوخته از سوخت و روغن های روانکار است. به طور کلی انتشار هیدروکربن از فرایند احتراق مربوط به احتراق ناقص است و ویژگی ها و مقدار آن بستگی کامل به ویژگی های احتراق و کاربری حرارتی موتور دارد [۷].

۷-۱ ذرات

ذرات خروجی از موتور شامل مخلوطی پیچیده از مواد آلی غیر آلی است. محتوای اصلی این مواد به طور عمد شامل کربن، خاکسترهای معدنی، فلزات سنگین و گروهی از ترکیبات نیم سوخته تا نسوخته از سوخت و روغن های روانکار است. بیشتر ذرات حاصل از موتورهای دیزل دریایی دارای ابعادی کوچک تر از یک میکرون هستند [۷].

**آلودگی هوا
عبارت است از
وجود و پخش یک
یا چند آلوده کننده
اعم از جامد، مایع،
گاز، تشعشع
پرتوزا در هوای
آزاد، به طوری که
زبان آور برای
انسان یا سایر
موجودات زنده و
یا گیاهان باشد**

۲- مقررات و الزامات ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل در خصوص آلودگی هوا ناشی از کشتی

در سال ۱۹۹۱ سازمان بین المللی دریانوردی قطعنامه ای را با هدف جمع آوری و ارزیابی اطلاعات در دسترس و تهیه طرح اجرایی و زمانبندی مورد نیاز برای کاهش انتشار گازهای کاهنده لایه ازن از کشتی ها، تدوین الزامات برای کاهش آلودگی هوا، ایجاد الزامات مربوط به کیفیت سوخت، تدوین استانداردهای مورد نیاز برای سوزاندن زباله در کشتی و تهیه پیش نویس ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل به تصویب رساند. پس از آن اقدامات گسترده سازمان IMO برای اعمال کنترل های لازم بر انتشار گازهای آلاینده کشتی شروع شد. کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین المللی آلودگی دریا توسط IMO به تصویب رسید و متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح شد. این مقررات دربرگیرنده منابع گوناگون آلودگی ناشی از کشتی ها بوده و هدف اصلی آن، حذف آلودگی عمدی محیط زیست دریا به وسیله نفت و سایر مواد مضر و کاهش تخلیه چنین موادی به صورت عمدی یا غیر عمدی، از طریق اعمال قوانین و مقررات بر کشتی ها و بنادر است. ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل در خصوص آلودگی هوا ناشی از کشتی است که در زیر مقررات و الزامات قانونی مربوط به آن عنوان شده است.

بازرسی‌ها

هر کشتی با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن و بیشتر و هر سکوی ثابت و شناور حفاری و سایر سکوها تحت بازرسی‌های ذیل قرار می‌گیرند:

(الف) بازرسی اولیه، پیش از آنکه کشتی به خدمت گرفته شود یا پیش از آنکه گواهینامه مورد لزوم تحت مقرر ۶ این ضمیمه، برای نخستین بار صادر شود. این بازرسی باید به گونه‌ای باشد که از مطابقت کامل تجهیزات سیستم‌ها، قطعات، ترتیبات و مواد با الزامات قابل اعمال این ضمیمه اطمینان حاصل شود؛

(ب) بازرسی‌های ادواری، در فواصل زمانی توسط دستگاه اجرایی تعیین می‌شود، که نباید از ۵ سال تجاوز کنند. این بازرسی‌ها باید به گونه‌ای باشند که از مطابقت کامل تجهیزات سیستم‌ها، قطعات، ترتیبات و مواد با الزامات این ضمیمه اطمینان حاصل شود.

(ج) حداقل یک بازرسی میان دوره‌ای در طی دوره اعتبار گواهینامه باید به گونه‌ای باشد که تضمین کند تجهیزات و ترتیبات کاملاً با الزامات این ضمیمه مطابقت دارند و در شرایط کار کرد خوبی هستند. در مواردی که تنها یک بازرسی میان دوره‌ای در طول دوره اعتبار گواهینامه انجام می‌شود و هنگامی که دوره زمانی گواهینامه از ۲/۵ سال متجاوز می‌شود، بازرسی باید ظرف ۶ ماه قبل یا بعد از نصف دوره اعتبار گواهینامه انجام شود. چنین بازرسی‌های میان دوره‌ای باید در گواهینامه صادره تحت مقرر ۶ این ضمیمه پشت‌نویسی شود.

در مورد کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کمتر از ۴۰۰ تن، دستگاه اجرایی می‌تواند تمهیدات لازم را به منظور اطمینان از مطابقت آنها با مقررات قابل اعمال این ضمیمه به عمل آورد. هنگامی که یک بازرس منتخب یا سازمان به رسمیت شناخته شده تشخیص دهد که وضعیت تجهیزات اساساً مطابق با مشخصات مندرج در گواهینامه نیست، باید اطمینان حاصل کند که اقدام اصلاحی صورت گرفته و به موقع دستگاه اجرایی را مطلع کند. در صورت عدم انجام چنین اقدام اصلاحی، گواهینامه صادره باید توسط دستگاه اجرایی باز پس گرفته شود. تجهیزات باید مطابق با مفاد این ضمیمه حفظ و نگهداری شوند و بدون تأیید صریح دستگاه اجرایی نباید هیچ تغییری در تجهیزات، سیستم‌ها، قطعات، ترتیبات، یا مواد مشمول بازرسی داده شود. تعویض مستقیم چنین تجهیزات و قطعاتی با تجهیزات و قطعاتی که مطابق با مفاد این ضمیمه باشند، مجاز است [۱].

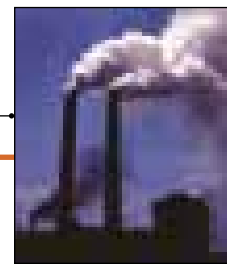


۲-۱- مقررات شماره ۳

مقررات این ضمیمه در موارد ذیل اعمال نخواهد شد:

(الف) هر گونه انتشار که به منظور حفظ ایمنی یک کشتی یا حفظ جان اشخاص در دریا ضروری باشد
(ب) هر گونه انتشار ناشی از آسیب به یک کشتی یا تجهیزات آن؛
مشروط بر اینکه پس از وارد شدن آسیب یا کشف انتشار، کلیه احتیاط‌های معقول به منظور پیشگیری یا به حداقل رساندن انتشار صورت گرفته باشد؛ مگر اینکه مالک یا فرمانده به گونه‌ای عمل کرده باشد که عمداً باعث ایجاد آسیب شده یا سهواً عملی انجام داده باشد، با علم به اینکه آن عمل آسیب ایجاد خواهد کرد [۱].

کشتی پس از رسیدن به کشوری که حق پراشتن پرچم آن را داشته یا قرار است در آن بازرسی شود، نباید با تکابه چنین تمدیدی، بندر یا کشور را بدون اخذ گواهینامه جدید بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوای آن کند



۲-۳- مقررات شماره ۶

صدور گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا
گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا باید بعد از بازرسی طبق مفاد مقرر ۵ این ضمیمه، برای موارد زیر صادر شود:

(الف) برای کشتی های با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن یا بیشتر، که به سفر به بندر یا پایانه های فراساحلی تحت صلاحیت دیگر متعهدین مشغول هستند.

(ب) برای سکوها یا دکل های حفاری که به سفر به آب های تحت حاکمیت یا صلاحیت دیگر متعهدین به پروتکل ۱۹۹۷، مشغول هستند.

برای کشتی های ساخته شده قبل از تاریخ لازم الاجرا شدن پروتکل ۱۹۹۷، باید گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا مطابق با بند (۱) این مقرر قبل از نخستین مراجعه برنامه ریزی شده کشتی به حوضچه خشک پس از لازم الاجرا شدن پروتکل ۱۹۹۷ صادر شود، اما در هیچ موردی نباید دیرتر از سه سال پس از تاریخ لازم الاجرا شدن پروتکل ۱۹۹۷ باشد [۱].

۲-۴- مقررات شماره ۹

مدت اعتبار گواهینامه

گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا باید برای مدتی که توسط دستگاه اجرایی تعیین می شود صادر شود، که نباید بیشتر از ۵ سال از تاریخ صدور گواهینامه باشد. هیچ تمدیدی در دوره اعتبار ۵ ساله گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا مجاز نیست، مگر اینکه مطابق با بند (۳) باشد. چنانچه کشتی در زمان انقضای تاریخ گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا، در بندر کشوری که حق برافراشتن پرچم آن را داشته یا قرار است در آن بازرسی شود نباشد، دستگاه اجرایی می تواند مدت گواهینامه را برای مدتی که از ۳ ماه تجاوز نخواهد کرد تمدید کند. چنین تمدیدی فقط به این منظور اعطای می شود که کشتی اجازه داشته باشد به سفر خود به کشوری که حق برافراشتن پرچم آن را داشته یا قرار است در آن بازرسی شود پایان دهد و آن هم تنها در مواردی که به نظر صحیح و منطقی می رسد، چنین تمدیدی اعطای شود. کشتی پس از رسیدن به کشوری که حق برافراشتن پرچم آن را داشته یا قرار است در آن بازرسی شود، نباید با تکابه چنین تمدیدی، بندر یا کشور را بدون اخذ گواهینامه جدید بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا ترک کند.

۲-۵- مقررات شماره ۱۰

کنترل کشور صاحب بندر در خصوص الزامات عملیاتی

یک کشتی هنگامی در بندر یا پایانه فراساحلی تحت صلاحیت دیگر متعهد به پروتکل ۱۹۹۷ توسط مأمورین قانوناً مجاز شناخته شده آن متعهد در رابطه با الزامات عملیاتی این ضمیمه مورد بازرسی قرار می گیرد که دلایل روشنی برای باور این مطلب وجود داشته باشد که فرمانده یا خدمه کشتی مزبور با رویه های ضروری کشتی در رابطه با جلوگیری از آلودگی هوا توسط کشتی ها آشنایی ندارند.

۲-۶- مقررات شماره ۱۱

کشف موارد نقض و اجرا

متعهدین به این ضمیمه باید در جهت کشف موارد نقض و اجرای مفاد این ضمیمه با به کارگیری کلیه اقدامات مقتضی و عملی جهت کشف و نظارت زیست محیطی، استفاده از



روش‌های مناسب گزارش دهی و جمع‌آوری ادله، بایکدیگر همکاری کنند. هر کشتی که ضمیمه حاضر در مورد آن اعمال می‌شود، می‌تواند در بندر یا پایانه فراساحلی یک کشور متعاهده منظور تعیین اینکه آیا کشتی مزبور هر یک از مواد تحت پوشش این ضمیمه را در نقض مفاد آن انتشار داده است یا خیر، توسط مأمورین منتخب یا مجاز شناخته شده توسط آن متعاهد تحت بازرسی قرار گیرد [۱].

۸-۲- مقررات شماره ۱۳

اکسیدهای نیتروژن (NOx)

(۱) (الف) این مقرره باید در موارد ذیل اعمال شود:

هر موتور دیزل با توان بازده بیش از ۱۳۰ کیلو وات که روی یک کشتی ساخته شده در اول ژانویه ۲۰۰۰ یا بعد از آن نصب شود. هر موتور دیزل با توان بازده بیش از ۱۳۰ کیلو وات که در اول ژانویه سال ۲۰۰۰ یا بعد از آن تحت تغییر عمده قرار گیرد.

(ب) این مقرره در موارد زیر اعمال نمی‌شود:

در مورد موتورهای دیزل اضطراری، موتورهای نصب شده در قایق‌های نجات و هر دستگاه یا تجهیزاتی که صرفاً در موارد اضطراری قرار است مورد استفاده قرار گیرد و در مورد موتورهای نصب شده روی کشتی‌هایی که صرفاً در آب‌های تحت حاکمیت یا صلاحیت کشوری که کشتی محق به برافراشتن پرچم آن است فعالیت می‌کنند، مشروط بر اینکه چنین موتورهایی تحت اقدامات جایگزین برای کنترل اکسیدهای نیتروژن که توسط دستگاه اجرایی مقرر شده، قرار گیرند.

(۲) (الف) با در نظر داشتن مفاد مقرره ۳ این ضمیمه، به کارگیری هر موتور دیزل که این مقرره در خصوص آن اعمال می‌شود ممنوع است، به جز زمانی که انتشار اکسیدهای نیتروژن از موتور (که بر حسب کل وزن اکسیدهای نیتروژن منتشره محاسبه شده است) در حدود

مقادیر ذیل باشد:

۱- 17 g/kWh زمانی که دور موتور (n) کمتر از ۱۳۰ دور در دقیقه باشد.

۲- $45 \text{ n}^{(-0.2)} \text{ g/kWh}$ زمانی که دور موتور (n) برابر با ۱۳۰ یا بیشتر، اما کمتر از ۲۰۰۰ دور در دقیقه باشد.

۳- $9/8 \text{ h Wk/g}$ زمانی که دور موتور (n) برابر با ۲۰۰۰ دور در دقیقه یا بیشتر باشد.

۴- هنگامی که دور موتور (n) = سرعت اندازه گیری شده موتور (چرخش‌های میل لنگ در دقیقه) باشد.

(ب) بدون در نظر گرفتن مفاد بند فرعی (الف) این بند، به کارگیری موتورهای دیزلی زمانی مجاز است که:

یک سیستم پاکسازی گاز خروجی که مطابق با آیین‌نامه فنی اکسیدهای نیتروژن به تأیید دستگاه اجرایی رسیده، در رابطه با موتور به منظور کاهش انتشار اکسیدهای نیتروژن روی کشتی، حداقل تا سقف تعیین شده در بند فرعی (الف) به کار گرفته شود؛ یا هر گونه روش معادل دیگری که به منظور کاهش انتشار اکسیدهای نیتروژن روی کشتی تا سقف تعیین شده در بند فرعی (الف) این بند، با در نظر گرفتن دستورالعمل‌های مربوطه که توسط سازمان تهیه خواهد شد، به تأیید دستگاه اجرایی برسد و به کار گرفته شود [۱].

۷-۲- مقررات شماره ۱۲

مواد کاهنده لایه ازن

منوط به مفاد مقرره ۳، هر گونه انتشار عمدی مواد کاهنده لایه ازن ممنوع است. انتشار عمدی شامل انتشارهای حادث شده در هنگام نگهداری، سرویس، تعمیرات یا تنظیم سیستم‌ها و تجهیزات است، اما این انتشارات عمدی شامل آزادسازی اندک مواد در هنگام بازیافت یا بازپس‌گیری یک ماده کاهنده لایه ازن نیست. انتشارات ناشی از نشت یک ماده کاهنده لایه ازن اعم از اینکه نشت عمدی یا غیرعمدی باشد، می‌تواند به وسیله متعاهدین به پروتکل ۱۹۹۷ تابع مقرراتی شود. نصب تأسیسات جدید حاوی مواد کاهنده لایه ازن در کلیه کشتی‌ها ممنوع است، به جز تأسیسات جدید حاوی هیدروکلروفلوروکربن‌ها (HCFCs) که تا تاریخ اول ژانویه سال ۲۰۲۰ مجاز هستند. مواد مورد اشاره در این مقرره و تجهیزات حاوی چنین موادی، پس از خارج‌سازی از کشتی‌ها باید با تسهیلات مناسب دریافت مواد زاید تحویل داده شوند [۱].

۹-۲- مقررات شماره ۱۴

اکسیدهای گوگرد (SOx)

میزان گوگرد هر نوع نفت سوخت قابل استفاده در کشتی‌ها نباید از $4/5 \text{ (m/m)}$ درصد تجاوز کند. میانگین جهانی میزان گوگرد موجود در نفت سوخت حاصل از تقطیر، تهیه شده برای مصرف در کشتی‌ها باید براساس دستورالعمل‌هایی که توسط سازمان تهیه خواهد شد، پایش شود.

الزامات در مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد در راستای اهداف این مقرره، مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد شامل موارد ذیل هستند:

(الف) منطقه دریایی بالتیک آن‌طور که در مقرره (ب) (۱) ۱۰ ضمیمه یک تعریف شده است؛ و

(ب) هر منطقه دریایی دیگر، شامل محدوده‌های بندری

که توسط سازمان مطابق با معیارها و رویه‌های تعیین مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد در رابطه با جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها، مندرج در پیوست ۳ ضمیمه حاضر، در نظر گرفته شده است.

هنگامی که کشتی‌ها در داخل مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد هستند، حداقل یکی از شرایط ذیل باید تحقق یابد:

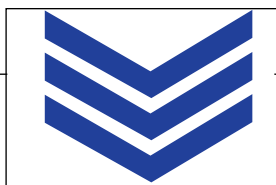
(الف) میزان گوگرد نفت سوخت مصرفی در کشتی‌ها در یک منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد بیش از $1/5 \text{ (m/m)}$ درصد نباشد.

(ب) یک سیستم پاکسازی گاز خروجی که با در نظر گرفتن دستورالعمل‌های آتی سازمان به تأیید دستگاه اجرایی رسیده باشد، میزان گوگرد نفت سوخت اشاره شده در بند (۱) و بند

(الف) (۴) این مقرره باید توسط تأمین‌کننده سوخت آن‌طور که در مقرره ۱۸ این ضمیمه مقرر شده، مستند شود.

کشتی‌هایی که به منظور تطبیق با بند (الف) (۴) این مقرره از نفت‌های سوخت جداگانه‌ای استفاده می‌کنند، باید قبل از ورود به منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد زمان کافی را در نظر بگیرند تا سیستم سوخت‌رسانی به‌طور کامل تمام نفت سوخت‌های بیش از $1/5 \text{ (m/m)}$ درصد گوگرد را مورد مصرف قرار دهد. حجم نفت سوخت با گوگرد کم (کمتر یا برابر ۱/۵ درصد گوگرد) در هر مخزن، همچنین تاریخ، زمان و موقعیت کشتی هنگامی که هر گونه عملیات تغییر سوخت تکمیل می‌شود باید در دفتری که توسط دستگاه اجرایی مقرر شده است، ثبت شود [۱].





۱۲-۲- مقررات شماره ۱۷

تسهیلات دریافت

(۱) دولت هر متعاقد به پروتکل ۱۹۹۷ متعهد می شود که از فراهم بودن تسهیلات کافی برای تامین نیازهای زیراطمینان حاصل کند:

(الف) نیازهای کشتی های استفاده کننده از بنادر تعمیراتی آن متعاقد برای دریافت مواد کاهنده لایه ازن و تجهیزات حاوی چنین موادی هنگام خارج سازی آنها از کشتی؛

(ب) نیازهای کشتی های استفاده کننده از بنادر، پایانه ها یا بنادر تعمیراتی آن متعاقد برای دریافت باقیمانده پاکسازی گاز خروجی ناشی از یک سیستم تأیید شده پاکسازی گاز خروجی، هنگامی که تخلیه این باقیمانده ها به محیط زیست دریایی تحت مقرر شماره ۱۴ این ضمیمه مجاز نباشد؛ نیازهای موجود در تسهیلات اوراق کشتی برای دریافت مواد کاهنده لایه ازن و تجهیزات حاوی چنین موادی به هنگام خارج سازی آنها از کشتی [۱].

۱۳-۲- مقررات شماره ۱۸

کیفیت سوخت

نفت سوخت تحویلی به منظور احتراق و استفاده در کشتی های مشمول این ضمیمه، باید الزامات زیر را برآورده کند:

(۲) سوخت باید مخلوطی از هیدروکربن های مشتق از پالایش نفت باشد. این به مفهوم ممانعت از اضافه کردن مقادیر اندکی از مواد افزودنی به منظور بهبود پاره ای از جنبه های عملکرد سوخت نیست؛ نفت سوخت باید دارای اسیدهای غیر آلی باشد.

(۲) سوخت نباید حاوی هیچ گونه ماده اضافه شده یا ماده زاید شیمیایی باشد که ایمنی کشتی ها را به مخاطره اندازد یا باعث ایجاد اثرات سوء در عملکرد ماشین آلات شود؛ یا برای کارکنان زیان آور باشد؛ یا به طور کلی به افزایش آلودگی هوا کمک کند

(۳) برای هر کشتی که مقررهای ۵ و ۶ این ضمیمه در مورد آن اجرامی شود، مشخصات نفت سوختی که تحویل گرفته و روی کشتی جهت احتراق استفاده می شود، باید با استفاده از یک یادداشت تحویل سوخت ثبت شود. این یادداشت باید حداقل حاوی اطلاعات مندرج در پیوست ۵ این ضمیمه باشد.

(۴) یادداشت تحویل سوخت باید در کشتی در محلی نگهداری شود که در کلیه زمان های موجه، جهت بازرسی به سهولت در دسترس باشد. این یادداشت باید به مدت سه سال پس از زمان تحویل نفت سوخت، در کشتی نگهداری شود.

(۵) (الف) مقام صلاحیت دار دولت هر متعاقد به پروتکل ۱۹۹۷، می تواند یادداشت های تحویل سوخت هر کشتی که این ضمیمه در مورد آن اجرا

پایش درجه حرارت گاز خروجی دودکش احتراق باید در تمام زمان ها انجام پذیرد و وقتی دما کمتر از حداقل مقدار مجاز یعنی ۱۵۰ درجه سانتیگراد باشد، مواد زاید نباید به یک زباله سوز تغذیه پیوسته در کشتی خورانده شود. در مورد زباله سوز های کشتی که مواد زاید به صورت یکجا وارد آن می شود...



۱۰-۲- مقررات شماره ۱۵

ترکیبات آلی فرار

چنانچه قرار باشد انتشار ترکیبات آلی فرار (VOCs) از نفتکش هادر بنادر یا پایانه های تحت صلاحیت یک متعاقد به پروتکل ۱۹۹۷ تابع مقرراتی شود، این مقررات باید مطابق با مفاد این مقرر تنظیم شوند. یک متعاقد به پروتکل ۱۹۹۷ که بنادر یا پایانه هایی را در حیطه صلاحیت خود اختصاص می دهد تادر آنها انتشار ترکیبات آلی فرار تابع مقرراتی شود، لازم است یک اعلان رسمی به سازمان تسلیم کند. این اعلان رسمی باید شامل اطلاعاتی در مورد اندازه نفتکش هایی که کنترل می شوند، محموله های نیازمند به سیستم های کنترل انتشار بخار و تاریخ نافذ شدن چنین کنترلی باشد. این اعلان رسمی باید حداقل ۶ ماه قبل از تاریخ نافذ شدن آن ارایه شود. دولت هر متعاقد به پروتکل ۱۹۹۷ که بنادر یا پایانه هایی را تعیین می کند تادر آنها انتشار ترکیبات آلی فرار از نفتکش ها تابع مقرراتی شود، باید اطمینان حاصل کند که سیستم های کنترل انتشار بخار که مطابق استانداردهای ایمنی مصوب سازمان مورد تأیید آن دولت قرار گرفته اند، در این بنادر و پایانه ها وجود دارند، به صورت ایمن کار می کنند و به گونه ای هستند که از ایجاد تأخیری مورد برای کشتی اجتناب می شود [۱].

۱۱-۲- مقررات شماره ۱۶

سوزاندن مواد زاید در کشتی

به استثنای مورد مذکور در بند (۵)، سوزاندن مواد در کشتی تنها در زباله سوز کشتی مجاز است. سوزاندن مواد زیر در کشتی ممنوع است:

(الف) پسماندهای محموله های ضمایم (۱) و (۲) کنوانسیون حاضر و مواد بسته بندی آلوده شده به آنها؛

(ب) بی فنیل های پلی کلرینه (PCBs)؛

(ج) زباله طبق تعریف رایج شده در ضمیمه ۵ کنوانسیون حاضر حاوی مقدار قابل توجهی از فلزات سنگین و؛

(د) فراورده های پالایش یافته نفتی حاوی ترکیبات هالوژن.

۱- سوزاندن لجن فاضلاب و لجن نفتی تولید شده در حین عملیات عادی کشتی، در بخش اصلی یا کمکی موتورخانه یا دیگ های بخار قابل انجام است، ولی این عمل نباید داخل بنادر، بندرگاه ها و خور ها انجام پذیرد.

۲- سوزاندن پلی وینیل کلرایدها (PVCs) در کشتی ممنوع است، به جز در آن دسته از زباله سوز هایی که گواهی نامه های تأیید سازمان بین المللی دریانوردی برای آنها صادر شده است.

۳- همه کشتی های دارای زباله سوز که مشمول مقرر حاضر می شوند باید دارای دفترچه راهنمای نحوه کار تهیه شده توسط سازمان زباله سوز باشند، که در آن چگونگی استفاده از زباله سوز در محدوده های معین شده در بند ۲ پیوست ۴ این ضمیمه شرح داده شده است.

۴- پرسنل مسوول استفاده از زباله سوز باید آموزش دیده باشند و قادر به اجرای دستورالعمل های مندرج در دفترچه راهنمای زباله سوز تهیه شده توسط سازمان باشند.

۵- پایش درجه حرارت گاز خروجی دودکش احتراق باید در تمام زمان ها انجام پذیرد و وقتی دما کمتر از حداقل مقدار مجاز یعنی ۸۵۰ درجه سانتیگراد باشد، مواد زاید نباید به یک زباله سوز تغذیه پیوسته در کشتی خورانده شود. در مورد زباله سوز های کشتی که مواد زاید به صورت یکجا وارد آن می شود، طراحی واحد بایستی به گونه ای باشد که دمای محفظه احتراق طی ۵ دقیقه پس از شروع کار آن به ۶۰۰ درجه سانتیگراد برسد [۱].

Result

۳- نتیجه گیری

از آنجا که سالانه در حدود ۷۵۰۰۰ هزار کشتی اقیانوس پیما از طریق تنگه هرمز وارد خلیج فارس می شود و بخش عمده ای از کشتی های مذکور وارد بندر ایرانی شده و در طول سفر خویش و در مدت اقامت در بندر بخش عمده ای از آلودگی های ناشی از گازهای سمی تولید شده از کشتی را از طریق دودکش کشتی به هوا منتقل می کند. این موضوع به صورت عمده ای در آلودگی هوای بندر محل استقرار کشتی و خارج از استاندارد کردن کیفیت هوای مناطق ساحلی کشور نقش عمده ای ایفا می کند. از این رو بررسی میزان و سهم این نمونه از آلودگی در مختل کردن و کاهش کیفیت هوا و همچنین بررسی اثرات سوء این آلودگی بر سلامت و بهداشت محیط مناطق ساحلی و تدوین استانداردهای زیست محیطی کاهش استانداردهای دسازای خروجی گازهای ناشی از کشتی های یک ضرورت است. مقدار قابل توجهی مواد کاهنده لایه از ن سیست های سردخانه ای و اطفا ی حریق کشتی های به هوا وارد می شود که با توجه به شرایط بحرانی لایه از ن در جو کره زمین، مهار یا جانشین کردن آنها با مواد کم زیان امری اجتناب ناپذیر شده است. سوزاندن مواد زاید در کوره کشتی های ناز افزایش دامنه بحران آلودگی هوادر کره زمین موثر است. علاوه بر این، تخلیه و بارگیری نفت خام و فرآورده های نفتی و حمل و نقل دریایی آنها موجب می شود تا بخش های سبک و فرار این مواد به صورت بخار در فضا پراکنده شود، از این رو ضرورت توجه بیشتر به اعمال کنترل های لازم بر آلودگی هواناشی از منابع مذکور را یادآوری می کند. بدیهی است بخش مهمی از اعمال کنترل ها برای جلوگیری از آلودگی هوای ناشی از منابع مذکور باید از طریق همسویی با قوانین و مقررات بین المللی مربوطه و بخش دیگری از کنترل ها باید از طریق وضع قوانین و مقررات ملی انجام شود. در سال های اخیر به دلیل افزایش نگرانی دولت های عضو سازمان بین المللی در بانوردی از موضوع تغییرات آب و هوا و افزایش درجه حرارت زمین، این سازمان تلاش های بیشتری را برای اعمال مقررات سخت تر بر منابع تولید گازهای گلخانه ای به ویژه دی اکسید کربن آغاز کرده است. مهم ترین اقدامات در دست انجام شامل:

- ۱- بررسی و تدوین و توافق در خصوص مکانیسم های ممکن برای کاهش گازهای گلخانه ای از کشتی ها شامل امکان سنجی وضع عوارض جهانی پرسوخت کشتی های به کارگیری پرنامجهانی تجارت دی اکسید کربن و به کارگیری مکانیسم توسعه پاک
- ۲- بررسی و تعیین سطوحی از کاهش دی اکسید کربن که توسط صنعت در بانوردی قابل قبول و اجرا باشند با اشاره به ابعاد مختلف از جمله طرح، اجرا، اسودوز و بهره وری و ظرفیت سازی
- ۳- تعیین شاخص طراحی کارایی انرژی بادر نظر گرفتن هر گونه کاربرد آزمایشی این شاخص برای محاسبات.

منابع:

- IMO (۱۹۹۸). Annex VI of MARPOL [۱]
۷۳/۷۸: Regulations for the prevention of
air pollution from ships and NOx
technical code. Publication IMO-۶۶۴E,
London, UK
- WHO (۲۰۰۳). Health aspects of air [۲]
pollution with particulate matter, ozone
and nitrogen dioxide. Report on a WHO
Working Group, January ۲۰۰۳. WHO
Regional Office for Europe,
Copenhagen, Denmark
- Kågeson, P. (۱۹۹۹). Economic [۳]
instruments for reducing emissions
from sea transport. Air pollution and
climate series No. ۱۱. The Swedish NGO
Secretariat on Acid Rain, Göteborg,
(Sweden. (www.acidrain.org
- Davies, M.E., Plant, G., Cosslet, C. [۴]
Harrop, O. & Petts, J.W. (۲۰۰۰). Study on the
economic, legal, environmental and
practical implications of a European
Union system to reduce ship emissions of
SO₂ and NO_x. Final report for European
Commission Contract
Bf-۳۰۴۰/۹۸/۰۰۰۳۹/MAR/B1
Concawe (۱۹۹۳). The European [۵]
environmental and refining
implications of reducing the sulphur
content of marine bunker fuels. Report
No. ۱/۹۳. Concawe, Brussels, Belgium
www.ntm.se (update ۲۰۰۲-۱۱-۱۱). [۶]
Website of the Swedish Network for
Transport and the Environment
- Henningsen, R.F. (۲۰۰۰). Study of [۷]
greenhouse gas emissions from ships.
Final report to the International
Maritime Organization. MARINTEK,
Trondheim, Norway

REFERENCES

پیشنهادهای:

- ۱- آرایه مطالب و راهکارهای مناسب به منظور کمک در تهیه استراتژی کنترل بخش ذرات خطرناک در هوا توسط سازمان (ship) (emission reduction and control strategy)
- ۲- آرایه سیستم و استراتژی کنترل موتورخانه کشتی و تجهیزات جانبی قابل نصب بر روی موتورخانه Auxiliary control device
- ۳- استفاده از سوخت های جایگزین یا مواد استفاده شده بر روی کشتی با هدف به حداقل رساندن اثرات تخریب محیط زیست آنها
- ۴- آرایه راهکار مناسب در کاهش سولفور سوخت به ۰/۵ درصد (استاندارد سال ۲۰۲۰)
- ۵- آرایه پیشنهاد مناسب در خصوص VOC management plan به سازمان و شرکت ملی نفتکش ایران
- ۶- مشخص کردن موادی که بایستی توسط کشتی به تسهیلات دریافت ساحلی آرایه شود و امکانات اولیه جهت دریافت این مواد در ساحل
- ۷- شناسایی فاکتورها و روش های انتخاب منطقه ویژه دریایی (SECA AREA) مانند میزان آلاینده ها، جمعیت و وضعیت جغرافیایی منطقه
- ۸- آرایه راهکار مناسب به سازمان در راستای تعیین استاندارد سوخت مصرفی شناور و شرایط خاص آزمایشگاه های مربوطه
- ۹ Diesel oil □ (Fuel oil)
- ۱۰- خروج گازهای خطرناک به هنگام بارگیری و یا عملیات شستشوی مخازن و آرایه راهکار جهت استفاده مجدد از آن
- ۱۱- تدوین قوانین و مقررات مورد نیاز الزامات ضمیمه ۶ کنوانسیون بین المللی مارپل ۷۳/۷۸

می شود در زمانی که کشتی مورد نظر در بندر یا پایانه فراساحلی آن دولت قرار دارد بازبینی کند. چنین مقامی می تواند یک رونوشت از هر یادداشت تحویل سوخت تهیه کند و فرم مانده یا فرد مسوول در کشتی را ملزم کند که موثق بودن هر رونوشت از چنین یادداشت تحویل سوخت را تصدیق نماید. همچنین مقام صلاحیت دار می تواند از طریق رایزنی هایی با بندر صادر کننده یادداشت، صحت مفاد آن را تصدیق کند.

(۶) یادداشت تحویل سوخت باید با در نظر گرفتن دستورالعمل هایی که سازمان آنها را تهیه خواهد کرد، با نمونه ای از نفت سوخت تحویلی همراه باشد. این نمونه باید توسط نماینده ای از طرف تأمین کننده سوخت و فرم مانده یا مفسر مسوول سوختگیری پس از تکمیل عملیات سوختگیری، امضا و مهر و موم و تا زمان مصرف بخش عمده نفت سوخت، تحت کنترل کشتی نگهداری شود، اما در هر صورت این دوره از زمان تحویل سوخت نباید کمتر از ۱۲ ماه باشد.

(۷) متعاهدین به پروتکل ۱۹۹۷ متعهد می شوند که اطمینان حاصل کنند مراجع مربوطه منتخب از جانب آنها:

الف) فهرست اسامی تأمین کنندگان محلی نفت سوخت را نگهداری می کنند؛

ب) تأمین کنندگان محلی را به آرایه یادداشت تحویل سوخت و نمونه مورد لزوم توسط این مقرر و تصدیق آن توسط تأمین کننده نفت سوخت مبنی بر اینکه نفت سوخت بالزامات مقررهای ۱۴ و ۱۸ این ضمیمه مطابقت دارد، ملزم می کنند؛

ج) تأمین کننده های محلی را به نگهداری رونوشتی از یادداشت تحویل سوخت به مدت حداقل سه سال به منظور بازرسی و تصدیق توسط کشور صاحب بندر، حسب لزوم، ملزم می کنند؛

د) اقدام مناسبی در برابر تأمین کننده های نفت سوختی که سوخت تحویلی توسط آنها با آنچه در یادداشت تحویل سوخت ذکر شده، مطابقت ندارد، اتخاذ می کنند؛

ه) دستگاه اجرایی هر کشتی که نفت سوختی را دریافت کرده است که بالزامات مقررهای ۱۴ یا ۱۸ این ضمیمه مطابقت ندارد، را آگاه می کنند.

و) سازمان را از همه مواردی که تأمین کنندگان نفت سوخت الزامات تعیین شده در مقررهای ۱۴ یا ۱۸ این ضمیمه را رعایت نکرده اند، به منظور ابلاغ به کلیه متعاهدین به پروتکل ۱۹۹۷ آگاه می کنند [۱]

۱- بررسی میزان گازهای خروجی از فاضل کشتی در بندر بوشهر بر اساس ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل مواد زاید مربوط شامل مواد تخریب کننده لایه از ن (Depleting-Ozone Substances) از جمله HCFCs (هیدروفلوئوروکلوئید و کلروکربن ها) و پسمانده فیلتر هوا (residues cleaning gas Exhaust) هستند. برای جمع آوری این مواد از کامیون های مخصوص حمل زایدات ناشی از آلودگی هوا و یا به وسیله شناور برای دریافت مستقیم از کشتی ها و انتقال به محل دیپو استفاده می شود. در بندر آمار شناورهای ورودی به بندر بوشهر در سال ۱۳۹۰ و سال های گذشته به شرح جدول و نمودارهای زیر است. اندازه گیری میزان گازهای خروجی از یکی از کشتی های با تناژ ۸۰۰ تن بر حسب PPM با استفاده از دستگاه Test gas analyzer در بندر بوشهر اندازه گیری و بر روی نمودار مشخص شده است. با توجه به در صد ورود کشتی های با تناژ ۸۰۰ تن به بندر بوشهر که در حدود ۶۷ درصد است، میزان قابل توجهی از گازهای آلاینده وارد هوا شده و محیط زیست ساحلی را آلوده خواهد کرد.

انجمن آموزش و توسعه منابع انسانی

سابقه شکل‌های مردم‌نهاد در ایران:

مساجد، تکایا و هیات‌های مذهبی و قهوه‌خانه‌ها را نهادهای غیردولتی قدیمی می‌دانند و پس از آن صندوق قرض الحسنه، خیریه‌ها، انجمن‌های اسلامی، اتحادیه‌ها، اصناف و نظام‌های صنفی و...

تاریخچه:

اگرچه انجمن‌های داوطلبانه شهروندان در سراسر تاریخ وجود داشته‌اند، اما سازمان‌های غیردولتی که اغلب به همان منوال امروز به ویژه در سطح بین‌الملل دیده می‌شوند، در دو قرن اخیر توسعه یافته‌اند. یکی از نخستین سازمان‌های اینچنینی صلیب سرخ جهانی است که در سال ۱۸۶۳ تأسیس شد. به عبارت دیگر، در سازمان غیردولتی با تأسیس سازمان ملل متحد در سال ۱۹۴۵ که مفاد آن در ماده ۷۱ فصل ۱۰ منشور سازمان ملل آمده است، به وجود آمد. فرایند جهانی‌سازی در قرن ۲۰ موجب اهمیت یافتن سازمان‌های مردم‌نهاد شد. امکان حل خیلی از مشکلات داخل یک کشور وجود نداشت و معاهدات بین‌المللی و سازمان‌های بین‌المللی از قبیل سازمان تجارت جهانی بیش از حد بر منافع موسسات مالی بزرگ متمرکز بود. در اقدامی برای متعادل کردن این روند، سازمان‌های غیردولتی با تأکید بر مسایل بشردوستانه کمک به توسعه و توسعه پایدار تأسیس شدند که نمونه بارز آن اجلاس اجتماعی جهان است که هر ساله در ماه ژانویه در داووس برگزار می‌شود و رقیب اجلاس اقتصاد جهانی محسوب می‌شود و پنجمین اجلاس اجتماعی جهان در پور توآلگر برزیل برگزار شد و نمایندگان بیش از ۱۰۰۰ سازمان غیردولتی در آن شرکت کردند.

اهداف:

سازمان‌های مردم‌نهاد برای رسیدن به اهداف گوناگونی فعالیت می‌کنند و معمولاً در جهت پیشبرد اهداف سیاسی یا اجتماعی اعضا در حرکت هستند؛ به عنوان مثال بهبود وضعیت محیط زیست، تشویق گروه‌ها و مردم به رعایت حقوق بشر و بالا بردن سطح رفاه اقشار محروم و آسیب‌پذیر و مطرح ساختن یک برنامه مشترک و دسته‌جمعی می‌توان اشاره کرد.

کارکرد سازمان‌های مردم‌نهاد (NGO) ها:

- (۱) اطلاع‌رسانی و آگاه‌سازی عمومی (ارتباطات)
- (۲) جلب مشارکت مردمی (بسیج عمومی)
- (۳) جذب سرمایه‌ها و منابع کوچک مردمی (بسیج منابع)
- (۴) ایجاد، گسترش و تقویت هماهنگی بین دولت و مردم
- (۵) گسترش نظارت عمومی
- (۶) ارزیابی فعالیت‌ها
- (۷) افزایش بهره‌وری در استفاده از منابع
- (۸) هنجار سازی از میان کارکردهای فوق سه موضوع «جلب مشارکت مردمی»، «بسیج منابع» و «نظارت و ارزیابی» از اهمیت و جایگاه بالاتری برخوردار هستند
- (۹) روش‌ها:

روش‌ها و شیوه‌های مورد استفاده سازمان‌های مردم‌نهاد نیز با یکدیگر فرق دارند. برخی از سازمان‌های مردم‌نهاد عمدتاً به عنوان عامل نفوذی و لابی‌گری فعالیت می‌کنند، اما برخی دیگر از آنها انجام برنامه و فعالیت‌ها را مطلقاً نظر خود دارند. به عنوان مثال، سازمان مردم‌نهادی مثل معتادان گمنام در ایران در زمینه ترک اعتیاد فعالیت می‌کنند و مهارت‌های مورد نیاز را بدون هیچ گونه چشمداشت مادی در اختیار شخص مرض‌قرا می‌دهند تا بتوانند به سلامتی لازم برسند و یا سازمان عفو بین‌الملل که بزرگ‌ترین سازمان حقوق بشر در جهان است، نمونه دیگری از سازمان‌های مردم‌نهاد است. سازمان عفو بین‌الملل که بزرگ‌ترین سازمان حقوق بشر در جهان است و بیش از ۵/۱ میلیون نفر عضو حامی در ۱۵۰ کشور و مناطق جهان دارد و یا انجمن بین‌المللی آزادی بیان که در سال ۱۹۹۲ تأسیس شد، یکی از شبکه‌های جهانی متشکل از بیش از ۶۰ سازمان غیردولتی است که حقوق آزادی بیان را ترویج می‌دهند و به دفاع از آن می‌پردازند.

تأکید سازمان‌های مردم‌نهاد در ایران:

امروزه قدرت کشورها بر اساس سرمایه انسانی خلاق و کارآمد سنجیده می‌شود، بنابراین کشورها باید بهترین برنامه‌ریزی را برای بهترین سرمایه خود داشته باشند. سرمایه‌های انسانی، منبع راهبردی سازمان‌ها هستند و توانمندسازی نیروی انسانی، رویکردی نوین در راستای توسعه منابع انسانی است که منجر به افزایش بهره‌وری، بهبود کیفیت محصولات و خدمات و سودآوری سازمان‌ها می‌گردد. پس از سال‌ها تجربه، دنیا به این نتیجه رسیده است که کشورها برای پیش‌تاز بودن نیاز به نیروی انسانی متخصص و با انگیزه دارند و منابع انسانی مهم‌ترین عامل تعیین‌کننده و تسریع‌کننده فرآیند رشد و توسعه کشور به شمار می‌رود بنابراین اهمیت برنامه‌ریزی برای این منبع مهم و کلیدی آشکار می‌گردد. با توجه به اهمیت بالای منافع ملی کشور و ایجاد بستر مناسب جهت تحقق اهداف کلان تدوین شده، ارگان‌های دریایی کشور تصمیم به تشکیل انجمن توسعه منابع ارگان‌های دریایی گرفتند.

شرکت‌کنندگان در همایش ضمن تأکید بر تشکیل انجمن منابع انسانی ارگان‌های دریایی جهت پیگیری مطالبات و خواسته‌های سرمایه‌های انسانی شاغل در این حوزه با همکاری کلیه ارگان‌های ذی‌ربط، با عنایت به ضرورت بسط و اشاعه فرهنگ دریایی در میان اقشار مختلف جامعه خصوصاً دانش‌آموزان و دانشجویان و تشویق و ترغیب این قشر مهم جامعه به سمت جذب در فعالیت‌های دریایی کشور، مقرر شد کمیته اشاعه فرهنگ دریایی مجدداً فعالیت خود را در چارچوب دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور آغاز نماید.

سازمان‌های مردم‌نهاد یا NGO چیست و چگونه به وجود می‌آید؟

سازمان مردم‌نهاد در کلی‌ترین معنایش به سازمانی اشاره می‌کند که مستقیماً بخشی از ساختار دولت محسوب نمی‌شود، اما نقش بسیار مهمی به عنوان واسطه بین فرد در مردم (اتم‌های اجتماعی) و قوای حاکم و حتی خود جامعه ایفا می‌کند. بسیاری از سازمان‌های مردم‌نهاد غیرانتفاعی نیز هستند. بودجه این سازمان‌ها از طریق کمک‌های مردمی و سازمان‌های دولتی، توسط خود دولت یا ترکیبی از طریق مذکور تأمین می‌شود. یکی از مهم‌ترین خصوصیات NGO داوطلبانه بودن آن است که با توجه به نیاز جامعه ایجاد می‌شود. چند نفر دور هم جمع می‌شوند و به این نتیجه می‌رسند که به طور مثال با مصرف یا بخش مواد مخدر به صورت داوطلبانه و خودجوش مبارزه کنند. البته یک NGO مجاز است فعالیت‌های خود را سامان دهد و اگر کارش به نتیجه برسد، در آمد هم کسب کند و این فقط در راه توسعه و اهداف تشکیلات خود است و سود در NGO معنا ندارد. گزارش تهیه شده توسط سازمان ملل در سال ۱۹۹۵ در خصوص حکومت جهانی نشان می‌دهد که در آن زمان ۲۹ هزار سازمان مردم‌نهاد بین‌المللی وجود داشته و تعداد سازمان‌های مردم‌نهاد داخلی کشورها حتی از این رقم بالاتر هم بوده است. حدود ۲ میلیون سازمان غیردولتی در ایالات متحده فعالیت می‌کنند که بیشتر آنها در ۳۰ سال گذشته تشکیل شده است. روسیه ۴۰۰ سازمان مردم‌نهاد دارد. در هندوستان ۲ میلیون و در کنیا ۲۴۰ سازمان مردم‌نهاد در سال تأسیس می‌شود و روزانه چندین مورد از این سازمان‌ها اضافه می‌شود.

طیبه مجیدی

پژوهشگر حوزه منابع انسانی

کارشناس ارشد مدیریت آموزشی و پژوهشگر حوزه

منابع انسانی



کمیته اشاعه فرهنگ دریایی مجدداً فعالیت خود را در چارچوب دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور آغاز کند.

بی‌تردید فراهم کردن سازوکاری برای تضارب آراء بین صاحب‌نظران در این عرصه و ارزیابی تجربه‌های پیشین و برنامه‌ها و سیاست‌های پیشنهادی می‌تواند در شفاف‌سازی ویژگی‌های رویکردهای متفاوت به این امر خطیر و نزدیک کردن دیدگاه‌های مختلف موثر است. هم‌اندیشی مدیران، متخصصان و پژوهشگران در خصوص چالش‌های فراروی توسعه منابع انسانی و بهسازی سازمان‌ها و کلیه ارگان‌های دریایی در دهه مذکور می‌تواند کمکی به نظام تصمیم‌گیری در این حوزه، با هدف ایجاد رقابتی سالم و سازنده در عرصه توانمندسازی منابع انسانی در بین ارگان‌های دریایی و افزایش سطح کیفیت آموزش و یادگیری و توسعه نیروی انسانی در سطح ملی باشد و همچنین کاستی‌های موجود در سازمان‌ها در این زمینه‌ها را نیز روشن‌تر کند. امیدواریم فعالیت‌های این انجمن نقطه عطف برجسته‌ای برای برگزاری کنفرانس‌ها و همایش‌های بعدی در این زمینه و نیز کمکی مناسب برای تصحیح و تعمیق فرآیند شناخت و برنامه‌ریزی برای توسعه و پیشرفت منابع انسانی و بهسازی کشور باشد. تجربیات کشورهای مختلف در این عرصه نشان‌دهنده اهمیت این حوزه است که البته سهم کشورهای توسعه‌یافته در این زمینه شایان توجه است.

تعالی سازمانی از طریق توسعه منابع انسانی

مطالعات و تحقیقات نشان می‌دهد علل ناکارآمدی بسیاری از برنامه‌های استراتژیک سازمان‌ها به موضوعاتی مانند عدم شایستگی کارکنان، عدم تسلط و مهارت در اجرای بهینه امور، نداشتن اطلاعات لازم و کافی در مورد نتایج مورد انتظار و تغییر دیدگاه‌های سریع مدیران نسبت به چگونگی اجرای استراتژی‌های مرتبط است.

اکثر سازمان‌ها در برنامه‌های تعالی منابع انسانی خود به ابعاد توسعه فردی و سازمانی توجه دارند. علت این امر حساسیت مدیران ارشد بر روی تحقق اهداف سازمانی است. اگر سازمان‌ها برای رسیدن به اهداف خود نیازمند افرادی با شایستگی‌های موثر باشند، در این صورت لازم است نگاه تازه‌ای به مسایل فراروی منابع انسانی داشته باشند و با توسعه و ترویج نگرش تخصصی و علمی به توسعه منابع انسانی، فرهنگ‌سازی برای استقرار و توسعه نظام مدیریت سرمایه‌های



تشریح مأموریت‌ها و برنامه‌های انجمن

مهم‌ترین ویژگی عصر حاضر تغییرات سریع در دانش و تکنولوژی است که همه سازمان‌ها را تحت تأثیر قرار داده و لازمه بقای سازمان‌ها، هماهنگی و همگامی با این تغییرات است. از دیدگاه سازمانی تغییر به مفهوم دگرگونی و تحول در سازمان به منظور فراهم آوردن امکان استمرار فعالیت یا بقای آن با توجه به شرایط محیطی است؛ شرایطی که ویژگی اصلی یا اولیه آن، پیچیدگی، تنوع و تحول را به دنبال دارد. در چنین فضایی توجه به توسعه منابع انسانی و توانمندسازی آنها یکی از مهم‌ترین گام‌های سازمانی و ضروری قطعی و انکارناپذیر محسوب می‌شود. تحقق اهداف سازمان و کسب مزیت رقابتی در گرو داشتن سرمایه‌های انسانی بالنده، توانمند، شاداب، خلاق و تحول‌گراست و نیاز است برای توانمندسازی کارکنان استراتژی‌های مناسبی تدوین شود.

در راستای تدوین استراتژی‌های مناسبی که سازمان‌ها را به سر منزل مقصود برساند، خلأ نبود انجمنی نظام‌یافته و نگاهی تخصصی و استراتژیک به مسایل فراروی منابع انسانی به شدت احساس می‌شد که یکی از دستاوردهای ارزشمند بیست و یکمین همایش ارگان‌های دریایی، تأسیس انجمن توسعه منابع انسانی بود که در این همایش ضمن تأکید بر تشکیل انجمن منابع انسانی ارگان‌های دریایی جهت پیگیری مطالبات و خواسته‌های سرمایه‌های انسانی شاغل در این حوزه با همکاری کلیه ارگان‌های ذی‌ربط، با عنایت به ضرورت بسط و اشاعه فرهنگ دریایی در میان اقشار مختلف جامعه خصوصاً دانش‌آموزان و دانشجویان و تشویق و ترغیب این قشر مهم جامعه به سمت جذب در فعالیت‌های دریایی کشور، مقرر شد

از دیدگاه سازمانی تغییر به مفهوم دگرگونی و تحول در سازمان به منظور فراهم آوردن امکان استمرار فعالیت یا بقای آن با توجه به شرایط محیطی است؛ شرایطی که ویژگی اصلی یا اولیه آن، پیچیدگی، تنوع و تحول را به دنبال دارد



سازمان مردم‌نهاد اساساً با تأکید بر ۳ اصل داوطلبانه، غیرانتفاعی و غیرسیاسی تشکیل و تأسیس می‌شوند. بودجه سازمان‌های مردم‌نهاد از راه‌های زیر تأمین می‌شود: کمک و هدایای مردمی، وقف و حبس.

کمک‌های مالی از سازمان‌های غیردولتی، کمک‌های مالی از سازمان‌های بین‌المللی، وجوه حاصل از فعالیت‌های سازمان و انجام پروژه در چارچوب اهداف و اساسنامه و آیین‌نامه سازمان، حق عضویت. بدیهی است هر موسسه و بنیاد غیردولتی با توجه به نیاز اعضای خود موضوعات مشخصی را پی می‌گیرد؛ مانند: دین، آموزش، بهداشت، اشتغال، فرهنگ، هنر، جوانان، کودکان، جوانان، سالمندان و یا موضوعات شخصی و علمی...

دلایل تشکیل سازمان‌های مردم‌نهاد

تشکیل سازمان مردم‌نهاد به چند دلیل ممکن است شکل بگیرد: اهداف انسان‌دوستانه احساس نیاز و یا تجربه شخصی در برخورد با معضلات اجتماعی دستورها و سفارش‌های بزرگان در حرکت‌های انسان‌دوستانه

امروزه فراهم کردن موقعیتی برای تبادل تجارب و دیدگاه‌های سازمان‌های دریایی در خصوص مشکلات فراروی منابع انسانی یکی از خلأها یا نیازهای حوزه منابع انسانی است. با توجه به عنایت و توجه مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص منابع انسانی و توسعه مدیران و ارتقای توانمندی‌های نیروی انسانی، تصمیمی اتخاذ شد تا با همکاری کلیه ارگان‌های دریایی انجمنی تشکیل شود و تحقق اهداف سازمانی در خصوص منابع انسانی تسهیل گردد. این انجمن تشکلی مردم‌نهاد است که با اهداف ذیل در راستای کمک به توسعه اقتصادی و پیشبرد اهداف ارگان‌های دریایی به تصویب رسیده است.

معرفی انجمن منابع انسانی این انجمن به منظور تأکید و تأیید نقش و ارزش منابع انسانی کارآمد و حرکت به سمت تبدیل کردن آنها به سرمایه‌های انسانی و جایگاه غیرقابل انکار آنها در محیط کسب و کار امروزی، به منظور بهره‌گیری از نگرش‌ها و توانمندی‌های کارکنان و در نهایت بهسازی عملکرد کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنه‌های مرجع قانونی حمل و نقل دریایی در مجامع ملی و بین‌المللی و کلیه ارگان‌های دریایی برگزار شده است.



**در راستای تدوین
استراتژی‌های مناسبی
که سازمان‌ها را به
سر منزل مقصود برساند،
خلا نبود انجمنی
نظام‌یافته و نگاهی
تخصصی و استراتژیک
به مسایل فراروی منابع
انسانی به شدت احساس
می‌شد که یکی از
دستاوردهای ارزشمند
بیست و یکمین همایش
ارگان‌های دریایی،
تاسیس انجمن توسعه
منابع انسانی است**

- آموزش و توسعه منابع انسانی و تشکیل بانک کارایی تخصصی در این حوزه
- ایجاد یک مرکز تولید علم یا یک اتاق فکر راستین و کاربردی و کاملاً علمی
- ارائه‌دهنده خدمات پژوهشی، آموزش و مشاوره‌ای در خصوص حرفه آموزش و توسعه منابع انسانی برای مدیران
- تدوین سند چشم‌انداز توسعه منابع انسانی ارگان‌های دریایی.
- ارزیابی و سنجش استعداد های مدیریتی کارکنان
- تشکیل کارگروه‌های تخصصی
- تدوین و اجرای برنامه‌های آموزش و توانمندسازی منابع انسانی در بین ارگان‌های دریایی
- انتشار مجلات و نشریه‌های تخصصی

Human Resources



منابع:

شیمون ال. دولان و رندال اس. شولر، مدیریت امور کارکنان و منابع انسانی، ترجمه دکتر محمد صائبی و دکتر محمدعلی طوسی، (۱۳۸۸) انتشارات موسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه ریزی
اثر سایت جامع مدیریت
سایت قوه قضاییه جمهوری اسلامی ایران ستاد حقوق بشر
manrights-iran.ir/news.aspx?id=۱۶۴۳۹۲
www.yazdfarda.com
همشهری <http://hamshahrionline.ir/details/۱۵۶۳۶۲>
سایت آفتاب <http://www.aftabir.com>

زیرنویس:

[NonGorementalorganization-](http://www.NonGorementalorganization-)

انسانی، تسهیل کننده تحقق اهداف سازمانی و فردی باشند.

ضرورت تشکیل انجمن توسعه مدیریت منابع انسانی

علی‌رغم این که هیچکس منکر اهمیت توسعه منابع انسانی نیست و تقریباً همه توسعه منابع انسانی را به عنوان یک حرکت انسانی و توسعه‌ای، پذیرفته‌اند. اما آنچه حایز اهمیت است این است که در برنامه‌ها و استراتژی‌های این مقوله در راستای ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی به خوبی تعریف نشده است تا اهداف رسیدن به این ارزش تعیین گردند و استراتژی‌های مناسب برای تحقق اهداف گزینش شوند. مدتی است که لزوم وجود استراتژی یکپارچه در قالب استانداردی مدون در حوزه منابع انسانی جهت همگام‌سازی و دگرگونی فضای آموزش در بین ارگان‌های دریایی احساس می‌شود. همانطور که در بررسی کشورهای پیشرفته و مطالعه در حوزه آموزش و توسعه سازمانی شاهد رشد روزافزون آنها در این زمینه بوده‌ایم، بنابراین این مسئله به هدف فراهم‌سازی بستری مناسب برای ورود ارگان‌های دریایی به میدانی رقابتی و تشویق‌شان برای اقدام جهت ارتقای سطح کیفیت آموزش و توسعه سازمانی در خصوص منابع انسانی کشور اهمیت پیدا می‌کند. راه‌حل مناسب جهت گام نهادن در این مسیر، ایجاد انجمن توسعه منابع انسانی و نگاهی استراتژیک به موضوع مورد نظر یا تدوین مدلی استاندارد است که قابلیت پیاده‌سازی در سازمان‌های دولتی و خصوصی دریایی کشور را داشته باشد. امیدواریم این انجمن بتواند با در نظر گرفتن شرایط محیطی از منابع انسانی ملی استفاده بهینه به عمل آورده و در جهت توسعه گام بردارد. در این میان مهم‌ترین مسئله حایز توجه رسیدن به نظر و دیدگاهی مشترک در میان مدیران و صاحب‌نظران ارگان‌های دریایی است که این امر همکاری وسیع آنها را طلب می‌کند تا بتوانند با هم‌افزایی و حرکت جمعی به اهداف خود دست یابند و برنامه‌های توسعه منابع انسانی را در سطح سازمانی و ملی محقق سازند.

انجمن توسعه منابع انسانی ارگان‌های دریایی

انجمن توسعه منابع انسانی ارگان‌های دریایی به منظور توسعه و تقویت دانش و حرفه آموزش و توسعه منابع انسانی در کشور و ارتقای سطح علمی و شایستگی حرفه‌ای مدیران، پژوهشگران و کارشناسان این حوزه دانشی و ایجاد ارتباط هدفمند و ارگانیک بین عناصر، ذی‌نفعان و مجموعه دست‌اندرکاران و نهایتاً برقراری ارتباط با نهادها و مجامع علمی و حرفه‌ای در داخل و خارج کشور تشکیل شد.

اهداف انجمن به شرح زیر است:

اشاعه فرهنگ آموزش و توسعه منابع انسانی در ارگان‌های دریایی با تمرکز بر مدل‌های ایرانی و اسلامی
استاندارد کردن فرایندهای توسعه منابع انسانی متناسب با الزامات ارگان‌های دریایی
توسعه دانش ضمنی و کاربردی مدیران منابع انسانی در ارگان‌های دریایی
توسعه مهارت‌های حرفه‌ای مدیران منابع انسانی در ارگان‌های دریایی
اداره صحیح دارایی‌های فکری

تبادل دیدگاه‌ها و نظرات مدیران منابع انسانی ارگان‌های دریایی
ایجاد بینش و نگرش حرفه‌ای و تخصصی برای ذی‌نفعان
بررسی مسایل و چالش‌های فراروی توسعه منابع انسانی در روند توسعه سازمان‌های دریایی
فراهم آوردن مبنای بهتری برای برنامه‌ریزی پرورش کارکنان به منظور بهترین بهره‌گیری از نگرش‌ها و توانمندی‌های کارکنان
افزایش انگیزه و مشارکت فعال‌تر کارکنان و بهبود روحیه کارکنان
توسعه کیفی نیروهای متخصص و بهبود بخشیدن به امور کارکنان
ایجاد تعامل و ارتباط بین مجامع علمی و دانشگاه‌ها با محیط‌های کسب و کار دولتی و غیردولتی به منظور سوق دادن پژوهش‌ها و تصمیم‌گیری‌ها به سمت مسایل و چالش‌های واقعی توسعه منابع انسانی

توسعه دانش و ارتقای سطح پژوهش در حوزه مدیریت منابع انسانی
از جمله برنامه‌ها و خدمات انجمن می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:
انجام مطالعات و پژوهش‌های کاربردی، علمی و توسعه‌ای در حوزه آموزش و توسعه منابع انسانی

تدوین استانداردهای حرفه‌ای و اجرای آنها

تهیه و تدوین منابع و کتب علمی و کاربردی در حوزه آموزش و توسعه منابع انسانی
برگزاری کنفرانس‌ها و همایش‌های ملی و بین‌المللی در خصوص آموزش و توسعه منابع انسانی

فراهم کردن بستر تعامل بین کارفرمایان و صاحبان کسب و کار با متخصصان و کارشناسان

سامانه C4I¹

مدیریت یکپارچه اطلاعات و عملیات نوین برای پیشگیری و مقابله با حوادث



↓ رسول راهداری
کارشناس علوم سیاسی، گرایش امنیت ملی
مشاور اداره کل حراست سازمانی بنادر و
دریانوردی

استفاده از سامانه (C4I) برای مدیریت و کنترل عملیات‌های نظامی از فاصله دور، از حدود ربع قرن پیش آغاز شد و نتایج آن در عملیات‌های نظامی تعیین کنندم بود اکنون این مفهوم برای کنترل بحران هاپیش بینی پیشگیری و مقابله با حوادث ایمنی، آتش نشانی و امداد و نجات در عملیات‌های غیر نظامی نیز مطرح و طی سال‌های اخیر استفاده می‌شود.

در واقع، تحولات عظیم حوزه فن آوری اطلاعات، تغییرات اساسی در مدیریت اطلاعاتی و عملیاتی نوین (C4I) را اجتناب ناپذیر کرده است. در این مقاله علاوه بر آشنایی با مفهوم «C4I» سعی می‌شود نقش این سامانه در مدیریت یکپارچه حوادث و مقابله با بحران‌های دریایی و پدافند غیرعامل به‌طور خلاصه تشریح شود.

از نظر استراتژیست‌ها و مدیریت اطلاعاتی و عملیاتی نوین، عامل تعیین کننده در برتری و موفقیت در برنامه‌ها و اجرای عملیات‌ها در شرایط پیچیده و چندوجهی امروز، همانا فرماندهی و مدیریت هوشمندانه برای بهره‌گیری بجا، بموقع و مناسب از اطلاعات و سایر منابع و امکانات، همچنین کنترل و هدایت هماهنگ آنها (COMMAND & CONTROL) و شناخت واقعی و درست از وضعیت، فرصت‌ها، تهدیدات، ضعف‌ها و مشکلات است.

برای رسیدن به اهداف مذکور، ابتدا باید اخبار و اطلاعات لازم از تمامی توانمندی‌ها، ضعف‌ها، آسیب‌پذیری‌ها، تهدیدات، فرصت‌ها، تغییرات و تحولات به درستی و با سرعت و دقت لازم جمع‌آوری، تحلیل و بررسی شود. به عبارتی محیط خودی و تهدیدات کاملاً و به‌صورت واقعی حس شود (INTELLEGINCE) و پس از آن اطلاعات کسب شده، بموقع و مستند در اختیار تصمیم‌سازان، تصمیم‌گیران و مدیران قرار گیرد تا امکان تحلیل و تفسیر وضعیت و اتخاذ روش مناسب برخورد با موضوع برای رسیدن به موفقیت (COMMUNICATION) فراهم شود.

اما با کدامین چشم و گوش و ابزار می‌توان وضعیت پیچیده امروز را به لحظه حس کرد و در اختیار مسوولان قرار داد؟ و کدامین ارتباط و شریانی است که در شرایط مختلف بتواند اطلاعات به دست آمده را بلادرنگ و در اندک زمانی به مجموعه و تصمیم‌گیران برساند؟ و اگر چنین شد، کدامین مغز انسانی است که بتواند انبوه اطلاعات دریافتی را در فرصت کوتاه بررسی و تحلیل کند و تصمیم بهینه در کوتاه‌ترین زمان ممکن اتخاذ کند؟

قدر مسلم اینکه در شرایط فعلی برای خوب دیدن، خوب فهمیدن و کنترل اوضاع، صرفاً نمی‌توان به گزارش عوامل انسانی و متصدیان مربوطه اکتفا کرد، چرا که افراد و عوامل انسانی تلاش دارند کار خود را موجه و اقدامات خود را خوب و منطقی جلوه دهند، بنابراین در شرایط پیچیده امروز علاوه بر گزارش‌های عوامل ذی‌ربط، برای ارزیابی صحنه، اتخاذ تصمیم مقتضی و واکنش منطقی، مناسب و بموقع به مستندات قوی و محکم‌تر و اصولاً به اطلاعات بررسی شده، دقیق و به موقع نیاز است.

اکنون چشم‌ها و گوش‌های الکترونیکی (ارتباطات الکترونیکی، دوربین‌ها، حسگرها، اسکنرها و...) با دقت و سرعت لازم این وظیفه مهم را بر عهده دارند و می‌توانند اطلاعات لازم را از آخرین وضعیت و از دورترین نقاط به لحظه حس کرده و در اختیار مسوولان ذی‌ربط قرار دهند.



اصول وارکان (C4I) عبارت است از:

- فرماندهی و اعمال مدیریت هوشمند و فراگیر (COMMAND)
- نظارت و ارزیابی مستمر و مکانیزه بر فضا و محیط اجرایی (CONTROL)
- شناخت واقعی و درک صحیح و منطقی از محیط درونی و بیرونی (INTELLIGENCE)
- داشتن ارتباط مناسب و انتقال به موقع اطلاعات لازم به مسوولین (COMMUNICATION)
- بهره گیری از فناوریهای نوین اطلاعاتی برای بررسی، ثبت وقایع و آرایه سریع (COMPUTER)



اجزای تشکیل دهنده

سامانه C4I

یک سامانه C4I از چهار بخش اصلی زیر تشکیل شده است:

الف- بخش فیزیکی: شامل نیروی انسانی، تجهیزات، تسهیلات و...

ب - بخش سازمانی: شامل مقررات، پروتکل ها، سازمان دهی ها، رویه ها و...

ج - بخش مدیریتی: که خود به زیرمجموعه های زیر تقسیم می شود:

۱- مدیریت اطلاعات که همه عملکردهای مربوط به حس محیط (درونی و بیرونی) تا تفسیر و توزیع اطلاعات تولیدی میان مصرف کنندگان را بر عهده دارد.

۲- مدیریت مخابرات (ارتباطات) که مسوولیت مبادله اطلاعات با سرعت، دقت و امنیت لازم را انجام می دهد.

۳- مدیریت بانک اطلاعاتی که تمامی فعالیت های مربوط به ذخیره و بهنگام سازی اطلاعات و ایجاد رده های مختلف دسترسی برای مصرف کنندگان مجاز را شامل می شود.

۴- مدیریت منابع که تمامی فعالیت های مربوط به استفاده بهینه از منابع سیستم را انجام می دهد.

د- پردازش های مدیریتی یا کنترل آنچه سیستم انجام می دهد (مأموریت)

بنابر این، اطلاعات و اطلاع رسانی را باید محور اساسی و راهنمای هر فعالیت عملیاتی برای



اطلاعات و اطلاع رسانی

را باید محور اساسی و

راهنمای هر فعالیت

عملیاتی برای

پیش بینی، پیشگیری،

بازداندگی و مقابله

قلمداد کرد، غفلت ها و

اشتباهات هر چند

کوچک در این عرصه،

می تواند انبوه تلاش ها

و سرمایه گذاری را را

بی ثمر سازد و در

مواردی نیز فجایی به

بار آورد

برای اینکه اطلاعات دریافتی از منابع با سرعت و دقت کافی به تصمیم سازان و تصمیم گیران برسد، شبکه ارتباطات مخابراتی همچون سلسله عصب انتقال اطلاعات بهنگام رابر عهده دارد. این شبکه، ترکیبی از رگ ها و شریان های مختلف و به اصطلاح ریز و درشت در لایه های مختلف (مراکز جمع آوری و تولید اطلاعات، مراکز تصمیم سازی و تصمیم گیری، مراکز اجرایی و انجام اقدامات عملیاتی و...) است که نه تنها سریع و دقیق بلکه بابه کارگیری فن آوری های روز، امن بوده و می تواند از نفوذ و دسترسی غیر مجاز محفوظ باشد. وقتی این اطلاعات انبوه به مراکز تصمیم سازی رسیده، لازم است به صورت خود کار و تعریف شده و بر حسب اهمیت و سایر پارامترهای دیگر، دسته بندی و بایگانی شود و آنگاه مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد، سپس اطلاعات جدید تولید تا معلوم شود چه تصمیم یا اقدام عملیاتی باید صورت گیرد؟ این گونه فعالیت ها بر عهده مغز و حافظه سامانه است که با استفاده از توانایی های رایانه (COMPUTER) و البته به کمک انسان، سریع و دقیق انجام می شود. در واقع رایانه ها مجموعه ای از سربازان آماده ای هستند که بدون خستگی و در تمام اوقات شبانه روز آماده خدمات رسانی و سرویس دهی به ایجاد کنندگان و برنامهریزان آن هستند.

شرایط بسیار پیچیده امروز و حضور هزاران عامل تأثیر گذار، شناخت مستمر آثار این عوامل و لزوم تجزیه و تحلیل سریع آنها، ایجاب می کند که:

عوامل، حساسه ها و ابزارهای حس محیط در سراسر سیستم به کار گرفته شوند (INTELLIGENCE)

شبکه های مبادله اطلاعات، در مقیاس گسترده بین همه عوامل مؤثر ایجاد شود (COMMUNICATION)

محاسبات دقیق بر روی مطالب دریافتی انجام و به سرعت در دسترس قرار گیرد (COMPUTER)

نتیجه آنها به صورت بسیار فشرده و در عین حال قابل درک در اختیار مسوول و مدیریت تصمیم گیرنده قرار گیرد (COMMOND)

نظارت دایمی بر تمام فرآیند کاری و اقدامات عملیاتی از جانب متصدیان و مسوولان مربوطه اعمال شود (CONTROL)

تنها از طریق سامانه C4I و بهره گیری درست از فن آوری های نوین است که می توان موفقیت در برنامه ها و انجام درست وظایف و مأموریت های مختلف اطلاعاتی و عملیاتی (امنیتی، ایمنی، پدافند غیر عامل و...) را تضمین کرد.

مزیت ها و امتیازات سامانه C4I

- توانمندسازی سازمان ها و دستگاه ها در تشخیص بموقع توانایی ها، ضعف ها، فرصت ها، آسیب پذیری ها، تهدیدات (SWOT).

- توسعه و بستر سازی لازم برای اطلاع رسانی بموقع از نظر سخت افزاری، نرم افزاری، ساختار و سازمان دهی.

- اطمینان از جامعیت، سرعت و دقت کافی در انتقال اطلاعات و استفاده بموقع و کامل از تمامی منابع اطلاعاتی.

- توسعه نظارت و کنترل اثر بخش بر جریان اطلاع رسانی و اقدامات عملیاتی و اصلاح مداوم کنش ها و واکنش ها.

- برقراری همکاری لازم و ایجاد یکپارچگی و هماهنگی لازم بین بخش اطلاع رسانی، مدیریتی و رده های اجرایی عملیاتی.

- فراهم کردن زمینه های لازم برای تصمیم گیری ساده، سریع، صحیح، به روز و به موقع توسط مدیران و مسوولان.

- تقویت بنیه اطلاعاتی و خبری و فراهم کردن شرایط لازم برای شناخت واقعی از وضعیت موجود و اقدامات جاری.

- تضمین لازم در تداوم اطلاع رسانی تحت هر شرایط زمانی و مکانی و پشتیبانی اطلاعاتی از تمامی واحدهای عملیاتی.

- استفاده کامل و صحیح از فن آوری اطلاعاتی و ارتباطی (ICT) در راستای اطلاع رسانی به موقع در سطوح مختلف مدیریتی.

- ایجاد تسهیلات و تمهیدات لازم برای اعمال مدیریت و کنترل هوشمند و بهنگام روی افراد و اقدامات عملیاتی دور از دسترس.

- مرتبط ساختن تمامی فعالیت های اطلاعاتی و عملیاتی با یکدیگر و ایجاد یکپارچگی و هماهنگی بین ارکان یک سازمان یا یک مجموعه.

- طرح ریزی و انجام اقدامات مناسب برای مدیریت اطلاعات و عملیات (گردآوری، تجزیه و تحلیل، ترکیب، تلخیص، تولید، ذخیره سازی اطلاعات، گزینش، توزیع به موقع و بهره برداری بهینه از آنها) برای مقابله با حوادث و بحران ها.



خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

ترخیص کالا و
حل اختلافات گمرکی
حمل و نقل بین المللی
و چند وجهی
ترانزیت داخلی و خارجی
خدمات بیمه
بیمه های باربری
اشخاص و مسافرتی

Customs Clearans
International Transport
Insurance Policy

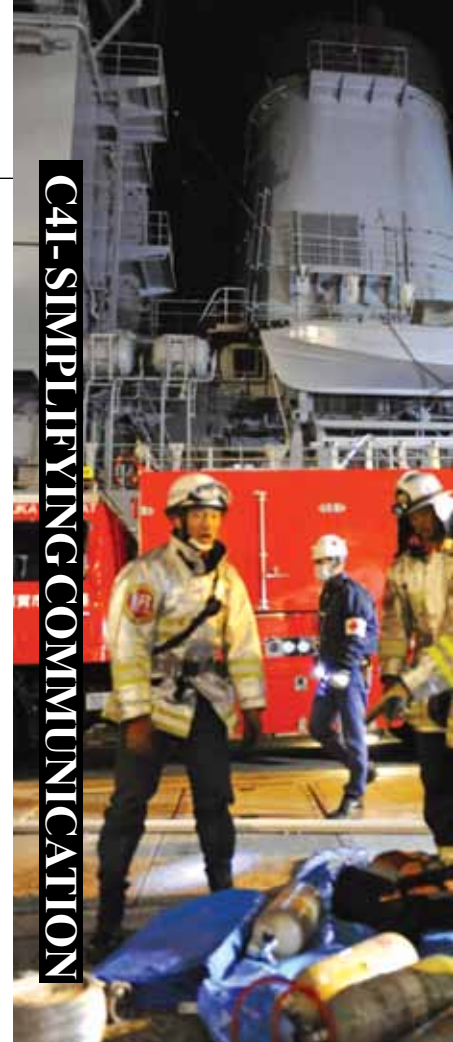
آدرس: خیابان میرزای شیرازی
پایتین تر از خیابان مظهری
پلاک ۱۵۷ طبقه سوم
تلفکس: ۹-۸۸۱۴۰۸۹۶

info@iranlogistics.com
www.iranlogistics.com



چشم‌ها و گوش‌های
الکترونیکی (ارتباطات
الکترونیکی، دوربین‌ها،
حسگرها، اسکنرها و...) با
دقت و سرعت لازم این
وظیفه مهم را بر عهده
دارند و می‌توانند
اطلاعات لازم را از آخرین
وضعیت و از دورترین
نقاط به لحظه حس
کرده و در اختیار
مسوولان ذی‌ربط قرار
دهند

C4I-SIMPLIFYING COMMUNICATION



پیش‌بینی، پیشگیری، بازاندازی و مقابله قلمداد کرد. غفلت‌ها و اشتباهات هر چند کوچک در این عرصه، می‌تواند انبوه تلاش‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها را بی‌ثمر سازد و در مواردی نیز فجایعی به بار آورد، به‌ویژه اینکه کشور مادر شرایط ویژه‌ای قرار دارد و در قبال دشمنان منطقه‌ای و فرماندهی‌های هر کدام منافع خاصی دارند که اغلب همسوی منافع و اهداف ما محسوب نمی‌شود. محیط استراتژیک کشور، وضعیت جغرافیای سیاسی مادر خلیج فارس، آسیای مرکزی، قفقاز، خاور میانه و مناطق شرقی مر تبادر حال تغییراتی بوده که امنیت و منافع ملی ما را تهدید می‌کند و هر لحظه انتظار حادثه و بحران جدید و گسترده وجود دارد. در این رابطه «سامانه C4I» می‌تواند راهگشای حل مسأله باشد، به شرطی که تمامی مراحل و فرآیند آن به خوبی و با ابزار لازم اجرا شود.

خلاصه اینکه، استفاده از سامانه «C4I» به مدیران و مسوولان ارشد ذی‌ربط این امکان را می‌دهد که بدون حضور در صحنه عملیات خشکی یا دریایی (MRCC و...)، به لحظه در جریان امور قرار گرفته و هنگام مقابله با حوادث دریایی ضمن ثبت و ضبط دقیق اقدامات، از جزئیات عملیات مطلع شوند و حسب لزوم هدایت‌های لازم را ارائه کنند، همچنین «C4I» در فرآیند اجرایی مقابله با حوادث طبیعی و اقدامات پدافند غیر عامل در شرایط و وضعیت‌های مختلف به‌ویژه در مواقع بحرانی، تعیین‌کننده خواهد بود.

منابع مرتبط انگلیسی:

MOCI4C.WWW (سایت خارجی)

مقاله ریحانه جباروند- دانشگاه شریف- RSI4C- بهار ۵۸۳۱
مقالات مرتبط با مسایل اطلاعاتی و عملیاتی نوین



Sea-Oriented Development

How is the current situation?

This year, 2013, is the point of advancement for the intelligent and vigilant society of Iran. The year in which the "Political Epic", as the Supreme Leader labeled it, was materialized. We can dare say that the Iranian society has come to its highest level of political and social maturity throughout its history and acts beyond the regional level. They seek social welfare as well as international integrity and active participation has become an integral part of the Iranian society.

Although the sanctions inflicted by the western countries have left a degree of economic pressure upon Iranian public, they have reach a level of maturity where they demand the president-elect to actively and expediently involve in international arena to thwart one of the major goals of the west i.e "alienation of Iran".

Iranian public showed that they are fully aware of the significance of the international community and its role on the economic elements namely trade, production and job generation.

With a clear understanding of today's global situation, Iranian public thought globally and with a high turn out elected their future president.

Fulfillment of the nation's expectations hinges on the maximal use of the national potential for development through making moderate and wise initiatives. To this end, participation of people plays a crucial role in the decisions of the future government. Off course this issue became quite clear when the elect was asked in his press conference that "when will the participation of the people start?" and he answered "the participation has already been started".

Tanking the account of the above, if the maritime community is after sea-oriented development and the government aims to make the best use of the maritime potential and capabilities for the national development, this only will be realized through collaboration and cooperation of the whole actors and elements of the maritime community both private and governmental. In this respect the role of the maritime associations should not be overlooked.

In conclusion, given the important role of the economic discussions on the livelihood of the public, I would like to quote a sentence from John Miller one of the greatest economists:

"Economy resembles a tide, you can not play with it but you have to first give up and then take advantage of it".

or illegally would make decisions using its financial and monetary tools to influence the society. Most importantly, if these decisions are not taken wisely with proper planning and the government would begin to overlook the people, the society will suffer the damaging consequences which are not easily recovered. In this case, government would restrict the private sector little by little. If previously the private sector could freely engage in the economic activities but now this freedom has been taken away and it should pay greater cost to do the business in the society.

In this situation, the government which was supposed to lower the cost of the social services by its function conversely increases the cost of the social services and makes decisions that typically renders to a greater cost for private sector. Economic decisions which are often in contradiction with the national best interests and in aggregate increases the finished costs of producing goods and services and prepares the ground for private sector to loose its competitive edge compared with those operating in other countries. This will definitely bring the economic trend to a standstill.

The trust between the government and the private sector is shattered in such an atmosphere. A dangerous play would commence in which the government is looking for bringing the private sector under its full control and the private sector seeks to bypass the government. Sadly this play is loose-loose rendering to the defeat of both players. The government estimate will not come true. The best development programs for which enormous amount of money and energy are spent will be doomed to failures in such condition.

In this situation, our intelligent, social responsibility and our beliefs drive us to rethink and reconsider our expectations and wants by choosing different people and management methods, but we fail. We want to resolve our problems, but we fail. The reason is that the problem lies somewhere else. The reason is that the philosophy behind establishment of the government has been neglected. We no longer agree with each other while we ourselves are the part of the problem in that we do not inclined to revise our thoughts and behaviors and bring them up-to-date as appropriate.

From economic point of view, the era of the sizable governments is over and the features of integrated and powerful governments are their bid to usher the society toward democracy and development. Nowadays, private sector is pioneer of economic advancement in every aspect. Companies no longer recognize any political and geographical border and enter into competition with other regional and international counterpart and contribute to their national economy. In our country no lock will be unlocked without bilateral cooperation and partnership of government and people in respecting the law and decision making in higher levels.

In The Name of God Port & Sea Magazine

Printed and Published by:

■ Port & Maritime Organization (PMO)

Legal Representative:

■ Mohammad Reza Emami

Editor-In-Chief:

■ Younes Gharbali Moghadam

Administrative Manager:

■ Farhang Molavi

Financial Manager:

■ Farid Sajedi

Editorial Secretary:

■ Farid Ghaderi

Translator:

■ Seyyed Mostafa Hashemi

Designer:

■ Farshad Danaei

Magazine Address:

1st Floor, Number 40, Kish Avenue,
after Jahan koodak Intersection,
Afrigha Street, Tehran, Iran

Phone:

+98-21-88190631-2

Fax:

+98-21-88190630

Website:

Bandarvadarya.pmo.ir

Electronic Post:

bandarvadarya@pmo.ir

Perception of the Government and Private Sector of the Sea-Oriented Development

■ Younes Gharbali Moghadam

Historical study of the countries' development is indicative of the series of telling and effective facts about their economical and social sections. All developed countries initially have started their development trend from one or more sectors on which they had potential and competitive edge compared to other countries. They have made a meticulous planning as a basis for moving forward of their economic sections. Among them were maritime or military industries or technical knowhow.

In this respect, undoubtedly, the governments have played an important role in development of nations. But a notable question arises: which government and with what structure? Which society can be proud of being developed essentially?

Before addressing these issues, it is noteworthy that by the government we mean the state or administration or governmental executive force of a country from the economic point of view not from political, legal or religious perspective.

Human, over the time, came to the conclusion to spend a cost to establish a body called "Government" or "Administration" in order to provide for security and social welfare and encoding rules and regulation for development. Therefore, the Government which is necessary but not adequate body is established and the people spend costs for its formation and maintenance. If a government earns an income, it is nothing but the money paid by the people in different forms such as tax, price of services, purchase of national assets etc to receive the social services.

This transaction between the community and government demonstrates the status of the statesmen and governmental sector in one hand and the people and private sector in the other. The importance of this issue is to a point where, in terms of Islamic principles, provision of services to the public is described as prayer and a holy deed.

Through paying the cost to the government, the society expects the government to reduce the social costs of disorder, crimes and receiving social welfares. Understandably the size of the government should be optimum enough to produce more benefit than the cost and in aggregate step forward toward social development and economical welfare. A government should make its public capable enough and pave the ground for promotion of the private sector in national and international areas.

The bilateral cooperation between the government and the people is disrupted when a considerable amount of money is being poured into the budget and the government any longer feels no need to the people and internationally or uninternationally, planned or unplanned, legally



SUPPORTED BY PIANC

Elsewhere in his remarks, Mr. Sadr referred to the supreme leader's concern regarding taking distance with the sea and said that "one of the ways to reduce this distance is moving the people to coastal areas entailing development of these areas".

"These borders account for approximately one third of the country's border, but we still remain reliant on the land rather than the sea", Mr. Sadr said, adding that this is while more than 90% of the import and export of cargo in the country is carried out via the sea. "If due regard is paid to the maritime related activities beside other economic sections, development of the coastal areas will contribute to the prosperity of the other economic sectors as well". "It seems that shifting the approach from the land to the sea is inevitable".

Criticizing the west double standard approach towards Iranian maritime activities, Deputy Minister went on to say that the behavior of the western countries creates hurdles for the activities of our seafarers and is downright against the human right and IMO-approved international conventions.

In this ceremony, Rear Admiral Dr. Sayari the commander of the Iranian Navy Force made his speech. He remarked that "as our supreme leader reiterated, Iran is a maritime country and the sea is a divine endowment for us which we should make the best use of it".

Mr. Sayari noted that despite the fact that we enjoy tremendous resources of marine species but our daily diet and meal has the least share of the marine foods compared to the world.

Referring to the country's development on the basis of the sea, Rear Commander said that "we have to use our marine resources and duly respond to our supreme leader's concern". "We have to all join hands to fulfill this".

"With the assistance and grace of Allah, Iran has a powerful presence in high seas and exercises Iranian jurisdiction flying the holy flag of the country". Dr. Sayari added.

Rear Admiral went on to say that "the security which is currently in place in the Aden Gulf and the South of the India Ocean is due to the presence of the Iranian Navy force combating the piracy" adding that "as long as we are present the area will be secure not only for the Iranian commercial fleet but also for the foreign ships.

As with the statistics, Dr. Sayari said that up to now we have escorted as many as 2000 Iranian tankers and ships launching 150 operations against pirates leading to a number of pirate arrests and delivering them the judiciary officials for trial.

Commander of the Iranian Navy said that "due to a cooperation and coordination currently in place between the maritime related bodies in the country, we can make big strides toward the further development of this sector and thwart the imposed sanctions by the western countries".

Underscoring the need to provide the security of the ships, Dr. Sayari stated that "enhancement of the shipping security will lead up to country's maritime

integrity and maintaining the national interests".

Mr. Stiri, Deputy Managing Director for Maritime Affairs of the PMO also made his remarks in the ceremony. He said that "from maritime transportation point of view, seafarers play an outstanding role in the supply chain of goods and the success of the shipping lines. "Their effective presence in maritime transportation is promising for the future of the shipping industry and maritime community", he added

"It is obvious that a great part of the achievements made in shipping industry is attributable to the sincere efforts of the seafarers", Mr. Stiri said, adding that strategic status of the maritime transportation as well as tremendous volume of cargo handled via this industry has made it an unrivalled option in international trade.

"Taking the account of the above and considering the requirements set out in the international conventions in connection with the shipping safety and protection of maritime environment demonstrate the significance of the human resources in the maritime industry", Mr. Stiri noted. "In this juncture and special status of our country in international transactions, the vigilance of the seafarers plays a pivotal role in realization of the short and long terms goals of the country in maritime transportation".

Mr. Dajmar, Managing Director of the Islamic Republic of Iran Shipping Line (IRISL) was another keynote speaker in the ceremony. He referred to today's particular condition of our country and 6 years of heavy sanctions against the shipping industry of Iran inflicted by the western country and said that "through the sincere commitment of our seafarers we have managed to thwart the international sanctions and prevent our enemies from accomplishing their goal".

In his remarks, IRISL's Managing Director called on the Ports and Maritime Organization (PMO) as the Maritime Administration of the country to help facilitate the settlement of the current problems of the seafarers. He noted that despite the huge diversity of the fields in the universities, there is no room for the maritime related majors in these universities. He asked the PMO to make necessary arrangements for the admission of students in maritime fields in domestic universities and academic institutions. He also underlined the need to undertake follow-up action in respect of the military service related problems of the seafarers by the PMO.

Mr. Ali Akbar Safaei, Managing Director of the National Iranian Tanker Company (NITC) was another speaker in the ceremony. He said that "the focus and epicenter of the western sanctions against our country was maritime trade and shipping lines". He also noted that "our seafarers in every situation devise a way out of difficulty with their creativity and do not allow any major problem halt cargo handling in the country". He went on to call for the PMO to follow tax exemption of seafarers.

Rear Admiral Dr. Sayari the commander of the Iranian Navy Force: "as our supreme leader reiterated, Iran is a maritime country and the sea is a divine gift for us which we should make the best use of it".

Mr. Sadr Remarked in the International Day of Seafarers: 93 Seafarers Managed to Get the Competency Certificate for Far Trips

The sea should be used as a tool for exercising the national will and development of relations with the other countries and maintaining national integrity and fulfillment of the national goals: Mr. Sadr



“One of the ways for attraction of young people to engage in maritime related jobs is to promote their motivation and providing necessary trainings with a view to encourage them to join seafarers community”,

On the occasion of the International Day of Seafarers, Mr. Sadr, vice Minister of Roads and Urban Development and Managing Director of Ports and Maritime Organization (PMO) remarked that as the supreme leader labeled this year as “Political & Economic Epic”, the political epic was materialized by Iranian people massive turn out in the presidential election but for the “Economic Epic” to be realized, we need to make our best in different domains.

He said that one of the sections which plays a great part in realization of the Economic Epic slogan is maritime transport and trade and, in particular, the sincere efforts of the sacrificed seafarers.

“The sea is the one of the magnificent manifestations of the divine creation which is lofty in terms of beauty and grandeur which we can enjoy this gift and its precious resources”. He added.

Pointing out to the endowments of God in the sea, Mr. Sadr referred to the enormous resources of marine species and mineral resources as well as various kinds of energies that can be explored from sea bed and economic advantages such as marine tourism and maritime industry. “There is no doubt that without the efforts of the seafarers in different areas of the maritime activities and transport, it is impossible to utilize the gifts of the sea”.

PMO’s Managing Director described the seafarer

profession significant and valuable and underscored the need to disseminate the maritime culture and encouraging the public and young people to get involved in maritime related jobs. He went on to say that seafarer’s job should be introduced to the people like other jobs in the society. To this end, some artistic tools such as good publicity, making movies, art galleries and etc can be availed.

“One of the ways for attraction of young people to engage in maritime related jobs is to promote their motivation and providing necessary trainings with a view to encourage them to join seafarers community”, Mr. Sadr said.

Deputy Minister revealed that there are ongoing efforts to grant tax exemption to seafarers and noted that seafarers’ job is international in nature and earns foreign exchange incomes.

Referring to the statistics on the seafarers, Mr. Sadr stated that currently a total number of 5.1 million seafarers are working in global fleet of which 290 thousand seafarers belong to our country. He also said that from Iranian seafarers a number of 93 thousand have succeeded to get their competency certificate for far trips. He went on to say that the Fifth Economic Development Program requires that as many as 5000 seafarer should be trained through out the program which currently 1500 seafarers have been trained and received their competency certificate.

failure to pay due attention to the potential of our ports has directed the flow of cargo to some of the ports locating in south border of Persian Gulf.

» As you are aware, following the comments of the Supreme Leader regarding due attention to sea and coastal areas, Port and Maritime Organization has made a sweeping shift in its approach towards development of the coastal areas. In this respect it has undertaken a number of measures such as construction of 40 breakwaters. As you are involved in maritime related issues, what is your view on that?

I believe that construction of these breakwaters would leave a positive effect on the coastal areas and would automatically promote the security in these areas in that construction of these breakwaters enables the local residents to use the marine resources. But it is better to give priority to Mokran coastlines in these measures because deprivation in these areas is rampant and the only source of providing livelihood of the people lies at sea.

» In your remarks you pointed out to the strategic presence at sea. What do you mean by that?

I refer to the remarks of the Supreme Leader who reiterated that the Navy in a real sense is a strategic force and it is not limited to national borders. When we have a strong and strategic presence at ocean, actually we are demonstrating our national solidarity. Therefore, our national interest and reputation is at the stake and our strategic presence at ocean can promote our security.

» One of the important issues in the port is investment of private sector which entails security. We believe that after the measures undertaken by the Navy Force to promote the security, the approach of the investors has changed towards our ports and coastal areas. As a result of this change, the amount of the investment in our port has dramatically increased in the past three years. How do you evaluate the impact of the Navy force in promoting the security as to the investment of the private sector?

As our Supreme Leader stated, if we do not provide the security of our achievements at

port and sea in different areas, we would lose them soon. Therefore, when the sea is secure, we can get involved in the maritime activities. If we could not provide for the security of the sea, private sector can not make investment in our ports and coastal areas. When the foreigners and investors see that we have well managed security measures of our territorial waters as well as our commercial fleet against the pirates, they become encouraged to make investment in our ports and territorial waters.

» Would your please elaborate on the potential and the programs of the Iranian Navy Force as with repairing of the Iranian vessels at high seas? Has there been any innovation in this respect? Which organization or governmental body should cooperate in preserving national borders?

In order to have an effective presence in the high seas, we need accomplished and skillful manpower. From the beginning of the Islamic Revolution, we lacked trained and skillful manpower in the country; but today we have this important factor available. We have various ships with different capacities operating throughout the world. As to the military fleet, we are embargoed by the western countries and we can not provide for our needs in terms of equipment and spare parts. Fortunately, today we can produce a large part of the technical needs of our fleet domestically and our policies are based on manufacturing our technical requirements within the country. Compared to the foreign countries, we enjoy an acceptable potential in this regard. We have already provided this capability by building Jamaran frigate. On the other hand, cooperation of the associated national and governmental bodies for maintaining the security of our maritime borders is of great importance such as the Port and Maritime Organization (PMO).

» International Maritime Organization (IMO) is working on a proposal to allow the use of privately operated security guards in commercial ships to maintain the security against piracy in high risk areas. In view of the capability of the Iranian Navy Force in providing the security of the

country's territorial waters and the security of the commercial fleet outside the territorial waters, how do you evaluate the proposal of the IMO?

Our commercial fleet has been always operating in high risk areas and the Navy has provided for the security of our own ships as well as some other foreign vessels such as those belonging to UAE, Saudi Arabia, China, Korea and etc. Off course the use of the private security guards on board the ships can help to maintain the security but these private guards need to have certain qualifications such as familiarity with the sea and maritime activities.

» The IMO has dubbed this year as: "sustainable development". How can this "sustainable development" be realized from the sea perspective?

We have tried to discuss the concept of sea-oriented development in the PMO High Council and make the members fully understood in this respect. If we could manage to use the resource of the sea in line with our national interests, we would be able to make our development sea-oriented. Around 70% of our borders lie in land with the other 30% at sea. Approximately, 93% of the import and export of cargo are carried out through out sea borders. If you take a look at this statistics, you can simply understand the significance of the sea-oriented development.

» If you were in charge of the commercial activities in the country, what would you propose to the Ports and Maritime Organization (IMO)?

Off course the PMO has had make a huge progress in recent years. But if it could further develop our commercial ports and enhance the ports capacity, we can better provide our national interest and obtain our goals. I believe that the focus should be on ports of Chabahar and Jask because these two ports can save the commerce of the country. Also these ports have great potential to become regional hubs.



Guidances of Supreme Leader in the Field of Sea; Sea Oriented Development

Maritime development and maritime security have correlation with one another. They are important factor influencing the various aspects of maritime related activities such as cargo trade, passenger transport and etc. In this respect, Mr. Emami, the chief editor of *Bandar-Darya* monthly has interviewed Rear Admiral, Dr. Habibollah Sayari, the commander of the Iranian navy. Followings are the answers of the Rear Admiral to his questions:



» As the first question for you as the Commander of the Navy, I.R. Iran and the Head of the of the PMO High Council, would you please share us your views on the waters and strategic geographical location of the I.R. Iran?

Strategically, Iran has an ideal position. Its 700 km of coastlines in the North of the country bordering Caspian Sea and 1000 km of coastline in the south of the country bordering Persian Gulf and further 900 km of Mokran border as well as tremendous resources of marine resources are precious endowment bestowed by Allah to our country. As our Supreme Leader stated, Iran's ideal position is a valuable opportunity for our country that we have to appreciate it. He also reiterated that our access to the Gulf of Oman and high seas is a great opportunity for us which we have neglected it in the past. An important question is facing us: why have we not used this divine gift as appropriate? We have to address this question and make our every effort to best avail our access to the sea. We have to develop our coastal areas as well.

» I recognized a notable point in your answer to the previous question, i.e "development of coastal areas". When we see to the important ports of the world such as Shanghai, Singapore,

Rotterdam and Hamburg, we notice that the in developed counties important cities have emerged along the sea. But no such a thing has happened in our southern ports. Our country has a big fleet and I.R. of Iran is intertwined with the maritime activities. In your views, why are our port underdeveloped?

I believe that western hegemony has separated us from the sea in order to achieve its objectives and keep us underdeveloped. The most important cities of the world are located in coastal areas. According to the statistics, almost two third of the world population live in the coastal area or within 200 km of the sea. But what is the reason? The reason is that these cities can use the gifts and resources of the sea. But surprisingly the most underdeveloped cities of our country are located in coastal areas and the main reason is that we have overlooked the importance of the sea. If we would have appreciated the significance of the sea, the port of Dubai could not emerge as our competitor and instead Jask and Chabahar ports would have replaced it. The location of our ports is far better than those of the regional countries in the Persian Gulf and cargo handling is more cost effective in Iranian ports than in other regional ports. Our

As our Supreme Leader stated, if we do not provide the security of our achievements at port and sea in different areas, we would lose them soon

Statement by Delegation of the I.R of Iran in Introducing Document MSC 92/25/2 Submitted to MSC 92 Session, 19th June 2013

Thank you Mr Chairman

In the recent months, some unfair commercial and technical restrictions have been exerted on Iran's shipping trade which may result in undesirable outcomes regarding the maritime safety, the marine environment and international shipping. It is very unfortunate to see that, the range of these restrictions has been expanded to international classification societies, in a way that, they have been prohibited from providing technical services to not only Iranian flagged ships but also foreign ships in Iranian waters. The maritime authority of the I.R. of Iran was informed of such restrictions by some classes in writing, even though they expressed their unhappiness in many occasions. The Islamic Republic of Iran has used all of its potential, actual resources and capacities to achieve the goals of IMO and other maritime-related international organizations in the field of maritime safety, security and pollution prevention. Having conducted successful IMO audit scheme and great contribution in securing vital shipping lines by dispatching navies are examples of our utmost commitments in these regards.

Now, this country as an active member state of IMO is facing double standards. It is indeed an strange time; on one side, we are sitting here and express our concerns regarding maritime safety, security as well as marine environment and on the other hand, we witness that, due to direct and indirect measures taken by some member states of this organization, unfair and undue restrictions have been imposed against another member state's commercial shipping industry that are engaged in movement of foods and other very ordinary goods. How can we put these two conflicting things together when we refer to paragraph (b) of article 2 of IMO Convention of this organization, as it read and I quote: "To encourage the removal of discriminatory action and unnecessary restrictions by Governments affecting shipping engaged in international trade so as to promote the availability of shipping services to the commerce of the world without discrimination;...."

Mr Chairman, Secretary General, Distinguished delegates

All of us know that, the need to use the

technical services of internationally competent classification societies as well as their practical roles for ships in compliance with the relevant technical standards, as mentioned in various IMO conventions, is undeniable for safe shipping at an international level. However, the Islamic Republic of Iran has been deprived from using the services of such services which can lead to compromising commercial shipping safety and environmental protection, and endangering the lives of ships' passengers in global shipping. Although the Islamic Republic of Iran has tried to remove the side effects of such restrictions through using the services of permitted national classification societies, the existence of this condition and its continuation would not have a good image for the international maritime society.

It has to be added that, the recent actions are not only against IMO's objectives as expressly stipulated in Article 1 of the Convention on the International Maritime Organization, but also contradict with the objectives of SOLAS and MARPOL and the cooperation of Member States in implementing the provisions of the said Conventions. The Government of the Islamic Republic of Iran, expresses deep concerns over such unfair restrictions and discriminatory actions, which impair the shipping industry as a whole; something that need our attention and the utmost care of all IMO Member States.

Mr Chairman,

At the end, The Committee is invited to note the matter raised and recommend all Member States to continue their cooperation with each other including the Islamic Republic of Iran in complying with all relevant international instruments in particular IMO convention and recommend all Non-Governmental Organizations including international classification societies to continue their cooperation with Iranian ships in providing technical services in order to enhance maritime safety and security and make sure that all ships around the world are using fair and equal technical services.

At the end Mr Chairman, we request you sir, our intervention in introduction of our document be fully reflected in final report of this committee.

Thank you Mr Chairman

General Statement about Iranian Navy Activities in Combating Piracy

Agenda Item 18

MSC 92 Session 12-21 June 2013

Since the intensifying of piracy in the Gulf of Aden, East coasts of Somalia and North of Indian Ocean, the Islamic Republic of Iran has dispatched its Navy in more than 25 courses to the mentioned areas to escort the commercial ships and oil tankers flying the flag of Islamic Republic of Iran, passing through this areas. The services were also provided to some ships under the flag of other countries.

The Islamic Republic of Iran has so far escorted more than 1500 commercial ships and oil tankers to prevent them from attacks by the pirates. Among these, 16 foreign ships and 136 Iran flagged ships were survived from potentially being attacked or hijacked. Moreover, 2 other ships (One Iranian and one Chinese ship) which had been captured by the pirates and their 20 crews taken as hostage, were all released by the Iranian Navy and the ships continued their voyage. As far as Iran is concerned and what could be expected from a responsible coastal state, with the prompt action taken by the Iranian Navy, maritime security is maintained in the territorial waters of the Islamic Republic of Iran. Taking this into consideration and of course our neighbor states involvement, we believe that the whole region i.e. Persian Gulf, Strait of Hormuz and Oman Sea are completely safe and secure for international shipping.

Thank you Mr Chairman,

We request you Sir, our statement be recorded in the final report of MSC 92 meeting.

Islamic Republic of Iran

Message to 21st Conference of Maritime Organizations From Koji Sekimizu Secretary-General, International Maritime Organization



The shipping industry today is in a state of transition. It has always been a cyclical industry and recent years have been no exception.

Clearly, a period of consolidation and adjustment is now needed.

Lay-up, recycling and

slow-steaming can all help to bring some equilibrium to the market. In the short term, the shipping industry faces difficult times but, looking further ahead, I am sure that, in the long run, it will overcome its current challenges and that seaborne trade will significantly increase again, to support the growth of trade.

But surviving the tough times to take advantage of better years ahead requires planning and coordination. So events such as this, the 21st Conference of Maritime Organizations in the Islamic Republic of Iran, help to ensure that all the necessary preparations are in place.

This year, much of the agenda for the event is being driven by matters that we have been addressing at IMO. Marine casualty investigation, the RO code, search and rescue requirements and seafarer training will all figure strongly in your discussions, as will the challenges and opportunities that flow from the forthcoming entry into force of the Maritime Labour Convention. I am also pleased to note that sustainable maritime development is one of the topics to be covered. This is a particularly important matter for me, as I have pledged that IMO will play its part in establishing sustainable development goals for the maritime sector as part of the wider United Nations' work in this respect.

I wish the Conference every success, and look forward very much to the positive contribution I am sure it will make to the improvement of safety, security and efficiency of shipping and to the development of a sustainable future for the industry.



Maritime Section: Pioneer in Economic Growth and Development

In 1979, when the Islamic Revolution was carried out in Iran, the oil income was in its prime days and highest level. At that time, the total Iranian ports capacity amounted to 19 million tons when 15.5 tons of performance has been registered. In this juncture, the biggest ship which could be accommodated in Iranian ports was a 45000-ton one. The capacity for passenger transport in the marine terminals stood at half a million and the performance of 300 thousand passengers has

been registered. Total capacity of the commercial ship was approximately half a million dwt and the capacity of the oil fleet was 1 million dwt in total. If we take a look at the upward trend of the maritime section (Table below) in the period of time between 1979 up to 2012, we come to the conclusion this sector has experienced most expeditious development taking the account of the inherent challenges maritime industry. There is no doubt that the increase took place between 1979 to 2012 in maritime sector namely: ports' nominal capacity from 19 to 184 million, ports' performance from 15 to 139 million tons, container capacity from 0.75 to 7.1 million TEU, the ability to accommodate ships from 45 to 145 thousand million dwt, passenger transport capacity from half a million to 14 million passengers and passenger transport performance from 0.3 to 12 million passengers, commercial fleet capacity from 1 to 5.8 million dwt, and oil commercial fleet from 1 to 12 million dwt, has been due to extensive and sincere efforts of the managers, expert and the staff involved in this sector.



Mohammad Reza Emami, Deputy Managing Director for Development of Management & Resources

NO	Subject	unit	1979	1989	1997	2007	2011	2012
1	Total port capacity (oil & non-oil)	Million tons	19	27	75	137	172	184
2	Total Port Performance (Oil & Non-oil)	Million tons	15	18	60	107	135	139
3	Total Container Capacity	Thousand TEU	75	100	600	3800	5700	7100
4	The highest capacity of ship accommodation	Thousand dwt	45	70	70	145	145	145
5	Passenger Transport Capacity	Thousand passengers	500	900	1500	6000	13000	14000
6	Passenger Transport Performance	Thousand passengers	300	856	1323	5631	10200	11410
7	Commercial Fleet Capacity	Thousand dwt	525	2335	2452	3930	5700	5800
8	Oil Fleet Capacity	Thousand dwt	1015	1015	1015	6920	10200	12000