



دریایی را جدی نگرفته اند. به زعم آنان بخش خصوصی در این عرصه دست بالا را دارد و می تواند گلیم خود را به تنهایی از آب بیرون بکشد.

اگرچه ممکن است چنین برداشتی یا در نظر گرفتن وضعیت کنونی سایر قلمروهای صنعت حمل و نقل تا اندازه ای منطقی و جاافتاده به نظر بیاید، اما سازمان بنادر و دریانوردی می داند که ممکن است در آینده گرفتاری هایی برای این بخش به وجود آید که رفع و رجوعش چندان آسان نیست. یادمان نرود که این سازمان تا همین اواخر در همه بخش های امور بندری حضوری تصدی گرایانه داشت و ریز و بزم کارها شرکت های کشتیرانی را به خوبی می شناسد.

سازمان بنادر از نظر اصولی و در ارتباط با اطلاعاتی که از منابع بین المللی و سازمان بین المللی دریانوردی دریافت می کند، بی کم و کاست در جریان وضعیت کنونی صنعت کشتیرانی در سطح جهان فرار دارد و می داند که اوضاع کنونی هیچ شباهتی با دنیای کشتیرانی در دو سه دهه قبل ندارد. امروز هیچ کشوری از تأثیرات رکود عمیق اقتصادی در اروپا و آمریکا برکنار نمانده و اگرچه کشور ما تاکنون تا حدودی از این بحران برکنار مانده اما تأثیرش را روی صنعت حمل و نقل دریایی ما که فعالیتی بین المللی به شمار می آید نمی توان نادیده گرفت. بنابراین دیر یا زود، امواج برخاسته از رکود اقتصادی غرب و هم چنین تحریم های بین المللی بروند فعالیت و تراز سودوزیان شرکت های کشتیرانی ایرانی تأثیر خواهد گذاشت و کار رقابت را با جریفان منطقه و سایر نقاط سخت تر خواهد کرد.

با این مقدمات به نظر می رسد اقدام دولت محترم در فراموش گذاشتن عمدی یا سهوی صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی در تدوین کلیات برنامه پنجم عمرانی کشور و سکوت نمایندگان مجلس درباره پیامدهای این کم التفاتی واقعیتی پنهان کردنی نیست و بنابراین اقدام های خاص خود را می طلبد تا ترتیبات متفاوت و پستندیده تری در شناخت نیازها و مقابله با مخاطرات پیش روی شرکت های کشتیرانی و مالکان کشتی ها به کار گرفته شود تا نه تنها از ظرفیت ناوگان کاسته نشود بلکه اهدافی را در چشم انداز برنامه پنجساله بگنجانند که با توان واقعی شرکت های کشتیرانی و همکاران آنان برابری کند.

یادآوری می شود که درکنار همه این مسایل و مشکلات، به تأثیرات اجرای طرح هدفمند کردن یارانه ها در بخش حمل و نقل دریایی هم باید توجه شود. این طرح گرچه قطعاً به معنای واقعی کردن مناسبات اقتصادی کشور در بخش تولید و خدمات است اما اختلالاتی در توازن مالی شرکت های کشتیرانی به وجود می آورد که تنها با کار خود آن ها قابل رفع نیست. اتحادیه مالکان کشتی ایران با بررسی عمیق این مسایل و هم چنین ارائه پیشنهادها متعدد به نهادهای مختلف مملکتی و از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، سهم خود را ایفا کرده است و اکنون مسئولیت به عهده نهادهای مزبور و از جمله نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی است که فرصت تدوین و تصویب لایحه برنامه پنجم توسعه را جدی بشمارند و برای تقویت و ترغیب دست اندرکاران حمل و نقل دریایی و گسترش سرمایه گذاری ها در این بخش تدابیری بیابند. این دست اندرکاران تا ما یک دوره طولانی دیگر را برای گرفتن سهم بیشتری از حمل و نقل بین المللی دریایی از دست ندهیم.

به نام خدا

کشتیرانی و کشتی داری هم،

از برنامه پنجم توسعه سهمی انتظار دارد!

مجلس شورای اسلامی بررسی برنامه پنجم توسعه کشور را که یکی از چهار گام باقی مانده تا رسیدن به اهداف چشم انداز توسعه بلند مدت کشور به شمار می رود، آغاز کرده است. اما از همین ابتدا پیداست که در میان سایر بخش های حمل و نقل کشور، التفات زیادی به بخش دریایی و نقش آن در توسعه اقتصاد و رفاه ملی به عمل نیامده است. شاید دلیل اصلی این باشد که بخش کشتیرانی در سال های اخیر آن قدر آرام و بی دست انداز به پیش رفته که خیلی ها گمان کرده اند که دیگر این بخش لازم نیست سهمی از حمایت دولت ببرد.

نیازی هم به توضیح ندارد که درمیان همه بخش های حمل و نقل (اعم از زمینی، ریلی و هوایی و دریایی)، بخش حمل و نقل دریایی کمترین دردها را به دولت تحمیل کرده و در مجموع از کمترین توجهات مالی و سرمایه ای دولت هم برخوردار شده است. تقریباً همه سرمایه گذاری های دولت در این بخش روی توسعه بنادر و زیربنایها متمرکز بوده که بخش خصوصی فقط با پرداخت هزینه هایش بدان دسترسی دارد و نمی تواند جزئی از کمک های دولت به بخش خصوصی دریایی کشور به شمار آید. به همین خاطر هم هست که ما نباید در یک دوره زمانی نسبتاً طولانی دیگر، مسایل این بخش را از نظر دور بداریم و منوجه بحران ها و ضایعاتی که ممکن است از رکود اقتصاد جهانی متحمل شود نباشیم. این در حالی است که همزمان، ادامه تحریم ها هم بر تنگنای بنگاه های دریایی و کشتیرانی افزوده است.

در بخش حمل و نقل جاده ای، دولت سهم بسیار بالایی از اعتبارات خود را به توسعه جاده ها و بهبود جرکت وسایل نقلیه اختصاص داده ضمن آن که آستین کمک به نوسازی ناوگان های حمل بار و مسافر را هم بالا زده است. در واقع در این بخش علاوه بر این که دولت زیربنایها را می سازد و امکان ارتباط جاده ای میان نقاط مختلف کشور و مبادی ورودی کالای داخلی و ترانزیتی را فراهم می کند در کمک به بخش خصوصی برای سرپا نگاه داشتن ناوگان ها را نیز نقش اول را دارد. هم وزارت راه و ترابری و هم وزارت نفت در تحقق این هدف همعهد شده اند و ناوگان های فرسوده را که عمدتاً متعلق به بخش خصوصی است، با پرداخت کمک های مالی بلاعوض و تسهیلات مالی ارزان قیمت؛ سرپا نگاه می دارند. این در حالی است که در این بخش عملاً دولت هیچ تصدی خاصی برعهده ندارد و هم وسایل نقلیه جاده ای باری و مسافری و هم کار گرفتن و بردن و حمل و نقل کالاها به دوش بخش خصوصی است.

در بخش حمل و نقل هوایی، دولت همواره پشتیبان اصلی بوده و همین امروز هم از طریق تحویل سوخت ارزان به ایجاد توازن و تعادل در هزینه ها و درآمدهای شرکت های هواپیمایی کمک می رساند. کمک دولت در این زمینه حتی شامل تأمین اعتبار برای خرید هواپیما یا جبران هزینه ها نیز می شود. به زبان ساده اگر کمک های دولت به این بخش نبود اکنون حتی یک هواپیمایی ایرانی هم در بازار باقی نمی ماند و همه فعالان این بخش عطای حمل هوایی را به لقاییش می بخشیدند و دنبال کسب و کار مطمئن تری می رفتند.

در بخش ریلی، یعنی بخشی که سرنوشت ترانزیت و ترانشیپ کالای منطقه و ایران با آن گره خورده است، مشکلات قابل شمارش نیست. با همه برنامه ریزی هایی که برای واگذاری برخی از تصدی ها به بخش خصوصی انجام گرفته هنوز سررشته کارها و عمده زیان های به عهده بخش دولتی است. هزینه بالای احداث خطوط ریلی در کشوری به طول و عرض ایران، بسیار بیشتر از آن است که بخش خصوصی از عهده آن برآید. وضعیت دخل و خرج شرکت های حمل کننده ریلی هم چندان مساعد نیست که شوقی در بخش خصوصی برانگیزد و سهم راه آهن در حمل کالا و مسافر به نقطه ای برسد که آرزوی همه مردم است. با این مقدمات روشن است که چرا سیاستگذاران کشور در نهاد قانونگذاری اولویت بخش حمل و نقل



زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای ایرانشهر، شماره ۲۳۷، طبقه سوم

تلفن: ۸۸۳۲۸۷۹۱ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۳۳۷۷۲۶

دورنگار: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com

گزارش

مذاکرات

چهاردهمین نشست

هیات مدیره

چهاردهمین نشست هیات مدیره دوره دوم اتحادیه مالکان کشتی ایران در روز چهارشنبه ۲۵ آبان ۱۳۸۹ در محل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تشکیل شد و با بررسی فهرستی طولانی از مسائل و مشکلات و تصمیم گیری در مورد هر کدام از آن ها به کار خود خاتمه داد. در ابتدای این جلسه دبیرکل اتحادیه ضمن تبریک فرارسیدن عید سعید قربان و عید سعید غدیر خم، واقعه اسف یار فقدان همکار گرامی مدیر عامل شرکت پیشناتز بندر و دریا شادروان حاج رضا ربیعی را تسلیت گفت و سیم نشست طبق دستور کار خود ادامه یافت.

گزارش فعالیت های دبیرخانه:

۱- در جلسه کمیته حمل و نقل مجمع تشخیص مصلحت نظام حضور پیدا کرده و گزارشی از بررسی نتایج حذف یارانه در حمل و نقل کلان شهرها از جمله شهر تهران و همچنین گزارشی از کمیته حمل و نقل اتاق ایران مبنی بر بررسی تأثیر مستقیم حذف یارانه سوخت بر حمل و نقل جاده ای در ۷ برگ تقدیم گردیده است، که از آن پیامدهای ناشی از حذف یارانه در حمل و نقل و جنبه های منفی و مثبت آن مورد بررسی قرار گرفته است.

۲- پیش نویس آیین نامه شرکت های کشتیرانی پس از چندین جلسه هماهنگی های انجام شده فی مابین سازمان بنادر و دریانوردی، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و اتحادیه مالکان کشتی ایران و چند ارگان دریایی دیگر آماده شد و جهت دریافت پیشنهادات و نقطه نظرات به تعدادی از شرکت های عضو ارسال که تا کنون پاسخ های دریافتی از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش و انجمن پایانه داران بنادر ایران به سازمان بنادر و دریانوردی منعکس گردیده است که غالب پیشنهادات دریافتی نکات اصلاحی بوده است و انجمن پایانه داران بنادر ایران اصولاً

صدور چنین مجوزی از طرف ارگان های دریایی بخصوص را رد نموده است. موافقت شد که: اصل تنظیم آیین نامه کشتیرانی در سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی دریانوردی صحیح و لازم می باشد و در صورت نیاز به تهیه اینگونه آیین نامه ها سازمان این اختیار را می تواند از طریق شورای عالی ترابری دریافت نماید و در صورتی که شرکتی چنین مجوزی را از خارج از ایران دریافت نموده باشد، بدیهی است دیگر نیازی به صدور مجوز از کشور ایران ندارد.

۳- خوشبختانه در پی جلسات با مسئولین پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا و اتحادیه در رابطه با روایت دریانوردان خارجی روی شناورهای ایرانی و نهایتاً انعقاد تفاهم نامه فی ما بین ضمن سامان دهی چگونگی اخذ روایت دریانوردان خارجی، بخصوص برای شرکت ها و مالکان شناور فاقد دفتر در تهران با استقبال روبه رو شده و تا کنون در عرض شش ماه گذشته به تعداد زیادی از اعضا و غیره عضو خدمات رسانده و در مقابل مبلغی نیز بعنوان هبه درآمدزایی داشته است. آقای روشنائی: با قدردانی از زحمات کشیده شده در اتحادیه این مسیر می تواند یکی از راهکارها برای درآمدزایی جهت هزینه هایی که به همین منظور انجام می شود برای اتحادیه باشد و ضمناً باعث تشویق و جذب سایر مالکان شناورهای غیر عضو به منظور عضویت در اتحادیه می گردد.

بخش دریایی در برنامه پنجم

۳- در برنامه پنجم توسعه متأسفانه با توجه به اتمام شور اول آن، مطالب چندانی در مورد پیشبرد اهداف دریایی کشور مطرح نشده است و کمبودهای بسیاری در آن وجود دارد ضمن آنکه پیشنهادات از سوی اتحادیه و سازمان بنادر و دریانوردی و برخی ارگان های مهم دریایی به مقامات مسئول ارسال شده بود. اخیراً هم ملاحظاتی با آقای منظورزاده ریاست فراکسیون دریایی مجلس داشتیم و گله فعالان بخش دریا نیز به ایشان منعکس گردیده است.

پس از بیانات آقای مهندس سوری و آقای داجمر در این زمینه مقرر شد: یک کارگروه با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش و اتحادیه دوباره این مطالب را جمع بندی و هر چه سریعتر به مجلس ارسال نماید.

تأسیس بانک حمل و نقل

آقای داجمر: بحث دیگر تأسیس بانک حمل و نقل بود، تیمی هم تعیین شد که پیگیر قضایا باشد و مشخص شود هیأت مؤسس چه کسانی هستند؟ حداقل سرمایه مورد نیاز ۴۰۰ میلیارد تومان است و هر عضو با حداکثر ۱۰٪ سهم می تواند ثبت نام کند.

در این مورد با سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان هواپیمایی کشور، پایانه داران و تعاون ناجا و تأسیسات دریایی مذاکرات اولیه صورت گرفته، همینطور می توان با راه آهن و سندیکای کامیون داران و یا هر ارگان مهم در امر حمل و نقل کشور نیز وارد مذاکره شد؛ با داشتن ۵۰٪ سهم، می توان پذیره نویسی را شروع نمود و اتحادیه نیز می تواند اطلاع رسانی نموده، تا اعضا داوطلب وارد آن شوند و ثبت نام نمایند.

هدف اول حضور شرکت های اصلی در امر حمل و نقل بوده و چنانچه در این مرحله به رقم مطلوب برسیم بقیه را می توان در پذیره نویسی جمع آوری نمود. آقای سوری: پیشنهاد نمودند که برای اطلاع رسانی متنی آماده شود و لیستی از داوطلبین به آن ضمیمه گردد و مشخص شود داوطلبین چند درصد کل سرمایه را تمایل به سرمایه گذاری دارند و برای هزینه های اولیه نیز برای استخراج کارگروه درصدی از ۱٪ به بالا از این مبلغ تعیین شود که پیشنهاد مورد موافقت اعضا قرار گرفت.

تأسیس موسسه پی اند آی

۵- در رابطه با تأسیس P&I چند جلسه با نمایندگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش تشکیل گردید که به علت سنگینی و قوائف محوله اعضا در شرکت ها و ابعاد گسترده کار نتیجه اینکه، نیاز به کارگروهی مستقل برای این کار می باشد و البته ارتباطی نیز با جناب آقای مصدقی برقرار شد و مذاکراتی انجام شد و ایشان نیز برای همکاری و حضور خود در این کلوب سواری را مطرح نموده اند که در صورت موافقت تفاهم نامه فی مابین به امضاء برسد.

آقای سوری: چنانچه با ایشان تفاهم نامه ای به امضاء برسد می توان در آن قید شود که حداکثر ظرف ۲ الی ۳ ماه و تا قبل از بیستم فوریه سال آتی میلادی کارهای مقدماتی را انجام و به اخذ مجوز رسید ضمن اینکه، آیین نامه های مربوطه به زبان فارسی و عربی و انگلیسی تدوین گردد. برای پرداخت کارمزد افسراد اداری جهت مدیریت کلوب P&I، به دو صورت می توان عمل کرد. یکی به صورت درصدی از کل درآمد و راه کار دوم به صورت کارمندی

و پرداخت حقوق ماهانه که به نظر من روش دوم با فرهنگ و شرایط ما منطقی تر و بهتر می باشد پیشنهاد می گردد. آقای روشنائی: تا کنون برای اجرایی شدن این پروژه در چند مورد قدمهایی برداشته شده ولی به علت درگیری روزانه با کارها نتیجه ای گرفته نشده است و در حال حاضر برای تأسیس کلوب P&I به نتیجه رسیدن آن موکول به امضای MOU گردید لذا گزینه که گفته شد می تواند گزینه خوبی باشد.

آقای گلپور: در حال حاضر برای تأسیس کلوب P&I از طرف شرکت های بیمه درخواست های زیادی به ما رسیده است. پیشنهاد می کنم برای تأسیس کلوب جدید P&I از یک نفر آشنا به کار دعوت نموده و ضمن پرداخت حقوق ماهانه، از مشاورت آقای مصدقی به منظور همراهی و کسب رهنمود بهره مند شد.

آقای داجمر: در حال حاضر ما وارد این کار شده و بیمه معلم نیز توانسته مجوزهای برخی از کشورهای طرف معامله و تردد با کشور ایران را دریافت نماید و فعلاً رقع مشکل شده است. آقای سوری: مشکل مهم اجرای کار و مراحل مقدماتی تا ثبت و اخذ مجوز P&I است می دانیم که در حال حاضر بیمه ها فاقد چنین دانشی هستند.

پیام تسلیت

به همکاران داغدید

خاندان محترم ربیعی و همکاران پیشناتز بندر و دریا بدینوسیله درگذشت شادروان حاج رضا ربیعی عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران و مدیر عامل شرکت پیشناتز بندر و دریا را تسلیت عرض نموده و برای آن مرحوم رحمت الهی و برای بازماندگان شکیبایی مسئلت می نمائیم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

جناب آقای مهندس خسروی

با نهایت تأسف و تأثر درگذشت شادروان محترم خسروی کلور، برادر بزرگوارتان را از صمیم قلب تسلیت عرض نموده و از خداوند متعال برای آن زنده بک رحمت واسعه و برای بازماندگان صبر جمیل ارزومندیم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

همکاران گرامی خانم و آقای خدایی

درگذشت مادر گرامیتان را به شما و خانواده محترم تسلیت عرض نموده و از خداوند متعال برای آن مرحومه علو درجات و برای بازماندگان بقای عمر با عزت ارزومندیم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

وزیر راه و ترابری:

کشتیرانی به وزارت راه و ترابری واگذار شود

وزیر راه و ترابری واگذاری کشتیرانی را به این وزارتخانه از معاون اول رئیس جمهوری خواستار شد و تاکید کرد: مسوولان باید کمر همت ببندند و بنادر شمال و جنوب ایران را به هاب منطقه خاورمیانه تبدیل کنند. آقای حمید بهبهانی در همایش ملی "ترانزیت در مسیر توسعه" با تاکید بر این که آنچه در بخش ترانزیت از دست داده‌ایم باید جبران کنیم، گفت: ترانزیت فقط مختص زمین نیست. تمام مدل‌های ترانزیتی کشور ما در دنیایی نظیر این است.

آقای دکتر حمید بهبهانی با بیان این‌که در بخش دریایی ۲۴ سال خواب بوده و همه جا را از دست داده‌ایم، گفت: امارات که تا چند سال پیش دستشویی‌های معمولی هم نداشتند الان برای ما شاخ و شانه می‌کشند؛ چرا باید کالاهایمان را آنجا ببریم و بعد از آنجا به کشورمان صادر کنیم درحالی که هفت بندر عظیم در خلیج فارس متعلق به ایران است. وی اظهار کرد: وزارت راه متولی حمل و نقل است و بندر را اداره می‌کند اما کشتیرانی به دست وزارتخانه‌ی دیگری است. در صورتی که کشتیرانی یکی از ارگان‌های حمل و نقل است که باید در دست وزارت راه باشد که از دکتر رحیمی رسیدگی به این موضوع را درخواست می‌کنم. وزیر راه و ترابری افزود: اگر کشتیرانی و سازمان بنادر و دریانوردی متحد شوند و همت کنند می‌توانیم بنادر ایران را به هاب منطقه تبدیل کنیم.

بهبهانی گفت: در دریای خزر نیز بسیار ضعیف هستیم و از صد کشتی در دریای خزر ۹۰ کشتی متعلق به روسیه و ۱۰ کشتی متعلق به ایران است که باید همت کرده و از این موقعیت استفاده کنیم. وی تاکید کرد: این همه نعمت در دریا است و خطوط آبی کم خرج و زیبا هستند اما ما را از بچگی از آب ترسانده‌اند که اگر در آب برویم خفه می‌شویم.

بهبهانی تاکید کرد: مسوولان باید کمر همت ببندند و بنادر شمال و جنوب ایران را به هاب منطقه خاورمیانه تبدیل کنند و کشتیرانی نیز به زیرمجموعه وزارت راه اضافه شود.

در مورخ ۸۹/۷/۲۰ این شورا در اتحادیه زیر نظر شورای مرکزی حل اختلاف تهران و شمشیرانات بصورت قانونی و برای نخستین بار در کشور تأسیس شد. این شورا برابر قانون دارای حداقل سه عضو کارشناس که یکی از آنها کارشناس حقوق دریایی و یک نفر بعنوان دبیر می باشد و آقایان روشنائی، تبریزی و پارسایان و بنده بعنوان اعضاء شورا و خانم مریم جوادی بعنوان دبیر شورا برای این منظور انتخاب و معرفی شده‌اند که حقوق دبیر شورا می بایستی توسط اتحادیه پرداخت شود.

آقای داجمر: ضمن قدردانی از فعالیت های انجام شده در اتحادیه بخصوص آقای مرادی، این اقدام می تواند خلاء موجود دادگاه های دریایی کشور را جبران نماید. مقرر شد که اتحادیه در این رابطه اطلاع رسانی وسیعی را انجام دهد.

آقای سمعی: در صورت تصویب ماهانه مبلغ ۲۵۰،۰۰۰ تومان به دبیر شورا پرداخت گردد که مورد موافقت قرار گرفت.

توافق با بانک ملت

دستاوردهای مهم دیگر اتحادیه در رابطه با توافق حاصله با بانک ملت شعبه کتدوان بوده که ریاست کارگروه وجوه اداره شده حساب آقای مرادی با هماهنگی و همکاری اتحادیه موفق به انجام آن شدند.

آقای مرادی: مراحل رسیدگی به موضوع را از زمان تشکیل جلسه برای نزدیک به ۴۰ نفر از مالکان شناور استفاده کننده از تسهیلات وجوه اداره شده شروع و پس از هماهنگی و گردهمایی نامبردگان توسط اتحادیه در سالن اجتماعات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در مورخه ۸۹/۵/۲۰ کلیه ابعاد قضیه مورد بررسی قرار گرفت و منجر به صدور تعهدنامه از سوی مالکان شناور به بانک شد و پیشنهادات در بند تقدیم مسئولین بانک گردید و خوشبختانه با هماهنگی های بعدی که با بانک ملت و سازمان بنادر و دریانوردی بعمل آمد، بانک ملت با اکثر قریب به اتفاق مفاد یاد شده موافقت نموده و بوجوب شد که مشکلات عده زیادی از مالکان شناور ذینفع را برطرف نماید و درحال حاضر فقط حدود ۱۲ مورد وجود دارد که مشکلاتشان هنوز باقی مانده که تحت پیگیری می باشد.

در خانه مقرر شد بمنظور تبادل نظر و همکاری بیشتر فی مابین سازمان بنادر و اتحادیه درخواست نشستی از سوی اتحادیه در دفتر آقای صدر گردد تا با حضور کلیه اعضای هیات مدیره بتوان تعامل کاملتری ایجاد نمود.

زیاد مقرر شد عضویت نامبردگان معلق گردد و هیچگونه خدماتی از سوی اتحادیه به آنان داده نشود.

ب- ارائه نتیجه نشست درخواستی اتحادیه فی مابین مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی با اعضاء اتحادیه در بندرعباس؛

نشستی با مالکان شناور و مسئولین سازمان بنادر منجمله آقایان ایزدیان و فروغی و همچنین مسئولین اداره بندر شهید رجائی در بندرعباس در مورخ ۸۹/۷/۲۱ و با پیگیری و دعوت اتحادیه و بمنظور بررسی مشکلات مالکان شناور برگزار شد که دستاوردهای خوبی جهت رفع پاره ای از مشکلات مالکان شناور به همراه داشته است که موارد مطروحه از طریق اتحادیه و سازمان بنادر تحت پیگیری می باشد.

ج- ارائه نتیجه اقدامات انجام شده در رابطه با طرح خرید مکانی مناسب برای دبیرخانه اتحادیه؛

مبالغ پرداخت شده جهت خرید مکان اداری اتحادیه با وجود پیگیری های بعمل آمده از جمع پول تعهد شده تاکنون فقط مبلغ ۷۵ میلیون تومان بوده که برای جمع آوری بقیه پیگیری ها ادامه دارد.

آقای داجمر: برای دریافت پول های تعهد شده از داوطلبین سربا پیگیری تا مکان مناسبی برای اتحادیه خریداری گردد.

آقای سوری: در صورت امکان از طریق



تسهیلات واگذار شده توسط ارگاتها نیز میتوان موضوع را پیگیری نمود تا قیمت خریداری نسبت به بازار ارزاتر تمام شود. مقرر شد مکان مورد نظر را تعیین و محل را با دریافت قرض از بخش های مختلف خریداری و سپس از اعضاء دریافت نمود.

شورای حل اختلاف دریایی

خوشبختانه با پیگیری های بعمل آمده توسط جناب آقای مرادی شورای حل اختلاف دریایی در اتحادیه مالکان کشتی ایران افتتاح شد. آقای مرادی: پس از پیگیری های انجام شده و همکاری دبیرخانه اتحادیه نهایتاً

آقای داجمر: در حال حاضر ما اقداماتی را انجام داده ایم و برای طی بقیه مراحل پرداخت در حد حق الزحمه بلا مانع می باشد ولی در صورت سهیم شدن ایشان در این امر اشکالی نمی بینم.

آقای سوری: ما این را نمی خواهیم که وابسته باشیم ولی به عنوان مشاوره می توان تا اخذ مجوز و ثبت شرکت از ایشان بهره برد ما مبلغی را برای مشاوره تعیین بکنیم تا کارها به سرعت جلو برود ضمن آنکه فرصت ما تا بیستم فوریه سال آتی میلادی می باشد و وقت زیادی هم نداریم.

آقای امیران: بنظرم می رسد که ایشان شاید مایل هستند در هیات مدیره P&I جدید مشارکت داشته باشند.

آقای داجمر: پیشنهاد می کنم تسمی را که ما می خواهیم، تعیین کنیم که البته نیاز به یک هماهنگی بیشتری دارد تا آنها اساسنامه را تدوین نمایند و اگر که آقای دکتر گلپور پیگیر قضایا باشند و نقرات اعضاء مربوطه را با حق الزحمه لازم انتخاب نمایند می توان به اجرای کار سرعت بخشید که این پیشنهاد مورد تایید هیات مدیره قرار گرفت.

اعضای جدید اتحادیه

از مورخه ۸۹/۷/۴ تا کنون شرکتهای دریانورافق به مدیریت آقای دشتی پور و مروراید اسواج کیش به مدیریت آقای سامری نیا، شرکت کشتیرانی مروراید پارسیان به مدیریت آقای رنجبران و آقایان علی حق شنو و

ثانی حیواى ضمن ارسال مدارک خود تقاضای عضویت در اتحادیه را نموده اند و این استقبال بیشتر ناشی از نتایج مثبت حاصله از اقدامات انجام شده در رابطه با وجوه اداره شده و همچنین اقدامات مثبت اخذ روادید در اتحادیه بوده که غیراعضاء را به عضویت تشویق نموده است و ضمناً تعدادی از اعضاء شامل آقایان سرخوش، حاجیونی، پاسیار، قناعت، ملاعلیزاده نصاری، میگلی و مبارک حسن به علت عدم پرداخت بدهی های خود شامل ورودی و حق عضویت تقاضای لغو عضویت شد. هیات مدیره پس از استماع گزارش، عضویت متقاضیان حقوقی و حقیقی را تایید و در مورد اعضاء با بدهی های

گزارشی از نخستین اجلاس کارگروه آموزشی اتحادیه

اولین نشست کارگروه آموزشی اتحادیه مالکان کشتی ایران در سالن کنفرانس شرکت خدمات مهندسی و کشتی رانی و به ریاست کلیتایان تیریزی برگزار گردید.

آقای سمیعی : در کارگروه منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی در رابطه با مطابقت آموزش کسانی که ازدانشگاه ها فارغ التحصیل می شوند و مدرک لیسانس از وزارت علوم دریافت می کنند و به علت عدم گذراندن آموزش های جانبی سازمان بنادر به آنها گواهینامه مربوطه را نمی دهند صحبت شد در مورد پرسنل شناورهای زیر ۳۰۰۰ باید عنوان نمود که حدود ۴۸۰ شناور وجود دارد که عضو ما هستند که چیزی حدود ۳۴۰۰ نفر روی آنها فعالند و در جلسات گذشته گله داشتیم که این ها آموزش دیده خوبی نیستند و به صورت تئوری آموزش می بینند اما عملی آموزش ندیده اند و باعث خسارت به مالک شناور می شوند. مسئولین کل اداره آموزش گفتند حرف های خود را به صورت مستند ارائه دهید ما نیز حتماً در باره عدم کیفیت این گونه از بخش های آموزشی پیگیری های لازم را انجام خواهیم داد.

آقای تیریزی : در رابطه با استعلام نظر، اگر مروری شود در ارتباط با آموزش بر اساس کمی و کیفی، خواهیم دید که در مجلات و قطعنامه ها مکرراً گفته شده و چیزی کم نگفته و متأسفانه نتیجه ای نمی بینیم. ما گفتنی ها را گفته ایم و سازمان بنادر بایستی به داده هایی که وجود دارد مراجعه کند و از ساده ترین شروع کند و اگر مشکلی بود به ما مطرح کند. تا کنون پیشنهادات سازنده و بدیعی در مقطع خاص زمانی ارائه شده و هیچ عکس العملی گرفته نشده است. ما در مورد پرسنل دریایی دو گونه کیفی و کمی مشکل داریم.

آقای دشتی : به پرسنل دریایی اشاره کردید ببینیم که خودمان چه نگاهی به این نیروی کار داریم. آیا حقوقی که پرداخت می شود ایجاد انگیزه می نماید که بتوان فرد را در شناور حفظ نمود. چرا کشورهای جهان سوم اینگونه اند

اما در جهان اول همه از بازاری گرفته تا مالک کشتی می گویند ضرر شما ضرر ما و منفعت شما منفعت ما است اما شاهدیم که در کشورهای جهان سوم می گویند ضرر شما منفعت ماست، اگر کمتر نیرو بگیریم بیشتر سود خواهیم برد. ما بایستی دیدگاه را عوض کنیم. دیدگاه مالک شناور را عوض کنیم کسانی که آموزش می بینند از روی ناچاری به دریا روی می آورند لذا اگر بدانند آینده چگونه است می روند و آموزش هم می بینند.

کسی که سر کلاس آموزش می نشیند بایستی برای او جذابیت داشته باشد و بداند که در نهایت چه چیزی را بدست می آورد لذا مشوق هایی بایستی ایجاد کرد تا با انگیزه بیشتری آموزش ببینند.

آقای هاشمی : اگر تخصصی صحبت شود آموزش دریانوردیها بر اساس کنوانسیون انجام می گیرد و سازمان بنادر بر اساس مفاد کنوانسیون به مراکز آموزشی دولتی و خصوصی مجوز داده و سیلابس ها را تعیین کرده که مورد تایید سازمان استانداردها هم هست. سازمان بر اساس کنوانسیون ۹۵ امر ممیزی را انجام می دهد که متأسفانه نیروی کافی برای این کار وجود ندارد.

آقای خصوصی : سخنان دکتر هاشمی کاملاً درست است. در مراکز آموزشی ما به درستی عمل نمی کنیم و نیروی ما با عشق و علاقه کار نمی کنند چون در کشور ما تبلیغات کافی در این امر وجود ندارد و فرد وقتی از همه جا مانده می شود به طرف شغل دریانوردی می رود. دانشگاه های ما در بحث دریا درست عمل نمی کنند. سازمان بنادر امکانات کافی برای چک کردن همه ندارد. از مراکز آموزشی به بخش دریایی ما فقط ۱۰٪ جذب کار می شوند و بقیه ریزش می کنند. سازمان بنادر باید کل آموزش دیده ها را چک کند و از همه مهمتر بخش خصوصی است باید دید آیا آموزش های لازم و عملی را می دهند که عملاً می بینیم دیده نمی شود. در دریانوردی بخش عملی وجود ندارد و صفر است.

آقای میهن دوست : در اصل ساختار اصلی ما مشکل دارد. به نظر من سازمان بنادر متولی دریا نیست سالیانست که به دنبال وزارتخانه دریایی هستیم که نماینده در دولت بنشینند تا مشکلات را مطرح نمایند. وقتی ساختار اصلی نداشته باشیم کار انجام نمی شود. این آموزش یک نقطه کوچک است هر کسی که در دریا کار می نماید بایستی دریا را بشناسد.

آقای قوامی : فکر می کنم در جایبار به عنوان بزرگترین دانشگاه دریایی

آقای توکلی : حداقل کاری که می تواند سازمان انجام دهد این است که تفاهم نامه ای با نیروی دریایی داشته باشد که از پرسنل نیروی دریایی به لحاظ آموزشی استفاده نماید ضمناً با توجه به گران بودن دوره ها. تسهیلاتی به صورت وام در اختیار متقاضیان قرار دهد. بین سازمان و نیروی دریایی همکاری وجود داشته باشد.

آقای ابراهیم زاده : ما به خاطر تشویق دریانوردان مالکان شناور را ملزم کنیم که با توجه به تعداد شناورها بی که دارند چند دانشجو را بر روی شناورهای خود بپذیرند. بنابراین پیشنهاد می شود برای تشویق، اتحادیه، مالکان شناور را موظف کند که دانشجو بپذیرد برای شناورهای خاصی از جمله (فراساحل، ماهیگیری، پدک کش و ...) دوره های خاصی گذرانده شود.

خاورمیانه پرسنل متخصص دریایی که وجود دارد بسیار کم است. به هنگام ممیزی رده بندی DNV از دانشگاه مذکور مسئولین فقط تجهیزات را نشانسان می دادند من معتقدم که به هنگام بازرسی توسط سازمان بنادر بایستی از دانشجویان در مورد کیفیت آموزش سوال شود نه اینکه فقط تجهیزات دانشگاه را ببیند.

آقای شاه حاتمی : پیشنهاد می کنم سازمان بنادر مثل سازمان فنی حرفه ای عمل نماید بدین طریق که سوالات را به صورت متمرکز خود به مراکز آموزشی ارائه دهد. آزمون با نظارت و بر اساس تقویم تنظیمی آنان و به صورت یک زمان برگزار شود. بانک سوالات داشته باشند و نظارت بر آزمون مراکز آموزشی را خود انجام دهند.

گفتگو با آقای مصطفی مطورزاده

برنامه پنجم حاصلی برای دریاییها نداشت

نماینده خرمشهر در مجلس آقای مصطفی مطورزاده در گفتگو با خبرنگار ما اینوز با اشاره به پایان بررسی لایحه برنامه پنجم در مجلس شورای اسلامی گفت: علیرغم اینکه اعضای کمیسیون عمران مجلس، و بویژه رییس این کمیسیون، برای طرح مباحث حوزه حمل و نقل دریایی در برنامه پنجم بسیار جدی و پیگیر وارد شدند؛ اما عملاً این برنامه حاصل چندانی برای بخش دریا در بر نداشت. وی با اشاره به اخطار قانون اساسی خود و نیز علی‌اکبر آقایی، رییس کمیسیون عمران مجلس، در ابتدای بررسی لایحه برنامه پنجم در صحن مجلس، یادآور شد: در پی آن اخطار آقای ابوترابی‌فرد، نایب رییس مجلس شورای اسلامی، که ریاست جلسه را برعهده داشت: قول دادند که موارد پیشنهادی کمیسیون عمران مجلس درباره حمل و نقل دریایی بعنوان ماده الحاقی به برنامه پنجم اضافه شود؛ اما بعدها به این بهانه که این پیشنهاد به لحاظ توشتاری بسیار وسیع است، این وعده عملی نشد. مطورزاده با تأکید بر اینکه «ما از وضعیت بحث دریایی در برنامه پنجم گله‌مند هستیم»، تأکید کرد: آنچه در نهایت حاصل شد؛ نشانگر نهایت کم‌توجهی دولت و نیز کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی به حوزه دریا و غفلت تازه از پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های دریا برای توسعه همه‌جانبه کشور است. وی در پاسخ به این پرسش که بدین ترتیب، نباید انتظاری در جهت توسعه دریامحور در چهار سال آینده داشته باشیم؟ گفت: دولت و مجلس قول داده‌اند در لوایح بودجه به این امر توجه شود؛ اما قطعاً، لایحه بودجه، جایگزین مناسبی برای برنامه پنجم توسعه نیست.

نایب رییس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه «از وزیر راه و ترابری انتظار داشتیم اهمیت و ضرورت توجه جدی به بخش دریا را در سطح دولت مطرح و در لایحه برنامه پنجم وارد می‌کرد»، گفت: این وظیفه وزیر بود که از حوزه حمل و نقل دریایی با قدرت دفاع کند؛ در حالیکه در لایحه برنامه پنجم که از سوی دولت تقدیم مجلس شد، هیچ موردی در این بخش وجود نداشت و یکی دو بندی هم که در نهایت در برنامه پنجم آمد؛ حاصل پیگیری کمیسیون عمران مجلس بود. مطورزاده تأکید کرد: اگر اقدام جدی از سوی دولت را برای جبران کم‌توجهی به بخش دریا در برنامه پنجم مشاهده نکنیم؛ وزیر راه و ترابری را به مجلس احضار خواهیم کرد.

نماینده خرمشهر در پاسخ به این پرسش که «چرا تلاش‌های نمایندگان دریایی و کمیسیون عمران در جریان بررسی لایحه در کمیسیون تلفیق نتیجه نداد؟»، گفت: فضای کمیسیون تلفیق به شکلی است که به علت زیاد بودن موارد اصلاحی و پیشنهادها، گفته می‌شود پیشنهادهای عمده را در صحن مطرح کنید که در جریان بررسی لایحه در صحن مجلس هم، اتفاقی نیفتاد.

اولین نشست کلوپ P&I

اولین جلسه کلوپ P&I روز ۹ آذر ۱۳۸۹ در سالن معاونت اتکائی بیمه مرکزی برگزار شد. در زیر به شرح مختصری از بحث های انجام شده در این جلسه اشاره می کنیم:

خانم نوحی: پس از ارائه خیر مقدم مطرح کردند که بحث بیمه اتکائی هنگامی مطرح می شود که کلوپ مجوزهای لازم را گرفته باشد. تاریخچه و پوشش P&I شرکت ها بیمه، از ۱۵ سال پیش شروع و ابتدا در بیمه آسیا انجام شد که موفق نبود و علاوه بر آن ضمن تلاش بعضی از شرکت های بیمه خصوصی در این زمینه آنها نیز موفق عمل نمودند تا بحث تحریم جدید پیش آمد و ضرورت ایجاد کلوپ P&I جهت پوشش شناورهای کشتیرانی ج.ا. مطرح شد و قرار شد کنسرسیومی توسط بیمه ها ایجاد و بیمه راهبر هم بیمه معلم باشدو به همین نحو هم تشکیل شد و تفاوت ماهوی در این فعالیت همان فیکس پرتیوم می باشد که محدودیت های خاص خود را دارد. اگر بتوان پوشش کامل تری را بدهیم شاید به دست آورد خوبی برسیم.

آقای گلپرور: از اینکه توجهی خاص به این مسئله دارید تشکر می کنم ما به دنبال حرکت جدیدی هستیم که بوجود آید تا شاید آیندگان از آن بهره بیشتری ببرند. در حال حاضر شرکت های بزرگ احساس می کنند که با توجه به مسائل پیش آمده و این که پوشش ها از سوی کلوپهای بین المللی حذف شده خلاء بزرگی ایجاد شده که به همین مناسبت در صدد هستیم که یک مجموعه ایجاد نمایم که انشاء... با استفاده از فرصت ایجاد شده صنعت مربوطه به P&I را مورد استفاده همگان قرار دهیم. ما بخشی از خانواده مالکان کشتی هستیم، چه دولتی و چه خصوصی هر دو به نوعی دنبال رفع مشکل دریایی هستیم و همه متفق القول شدیم که یک کلوپ P&I با همان ضوابط بین المللی که در دنیا

دیده می شود تشکیل شود بدون آنکه باری بدوش دولت باشد.

آقای سوری: این که چرا این گونه دور هم جمع شده ایم کاملاً واضح و روشن است و مطمئن هستیم که در این جمع دریایی، متخصص در اجرای این فعالیت وجود دارد و اگر وجود نداشته باشد دیگر در جای دیگری بدنمایش نگردید و نخواهید دید. سابقه کلوپ های P&I دنیا بر می گردد به حدود ۱۶۰ سال پیش و به اطلاع برسانم که از ۵۵ سال پیش کشتی های شرکت ملی نفتکش و کشتیرانی ج.ا. همیشه P&I داشتند در دنیا ۲۲ کلوپ وجود دارد که ۸ کلوپ آن در انگلیس هستند که تعدادی از آن ها به تنهایی در حدود ۱۰۰ میلیون GT را پوشش میدهند مثل نورت اوف انگلند و یا استیم شیب و ... حدود ۷۰٪ ناوگان را در اختیار دارند کشورهای دیگر هم کلوپ دارندمثل سوئد، بلژیک، چین، آمریکا و روسیه و همه این ها در یک کلوپ جمع شده و کلوپ IGL را تشکیل داده اند و آن هم به این علت که هزینه هایشان پایین تر بیاید لذا کلاً ۹۳٪ کل کشتی های دنیا در قالب IGL قرار گرفته اند که به نوعی این فعالیت را مونوپولی نموده اند. من و آقای گلپرور و آقای سیدان عضو هیات مدیره برخی از کلوپ های موجود در دنیا هستیم در ابتدای هر جلسه هم در این کلوپ ها برای اعضاء متنی را قرائت می کنند و خود را از حالت "تراست" مبرا می دانند ولی در حقیقت "تراست" تشکیل داده اند ما چاره ای نداریم که از کلوپ خودمان بهره ببریم کلوپ های دنیا فعالیتشان به شکل پله پله ای است یعنی اینکه خود کلوپ تا ۸ میلیون دلار و تا ۳۵ میلیون را IGL و بیشتر از آن را می پوشاند لذا اگر کشتی های ما از ۲۰ فوریه سال جدید میلادی از این پوشش محروم بشود ریسک بالایی را به عهده گرفته ایم لذا ناچاریم که خودمان P&I ایجاد نماییم، ما در شورای امنیت ملی موضوع را مطرح کردیم و جناب آقای فرشیداف هم گفتند که ما کمک می کنیم برای تشکیل چنین کلوپی ابتدا چند شرکت کشتیرانی به عنوان هیات موسس جمع می شوند و مؤسسه را در یکی از بنادر

آزاد به ثبت می رسانند یادآوری می کنیم که این کلوپ حالت تعاونی MUTUAL به خود می گیرد که هر کدام از اعضاء به نسبت GT شناورشان پول در صندوق می ریزند و این صندوق تا مبلغی از خسارات را می پردازد و مابقی آن بصورت اتکائی است.

خانم نوحی: اجرای فعالیت P&I بیمه معلم به عنوان فیکس پرتیوم برای ما تجربه جدیدی بود خوشبختانه این زیربنا را ایجاد کرده ایم و لذا برای بار دوم آسان تر خواهد بود چه اینکه آشنایی داریم که پوشش چگونه است؟ از سونی یک میلیارد دلار پشتیبانی دولت هم می تواند برای اتحادیه وجود داشته باشد. از جناب مصدق معاون نظارت بیمه درخواست می شود در مورد سازکار این کلوپ خودشان موارد را مطرح نمایند. بنظرم می رسد که این توضیحات یک ضرورت است.

آقای مصدق: در سال ۷۶ کلوپ آسیایی P&I می خواست تشکیل شود و ما در آن زمان یک خلاء قانونی داشتیم. مکاتبات فراوانی انجام شد ولی در وضعیت فعلی امکان تاسیس مؤسسه های بیمه در مناطق آزاد و بیمه خصوصی در سرزمین اصلی در چهارچوب مقررات تهیه شده و وجود دارد. به نظرم می رسد که امکان تاسیس بیمه متقابل با حداقل سرمایه ۲۰ میلیون تومانی را بتوان اجرایی نماییم. در حال حاضر مشکل خاصی نداریم ولی در آن زمان سؤال این بود که آیا فعالیت کلوپ تابع مقررات بیمه می باشد یا خیر که در شورا موضوع مطرح شد و ماده ۳۱ مقررات در مورد تشخیص عملیات اعلام داشت که عملیات کلوپ عملیات بیمه ای است. لذا اختلافاتی داشتیم که در نهایت کلوپ آسیا که بعداً کلوپ اسلامی شد تاسیس گردید در ارتباط با شما. پس از مسئله تاسیس کلوپ که مطابق با مقررات کشور خواهد بود در مرحله دوم همکاری در بخش اتکائی است که با بیمه مرکزی و دیگر بیمه ها می باشد لذا چهارچوب حقوقی آن را باید ببینیم بنوعی که آزادی عمل داشته ولی با مقررات انطباق داشته باشد.

جناب آقای قاسم احمدپور
مدیرعامل محترم شرکت گوهر دریای جنوب
 باتهایت تأثر و تأسف درگذشت والده گرامی را تسلیت عرض نموده و برای آن عزیز از دست رفته رحمت واسعه و برای شما و سایر بازماندگان صبر و شکیبایی از درگاه ایزد منان مسئلت دارد.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

آقای سیدان: اعضاء کلوپ در حقیقت صد در صد مالکان کشتی هستند در حال حاضر در شرایط تحریم هستیم. در کلوپها چهار مورد نقش مهمی بازی می کنند: ۱. مدیریت، ۲. بیمه اتکائی، ۳. کارگزارها و ارتباطات، ۴. مورد قبول بودن ضمانت نامه کلوپ در دنیا. هم اکنون نامه های IGL همانند ضمانت نامه بانکی عمل می کند پیشنهاد این است که دفتر مرکزی در کشورهای خارجی تاسیس گردد و به عنوان یک شرکت خارجی فعالیت نماییم ما یک میلیارد پوشش برای کشتی های نفتی می خواهیم لذا بایستی برای پوشش تا یک میلیارد دلار به دولت وابسته باشیم، اگر تاسیس آن در ایران باشد باز هم تبعاتی دارد لذا این کلوپ در خارج باشد بهتر است.

آقای روشنایی: می خواهیم به چند سؤالی که پاسخ داده نشده پاسخ بدهیم اولاً غیر مالک شناور نمی تواند به عضویت کلوپ درآید و چون همه مالکان در این جمع اتحادیه هستند و بقیه مالکان کوچک را هم جذب خواهد کرد لذا مالک دیگری نیست. این کلوپ اختصاصی خواهد بود. در بحث سرمایه مالکین به صورت حق عضویت حضور پیدا می کنند که همان سرمایه اولیه است برای شروع کار، هیات موسس مبلغی که بیمه مرکزی می خواهد که در منطقه آزاد همان ۲۰ میلیون تومان است واریز خواهند نمود و ما بقی سرمایه در حقیقت حق عضویت اعضاء است.

آقای نوروزی: بر اساس ماده ۶۶ قانون بیمه تنفیذ بیمه بر سه اساس زیر انجام می شود: ۱- مؤسسه بیمه ۲- کارگزاری ۳- نمایندگی، پیشنهادی را مطرح می کنم: در حال حاضر در کشور ۲۲ مؤسسه بیمه داریم که می توان از توانمندی آن ها استفاده کنیم مثل بیمه معلم، اما پیشنهاد من این است که اگر بحث تحریم را بخواهیم به جد پاسخ دهیم و یک اقدام عاجل نماییم فعالیت کلوپ را می توان از یک کارگزاری یا نمایندگی درخواست و انجام دهیم. البته این مانع پیشنهاد تشکیل کلوپ نیست و می توان آن را به صورت شرکت بیمه ای و با نگاه حرفه ای و با فرصت تمام و تمهیدات لازم در سرزمین اصلی ایجاد و برگزار نمود. یا ۲ میلیون تومان سرمایه که نمی شود شرکت تشکیل داد. روش دیگر این که می توان از شرکت فعال بیمه معلم استفاده نمود و در جوار آن یک مؤسسه ارزیابی برای تعیین خسارت ثبت نمود. ثبت هر شرکتی در منطقه آزاد تعریف خود را دارد یعنی فعالیت بایستی در همان جا

جشن دریانوردان در پاسداشت استاد دریابندری

جشن بزرگ خانواده دریانوردان شب گذشته از سوی انجمن صنفی دریانوردان ایران با همکاری انجمن مستندسازان ایران و ماهنامه سینما تئاتر در سالن همایش‌های برج میلاد برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی انجمن دریانوردان تجاری ایران، در این مراسم از مترجم توانمند ایرانی، نجف دریابندری، با اهدای لوح فرمان داریوش برای حفر کانال سوئز تقدیر شد.

در این جشن باشکوه که چهره‌های شناخته‌شده سینمایی، رسانه‌ای، اهالی مطبوعات و رسانه‌ها به همراه دریانوردان و خانواده آنها حضور داشتند، رئیس انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران گفت: ما در روز خانواده گردهم آمده‌ایم تا از گوهری درخشان از خانواده دریانورد قدردانی کنیم.

مهندس محمد وافی با اشاره به اینکه پدر نجف دریابندری، از دریانوردان ایرانی بود؛ افزود: زمانی که یک کشتی انگلیسی در سواحل خلیج فارس به گل نشسته بود و انگلیسی‌ها از بیرون آوردن آن ناتوان ماندند؛ خلف دریابندری با شناور ساده خود و قنون ملوانی سنتی آن را از گل در آورد.

وی با بیان اینکه «ناخدا خلف دریابندری از اولین راهنمایان کشتی ایران محسوب می‌شود»، گفت: اکنون به نقطه‌ای رسیده‌ایم که ۲۰۰ هزار شناسنامه دریانوردی و ۱۲ هزار نیروی کار دریانورد در کشتی‌های اقیانوس پیمای داریم.

بهباد فراهانی، بازیگر بنام سینما، تئاتر و تلویزیون، نیز در سخنانی با اشاره به جایگاه رفیع نجف دریابندری در ادبیات نوین ایران گفت: بخش بزرگی از ادبیات امروز ما، مدیون بندر است و بزرگان زیادی از بنادر جنوبی برخاسته‌اند که بزرگترین آنها، استاد نجف دریابندری است.

سخنران دیگر این مراسم با اشاره به برگزاری این جشن از سوی انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران، گفت: نام اصلی این تشکل «سندیکای دریانوردان تجاری» است و باید فعالیت‌های سندیکایی را برای تأمین منافع دریانوردان ایران، تعقیب کند.

در مراسم اهدای لوح یادبود به نجف دریابندری، همچنین استاد جنگیز جلیلووند (دوبلور)، کاپیتان قطب رزمجو، ناخدا توفیق موسوی، سحرخیز (تئاتر)، دکتر ملک‌پور (مؤسسه رده‌بندی آسیا) و سروش صحت (بازیگر) نیز حضور داشتند.

برای این موسسات مجوزی صادر نشده است ولی یک اساسنامه تیسپ داریم. برای شروع در قالب نامه ای که به اتحادیه ارسال شده اطلاعات سریعاً به بیمه مرکزی داده شود و اساسنامه پیشنهادی ارائه شود و فعالیت در آن مشخص گردد و این که چه خدماتی می‌خواهید بدهید اعلام گردد البته خدمات فرامیلتی فعلاً در قالب مقررات منطقه آزاد نمی‌گنجد.

آقای گلپور: جمع آوری مدارک از هفته دیگر شروع می‌شود و ارائه می‌گردد و یک طرح توجیهی (فیزیکی پیلیتی استادی) هم ارائه خواهد شد.

آقای نوروزی: مقرراتی که ما داریم شاید بنا به آنچه خواسته شده نباشد و با توجه به این که بایستی پشتیبانی نمایم لذا احتمال دارد که نیاز به مقررات خاصی باشد که بایستی آن را وضع نماییم. ولی گماکان می‌گویم برای شروع کار همین الان می‌توانید نمایندگی در خارج داشته و می‌توانید فعالیت نمایید.

آقای مصدقی: ما هم اکنون قانون داریم و ماده ۲۸ تأسیس موسسات بیمه در مناطق آزاد، تابع مقرراتی است که به تصویب هیات وزیران می‌رسد. اگر کلوب تأسیس شود که آن هم یک شرکت است و چنانچه با چهارچوب ماده ۶۶ آن را انطباق بدهیم نیازی ندارد بحثی که مطرح شد دنبال نمایم از سویی با توجه به شرایط اگر دنبال توسعه بیمه هستیم چنانچه از تشکل‌هایی همانند چنین مجموعه‌ای کلوب تأسیس شود بایستی حمایت کنیم.

آقای سوری: می‌دانید که ما عامل تحریم نبودیم لذا دولت می‌خواهد که به ما کمک کند چه این که ما ابزار کار دولت هستیم دنبال حمایت هستیم همه فعالیت ما منطبق با بیمه متقابل است که بایستی در همان قالب نیز ثبت نمایم. تشکیلات خودمان را درست می‌کنیم و بدانید که ما حمایت دولت را داریم. در خاتمه مقرر شد:

- ۱- رابط بیمه مرکزی آقای محمد سمعی دبیرکل اتحادیه معرفی شود.
- ۲- آقای وحدانی مدارک را جمع آوری نماید و طرح توجیهی لازم و اساسنامه را آماده و تحویل بیمه مرکزی گردد.
- ۳- مسئولین محترم بیمه مرکزی هم اعلام کردند که با توجه به این که مجوز برخی از اختیارات مورد نیاز را که در حیطه هیات محترم دولت است در صورت نیاز دریافت خواهند کرد و ضمناً در جهت تأسیس این کلوب همه‌گونه همکاری‌های لازم را به عمل خواهند آورد.

فعالیت P&I یک فعالیت بیمه ای است. انتظارات از بیمه مرکزی چیست این که در نهایت از حمایت دولت می‌خواهند استفاده کنند بدیهی است که پوشش اتکایی و ضمانت‌ها بایستی در قالب بیمه باشد. برای ایجاد آن یک طرح توجیهی (بیزنس پلان) به بیمه مرکزی بدهید.

آقای گلپور: ما هم می‌خواهیم که مقررات موسسه P&I خود را بنا ضوابط شما مطابقت بدهیم تا تأسیس شود و بدیهی است پس از تأسیس از بیمه مرکزی می‌خواهیم که تا چه حدودی ما را پوشش بدهند.

آقای سوری: در حال حاضر بیمه متقابل در مناطق آزاد تقریباً خواسته ما را می‌تواند تأمین کند لذا ابتدا ما در قالب آن حضور پیدا کنیم و سپس قوانین خود را توضیح نماییم. می‌توانم بگویم که از حق عضویت دریافتی ۴۰٪ در صندوق خودمان برای مواردی که بایستی انجام پذیرد واریز می‌شود و ۶۰٪ بقیه حق عضویت را به بیمه‌ها بدهیم. بیمه مرکزی به ما مجوز دهد و ما را در تعریف بیمه متقابل قبول نماید و برای خسارات سنگین هم در قالب کارها یی که در پیش است روشن خواهد شد.

آقای سیدان: این مجموعه صد در صد غیر انتفاعی است. اولین پارک ترجمه قوانین و روش اجرایی کلوب استیم شیب انجام شد برای این فعالیت از لغت تعاونی استفاده شد ولی البته خدمات اتکایی آن از دیگران است.

آقای ملکسی کارشناس بخش آموزش و توسعه: سابقه نشان می‌دهد که از سال ۱۳۷۵ با توافقی که روی موجوال (متقابل) انجام شد مجوز آن در مقررات مناطق آزاد منظور شد. ثبت موسسات بیمه متقابل ۲۰ میلیون تومان است ماده ۶ مقررات مدارکی می‌خواهد لذا به خاطر سرعت عمل بایستی موضوع فعالیت کاملاً مشخص باشد. اساسنامه تهیه و در رابطه با موضوع "متقابل" شفاف ارائه شود. تا اکنون

و شعبه هم در محدود جغرافیایی کشور می‌تواند باشد ولی اینکه شرکت بیمه باشد و شعبه در خارج باشد امکان پذیر نیست لذا برای پیشنهاد آقای سیدان بایستی راه دیگری در نظر بگیریم.

آقای سوری: بیمه P&I هیچکدام از آن چیزی که گفتید نیست نه بیمه نه کارگزاری و نه نمایندگی و در هیچ کدام از این قالبها نمی‌گنجد این بحث که الان انجام می‌شود در زمان P&I کلوب آسیا هم بود P&I کلوب بیمه متقابل و موجوال است بابت هر تناژ تعرفه ای تعیین می‌شود مثلاً هر تن یک دلار و اعضا بر اساس آن پول واریز می‌نمایند اگر چنانچه خسارت‌هایی در طول سال پرداخت شد و کلوب در آخر سال کم بیاورد از اعضا این مبالغ را می‌گیرد این فعالیت‌ها توأم با خدمات است که هیچکدام از بیمه‌ها چنین خدماتی نمی‌دهند.

خانم دادرس: بحث کارگزاری مطرح شد از سویی آقای سوری گفته اند که P&I بیمه نیست بلکه نوعی تعاونی است پس می‌تواند به صورت شرکت به ثبت برسد. در مورد تأسیس شرکت بیمه در رشته‌های خاص یا توجه به مقررات مشکلی نداریم. در ایران اگر شرکتی را به ثبت برسانیم که تابعیت ایرانی نداشته باشد مشکل خواهد داشت. بیمه مرکزی ناظر بیمه هاست است. سوالی که دارم این است که: انتظار از بیمه مرکزی بدون پوشش اتکایی چیست ما تحت چه عنوانی مجوز بدهیم. سورا، فعالیت کلوب P&I را فعالیت بیمه ای منظور نموده است.

آقای مصدقی: شرکت‌ها و بیمه‌ها که تأسیس شده طبق روش عرسوم و تجاری بوده است ولی ما با تقاضایی مواجه هستیم که برای اولین بار در کشور است. بیمه هم برای ریسک‌های مشترک تشکیل شده است. ولی در بیمه سهامداران متفاوت هستند و در P&I سهامداران خود استفاده کنندگان هستند. شورای عالی بیمه به موجب وظیفه خود اعلام کرده که

جناب آقای محمدجواد عطرچیان

احتراماً، بدینوسیله اخذ تاییدیه کارشناسی رسمی دادگستری در ذورشته توامان (دریایی و جاده ای) از طرف کانون کارشناسان رسمی دادگستری تهران را به جنابعالی تبریک و تهنیت عرض نموده و ضمن تشکر از اعلام آمادگی به منظور همکاری با این اتحادیه در خصوص بررسی دعاوی و اختلافات دریایی موفقیت روز افزون آن سرورگرامی را از درگاه ایزد منان خواهیم ال.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

جناب آقای سید هادی هوشیار امامی

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان مدیرعامل شرکت کشتیرانی آریا تبریک و تهنیت عرض نموده و توفیق روز افزون حضرت تعالی را در راستای خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، از ایزد منان خواستار است.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

معرفی اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران

صف ۴۰۰-صدرا صف ۱۳۲-
FLB124-HL5000

شرکت فراساحل ایران

مدیرعامل: آقای عبدالرضا ملاح زاده
تاریخ ثبت شرکت در سال ۱۳۸۶
موضوع شرکت: سرمایه گذاری در
انجام خدمات دریایی و نفت و گاز
فراساحلی و لایروبی و تجسس و
نجات سالوینج و ارائه خدمات
بازرسی فنی و راه بندی و تعمیر و
نگهداری از کلیه شناورهای دریایی
و تاسیسات و سکوهاي دریایی و
بنذری و ارائه خدمات فنی و دریایی
جهت سکوهاي نفتی و بنادر نفتی



داخلی و خارجی و صادرات و واردات کلیه ماشین آلات و تجهیزات و قطعات مرتبط با امور دریایی، اخذ و اعطای نمایندگی داخلی و خارجی و ارائه خدمات مدیریت بنادر، جزایر تا پایه ها و سکویی دریایی، خریداری و تملك سهام و سرمایه گذاری و مشارکت با کلیه شرکتهای داخلی و خارجی کلیه موارد فوق و انجام خدمات مهندسی و فراساحل دریایی، ارائه خدمات مشاوره فنی در زمینه ساخت و خرید و فروش شناور و قطعات و تجهیزات دریایی.

تنظیم قرارداد یا اشخاص حقیقی و حقوقی داخلی و بین المللی شرکت در مناقصات و مزایدهات داخلی و خارجی و اخذ وام و تسهیلات از بانکها و موسسات داخلی و بین المللی و انجام کلیه اموری که در رابطه با موضوع شرکت بوده و برای شرکت مفید می باشد.

شناورها: فراساحل ۱- فراساحل ۲-
فراساحل ۳- فراساحل ۴- فراساحل ۵
آدرس: تهران- خیابان ولیعصر-
بالا تر از بهشتی- کوچه دل افروز-
پلاک ۲۳ تلفن: ۸۸۵۵۶۹۰۸-۹
فکس: ۸۸۵۵۶۹۷۴

شرکت

فن آوری آبهای عمیق

مدیرعامل: آقای محمدعلی نظارت
موضوع: انجام کلیه فعالیتهاي
مهندسی، خرید، ساختن نصب و راه



اندازی، بهره برداری، تعمیر و نگهداری.

تاسیسات فراساحلی شامل: انواع سکوهاي نفتی و سازه های دریایی ثابت و متحرک، لوله گذاری در دریا، کابل گذاری در دریا، انواع بویه های بارگیری و پهلوگیری...

تاسیسات بندری شامل: اسکله های تخلیه و بارگیری، موج شکن، آبگیری از دریا، اتصال تاسیسات دریایی و خشکی، لایروبی...
تاسیسات حفاری شامل: دکل ها و سکوهاي حفاری پایه دار، شناور و نیمه شناور، اکتشاف، تزریق گاز و آب در انواع چاههای دریایی، لرزه نگاری...

شناورها شامل: انواع کشتی های یاری و مسافری، یدک کش، کشتی های تدارکاتی و شناورهای جرنقیل دار و لوله گذاری و غواصی...

سرویس های جانبی فعالیت های دریایی شامل: غواصی، بازرسی، هیدروگرافی، اندازه گیری...

خدمات پشتیبانی و لجستیکی شامل: ارائه خدمات به شناورها (آب، سوخت، روغن...) تأمین انوقه

آدرس: تهران- شهرک غرب- فاز ۷-
بلوار دانمان- خ شفق- ک آفتاب-
پلاک ۳- طبقه اول

تلفن: ۸۸۵۷۵۱۳۲-۳
فکس: ۸۸۵۷۵۱۴۹

شناورها: صدرا هما- صدرا سرویس-
صدرا تلاش- صدرا هدی- صف ۳-
صدرا ندا- سهنند ۸۵-بارج ۱۳۹۷-
صف ۹۰۰۰-بویا ۲- صف ۳۰۰۰

گزارشی از

نخستین نشست های

گاز گروه گردشگری دریایی

اتحادیه مالکان کشتی ایران

در روند کوشش های

اتحادیه در همراهی با اهداف همایش ارگان های دریایی، در جهت توسعه فرهنگ دریایی و ترویج گردشگری دریایی از ماه گذشته یک کارگروه تازه به جمع گروه های تخصصی اتحادیه مالکان کشتی ایران افزوده شد که از این پس مسایل مربوط به توسعه گردشگری دریایی و رفع موانع و مشکلات این فعالیت را مورد دقت و توجه قرار خواهد داد.

نخستین نشست این کارگروه در تاریخ دوم آبان ۸۹ در محل دبیرخانه اتحادیه و نشست دوم در تاریخ ۱۱ آبان در محل ماهنامه صنعت حمل و نقل برگزار شد. هردوی این جلسات اختصاص به بحث پیرامون یافتن تعریفی جامع از گردشگری دریایی و تفاوت ماهوی آن با سفرهای دریایی اختصاص داشت که برای رسیدن به نتیجه احتمالا به چندین اجلاس با حضور کارشناسان گردشگری دریایی از سایر نهادهای مملکتی نیز نیاز خواهد داشت.

در نشست نخست کارگروه گردشگری دریایی نمایندگانی از شرکت کشتیرانی والفجر، شرکت تایدواتر خاورمیانه، شرکت کیش پارس مارین، سازمان بنادر و دریانوردی، ماهنامه صنعت حمل و نقل، شرکت باکسان خزر و مشاور مطبوعاتی اتحادیه حضور داشتند.

آقای کاپیتان سمیعی دبیرکل اتحادیه که مسئولیت اداره این نشست را برعهده داشت ابتدا به مصوبه هیات مدیره اتحادیه در زمینه توجه به بحث گردشگری و توریسم دریایی و شناسایی فرصت ها و تجزیه و تحلیل مسایل و مشکلات آن اشاره کرد و گفت که در گذشته کارگروه مشابهی در دبیرخانه همایش ارگان های دریایی ایجاد شده که متأسفانه پس از دو جلسه، ادامه پیدا نکرد و در نتیجه اتحادیه تصمیم گرفت که این کار را راسا مدیریت کند و به سامان برساند. او از اعضای کارگروه تقاضا کرد که مساله را به صورت جدی پیگیری کنند و قدمتهای فراهم آورند که این کارگروه بتواند به اهداف بلند گردشگری دریایی دسترسی پیدا کند، وی تأکید کرد که هرگونه پیشرفتی در این زمینه به منزله بیرون بردن سواحل کشورمان از دایره تنگ عقب ماندگی است و قطعا رونق لازم را با خود به ارمغان خواهد آورد.

معافیت مالیاتی

فعالان دریایی و تصمیم

مجلس

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از معافیت مالیاتی فعالیت های دریایی در بسته پیشنهادی این سازمان به مجلس برای برنامه پنجم توسعه خبر داد. به گزارش مارین نیوز، مهندس سیدعطاءالله صدر که در جشن هفته ملی دریانوردی در برج میلاد تهران سخن می گفت، توضیح داد: در حال حاضر قانون لایحه برنامه پنج ساله توسعه اقتصادی در حال گذراندن مراحل تصویب در مجلس شورای اسلامی است که فرصت مغتنمی است تا بستر قانونی لازم برای رفع مشکلات و رشد و توسعه در فعالیت های دریایی متناسب با نیازهای توسعه اقتصادی کشور در پنج سال آینده فراهم شود.

وی افزود: خوشبختانه با همکاری اعضای فراکسیون دریایی و کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در کارگروه حمل و نقل، پیشنهادهای سازنده ای در خصوص بهبود وضع دریانوردی و توسعه دریایی کشور در این برنامه داده شده که به صورت یک مجموعه به کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی ارائه شده که امیدواریم در یک برنامه پنج ساله از مرحله تصویب بگذرد. به گفته صدر، یکی از این موارد معافیت های مالیاتی فعالیت های دریایی در آب های داخلی و بین المللی است که اگر به تصویب برسد؛ سرمایه های فراوانی به سمت حمل و نقل دریایی جذب می شود و باعث کاهش قیمت تمام شده حمل و نقل در کشور و به تبع آن، کاهش قیمت کالاها خواهد شد.

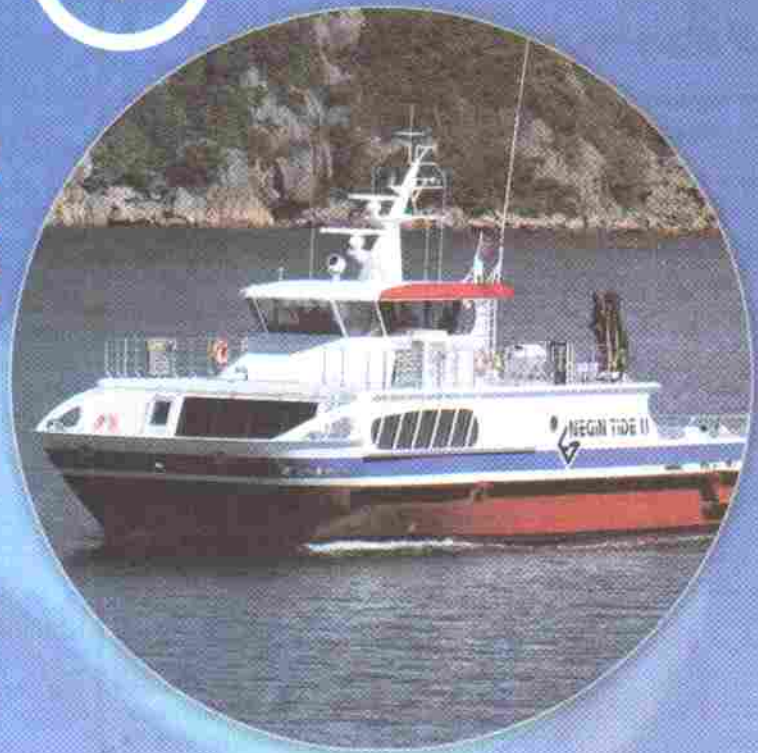
مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: از دیگر موارد مهم این لایحه، استفاده بنادر اصلی از تسهیلات قانونی مناطق آزاد تجاری صنعتی کشور است که باعث افزایش امکان سرمایه گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور و توسعه اقتصادی و تبدیل بنادر به بنادر نسل سوم و اشتغال و محرومیت ساحلی از نواز ساحلی کشور خواهد شد. وی در ابتدای سخنان خود نیز با اشاره به نامگذاری سال ۲۰۱۰ از سوی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) بعنوان «سال دریانورد» گفت: هدف از انتخاب این شعار، اهمیت به نقش و جایگاه دریانوردان در عرصه حمل و نقل دریایی است. صدر با اشاره به کمبود نیروی دریانورد در ناوگان جهانی افزود: از این رو باید متناسب با نیاز آینده ناوگان حمل و نقل دریایی به تربیت نیروی انسانی دریانورد اقدام شود.

خط دریا بندر



- خدمات کشتیرانی
- خدمات دریایی
- خدمات بندری
- تجهیزات دریایی و بندری
- کارشناسی و مشاوره دریایی

- Shipping services
- Marine services
- Port operations
- Port & marine equipment
- Consultancies & marine advisory services



ارائه خدمات نوین کشتیرانی در دریا با:

- گریوت های تکین تایید A و II
- با سرعت ۲۵ گره دریایی
- ظرفیت ۶۵ تن
- ساخت نوون ۲۰۱۰



دفتر مرکزی: تهران - خیابان فتحی شفاقی - پلاک ۱۳
 تلفن: ۰۷۰ - ۸۸۷۱۰۲۶۶ - فکس: ۸۸۷۱۳۱۲۳

No. 13 - Fathi Shaghaghi Ave - Tehran - Iran
 Tel: (+9821) 88710266-70
 Fax: (+9821) 88713123
www.spl.ir
spl@spi.ir

SEA PORT LINE Co.
 SHIPPING & MARINE SERVICES