

به نام خدا

## نگر کشتی سازی ها را

### به دریای کشتیرانی ها انداخته ایم!

دو سال پس از تشکیل شورای عالی صنایع دریایی که افتخار دبیری آن هم نصیب وزیر صنایع شد که ظاهراً بیش از همه سنگ این صنعت را به سینه می زند، واگذار شده، صنعت کشتی سازی ما در همان نقطه قدیمی ایستاده و همان حرف های قدیمی را هم می زند. خلاصه حرف های ما این است که تمام بازار را به دست با کفایت ما بسپارید! کشتی سازی های خارجی را محدود کنید! دست و پای کشتیرانی های داخلی را هم ببندید که احدی جسارت خرید کشتی از خارج به سرش نزند! می بینیم که آنان حتی دولت را متقاعد کرده اند که جلوی ورود کشتی را بگیرد و به گمرکات کشور هم دستور داده شده است که هر شناور تازه وارد را هم که در جاهای دیگری از دنیا به آب انداخته شده باشد، مستعمل به حساب آورند و دمار واردکننده را در بیاورند!

در تمام این مدت صنعت کشتی سازی به جای این که بتواند خود بفرزاید، در جهت کاستن از توان شرکت های کشتیرانی جدید به خرج داده است، کشتیرانی هایی که دوران سخت پس از انقلاب و دوره پرمخاطره جنگ را با سربلندی سپری کرده اند و هرکدام شان امروز در راس ناوگان های بزرگ بین المللی جا خوش کرده اند. شرکت هایی که تک تک دلارهای مورد نیاز برای خرید کشتی را با هزاران دلمشغولی و نگرانی فراهم کرده اند و در همه این سال ها، سرگرم گسترش ناوگان ها و نوسازی آن ها بوده اند، به ازای همین کوشش سداوم هم بوده که کشورمان در تمام طول سه دهه اخیر، در هیچ شرایطی، حتی یک روز هم نگران ورود کالای وارداتی و صدور کالاهای صادراتی یا حمل محموله های نفتی خود به اقصی نقاط جهان نبوده است.

واقعیت این است که صنعت کشتی سازی ما از همان ابتدا به دور باطل افتاد و به جای آن که به بازار بزرگ حمل و نقل دریایی جهان چشم بدوزد و مقدمات رقابت را بیاموزد به بازار داخلی نگرست که در همه جایش اثر حمایت های دولت را می توان دید، حمایت هایی که امروز تردیدی در بی ثمر بودن آن ها باقی نگذاشته، حمایت هایی که موجب شده است کالای تولیدی ما بسیار گرانتر از هر نقطه دیگری از جهان به دست آید و قدرت رقابتی ما از محدوده های بسته مرزهای جغرافیایی فراتر نرود، غافل از این که صنعت کشتیرانی یک صنعت جهانگیر است و بدون توجه به مقدمات رقابت در بازارهای بین المللی اصولاً امکان ادامه حیات ندارد و شرکت های کشتیرانی هم همه موفقیت های خودشان را مدیون ظهور و نفوذ در بازارهای بین المللی حمل و نقل دریایی می دانند و نه کمک هایی که دولت برای آنان در نظر گرفته است. با همه این ها تقریباً قطعی شده بود که صندوق حمایت از صنایع دریایی می تواند یار شاطر و اطمینان خاطر کشتی سازان بشود که نشد.

\*\*\*

در نتیجه بی توجهی خود صنعت کشتی سازی بود که هنوز از تأمین سرمایه ۴۰۰ میلیارد ریالی صندوق توسعه صنایع دریایی خبری نمی شنویم اما به جایش مرتباً می شنویم که کشتیرانی ها مورد عتاب و خطاب قرار می گیرند که باید از صنعت کشتی سازی حمایت کنند، اما کسی نمی گوید که از کدام صنعت کشتی سازی؟ و اگر حمایت از کشتی سازی ها خوب است چرا خود دولت پیشقدم نمی شود که این صنعت در حال رکود جانی بگیرد و به حرکت درآید و بالاخره نشان بدهد که چند مرده حلاج است!

سابقه فعالیت شرکت های کشتیرانی خود گواه مستندی است که می تواند دلایل ناکامی این صنعت را به تصویر بکشد. سابقه مدیریت های کوتاه مدت و طرح های مقطعی و چشم دوختن به حمایت دولت و چشم بستن برواقتی بازار کشتی سازی و مقدمات حرفه کشتی داری، می بینیم که میان گفته ها و عمل فاصله زمین تا آسمان است. در حرف کشتی سازی شده ایم و در عمل هیچ یک از مقدمات این کار را فراموش نکرده ایم. دیدیم که علیرغم اصرار دولت و همکاری شرکت های کشتیرانی و سپردن صدها میلیون دلار قرارداد خرید کشتی، از این صنعت هیچ حرکت امیدوارکننده ای به چشم نیامد و مدیران وقت شرکت هم کوشیدند ناکامی های صنعت را به پای شرکت های کشتیرانی بنویسند که سال ها به انتظار دریافت

کشتی های سفارشی نشستند و دست آخر با پذیرفتن زبان های هنگفت مجدداً به دامن کشتی سازان پرآوازه دنیا گرویدند که به مشتریانشان بیش از حیثیت خودشان اهمیت می دهند و بازار پرقابلیت جهانی نیز فضایی برایشان باقی نمی گذارد که با مشتریانشان بازی کنند و تحویل کشتی هایشان را از امروز به فردا بیاورند و دست آخر سیاهه پوزیانی را در برابر شرکت های کشتیرانی بگذارند.

\*\*\*

همین که دولت را ناچار کردیم تا گمرکات خودش را بروی کشتی های تازه ساز ببندد کافی است که عجز صنعت کشتی سازی ما را به تماشا بگذارد. از صنعتی که هیچ شانسی برای ماندگاری نیز ندارد جز این هم انتظار نمی رود که آنقدر برواقتی های خود اصرار ورزد که دولت را هم متقاعد به اعمال محدودیت هایی برای کشتیرانی های جاافتاده بکند که هیچ کارشناس ساده ای هم نادرست بودن آن ها را نادیده نمی انگارد. یادمان باشد که صنایع کشتی سازی طبق قانون تحت نظارت وزارت صنایع و معادن است و بزرگترین کشتیرانی ما تحت نظارت وزارت بازرگانی و شرکت ملی نفتکش تحت مدیریت وزارت نفت. اما مگر نه این که همه این وزارتخانه ها برای یک مصلحت ملی می اندیشند و میان سازمان های وابسته به وزارتخانه های مختلف عملاً نیایستی تفاوتی موجود باشد.

با این مقدمات جای تعجب است که مشاهده می کنیم وزنه حمایت ها را به سود صنایع کشتی سازی سنگین تر می کنند و در مجموع فراموش می کنند که نشستن شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در فهرست ده شرکت برتر کشتیرانی جهان و شرکت کشتیرانی ملی نفتکش در مقام چهارم بزرگترین حمل کنندگان محمولات نفتی به همین آسانی به دست نیامده است.

\*\*\*

آن چه که مسلم است شرکت های کشتیرانی در شرایط مساوی تفاوتی بین یک کشتی ساز داخلی و خارجی نمی بینند و ترجیح می دهند که حتماً نیازهای خود را با کمک موسساتی برآورده کنند که با سرمایه ایرانی پای گرفته اند و ارزش افزوده شان نصیب اقتصاد خودمان می شود، اما یک بنگاه تجاری طبعاً به سود و زیان خویش تیز می اندیشد و بنابراین نمی تواند قبول کند که بخشی از سرمایه هایش را برای خرید کشتی کنار بگذارد اما زمان زیادی را برای دریافت آن ها به انتظار بگذراند. در بازارهای جهانی حمل و نقل دریایی هر تن ظرفیت ناکارا در ناوگان به منزله زیانی در کارنامه شرکت هاست. بنابراین برای کشتیرانی ها بسیار مهم است که تا چه اندازه می توانند روی کیفیت کشتی خریداری شده و زمان دریافت آن حساب کنند. با این مقدمات بهتر است پیش از آن که کشتی سازی ها به بستن دست و پای شرکت های کشتیرانی بیاورند به مسائلی توجه کنند که ماندگاری آنان را به خطر می اندازد و به همین جایی می رساند که امروز در آن قرار دارند. امید آن که کشتی سازی ها پیش از آن که همه فرصت ها از دست بروند به خود آیند و برنامه ای کارآمد برای رسیدن به اهداف خود تدوین کنند و در این مسیر از همکاری و تعامل با متخصصان خارجی و شرکت های کشتی سازی تراز اول جهانی روی برتابند که رسیدن به هر هدفی به تداوم تلاش ها و بهره گیری از فرصت ها و بخصوص فراهم آوردن مقدمات و ابزارهای مناسب و جمع کردن نیروی انسانی ماهر و متعهد سیسر می شود و نه دستکاری برنامه های مشتریان که حداقل در شرایط رقابتی امروز، حاضر نمی شوند به هر ساز تولیدکننده برقصند!



زیر نظر: شورای سردبیری

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

تلفن: ۸۸۳۲۸۷۹۱ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۳۳۷۷۲۶

دورنگار: ۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com





## اعتراض اتحادیه به هزینه بالای

### حق الثبت کشتی ها در دفاتر اسناد رسمی

اتحادیه مالکان کشتی ایران اعتراض رسمی خود را به بالای بودن نرخ حق الثبت کشتی ها در دفاتر اسناد رسمی اعلام داشته است. دبیر اتحادیه می گوید که حق الثبت معاملات کشتی همچنان تابع ماده ۴۹ قانون دریایی بوده و وصول حق الثبت معاملات کشتی بر مبنای ماده ۱۰ قانون الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۴ مغایر با قانون دریایی است. به نامه ای که از سوی دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران به آقای محمدحسین داجمر رییس این اتحادیه ارسال شده، نامه سازمان بنادر و دریانوردی نیز که با دیدگاه اتحادیه در زمینه مورد بحث هم سوست ضمیمه شده است. متن هر دو نامه را در زیر ملاحظه می فرمایید.

### ریاست محترم اتحادیه مالکان کشتی ایران

#### موضوع: حق الثبت معاملات کشتی در محاضر رسمی

باسلام احتراماً همانگونه که استحضار دارید به منظور رسیدگی در رابطه با مبالغ کثرت دریافتی بابت حق الثبت معاملات کشتیها در دفاتر اسناد رسمی و پیگیریهای انجام شده از طریق دبیرخانه اتحادیه، به پیوست سه برگ نامه های صادره توسط سازمان بنادر و دریانوردی در این رابطه تقدیم حضور می گردد، که در آن تأکید گردیده حق الثبت معاملات کشتی همچنان تابع ماده ۴۹ قانون دریایی بوده و وصول حق الثبت معاملات کشتی بر مبنای ماده ۱۰ قانون الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۴ مغایر با قانون دریایی است. مراتب جهت استحضار و هرگونه اقدام لازم به عرض می رسد.

#### باسپاس - محمد سمیعی

شماره: ۸۹۸۴  
تاریخ: ۱۳۹۰/۲/۱۰

تهران  
وزارت راه و ترابری  
سازمان بنادر و دریانوردی



#### اتحادیه مالکان کشتی ایران با سلام

احتراماً، بازگشت به رونوشت نامه شماره ۹۰/۱۲۲/۵۶۶ مورخ ۹/۱۲/۱۰ در خصوص حق الثبت معاملات کشتی موارد زیر را به آغوش می رساند:

- ۱- نظر به اینکه ماده ۱۰ قانون الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۴ در خصوص محاسبه و وصول حق الثبت معاملات کشتی حکمی را بیان نمی کند. حق الثبت معاملات کشتی همچنان تابع قانون دریایی ایران است و نیاز به رایحه لایحه اصلاح ماده ۱۰ قانون فوق الذکر نیست و این سازمان مراتب را طی نامه شماره ۳۳۰۰/۱۳۹۰ مورخ ۱۳۸۹/۹/۲۲ خطاب به سرپرست دفتر حقوقی وزارت راه و ترابری و طی نامه شماره ۱۳۳۲/۱۳۹۰ مورخ ۱۳۹۰/۲/۲۲ خطاب به معاون حقوقی امور مجلس و صنعتی استان های حق وزارت راه و ترابری، جهت انعکاس به مراجع ذیربط اعلام کرده است. (پیوست ۱)
- ۲- با عنایت به اینکه وصول حق الثبت معاملات کشتی بر مبنای ماده ۱۰ قانون فوق الذکر مغایر با قانون دریایی است در جلسه مورخ ۸۹/۹/۲۲ که در محل این مدیریت تشکیل شد مقرر گردید نماینده آن اتحادیه فوراً از دفترخانه های رسمی که حق الثبت را بر مبنای ماده ۱۰ قانون الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، وصول می کنند به این سازمان اعلام نماید لیکن تاکنون اقدامی در این خصوص صورت نگرفته است. ۱۳۹۰

حسن رجایی  
رئیس هیات مدیره  
اتحادیه مالکان کشتی های ایران

## قدردانی از عملکرد

### پلیس مهاجرت

### در مدیریت

### نیروهای خارجی

### شاغل در شناورها

سکوهای نفتی و شناورهای ایرانی بر اساس معاهده ۱۰۸ ژنو و قوانین جاری کشور جمهوری اسلامی ایران بوده اند لذا با عنایت به هماهنگی های انجام شده فیما بین این اتحادیه و سازمان بنادر و دریانوردی به پیوست رونوشت تقدیر و تشکر با امضاء معاونت محترم وزیر راه و ترابری و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی جهت استحضار تقدیم حضور می گردد. ضمناً اصل نامه برای سردار دکتر احمدی مقدم فرماندهی محترم ناچا ارسال گردیده است.

با تشکر محمد سمیعی  
دبیر کل

سردار دکتر احمدی مقدم  
فرماندهی محترم نیروی انتظامی  
موضوع: تقدیر و تشکر

باسلام:

احتراماً در اجرای طرح ساماندهی کارکنان خارجی شاغل در شرکتهای دریایی و کشتیرانیها که توسط ریاست محترم پلیس مهاجرت و گذرنامه ناچا برنامه ریزی و به اجرا گذارده شد، این موضوع ضمن پیگیریهای به عمل آمده از طرف مسئولین محترم مربوطه در هجدهمین همایش سالانه ارگانهای دریایی به تاریخ ۸۹/۰۲/۲۹ (جزیره کیش) در بند ۱۲ قطعنامه مطرح و منجر به تدوین تفاهم نامه فیما بین پلیس مهاجرت، اتحادیه مالکان کشتی ایران و سایر ارگانهای دریایی کشور گردید. در نوزدهمین همایش ارگانهای دریایی مورخ ۹۰/۰۲/۱۴ (رامسر) در تداوم اجرای موفق طرح ساماندهی کارکنان خارجی شاغل در شناورها و سکوهای نفتی حوزه خلیج فارس و دریای خزر، ضمن قدردانی از ناچا، پشتیبانی از پروژه های ملی دربند یازدهم، مورد تأکید مجدد قرار گرفت. بدینوسیله از زحمات

دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران ضمن اعلام مراتب قدردانی خود از فعالیت های پلیس مهاجرت و گذرنامه ناچا، اعلام کرد که تدوین تفاهم نامه ای فیما بین پلیس مهاجرت، اتحادیه مالکان کشتی ایران و سایر ارگانهای دریایی کشور در زمینه نحوه آمد و شد دریانوردان خارجی روی شناورها ایرانی و سکوهای نفتی و سایر تاسیسات دریایی کشور، ضمن تسریع و دقت عمل در اخذ روادید، باعث تسهیل در امور مالکان کشتی نیز شده است. کاپیتان محمد سمیعی که در سال های اخیر همکاری منظمی در این زمینه با پلیس مهاجرت داشته تأکید می کند که این تفاهم بر اساس مفاد قطعنامه هیجدهمین همایش ارگان های دریایی که سال گذشته در جزیره کیش برگزار گردید به عمل آمده و توانسته است به روابط نیروی انتظامی از یک سو و سازمان بنادر و اتحادیه مالکان کشتی در زمینه کارکنان خارجی به وضعیت مناسب و رضایتبخشی برسد. متن نامه های مبادله شده در این زمینه به شرح زیر است:

حضور جناب سرهنگ صادقی  
ریاست محترم پلیس مهاجرت  
و گذرنامه ناچا  
موضوع: تقدیر و تشکر.

با سلام

ضمن قدردانی از زحمات ارزنده آن ریاست محترم و مسئولین مربوطه در بخش دریایی جناب سرهنگ لیلی آبادی و جناب سرهنگ ویسی در ساماندهی کارکنان خارجی شاغل در شرکتهای دریایی و کشتیرانی ها و ضمن آرزوی توفیق روزافزون برای آن ریاست محترم و کارکنان صديق پلیس مهاجرت و گذرنامه ناچا که در طول این مدت همواره به صورت شبانه روز یار و همراه ما در آمد و شد های دریانوردان خارجی روی

عطاءاله صدر  
معاون وزیر و مدیر عامل  
سازمان بنادر و دریانوردی



## سؤالی در خصوص شورای حل اختلاف دریایی

خبرگزاری مانا

عضو هیات مدیره موسسه رده بندی آسیا در خصوص شورای حل اختلاف دریایی گفت: با آنکه تشکیل این شورا یک گام رو به جلو محسوب می شود اما چگونه دست اندرکاران این امر فکر می کنند که شورای مذکور می تواند جایگزین دادگاه های دریایی در کشور باشد. ملک رضا ملک پور با بیان اینکه حکم ارجاع کار از سوی معاونت قضایی شورای حل اختلاف مجتمع ۲۷ ویژه اصناف تهران، به اتحادیه مالکان کشتی ایران به منظور تشکیل شورای حل اختلاف دریایی در ماه گذشته ارائه شد گفت: اعضای شورای حل اختلاف دریایی از نظر تجربه تحصیلات و سابقه کار صلاحیت لازم را دارند اما لازم است سازمان بنادر و دریانوردی نیز صلاحیت آنان را تایید کند که این کار هنوز انجام نشده است. وی به قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ اشاره کرد و گفت: طبق ماده ۱۸۹ فصل سیزدهم این قانون (کارشناسان امور دریایی) قضات باید از بین کسانی که دارای مدرک علمی اختصاصی و تجارب کافی باشند و همچنین صلاحیت فنی آنها از طرف سازمان بنادر و دریانوردی گواهی شود انتخاب شوند.

وی گفت: براین اساس سازمان بنادر و دریانوردی باید اشخاص واجد شرایط را به اداره فنی وزارت دادگستری معرفی و اداره مذکور نیز پس از تشخیص صلاحیت آنها، کارت کارشناسی رسمی مربوطه را صادر کند. ملک پور افزود: در اینجا این سؤال مطرح است که آیا اعضای شورای حل اختلاف دریایی از نظر صلاحیت مورد تایید سازمان بنادر و دریانوردی واقع شده اند و یا کدامیک از کارشناسان رسمی دادگستری فعلی که در محاکم قضایی مشغول به کارند از نظر صلاحیت مورد تایید سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته اند. ملک پور در ادامه گفت: هر پنج نفر معرفی شده تجارب و تخصص لازم را دارند ولی از آنجا که در رابطه با یکی از پرونده ها نظر می دهند اگر یک طرف دعوی به نظر این هیئت اعتراض کرد اصحاب دعوی و شورا دنبال مدارکی خواهند گشت که از خود دفاع کرده و صلاحیت و بی طرفی خود را اثبات کنند. وی افزود: در این شرایط طرفی که نظر به نفع او نیست از این خلاء مقرراتی استفاده می کند و نحوه رسیدگی به پرونده را زیر سؤال می برد. عضو هیات مدیره موسسه رده بندی آسیا افزود: اتفاق بعدی این است که موضوع به یک دادگاه در قوه قضائیه که دادگاه دریایی ارجاع و دوباره روند قبلی سیر دعوی در محاکم عمومی تکرار می شود.

ملک پور همچنین به ماده ۱۸۸ (دادگاه دریایی) از فصل ۱۳ قانون دریایی اشاره کرد و گفت: وزارت دادگستری مکلف است ظرف سه ماه از تاریخ تصویب این قانون (یعنی ۱۳۴۳ شمسی) لایحه قانونی مربوط به تشکیل دادگاه های دریایی و حدود صلاحیت آنها و نحوه رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعوی ناشی از اجرای این قانون را تنظیم و پس از تصویب کمیسیون مشترک مجلس به موقع اجرا بگذارد. وی با تاکید بر اینکه پس از گذشت ۴۷ سال تاکنون وزارت دادگستری چنین اقدامی را انجام نداده است گفت: صلاحیت دادگاههای دریایی در ایران تعریف نشده و نحوه رسیدگی به تخلفات نیز تنظیم نشده است. ملک پور افزود: به جای این قصور وزارت دادگستری و قوه قضائیه، حکم ارجاع کار از سوی یک حوزه معاونت قضایی به یک واحد صنفی داده شده است. عضو هیات مدیره موسسه رده بندی آسیا تاکید کرد: بجای آنکه یک جراحی اساسی صورت گیرد با استفاده از مسکن دنبال تعویق معالجه بیمار هستیم.

عضو هیات مدیره انجمن توسعه دریا محور با بیان اینکه در حال حاضر موضوعاتی چون آیین دادرسی دریایی، صلاحیت قضات، صلاحیت محاکم، صلاحیت کارشناسان رسمی، صلاحیت وکلای متبخر، از کارهای انجام نشده بخش دریایی کشور است اظهار داشت: این کاستی ها همه ساله ضررهای هنگفتی را به صاحبان کالا و کشتی، بیمه گرها، کشتی سازها و تجار وارد می کند. وی افزود: این عده در بیشتر موارد نیازهای خود را به محاکم قضایی ذیصلاح انگلستان ارجاع می دهند.

## پاسخ به چند ابهام در خصوص شورای حل اختلاف دریایی

آقای امید مرادی عضو هیئت مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران و همچنین یکی از اعضای شورای حل اختلاف دریایی در خصوص پاسخ به ابهامات آقای ملک پور (گفتگوی ایشان با خبرگزاری مانا در همین صفحه نقل شده است) می گوید:

دست اندرکاران شورای حل اختلاف دریایی هیچ گاه فکری مبنی بر قیاس شورای حل اختلاف ویژه دریایی یا دادگاه ویژه دریایی ندارند و اساساً فلسفه وجودی شورای حل اختلاف ایجاد سازش بین طرفین دعواست و قانونگذار نیز با تکیه بر همین امر مقدس وجود شورای حل اختلاف را در یک جامعه مدنی لازم و ضروری دانسته است.

مسئله عوامل شرکت کشتیرانی امیدان ساحل پارسیان افزود صلاحیت اعضای شورای حل اختلاف طبق ماده ۳ قانون تشکیل شوراهای حل اختلاف به عهده رئیس حوزه قضایی و یا همان مدیر کل دادگستری استان می باشد و سایر نهادها مانند سازمان بنادر و دریانوردی نقشی در احراز صلاحیت آنان ندارد.

این عضو شورای حل اختلاف افزود اعضای شورای حل اختلاف و کارشناسان امور دریایی با کارشناسان رسمی دادگستری از نظر وظایف قانونی شباهتی با یکدیگر ندارند چرا که اصولاً کارشناسان رسمی دادگستری به عنوان بازوی حقیقت یاب قضایی محکمه در مسائل فنی و در جهت روشن شدن حقیقت انجام وظیفه می نمایند و اعضای شورای حل اختلاف نیز در صورتی که نسبت به مسائل ابهامی داشته باشند با صدور قرار کارشناسی موضوع را به کارشناس رسمی دادگستری در رشته تخصصی ارجاع می نماید، و این خود فرصتی است که اعضای شورا با بهره گیری از تجارب دریایی در کنار عضو حقوق دان و با استتداده از کارشناسان رسمی دادگستری به حل و فصل دعوی مربوط اقدام می نمایند، همچنین قابل ذکر است مطابق با ماده ۶ قانون شوراهای کارشناسان رسمی دادگستری نمی توانند به عنوان عضو شورای حل اختلاف فعالیت نمایند.

امید مرادی در خصوص صلاحیت رسیدگی در شورای حل اختلاف افزود:

همانگونه که قانونگذار محترم تعیین تکلیف نموده، شوراهای

حل اختلاف دارای سه نوع صلاحیت ذاتی، محلی و نسبی هستند و در صورت وجود هر سه صلاحیت و با وجود شورای حل اختلاف در حوزه قضایی هیچ مرجع دیگری صلاحیت رسیدگی در دعواهای مذکور ندارد.

وی در خصوص نگرانی منتقد محترم اعلام کرد شورای حل اختلاف به دو شیوه وارد رسیدگی خواهد شد اول دعاوی که ذاتاً در صلاحیت رسیدگی در شورای حل اختلاف هستند که در این خصوص طرفین پرونده ملزم به قبول دادرسی در شورای حل اختلاف هستند و اعضای شورا با رسیدگی به دعوا مبادرت به صدور نظریه مشورتی می نمایند و براین اساس قاضی شورا رأی صادر می نماید. در صورت دوم شورای حل اختلاف با رضایت طرفین دعوا می تواند بدون در نظر گرفتن صلاحیت ذاتی نسبی وارد دادرسی شود تا طرفین را به صلح و سازش هدایت نماید و در نهایت مبادرت به صدور گزارش اصلاحی نماید که در این خصوص نیز گزارش اصلاحی مانند دیگر احکام دادگاهها به موقع از طریق واحد اجرای احکام به اجرا گذاشته می شود.

وی تاکید نمود شورای حل اختلاف مانند سایر مراجع قضایی بدوی و مطابق با قانون وارد رسیدگی می شود و آراء صادر شده در صورت داشتن شرایط قانونی قابلیت اعتراض در محاکم تالی و عالی را دارد و این قرض که حکم قضایی شورا بلا اثر است و شورای حل اختلاف موجب اطلاله دادرسی است کاملاً بی مورد است. در پائین ضمن تشکر از توجه استاد ارجمند جناب آقای دکتر رضا ملک پور با صراحت عرض می نمایم شورای حل اختلاف واحدی شبه قضایی است و می تواند از خدمات گسترده ای به مردم جهت کاهش مراجعات مردمی به محاکم دادگستری ارائه نماید.

### سپاسگزاری

بدینوسیله از کلیه بزرگوران، عزیزان و همکاران محترم که به صورت حضوری و یا تلفنی در طول درمان اینجانب جویای احوال بودند، کمال تشکر و قدردانی را داشته و از درگاه ایزد منان سلامتی و توفیق روز افزون برای همگی آرزومندم.

با سپاس - محمد سمعی



۱۳ تا ۱۴ اردیبهشت در رامسر

## گزارشی

### از نوزدهمین همایش

### ارگانهای دریایی

### کشور

#### قطعنامه

۱- سازمان حفاظت محیط زیست موظف است با همکاری ارگانهای دریایی کشور و سایر دستگاههای اجرایی تا پایان سال ۱۳۹۱ شاخص ها و ضوابط مطلوب و استانداردهای زیست محیطی در رابطه با فعالیتهای دریایی از قبیل خدمات بندری، کشتی سازی، تعمیر شناورها و ... مکان یابی آنها تهیه و تدوین نموده و به تصویب هیات محترم وزیران برساند.

۲- سازمان حفاظت محیط زیست یا همکاری ارگانهای دریایی کشور تا پایان سال دوم برنامه پنجم توسعه نسبت به تدوین و اجرای طرح پایش محیط زیست دریایی کشور، راه اندازی سیستم پایش online اقدام نماید.

۳- وزارت نفت نسبت به بازسازی سکوها و دکل های نفتی فرسوده و تعمیر/تعویض/نوسازی خطوط انتقال نفت و گاز فرسوده اقدام نماید.

۴- ارگانهای دریایی موظفند تا پایان سال دوم برنامه پنجم توسعه نسبت به ایجاد ساز و کارهای مناسب جهت راه اندازی و به کارگیری فناوریهای نوین در ساخت و سازهای ساحلی دریایی و مقابله با سوانح و آلودگیهای زیست محیطی و دستیابی به توسعه پایدار در مناطق ساحلی و جزایر اقدام نمایند.

۵- به منظور صیانت از فعالیتهای پایدار ارگانهای دریایی زیربند نسبت به هماهنگ سازی های فعالیتها و یکپارچه سازی اقدامات اجرایی خود جهت مقابله با متخلفان ذیربط اقدام نماید.

۶- با عنایت به اهمیت آموزش در توسعه بنیادهای زیرساختی دریایی کشور و تأثیر آن در اثر بخشی و بهره وری دریاییان و دریانوردان، لازم است سازمان بنادر با هماهنگی ارگانهای دریایی کشور در تعامل با یکدیگر و براساس استانداردهای بین المللی نسبت به تدوین سند ملی آموزش و پرورش دریاییان و دریانوردان کشور و طی مراحل تصویب آن اقدام نمایند.

۷- نظر به الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به معاهده نامه بین المللی کار

نوزدهمین همایش هماهنگی ارگانهای دریایی کشور با شعار "ایمنی، امنیت و حفاظت محیط زیست دریایی در راستای توسعه دریامحور" به میزبانی سازمان حفاظت محیط زیست و تولیت سازمان بنادر و دریانوردی و با مشارکت و همکاری اکثر ارگانهای دریایی کشور در تاریخ ۱۳ و ۱۴ اردیبهشت ماه ۱۳۹۰ در مجموعه هتل آزادی رامسر برگزار گردید. همچنین همزمان نمایشگاه نوزدهمین همایش ارگانهای دریایی کشور نیز با مشارکت نزدیک به ۵۰ شرکت و کشتیرانی منجمده اتحادیه مالکان کشتی ایران به منظور بستری مناسب جهت تبادل نظر و آشنایی با آخرین دستاوردها در زمینه تکنولوژی و تجهیزات و حمل و نقل دریایی و دریانوردی و آشنایی با چالش های فراروی صنایع مرتبط به اجرا درآمد. این همایش با حضور مقامات کشوری و لشگری و با شرکت نزدیک به ۶۵۰ نفر از مسئولین و نمایندگان ارگانهای دریایی روز چهارشنبه سورخ ۱۴/۰۲/۹۰ ساعت ۱۴۳۰ ضمن برگزاری سخنرانیها و اجرای چندین پانل تخصصی با ارائه مقالات علمی و صدور قطعنامه ای در ۱۵ بند با موفقیت به کار خود پایان داد. اتحادیه مالکان کشتی ایران از مجریان و دست اندرکاران محترم برگزاروی نوزدهمین همایش ارگانهای دریایی کشور بخصوص سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین سازمان حفاظت محیط زیست قدردانی می نماید.



• ایجاد تسهیلات ارزی برای حمایت از ناوگان ایرانی در رابطه با خسارت ناشی از تحریم تحمیلی استکبار جهانی

• اولویت حمل کالای وارداتی و صادراتی با ناوگان ایرانی

• باز نگری قانون دریایی کشور با رویکرد رفع نیازهای روز جامعه دریایی کشور

• میحت پوشش بیمه ای دریایی توسط شرکتهای بیمه ای ایرانی/بررسی و مورد توجه قرار گیرد.

• تسهیل سوخت کشتیها (مهلت ۹۰ روزه جهت باز پرداخت صورتحسابهای هزینه سوخت کشتیها توسط شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی کشور .

۱۴- با توجه به گسترش زردیهای دریایی در منطقه و تشکر از نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ارگانهای دریایی کشور خواستار گسترش و توسعه اقدامات و حفاظت های فعلی می باشند.

۱۵- مقرر گردید دبیرخانه دائمی نسبت به پیگیری اجرای بندهای قطعنامه های همایش های قبلی که تاکنون مراحل اجرایی آنها به اتمام نرسیده است همچنان تا حصول نتیجه نهایی ادامه دهد.

در پایان ضمن تشکر از سازمان حفاظت محیط زیست در برگزاری مطلوب همایش نوزدهم، سازمان بنادر و دریانوردی بعنوان میزبان همایش سیستم انتخاب شد.

#### حضور محترم جناب آقای سیدامیرعباس هاشمی

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان مدیرعامل محترم موسسه دریاسنابل تبریک و تهنیت عرض نموده و توفیق روز افزون حضرتعالی را در راستای خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، از ایزد منان خواستار است.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران  
محمد سمعی

دریانوردی/۲۰۰۶ از وزارت کار و امور اجتماعی جهت درخواست تودیع سند الحاق نزد سازمان بین المللی کار طبق مصالح احداکثر تا پایان مهلت اعتبار برنامه ۵ ساله پنجم توسعه / اقدام نمایند.

۸- مقرر گردید به منظور ارتقاء سطح کیفیت خدمات و شفافیت توانمندی شرکتهای کارگزاری، ترابری دریایی، طرح ارزیابی و توانمندی با تولیت سازمان بنادر و دریانوردی و مشارکت جامعه بندری و دریایی اجرا گردد.

۹- به منظور ارتقاء سطح علمی و کیفی ارائه خدمات و اجرای موفق پروژه شناسایی فرایندهای عملیاتی / و آموزش کارکنان، لجستیک بندری / مقرر گردید /انیزهای آموزشی احصا شده از طریق موسسات آموزشی واجد شرایط و اعطای مجوز برگزاری از سوی سازمان بنادر و دریانوردی / به اجرا گذاشته شود.

۱۰- اجرای دقیق الزامات قانون حفاظت از دریاها و رودخانه های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی نفتی / مصوب ۱۳۸۹ مورد تأیید قرار گرفت .

۱۱- در سال جهاد اقتصادی پلیس مهاجرت و گذر نامه ناجا با تدبیر سلسله مراتب فرماندهی ضمن اجرای طرح سازماندهی کارکنان خارجی شاغل در شناورها و سکوها نفتی حوزه خلیج فارس و دریای خزر از پروژه های ملی کشور پشتیبانی نموده و با رویکرد مذکور مقرر شد با هماهنگی و همکاری ارگانهای دریایی و ایجاد شرایط مناسب مناطق استراتژیک و اقتصادی خارک و لاوان تجهیز و تقویت گردد.

۱۲- دولت مبلغ بیمه یک میلیارد دلاری قابل نگهداری در یک بانک خارجی را به منظور حمایت ناوگان ایرانی در مقابله با سوانح دریایی تأمین نموده و در سطح مبلغ مذکور حفظ نماید.

۱۳- مقرر گردید دبیرخانه ارگانهای دریایی کشور نسبت به تشکیل کارگروهی جهت بررسی در خصوص موارد ذیل اقدام نماید:

• معاقبت مالیاتی شرکتهای فعال در عرصه دریایی کشور





## معیارهای انتخاب

### تشکل صادراتی نمونه

در پاسخ به نامه مدیر تشکل های اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران اتحادیه طی نامه ای به صورت مشروح دیدگاه خود را در اعتراض به برخی از معیارها اعلام داشته است. لازم به توضیح است که متن نامه ارسالی به دلیل کمی جا تخصیص شده است.

احتراماً، در خصوص شاخص ها و معیارهای انتخاب تشکل نمونه صادراتی در سال ۱۳۹۰ موارد ذیل را به استحضار میرساند:

۱- به نظر میرسد نکته مهم فراموش شده در شاخص های ارسالی آن است که چه میزان از فروش کل شرکتها به صادرات اختصاص یافته است و در حقیقت این شاخص است که تعیین کننده مهمترین فاکتور انتخاب تشکل نمونه صادراتی است. جمع امتیاز شاخص های فعلی ۱۰۰۰ می باشد و اگر شرکتی بالای ۹۰۰ امتیاز و به عبارتی ۹۰٪ کل امتیاز ممکن را کسب نماید ولی برای مثال زیر یک درصد از فروش کل آن شرکت به صادرات اختصاص داشته باشد به هیچ وجه نمیتوان آن شرکت را در امر صادرات نمونه دانست بنابراین پیشنهاد می شود در صورتیکه بیش از ۶۰ درصد از فروش یک شرکت به صادرات اختصاص داشته باشد جهت آن ۳۰۰ امتیاز و در صورت ۴۰،۲۰،۱۰ در صد بودن آن به ترتیب ۳۰۰، ۱۰۰ و ۵۰ امتیاز قائل شد.

۲- نکته دیگری که به نظر میرسد مورد غفلت قرار گرفته آن است که کدام شرکتها در معرض مستقیم تحریم ها بوده، با این حال بسیار موفق عمل نموده و بخش مهمی از کالا و خدمات خود را نیز صادر کرده اند، که سزاوار قائل شدن ۲۰۰ امتیاز هستند.

۳- ردیف سوم از معیارهای ارزیابی، تعداد و مشخصات کارمندان و کارشناسان تشکل مربوطه است که به نظر میرسد جهت تعداد اندکی از کارمندان و کارشناسان امتیاز بالایی در نظر گرفته شده چنانکه جهت هر کارمند ۵ امتیاز با سقف ۱۰ امتیاز و بنابراین هر شرکتی که تنها دارای ۲ کارمند باشد سقف امتیاز را بدست آورده است.

۴- به هم چنین می باشد معیار دوم تحت عنوان تعداد نمایندگی و شعب داخل و خارج کشور و نیز معیار ششم تحت عنوان تعداد تفاهم نامه های داخلی و خارجی که نحوه امتیاز دهی به این معیارها نیز چنان است که هر شرکتی تقریباً قادر خواهد بود سقف امتیاز را کسب نماید.

به کاستیهای موجود در دادگاههای دریایی عیبهاست و این شورا به موجب قانون به همین منظور تشکیل شده است و یقیناً استفاده از خدمات داور این شورا برای حل و فصل اختلافات و دعاوی دریایی علاوه بر تأمین سلامت، سرعت، دقت در رسیدگی، موجب صرفه جویی در هزینه ها و خصوصاً حل موضوع به شیوه تخصصی نیز میگردد و از هر نظر با توجه به قوانین جاری مملکتی به نفع طرفین خواهد بود.

در حقیقت، اهمیت شورای حل اختلاف دریایی تخصصی بودن آن در امور دریایی است که با توجه به وسعت این موضوع میتواند بسیاری از اختلافات موجود در این زمینه را حل و فصل نماید. همچنین این شورا واحدی شبه قضایی است که می تواند خدمات گسترده ای را به ارگانهای دریایی به منظور کاهش مراجعات آنان به محاکم دادگستری ارائه کند.

در پایان باید اضافه کرد به طور کلی شورای حل اختلاف یکی از فرآیندهای مهم روابط حقوقی و اجتماعی است که مبتنی بر انصاف و گستردگی خدمات روانی بوده و در نهایت منتهی به ایجاد تفاهم و برادری خواهد شد. در واقع عدم تشریفات و مقررات آیین دادرسی و کم هزینه بودن رسیدگی به دعاوی و همچنین سهولت دسترسی به شوراهای حل اختلاف ایجاد شده در مناطق، در



مقابل طولانی بودن دادرسی در دادگاهها و عدم دسترسی راحت تر به دادگاهها و سایر دلایل دیگر، از علت های مراجعه بیشتر به شوراهای حل اختلاف و گسترده شدن رسیدگی و حل دعاوی حقوقی در خارج از دادگاهها میباشد.

آدرس شورای حل اختلاف دریایی  
تهران - خیابان کریم خان زند - ابتدای  
ایرانشهر - پلاک ۲۳۷ - طبقه سوم -  
تلفن: ۸۸۸۳۷۷۲۶ - ۸۸۳۲۸۷۹۱ -  
۸۸۳۲۸۷۴۹ فکس: ۸۸۸۴۱۰۶۸



مستولین قضایی و اعضای منتخب شورا تأسیس شد.

در ادامه پیگیریها و هماهنگیهای انجام شده با مجتمع ۲۷ شورای حل اختلاف احکام قضایی اعضا، نیز صادر و ضمن اجرای عراسمی با حضور معاونت محترم دادستان جناب آقای رضا جعفری و مسدوعین در مورخه ۹۰/۲/۴ احکام قضایی به اعضای شورا ابلاغ و کارهای اجرایی آن رسماً آغاز شد.

اعضای شورای حل اختلاف دریایی از سه عضو اصلی تشکیل، که از کارشناسان حاذق و شناخته شده جامعه دریایی بوده و رسیدگی به دعاوی دریایی مطرح شده از طرفین با حضور این کارشناسان با اعلام وقت

در این راستا، اتحادیه مالکان کشتی ایران نیز که از مدتها قبل به دلیل نقصان در دادگاههای دریایی ایران به دنبال حل اختلاف مالکان شناورها و سایر ارگانهای دریایی در دعاوی حقوقی بوده، که با طرح این موضوع در هیأت مدیره مقرر شد که شورای حل اختلاف دریایی تأسیس گردد.

به دنبال پیگیریها و اقدامات انجام شده توسط آقای امید مرادی عضو هیأت مدیره اتحادیه و همچنین طرح موضوع با رییس شورای حل اختلاف ویژه اصناف تهران و شمیرانات، نهایتاً در تاریخ ۸۹/۷/۲۰ شورای حل اختلاف دریایی در محل این اتحادیه با حضور آقای حسین اصغرزاده، معاونت محترم دادستان و رییس وقت شورای حل اختلاف مجتمع ۲۷ و جمعی از

بهترین شیوه حل و فصل آنها با توجه

رسیدگی بر مبنای صلح و سازش انجام میگردد.

هرچند سقف مبلغ مورد اختلاف پرونده هایی که در این شوراها رسیدگی میشود زیاد بالا نمیشود، ولی در صورت تراضی طرفین دعوی در مورد رسیدگی به اختلافات در قراردادهای فی مابین، این شوراها میتوانند مبالغ بالاتری از مبلغ یاد شده را نیز رسیدگی نمایند.

تأسیس شورای حل اختلاف دریایی و ارجاع اختلافات تجاری دریایی به آن بهترین شیوه حل و فصل آنها با توجه

## آغاز کار

## شورای حل

## اختلاف دریایی

در دهه هفتاد، دستگاه قضایی به جهت کثرت مراجعین، ورودی پرونده ها و کمبود نیرو و امکانات با معضل بزرگی مواجه، که پیامد آن طولانی شدن مدت رسیدگی به پرونده ها گردید. که گاه همین طولانی شدن زمان رسیدگی، سبب ایجاد خصومت بیشتر و اصطکاک بین اصحاب دعوی شده و این مسئله باعث تنش و فشارهای اجتماعی در ابعاد قضایی و در نتیجه افزایش ورودی پرونده ها به دستگاه قضایی می شد. افزایش بیش از حد مراجعین و تراکم پرونده ها، مسئولین محترم کشور خصوصاً دستگاه قضایی را بر آن داشت تا معضل موجود را به نحوی شایسته و ممکن رفع نمایند که نتیجه اش ارائه طرح تشکیل نهاد شبه قضایی شورای حل اختلاف گردید.

در این راستا، اتحادیه مالکان کشتی ایران نیز که از مدتها قبل به دلیل نقصان در دادگاههای دریایی ایران به دنبال حل اختلاف مالکان شناورها و سایر ارگانهای دریایی در دعاوی حقوقی بوده، که با طرح این موضوع در هیأت مدیره مقرر شد که شورای حل اختلاف دریایی تأسیس گردد.

به دنبال پیگیریها و اقدامات انجام شده توسط آقای امید مرادی عضو هیأت مدیره اتحادیه و همچنین طرح موضوع با رییس شورای حل اختلاف ویژه اصناف تهران و شمیرانات، نهایتاً در تاریخ ۸۹/۷/۲۰ شورای حل اختلاف دریایی در محل این اتحادیه با حضور آقای حسین اصغرزاده، معاونت محترم دادستان و رییس وقت شورای حل اختلاف مجتمع ۲۷ و جمعی از





## ۹ سال گذشت

## اما هیچ کشتی

## تانگری در ایران

## ساخته نشد

**مدیرعامل شرکت ملی نفتکش در خصوص وضعیت کشتی های سفارشی این شرکت به کشتی سازان داخلی گفت: به رغم گذشت حدود ۹ سال از امضاء قرارداد ساخت پنج فروند کشتی تانکر سفارشی این شرکت به سازندگان داخلی، هنوز این پروژه ها به سرانجامی نرسیده است. محمد سوری گفت: دستاورد شرکت ملی نفتکش از امضاء قرارداد ساخت سه فروند کشتی تانکر ۶۳ هزار تنی سفارشی شرکت ملی نفتکش به کشتی سازی صدر در نکاء به رغم گذشت ۹ سال از آن، تنها یک پیشرفت پنج درصدی بوده است.**

رئیس هیات مدیره شرکت ملی نفتکش با اشاره به خواسته شرکت صدر مبنی بر افزایش قیمت قرارداد گفت: شرکت صدر در حالی به دنبال افزایش قیمت قرارداد است که شرکت ملی نفتکش بیش از قیمت متداول این کشتی ها به این شرکت کشتی سازی پرداخت کرده است. سوری گفت صدر فاقد برنامه مدون برای ساخت کشتی است و ما از این کشتی ها قطع امید کرده ایم.

قرارداد ساخت سه فروند کشتی نفتکش ۶۳ هزار تنی سفارشی شرکت ملی نفتکش به صدر در سال

۸۲ به ارزش ۱۲۰ میلیون دلار امضا شد که ارزش آن در سال ۸۳ به ۱۷۱ میلیون دلار افزایش پیدا کرد. اولین فروند از سری این کشتیها باید در سال ۸۲ و دو کشتی دیگر در سال ۸۷ تحویل شرکت ملی نفتکش می شد. مدیرعامل شرکت ملی نفتکش در مورد وضعیت دو فروند کشتی فرآورده بر سفارشی این شرکت به ایزوایکو نیز گفت: ما حاصل ساخت این دو کشتی ها که ۹ سال نیز از امضاء قرارداد آنها گذشته، پیشرفت ۴۶ و ۹ درصدی بوده است.

قرارداد ساخت دو فروند کشتی فرآورده بر سفارشی شرکت ملی نفتکش به ایزوایکو به ارزش تقریبی هر یک ۳۰ میلیون دلار در ۱۲ دی ماه سال ۸۱ امضا شد. طبق قرارداد کشتی اول باید ۲۲ ماه پس از تصویب و گشایش فاینانس (خرداد ۸۳) در فروردین ماه ۸۵ و کشتی دوم ۲۸ ماه بعد از خرداد ۸۳ یعنی در مهرماه ۸۶ تحویل شرکت ملی نفتکش می شد. سوری گفت: اگر ما تنها به شرکتهای کشتی ساز داخلی بسنده می کردیم در شرایط امروز که کشور با تحریم مواجه است مشخص نبود چگونه باید نفت خام کشور را صادر می کردیم.

### تانکر ایرانی یکی

### از سه کشتی برتر جهان

رئیس برنامه ریزی شرکت ملی نفتکش گفت: کشتی غول پیکر سیفا که در ۱۰ ژانویه سال ۲۰۱۱ به ناوگان شرکت ملی نفتکش الحاق شده است در کنفرانس Nor Shipping نروژ به عنوان یکی از سه کشتی برتر جهان در این سال انتخاب شد. عبدالصمد تعقل در خصوص دلایل انتخاب این کشتی افزود: تجهیز به سیستم پیشرفته آب توازن

### بهره برداری از یک کشتی تفریحی جدید در کیش

خبرگزاری مانا

بهره برداری از کشتی تفریحی آرتیمیس ۲ به زودی در جزیره کیش انجام خواهد شد. حمید سلیمانی مقام، عضو کارگروه گردشگری اتحادیه مالکان کشتی ایران و سرمایه گذار بخش خصوصی در امر گردشگری گفت: مراحل ساخت کشتی تفریحی آرتیمیس ۲ توسط شرکت کشتی سازی "گستر خلیج فارس" به اتمام رسیده است. وی یادآور شد: با اتمام مراحل دکوراسیون داخلی، به زودی شاهد بهره برداری از این شناور تفریحی خواهیم بود. به گفته وی شعاع عملیاتی این شناور در مقایسه با آرتیمیس ۱ بیشتر است و می تواند تا شعاع ۵۰ مایلی بین جزایر و بنادر خلیج فارس تردد کند.

وی با اشاره به اینکه ظرفیت این شناور ۲۵۰ نفر است، خاطرنشان کرد این شناور به اتاقک های بازی کودکان، کافی شاپ و امکانات ماهیگیری روی عرشه مجهز است. سلیمانی مقام خاطرنشان کرد: ساخت و راه اندازی آرتیمیس ۲، یک میلیارد تومان هزینه خواهد شد. وی تاکید کرد: پایگاه فعالیت آرتیمیس ۲ نیز همچون آرتیمیس ۱، جزیره کیش خواهد بود. آرتیمیس ۱ دارای ظرفیت ۱۳۰ نفر و محدوده تردد آن تا شعاع ۲ مایلی است. پیش از این قرار بود کشتی تفریحی آرتیمیس ۲ همزمان با نوروژ به بهره برداری رسد.

کشتی، نصب تجهیزات ایمنی و سازگار با محیط زیست، کاهش مصرف سوخت، نصب سیستم پیشرفته ضد دزدی دریایی، پایین بودن میزان سولفور موجود در سوخت و همچنین تجهیز به آخرین سیستم های الکترونیک و ناوبری روز دنیا از جمله دلایل انتخاب این کشتی تانکر ۳۱۷ هزار تنی به عنوان کشتی برتر سال ۲۰۱۱ است.

### تحریم کشتیرانی ها،

### تحریم ملت ایران است

**دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران درباره آخرین تحریم های مصوب خزانه داری آمریکا علیه کشتیرانی های ایرانی، این عمل را اقدامی علیه ملت ایران خواند و ناوگان ملی را در شکایت به مجامع جهانی محق دانست.**

کابینان محمد سمعی هدف از سیاست های تحریمی آمریکا را فشار به ملت ایران خواند و افزود: تحریم کشتیرانی، تحریم آذوقه، صادرات و اشتغال ملت ایران است و دریانوردان ایرانی اولین گروه از مردم ایران هستند که از این تحریم ها آسیب می بینند. وی در ادامه توضیح داد: هر فشار تازه ای که در راستای تحریم ایران صورت می گیرد به منزله از دست دادن بخشی از بازار است و اولین پیامد آن بیکاری شناورها و در نتیجه بیکاری دریانوردان است.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران همچنین گفت: من به ناوگان ملی ایران حق می دهم علیه تحریم ها و خسارت هایی که ملت ایران از این تحریم ها متحمل می شود به مجامع بین المللی شکایت کند. اشتغال موضوع مهمی در اقتصاد جامعه ماست و بیکاری هر شناور بار مضاعفی بر دوش معاش مردم می گذارد. خبر تحریم ۱۰ شرکت و سه شخص حقیقی مرتبط با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در

### جناب آقای

### محمدرضا اشک ریز

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان مدیرعامل شرکت گلف اجنسی ایران تبریک و تهنیت عرض نموده و توفیق روز افزون حضرتتعالی را در راستای خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، از ایزد منان خواستاریم.

### اتحادیه مالکان کشتی ایران

محمد سمعی

حالی منتشر شده است که دریانوردان ایرانی خود را برای بزرگداشت روز جهانی دریانورد آماده می کنند کاپیتان سمعی الحاق ایران به کنوانسیون کار دریایی را مطالبه اصلی جامعه دریایی ایران خواند و افزود: الحاق هرچه سریع تر ایران به این کنوانسیون نه تنها حقوق صنفی دریانوردان را پوشش می دهد که می تواند آسیب های وارده از تحریم ها را نیز جبران کند.

### لایحه قانون بیمه دریایی

### امسال نهایی می شود

رئیس کل بیمه مرکزی از تدوین ۱۸ ماده از پیش نویس لایحه قانون بیمه دریایی خبر داد و ابراز امیدواری کرد لایحه مذکور در سال جاری نهایی و در دولت تصویب شود. جواد فرششایف گفت: مراحل تدوین پیش نویس لایحه قانون بیمه دریایی که پیش از این از سوی سازمان بنادر و دریانوردی تهیه و به دولت ارائه شده بود در بیمه مرکزی در حال انجام است.

این پیش نویس توسط سازمان بنادر و دریانوردی و بدون لحاظ نظرات کارشناسی بیمه مرکزی تهیه و به دولت ارسال شده بود این در حالی است که طبق قوانین بینه تجاری قوانین و لوایح مربوط به این بخش باید با نظر و تایید بیمه مرکزی تهیه و از طریق این نهاد به نهادهای ذربط نظیر دولت و مجلس تقدیم شود. فرششایف با اشاره به تشکیل کارگروه تدوین پیش نویس لایحه قانون بیمه دریایی در بیمه مرکزی گفت: این کارگروه در سال گذشته حدود ۲۰ جلسه در ارتباط با تدوین مفاد این لایحه برگزار کرد که حاصل این جلسات تدوین ۱۸ ماده بوده است.

### راه اندازی اولین

### کلوب P&I ایران در کیش

رئیس شورای عالی بیمه در خصوص تشکیل اولین P&I در ایران تیز گفت: راه اندازی این کلوب که اولین کلوب P&I ایران به مفهوم واقعی و بین المللی آن است از طریق اتحادیه مالکان کشتی در حال پیگیری است فرششایف به ارسال مدارک و همچنین معرفی اعضاء موسس این کلوب به بیمه مرکزی اشاره کرد و بابیان اینکه مدارک ارسالی در حال بررسی است گفت: امیدوار هستم این کلوب در سال جاری فعالیت خود را آغاز کند. به گفته رئیس بیمه مرکزی این کلوب به منظور استفاده از عزایا و تسهیلات مناطق آزاد فعالیت خود را در منطقه آزاد کیش آغاز خواهد کرد.



## معرفی شرکت های عضو اتحادیه

### شرکت کیش آکوانتیس

شماره ثبت عضویت: ۳۹

#### مدیر عامل: آقای منوچهر خسروی



**معرفی شرکت:** این شرکت دارای مجوز رسمی از سازمان منطقه آزاد کیش با موضوع فعالیت در زمینه کشتیرانی و خدمات لجستیکی دریایی و انجام خدمات نمایندگی با هدف برآورد نیازهای سکوهای نفتی و گازی و شناورهای دریایی به منظور قطع وابستگی از کشورهای حوزه خلیج همیشه فارس تشکیل گردیده و با داشتن تعدادی کشتی مدرن خدماتی و پرسنل توانا و متخصص با بهره‌مندی از بهترین تیم مدیریت در امور دریایی به نحوه احسن و با ضریب کارایی بی سابقه در برآورد نیازهای منطقه به فعالیت خود ادامه می‌دهد. و پذیرای هر گونه همکاری می‌باشد.

آدرس: جزیره کیش - برج مونا - طبقه ۳ - واحد ۱۴

تلفن: ۰۷۶۴-۴۴۲۳۳۱۵ - فکس: ۰۷۶۴-۴۴۲۳۳۱۷

ایمیل: [info@kishaquantis.com](mailto:info@kishaquantis.com) سایت: [www.kishaquantis.com](http://www.kishaquantis.com)

### شرکت کشتیرانی والفجر (سهامی عام)

شماره ثبت عضویت: ۱۲

#### مدیر عامل: آقای حمزه کشاورز



**معرفی شرکت:** در سال ۱۳۶۵ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بر آن شد تا به منظور تداوم و سرعت بخشیدن بر روند حضور خود در خلیج فارس و دریای عمان شرکتی مستقل به نام کشتیرانی والفجر تأسیس نماید. شرکت کشتیرانی والفجر نخستین شرکت کشتیرانی حمل بار و جابجایی مسافر در منطقه خلیج فارس و دریای عمان پس از انقلاب شکوهمند اسلامی ایران می‌باشد. این شرکت با دارا بودن ناوگان مجهز و کادری مجرب نقش بسزایی در جابجایی مسافر و حمل بار از بنادر جنوبی کشور به جزایر و نیز کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و همچنین حمل فیدری در همین حوزه و شمال اقیانوس هند ایفا نموده است.

شناورها: ایران هرمز ۱۲ - ایران هرمز ۱۴ - ایران هرمز ۲۵ - نگین - برلیان - زمرد - فیروزه - ایران شلمجه - ایران شاهد - آبتین ۱ - شایان ۱ - تلیان ۱ - ثمین ۱ - تهران - خ قائم مقام فراهانی - پالاناز از میدان شعاع - نیش کوجه شینم - پلاک ۱۰۱  
تلفن: ۸۸۸۴۲۹۳۸ - ۰۳۸۱ - ۸۸۳۰۰۳۸۱ - ۸۸۸۲۸۱۱۷ - فکس: ۸۸۸۲۲۰۱۴

ایمیل: [dabir@valfajr.ir](mailto:dabir@valfajr.ir)

## انا لله وانا اليه راجعون

باکمال اندوه و تأسف درگذشت امیر دریا دار دوم محمود ابریشمی و درباردار دوم جانیاز دکتر کرم اله رضایی را به خانواده محترم، دوستان و آشنایان تسلیت عرض نموده و برای عزیزان از دست رفته از درگاه خداوند سبحان غفران و رحمت الهی و برای بازماندگان صبر و شکیبایی مسئلت می‌نمائیم.

روحشان شاد و یادشان گرامی باد

اتحادیه مالکان کشتی ایران

## اطلاعیه

سایت اتحادیه مالکان کشتی ایران که مشخصات اش را در ادامه همین مطلب مطالعه می‌فرمایید می‌کوشد تا در مناسبترین شکل ممکن اطلاعات مورد نیاز اعضای اتحادیه و سایر مخاطبان را جمع‌آوری کرده و به آگاهی آنان برساند. طبیعی است که در این ماه‌های اول ایجاد سایت مزبور، نقائص آشکاری در کارمان وجود دارد که رفع آن‌ها در گروی همکاری و مساعدت همه بهره‌برداران عزیز است. به همین جهت ضمن معرفی سایت از کلیه اعضای محترم انتظار داریم که دیدگاه‌های خود را هم در مورد محتوای سایت و هم در مورد روش عرضه آن‌ها به آگاهی کارشناسان دبیرخانه برسانند. ضمناً توجه شما را به سودمندی استفاده از این ابزار برای معرفی توانمندی‌ها و رشته‌های تخصصی و امکانات و ابزارهای هریک از اعضای محترم جلب می‌کنیم. دبیرخانه به آگاهی همه عزیزان می‌رساند که تهیه و طراحی پیام‌های بازرگانی و اطلاع‌رسانی به صورت رایگان انجام خواهد گرفت.

سایت اتحادیه مالکان کشتی به آدرس: [www.iranemka.com](http://www.iranemka.com)

اطلاعات مشروحه زیر را در اختیار کاربران و علاقمندان قرار می‌دهد.

- ۱- درباره اتحادیه: جگونگی شکل‌گیری - مقدمه - اهداف - نحوه عضویت - ارکان اصلی - اساسنامه و آئین‌نامه - دفاتر نمایندگی - هیأت مدیره
- ۲- اعضاء شامل: اعضاء حقیقی و حقوقی
- ۳- کارگروه‌ها شامل:

الف) کارگروه‌های متشکله در اتحادیه (امور بندری - حمل و نقل دریایی و سوخت - امور رفتی - مالی - اقتصادی و بیمه - امور حقوقی و بین‌المللی - امور آموزش - وجوه اداره شده - هسته حقوقی و دآوری اتحادیه - گردشگری دریایی - کلوب پی‌اند‌آی)

ب) عضویت اتحادیه در سازمان بنادر و دریانوردی (گردشگری دریایی - منابع انسانی - حفاظت ایمنی - راهبری کشتی - حفاظت محیط زیست دریایی - ایمنی دریانوردی - طراحی تجهیزات - جلوگیری از حریق - شورای عالی ارگانهای دریایی)

ج) عضویت اتحادیه در سایر ارگانها (حمل و نقل بین‌المللی ICC در اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران - هیأت نمایندگی اتاق ایران در اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران - حمل و نقل در اتاق بازرگانی تهران - حمل و نقل - ترانزیت و گمرک در اتاق ایران - کمیسیون شورای عالی صنایع دریایی - کمیته کشتیرانی و دریانوردی در انجمن مهندسی دریایی ایران - کمیته حمل و نقل کمیسیون امور زیربنایی و تولیدی مجمع تشخیص مصلحت)

۴- انتشارات شامل: پیام اتحادیه - دفاتر ثبت گزارشات روزانه کشتی - گالری

۵- اخبار شامل:

الف) اخبار اتحادیه (اقدامات، بیمه، وام، بخشنامه و اطلاعیه‌ها)

ب) اخبار سازمان بنادر و دریانوردی (قوانین و لوائح، بخشنامه‌ها، کنوانسیون‌ها، اعلامیه‌های دریایی و آئین‌نامه‌ها)

ج) تبلیغات رسانه‌ای

۶- آموزش

۷- ناوگان شامل: کشتی‌ها، شناورها و سایر امکانات و تجهیزات اعضاء

۸- وضعیت آب و هوا شامل: اطلاعاتی از جگونگی وضعیت جوی بنادر مهم در مناطق آسیا - آفریقا - آمریکا - اروپا و استرالیا که ناوگان تجاری ایران اعم از بخش دولتی و خصوصی بیشتر در آنها تردد دارند.

۹- اطلاعات مفید شامل: اطلاعاتی که مالکان شناورها و دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل دریایی ممکن است به آن نیازمند باشند.

قوانین، لوائح و آئین‌نامه‌ها شامل: مدارک منتشره از سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) یا توجه به آخرین تصحیحات اعمال شده (مصوب مجلس شورای اسلامی)

۱۰- جگونگی ارتباط با اتحادیه مالکان کشتی ایران

۱۱- آگهی و تبلیغات

خواهشمند است پیشنهادات و نظرات اصلاحی خود را با

دورنگار ۸۸۸۴۱۰۴۸ یا پست الکترونیکی [info@irsou.com](mailto:info@irsou.com)

به دبیرخانه اتحادیه مالکان کشتی ایران ارسال فرمایید.



## Enjoys 28 Green Awards

### Committed to:

- Needs of global oil major clients
- Integrity of technical operations
- Total respect for the environment
- Continuous education of seafarers



NITC, HEAD OFFICE, 42, 35 Atefi Street, Africa Avenue, TEHRAN 19177, Iran  
PO Box 19395 – 4833, Tel: +98 23803303/4, Fax: +98 22056763