



به نام خدا

توسعه دریامحور، بیش از این ها

توجه می طلبد، بیش از این ها همت می خواهد

سال ها غفلت کرده ایم در استفاده از موهبت دریاهایی که در شمال و جنوب کشورمان پهنه گسترده اند. سال ها گمان داشته ایم که دریاها فقط آب راه هایی هستند که ما را به بازارهای بین المللی مرتبط می کنند و جز صادر کردن و وارد کردن کالاها سودی از آن ها نمی توان انتظار داشت. سال ها دیده ایم که دیگران خطوط ریلی شان را به بندرها هدایت می کنند و جاده هایشان را در بندرها به انتها می رسانند، دیده ایم که همه صنایع و امکانات تولیدی شان را در کنار دریاها متمرکز می کنند اما به این صرافت نیفتاده ایم که مراکز تولیدی مان را به سواحل دریاها بکشانیم و فاصله آن ها را با بازارهای جهانی کوتاهتر کنیم. بعد از این همه صرف وقت و هدر دادن فرصت ها به یاد دریا افتاده ایم و توسعه دریامحور را وارد زبان هایمان کرده ایم، اما هنوز بر همان محور بی اتفاقی به امکانات دریا پای می گوئیم و فعالیت های دریایی را به منزله چرخ پنجم خودروی اقتصادمان تلقی می کنیم.

سازمان بنادر و دریانوردی که باید سکان اقتصاد دریامحورمان را در دست داشته باشد امروزه سرگرم کارهایی است که اگرچه لازم و ضروری است اما ما را از آن دوران غفلت عملی به اهمیت دریا دورتر نمی برد. همچنان دلمشغولی های سازمان بردن و آوردن کالاها و تنظیم امور شرکت های کشتیرانی و بهبود سیستم های تخلیه و بارگیری کالا و کارهایی از این قبیل است و متأسفانه سایر نهادها هم ظاهراً مسئولیتی در زمینه توسعه اقتصاد دریامحور کشور احساس نمی کنند. هرکسی سهم خودش را می خواهد از همان سفره ای که سال ها در بنادر تجاری مان پهن کرده ایم و هرکس به فراخور کارش توشه ای از آن بر می دارد.

اما توسعه دریامحور مانند همه برنامه های توسعه کشور بی یاری همگان اتفاق نمی افتد. اگر همه برمنوال گذشته عمل کنیم و دیدگاهمان را بر همان روند گذشته به تحولات منطقه و جهان بگردانیم طبعاً نتیجه متفاوتی نیز از کارمان نخواهیم برد. در واقع اگر همه نهادها به اهمیت توسعه دریامحور و توقف پیدا نکنند ممکن است هرکدام سد راه دیگری بشوند که شده اند. برای نمونه صنایع دریایی امروزه به راهی می رود که نه تنها خود نمی تواند به توسعه دریامحور کمک برساند بلکه تلاش دیگر فعالان دریایی را نیز به تحلیل می برد، مانند مغزوقی که ممکن است به هر وسیله ای چنگ بزند که بماند اما همه را نیز با خود به ته آب ببرد.

شورای عالی صنایع دریایی از ابتدا قرار بوده است که نظم و نسقی به کار صنعت دریا بدهد و مشکلاتی را که پیش پای این صنعت وجود دارد از میان بردارد. قرار بوده است صندوقی تاسیس بشود (که شده) و با دادن تسهیلات مناسب مربوط به تامین مالی پروژه ها مرتفع شود و عدم دسترسی به امکانات مناسب فاینانس مانع راه توسعه این صنعت نشود. قرار بوده است که صنعت دریا روی پای خود بایستد و درست همانطور که کره ای ها و ترک ها در راس کشتی سازان جهان قرار گرفتند، رشد ببیند و باروتر شود. اما دیدیم که کشتی سازان کوشیدند پای کار خود را روی دوش کشتی رانی ها قرار دهند و با هزار ترفند آن ها را مجبور کنند که سفارش های خرید کشتی را به آن ها بپردازند و این کار سال ها پیش از آن که این صنعت به مهارتی برسد، شروع شد و در نتیجه عقب ماندگی صنعت کشتی سازی، رونق کشتیرانی ها را هم به خطر انداخت. آن ها هم نتوانستند ناوگان های سفارشی را به موقع دریافت کنند و هم نتوانستند از توانمندی های مالی خود برای تجهیز ناوگان بهره ببرند. دیدیم که دوره ارزانی کشتی در جهان هم به تدریج رنگ باخت و فرصتی بزرگ از دست کشتیرانی هایی رفت که خواسته بودند دست صنعت کشتی سازی بومی را بگیرند و تاتی تاتی راه ببرند!

بدیهی است که توسعه دریامحور باید از مهارت و توان همه موسسات و نهادهایی که دست در کار بهره برداری از دریا دارند استفاده کند. کشتیرانی ها و موسسات خدمات بندری از مهم ترین این موسسات هستند که

از سال ها پیش امکانات خودشان را به سواحل منتقل کرده و بیشترین بخش از مشارکت های بخش خصوصی در اقتصاد کشور را به منصفه ظهور رسانده اند، اما حضور بیشتر بخش خصوصی در بنادر اگرچه به رشد بازار کار و ایجاد فرصت های اشتغال کمک می رساند اما بخش ناچیزی از آن برنامه درازمدت برای رسیدن به اقتصاد دریامحور است. اقتصادی که در آن بنادر و سواحل کشور برای تولید و توسعه صادرات کالا طراحی و تجهیز می شوند، اقتصادی که بخش عمده سرمایه گذاری های صنعتی را به سواحل دریا هدایت می کند تا فاصله اش را با بازارهای جهانی کم کند. اقتصادی که ابزارهای حمل و نقل مرکب را بهبود می بخشد تا صاحبان کالا در منطقه به استفاده از راه های ترانزیتی اش اعتماد کنند و عبور میلیون ها تن کالا هم استفاده از زیربناهای پر هزینه را ممکن کند و هم بازگشت سرمایه هایی را که برای توسعه خطوط ریلی و جاده ای به کار می افتد.

توجه داشته باشیم که ۷ استان کشورمان (استان های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان در سواحل خلیج فارس و بحر عمان و سه استان گیلان، مازندران و گلستان در سواحل خزر) عملاً استان های دریایی به شمار می آیند و اتفاقاً همه این استان ها از محرومیت وسیع در سرمایه گذاری های بزرگ صنعتی و تولیدی رنج می برند. بخش بزرگی از کالاهای صادراتی ما برای رسیدن به بنادر باید صدها کیلومتر مسیر را طی کنند و چندین بار تخلیه و بارگیری شوند. به طور طبیعی این کار هم هزینه تمام شده کالا را بالا می برد و هم زمان حمل کالا را طولانی تر می کند. بنابراین یک راه اصلی برای رسیدن به اقتصاد دریامحور اولویت بخشیدن به اجرای برنامه های صنعتی و تولیدی در کرانه های دریاهای شمال و جنوب کشور است.

البته صنعت کشتی سازی هم می تواند در همین قد قواره هم به توسعه دریامحور کمک برساند و هم به کاهش هزینه ارزی شرکت های کشتیرانی، البته به شرطی که این صنعت قوانین رقابتی حاکم بر بازار سرمایه را به درستی ارزیابی کند و به قبول مسئولیت های آن تن در دهد. با مجبور کردن شرکت های کشتیرانی به خرید کشتی از سازندگان داخلی این صنعت حتی نخواهد توانست بازار داخلی ما را کنار خود نگاه دارد چه برسد که مانند کره جنوبی به قراردادهایی دل ببندد که کمترین آن ها ۳۰ میلیارد دلار در همین ماه های اخیر است.

از همه مهم تر اما روش و دیدگاه شورای عالی صنایع دریایی است که امروزه می خواهد به استناد یک کلمه نامناسب در شرح اهداف اش، درکنار کمک به توسعه صنایع دریایی به هر فعالیت دیگری نیز که رابطه ای با دریا دارد، تسلط پیدا کند. تردیدی نیست که فعالان دریایی نهاد مدیریتی خود را می طلبند که طبق قانون سازمان بنادر و دریانوردی است و نایبستی هم نهاد موازی دیگری پای در کفش آنها کند. این موضوع در وضعیتی که با اعدام وزارتخانه های راه و ترابری و مسکن و شهرسازی، جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی در چارت سازمانی وزارتخانه جدید بسیار کوچکتر شده، اهمیت پیدا می کند. به همین خاطر هم هست که فعالان دریایی پایبندی بیشتری به شنودت سازمان بنادر و دریانوردی قایل می شوند و هر اقدامی را که به سیادت این سازمان خدشه وارد می کند، غیرقابل اعتنا برمی شمارند.



زیر نظر: شورای سردبیری

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

تلفن: ۸۸۸۳۷۷۲۶ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۳۲۸۷۹۱

دورنگار: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com



روش های کارآمدتری برای بگیری مسایل ناشی از تخلفات مالکان کشتی طراحی می شود

فهرست بلند مسایل و مشکلات کشتی داران روی میز مذاکرات با مقام های مرزبانی و بندری کشور

در پی نشست مورخه ۹۰/۶/۱۴ اعضای اتحادیه در دفتر فرماندهی دریابانی مرزبانی ناجا و انجام هماهنگیهای انجام شده به منظور اجرای سفری با مسئولان به خرمشهر جهت شناخت و آشنائی بیشتر با مسائل و مشکلات مالکان شناور، نشست در سالن آمفی تاتر اداره کل بندر خرمشهر با حضور سردار دریادار سلامی و همراهم ایشان، آقای دریس مدیرکل بندر خرمشهر، نماینده بندر آبادان آقای بشیری و آقای درویش رؤسای ادارات بخش فرآورده های نفتی خرمشهر و آبادان، سرهنگ شرفی فرماندهی دریابانی و مرزبانی منطقه و بیش از سی نفر از مالکان شناور که بخش اعظم آنها از اعضای اتحادیه بودند و با حضور نماینده هیات مدیره آقای امیران و دبیرکل اتحادیه روز یکشنبه مورخه ۹۰/۸/۱ برگزار شد. این نشست با خیر مقدم به حضار توسط آقای مهندس دریس مدیرکل اداره بندر خرمشهر شروع گردید. میهماندار جلسه اتحادیه مالکان کشتی ایران بود و علت تشکیل این نشست به استحضار حضار رسانده شد، سپس مشکلات مطروحه به دبیرخانه اتحادیه که توسط اعضاء اعلام شده بود به شرح زیر مطرح گردید:

مسائل مطرح و حه

۱- صدور دفترچه تردد و تمدید آن که سالانه بایستی انجام گردد در بندر مبدأ صادر و تمدید می گردند که نیاز است به نحوی در همه بنادر صادر شود.
۲- شناوری که در مبدأ سوخت نگرفته است و مورد تأیید شرکت بخش نیز می

باشد که به علت عدم نیاز دریافت نموده بی جهت در خسروآباد متوقف می شود.
۳- شناوری به شارجه رفته سپس برای داک به کویت می رود و حال به هنگام برگشت به خرمشهر، مانیفست خالی کویت را قبول نمی کنند و متوقف می نمایند که بالاخره در دادگاه پس از یک هفته ارائه مدارک و استعلام از گمرک آزاد می شود و نهایتاً بدون هیچ خطائی به مدت زیادی از فعالیت منفک می گردد و خسارت بسیار به مالک تحمیل می شود.
۴- شناوری از دویسی برای بوشهر و خرمشهر کالا داشته مقداری کالا در بوشهر خالی و به خرمشهر می آید اظهارنامه کالای بوشهر به خرمشهر چون به زبان فارسی به جای زبان انگلیسی بوده است و مانیفست نوشته بود و نیا وجود اینکه اداره کل بندر بوشهر هم آنرا امضاء و مهر کرده، ایراد گرفتند که نمایندگی کشتی را می خواهند و می گویند بایستی اظهارنامه کالا را عوض کنید که امکان پذیر نبود و بالاخره پس از گذشت زمان بسیار شناور را آزاد می کنند.

۵- شناور از آبادان خالی به دویسی می رفت به علت اینکه مهر با امضای مسئول در اظهارنامه قاصله داشته معطل کردند و شناور مجبور به توقف شد.
۶- گاه به علت توقف شناورها در خسروآباد و حرکت در سبب موجب

تصادف می شود که این اتفاق در چند مرحله بروز کرده است.
۷- به شناور گفتند به ما اعلام شده که در زیر کالای موجود کالای قاچاق هست. درخواست شد تا نماینده مرزبانی بروی شناور تاخرمشهر بیاید و در آنجا به هنگام تخلیه کالا کالای قاچاق را مشاهده نمایند که قبول نکردند و نهایتاً پس از گذشت ۵ ساعت شناور را آزاد کردند.
۸- شناور را متوقف کرده و گفتند اظهارنامه کالا و مانیفست و اجازه بندر مورد قبول نمی باشد و بایستی فاکتورهای اصلی کالا را ارائه دهند نشان می دهد که پرسنل آشنا به کار نیستند و شناور را بی جهت نگه می دارند.
۹- به شناوری میگویند ورود این کالا ممنوع است که این امر با گمرک است نه با مرزبانی هر چند که ورود کالای مستعمل ممنوع می باشد.
۱۰- شناورهایی که از جوه اداره شده وام گرفته اند در خسرو آباد دفاتر شان را تمدید نمی کنند. دیگر مشکلات و مسائل و پیشنهادات و درخواستها در جهت رفع آنها توسط خانم نوری و آقایان امیران، معرفی، سیاحی، کیاسری، دکتر ساعدی مطرح گردید.

• آقای دریس مدیرکل محترم بندر خرمشهر ضمن ارائه گزارشی از امکانات ایجاد شده در بندر و اعلام اینکه همکاری خوبی فی مابین مسئولین منطقه وجود دارد آمادگی خود را جهت

۶ بیمه دریایی در کشور تعریف می شود

مابین نیوز: با تصویب شورایی صنایع دریایی، بیمه مرکزی جمهوری اسلامی موظف خواهد شد بیمه فعالیت های دریایی را به عنوان فصلی مستقل در لایحه بیمه بازرگانی و در ۶ محور اضافه کند. این موضوع در جلسه هفته گذشته شورایی صنایع دریایی به تصویب رسیده است. طبق این مصوبه، ۶ بیمه «کشتیرانی و حمل و نقل بار دریایی»، «حمل و نقل مسافر دریایی»، «ساخت و ساز و سازه های دریایی»، «کار در دریاها»، «سرمایه گذاری و تأمین مالی کسب و کارها و طرح های دریایی» و «حفاظت از مناطق و محیط زیست دریایی» در قالب بیمه فعالیت های دریایی تعریف خواهد شد.

قرار است بیمه مرکزی با همکاری شورایی صنایع دریایی نسبت به ایجاد سازوکار تحلیل و رتبه بندی خطرهای دریایی مطابق با دستبندی ششگانه فوق، اقدام و گزارش های ملی نورهی را در این رابطه منتشر کند. همچنین با مصوبه شورایی صنایع دریایی، بیمه مرکزی موظف است شرکت های بیمه را ملزم سازد تا گزارش های رسمی تحلیل و رتبه بندی خطرهای دریایی را بعنوان اسناد قابل استناد در عقود بیمه مربوطه لحاظ نماید.

با توجه به این که قانون بیمه دریایی هم در شرف تصویب است، مصوبات اخیر شورایی صنایع دریایی را می توان گام مهمی در تغییر دیدگاه صنعت بیمه در مورد فعالیت های دریایی تلقی کرد. این مصوبات موجب خواهد شد که تنوع پوشش های بیمه ای نه تنها صنایع مرتبط با دریا بلکه سایر فعالیت های دریایی و بندری کشور را نیز تحت تاثیر قرار دهد و شرکت های کشتیرانی را در جایگاهی قرار دهد که بتوانند نیازهای بیمه ای خود را با قدرت انتخاب بیشتری مرتفع سازند.

در اختیار قراردادن مکانی مناسب برای حضور نمایندگان محترم مرزبانی دریابانی منطقه اعلام نمودند ضمن اینکه پیشنهاد کردند سعی نمائیم که با هماهنگی یکدیگر از اتلاف زمان جلوگیری کنیم.

• آقای بشیری ریاست ناحیه بخش فرآورده های نفتی خرمشهر ضمن اعلام تسلیت به حضار به علت فوت ۱۳ نفر از همکاران در سانحه غرق کشتی کوشا ۱ در دریا در هفته گذشته، از پیشنهاد آقای مهندس دریس استقبال کردند و اعلام داشتند که ماهواره باسازمان بنادر هماهنگ بوده و این همکاری را مالکان ادامه خواهیم داد ضمن اینکه مطرح کردند که مشکلی نداریم تا سوخت را در اسکله به شناورها تحویل دهیم لیکن زمان آن را برای این منظور بایستی با اداره بندر از قبل هماهنگی نمایند. ضمناً اعلام کردند چنانچه شناوری در بندر فعالیتی داشته است که سوختی مصرف کرده بایستی اداره بندر آنرا تأیید نماید.

• آقای درویش ریاست محترم ناحیه بخش فرآورده های نفتی آبادان پیشنهاد کردند، در صورتی که در منطقه خسروآباد ویا در آتیه در دویبندر خرمشهر و آبادان نمایندگان محترم مرزبانی دریابانی منطقه مشکلی از شناورها دیدند قبل از ارجاع آنان به دادگاه با نامانه نگاری نمایند و خواستار کارشناس بشوند. موضوع دیگری که مطرح کردند، گاه مالکان شناور بر حسب محاسباتی که انجام می دهیم سوخت طلب می کنند به طور مثال بایستی ۹۰۰۰۰ لیتر سوخت تحویل دهیم ولی چون مخازن شناور بیش از ۸۷۰۰۰ لیتر گنجایش ندارد همین مقدار را صادر می کنیم و بیش از آن هم نمی توانیم تحویل دهیم مسئله دیگری که در سوخت وجود دارد طبق دستورالعمل، شناور بایستی در رفت و برگشت یک سر بار داشته باشد لیکن بارچون برای عاتر تعریف نشده، گاه با مشکل مواجه می شویم و مسئله بعدی سرعت شناور است که در محاسبات در فرمول قانون تأثیر پذیر است که این نیز یکی دیگر از مشکلات فی مابین است.

• سرهنگ شرفی فرماندهی دریابانی مرزبانی اعلام کردند غایب بایستی چهار پست کنترل در منطقه داشته باشیم که فقط پست خسروآباد راه اندازه ای شده است سعی و تلاش صادر بپسود عبور و مرور و آرامش ساکنین در اطراف اروند رود است به نظرم در تنظیم دستور العملی که صادر شده نمایندگان از کلیه سازمانها حضور داشته اند،

بقیه از صفحه ۲

دادگاه مکاتبه با شرکت پخش شود .
بررسی می کنیم و پاسخ خواهیم داد .
در نهایت تصمیمات متخذه به شرح
زیر در این نشست گرفته شد :

۱- ادارات کل بنادر خرمشهر و آبادان
مکانی در اختیار مرزبانی و دریابانی
منطقه قرار دهند که مدیر کل
بنادر خرمشهر آقای مهندس درسی
موافقت کردند و نماینده مستقیم
در آبادان با نظر مساعد اعلام کردند
موضوع را به مدیر کل بنادر خرمشهر
خواهم کرد. آقای امیران از شرکت
کشتیرانی بحرگان عضو هیات مدیره
اتحادیه مالکان کشتی ایران تجهیزات
مورد نیاز مرزبانی و دریابانی منطقه
در محل اداره بنادر خرمشهر رتائین
خواهند کرد .

۲- جناب آقای دکتر ساعدی رئیس
هیات مدیر شرکت فرسا عضو اتحادیه
مالکان کشتی ایران تقبل نمودند که با
مدیر بندر آبادان جهت دریافت محلی
برای مرزبانی و دریابانی منطقه مذاکره
خواهند کرد و تجهیزات محل رتائین
می نمایند .

۳- سردار دریادار اسلامی موافقت نمودند
که پرسنل مرزبانی و دریابانی در این
دوبندر حضور پیدا کرده و به همراه گارد
از شناورهای ورودی و خروجی بازدید
نمایند و دیگر در خسرو آباد شناورها
توقف نمایند مگر بنظر قوی که به
شناور خواهند داشت .

۴- سرهنگ شرفی فرماندهی دریا بانی
مرزبانی منطقه تقبل نمودند که
نمایندگانی از پرسنل خود را پس از
دریافت محل در این بنادر برای موضوع
مورد نظر استقرار دهند .

۵- جهت اجرای این مهم مقرر شد
نمایندگان شرکت کشتیرانی بحرگان
و شرکت فرسا و نماینده دریابانی
و مرزبانی منطقه مکانهای مربوط به
استقرار مرزبانی و دریابانی منطقه
در بنادر راتحویل و سپس توسط
دو شرکت یادشده تجهیز و در آینه بسیار
نزدیک این فعالیت در بنادر به اجرا
در آید .

۶- سردار دریا دار اسلامی فرمودند
در رابطه به اینکه قبل از تحویل مالک
شناور خاصی به دادگاه و انجام هرگونه
اقدامی . موضوع را با شرکت پخش
فرآورده های نفتی مکاتبه نمایند قبول
دادند که موضوع را مورد بررسی
قرارداده و نتیجه را به شرکت پخش
فرآورده های نفتی و اتحادیه مالکان
کشتی ایران ابلاغ خواهند نمود .

۷- دفاتر شناورهاییکه از وجوه اداره
شده وام دریافت کرده اند در صورتیکه
دارای وکالت نامه پایدار از بانک مربوطه
باشند تمدید و یا صادر می شود .

و نایستی اشکالی داشته باشد ضمن
اینکه مراضی به توقف شناور نیستیم
لیکن گاه اشکال از خود فرماندهان
شناورها می باشد که در پاسخ سوالات
جواب نامعینی می دهند .

صدور دفترچه تردد در آبادان است
و در رابطه با شناورهاییکه در رهن بانک
هستند چنانچه از بانک وکالت نامه
داشته باشند و تاریخ گذشته نباشد
دفترچه مربوطه صادر می گردد . به
م اعلام کرده اند که کالا واجتاس
مستعمل کالای ممنوعه است و به همین
علت موجب توقف شناور می گردد .

« سردار دریادار سلامی فرماندهی
دریابانی مرزبانی ناچا مطالب خود را به
شرح زیر ارائه نمود:

از آنجائیکه این خطه از نظر کلی
از اهمیت بالایی برخوردار است لذا
شخصاً حضور پیدا کردم تا مشکلات را
از نزدیک لمس کنم و در حد مقدور رفع
کنیم سپس جهت اطلاع حضار به
وظایف دریابانی و مرزبانی پرداختند
و خاطرنشان کردند که . تنظیم و امضای
پروتکل های مرزی با این فرماندهی است
و در حال حاضر به غیر از کشور بحرین
در جنوب با ۹ کشور و در شمال با ۴
کشور روابط بسیار خوب و حسنه ای
داریم .

ایشان در ادامه بیانات خودشان
اظهار تاسف کردند که اینگونه مسائلی
که مطرح شده . اقدام در جهت رفع آنها
با فرمانداری هاست به نظر می رسد که
فرمانداران از این نشست استقبال
نکردند و به همین منظور در این نشست
حضور نیافتند مشارالیه خاطرنشان
کردند که چنانچه در انجام کنترل
شناورها مشکل و خلافتی دیده نشود
و اتحادیه نام شناورانی را که سلامت
فعالیت می نمایند به ما اعلام نماید و
مانیز با توجه به اینکه سلامت آنها را
در کنترل ما دیده ایم اعلام خواهیم کرد
که دیگر با توقف ها مواجه نشوند
در ارتباط با اینکه شناور به هنگام ورود
از مقدار سوخت آنها بازدید نشود نمی
توانیم . چه اینکه ما بر اساس
دستورالعمل صادره بازدید می نمایم .
چنانچه تغییراتی در دستورالعمل انجام
شود بدیهی است بر اساس آن عمل
خواهیم کرد .

ایشان خاطرنشان کردند که در مورد
انجام بازدیدهای ورودی و خروجی
در بنادر خرمشهر و آبادان انجام شود
ایرادی نمی بینم فقط بنادر به ما جا
بدهند تا مستقر شویم البته چنانچه به
شناوری . بسیمار مقنون شویم امکان
توقف در خسرو آباد و یا در اروندرود
وجود دارد ولی مطمئناً این زمانی
است که بظن قوی شناور مشکل داشته
باشد اینکه قبل از رجوع شناور به

کنوانسیون Bunkers برای ایران الزامی می شود

با تودیع سند الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی
در باره مسؤلیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی (معروف به
کنوانسیون Bunkers) در تاریخ ۳۰ آبان ماه سال جاری، نزد دبیرکل سازمان
بین المللی دریانوردی (IMO) این کنوانسیون از نوم اسفندماه برای کشور لازم
الاجرا می شود.

این کنوانسیون با ایجاد یک رژیم حقوقی بین المللی مسؤلیت مدنی، مالک
کشتی را - در غیر از موارد مصرح در کنوانسیون - مسؤول خسارت آلودگی
ناشی از نفت سوخت کشتی ها اعلام و مالکان کشتی های با ظرفیت ناخالص بالاتر
از ۱۰۰۰ تن را موظف به داشتن بیمه یا دیگر تضمین معتبر مالی برای جبران
خسارت آلودگی ناشی از نفت سوخت کشتی کرده است. دولت متعهد نیز باید
گواهینامه ای حاکی از وجود بیمه یا دیگر تضمین مالی برای کشتی صادر کند.
همچنین، خسارت نیده می تواند علیه مالک کشتی، بیمهگر یا شخص ارائه کننده
تضمین مالی در دادگاه های کشورهای متعهد اقامه دعوا کند و یا پس از اخذ حکم
قضایی در هر یک از کشورهای متعهد، مفاد حکم را در کشور متعهد دیگر به
اجرا بگذارد. اهم منافع الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به این کنوانسیون را
به شکل زیر می توان برشمرد:

۱- کنوانسیون مزبور با ایجاد یک رژیم حقوقی یکنواخت بین المللی بر اساس
فرض مسؤول شناختن مالک کشتی آلودکننده و ایجاد امکان طرح دعوی مستقیم
علیه بیمهگر در محل و فصل سریعتر دعاوی آلودگی موضوع کنوانسیون و مالا
حمایت از زیان دیدگان حوادث آلودگی نفتی، نقض میزایی خواهد داشت.
۲- الزام کشتی ها به اخذ بیمهنامه، ضریب ایمنی کشتی ها را نیز بالا خواهد برد؛
چه آن که بیمهگران در بیمه کردن کشتی های فرسوده یا کشتی هایی که امکان
بروز سانحه آلودگی توسط آنها بالا باشد سختگیرانه برخورد می کنند.
۳- باعلیت به اینکه منطقه خلیج فارس همه روزه پذیرای صدها کشتی می باشد و
این امر به صورت بالقوه امکان بروز حوادث غیرقابل پیش بینی آلودگی در منطقه
را افزایش می دهد، به منظور حصول اطمینان از جبران خسارت احتمالی، الحاق
به کنوانسیون مزبور ضروری و مفید می باشد.

هر چند اجرای تعهدات کنوانسیون مزبور هزینه مالی مستقیم برای مالکان
کشتی ها خواهد داشت؛ اما چون بیمهنامه های مربوطه عملاً از قبل برای کشتی ها
تهیه می شده، هزینه جدیدی ایجاد نخواهد شد. هزینه دیگر، هزینه صدور
گواهینامه ها برای سازمان بنادر و دریانوردی است که این رقم، چندان قابل توجه
نیست و عملاً جزو هزینه های جاری سازمان لحاظ می گردد؛ ضمن آنکه چنین
هزینه هایی در برابر منافع ناشی از الحاق به کنوانسیون که در نهایت حفاظت آنها
از آلودگی ها را به دنبال خواهد داشت، به راحتی قابل توجیه است.

صدور مجوز ممیزی شناورها در تناژ نامحدود

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از ممیزی موسسات
رده بندی داخلی به منظور اعطای مجوز رده بندی شناورها در تناژ نامحدود خبر
داد. "سعید ایزدیان" با اعلام این خبر گفت؛ با آنکه امکان رده بندی شناورهای
بالای پنج هزار GT برای موسسات رده بندی داخلی فراهم شده است اما اجرای
این موضوع منوط به موفقیت هر یک از این موسسات در این ممیزی است. وی با
بیان اینکه این ممیزی در اواخر دی ماه برگزار می شود؛ چنانچه این دو موسسه
بتوانند از این ممیزی سربلند بیرون بیاورند این مجوز را دریافت خواهد کرد در غیر
این صورت باید به رفع ایرادات اقدام کنند. عضو هیات عامل سازمان بنادر و
دریانوردی با تاکید بر اینکه این سازمان بطور مرتب رده بندی های داخلی را مورد
ممیزی قرار می دهد اضافه کرد؛ البته در حال حاضر رده بندی شناورهای بالای
پنج هزار GT نیز به شکل موردی و با تایید سازمان بنادر و دریانوردی توسط
موسسات داخلی انجام می شود .

تشکیل کارگروهی برای حمایت از مشاغل دریایی

در جلسه شورای عالی صنایع دریایی با پیشنهاد معاون اول رئیس
جمهور تشکیل کارگروهی تحت عنوان حمایت از مشاغل دریایی با حضور وزرا و
مسؤولین مربوطه به تصویب رسید. محمدرضا رحیمی در جلسه شورای عالی
صنایع دریایی با بیان اینکه فرصت های شغلی فراوانی در بخش دریا و صنایع
دریایی وجود دارد، خواستار تشکیل کارگروهی برای احصاء این فرصت های
شغلی شد و گفت؛ شیلات، معادن، کشتی سازی، گردشگری دریایی و بسیاری از
زمینه های دیگر در این حوزه وجود دارند که می توانند منشاء ایجاد مشاغل
فراوانی شوند.



دومین نشست

هیأت مدیره اتحادیه

مالکان کشتی ایران

دوره سوم

مورخ ۹۰/۹/۲۲

بیستمین جلسه هیأت مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران و دومین نشست دوره سوم روز سه شنبه مورخ ۹۰/۹/۲۲ رأس ساعت ۱۴:۳۰ در ساختمان مرکزی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تشکیل و به مسایل جاری اتحادیه و گزارش دبیرکل در زمینه فعالیت های انجام شده در فاصله دو نشست هیأت مدیره رسیدگی کرد.

پند یک دستور جلسه : گزارش کوتاهی از اقدامات انجام شده از سوی دبیرخانه در فاصله جلسه قبلی

۱- با توجه به مصوبه اخیر هیأت محترم دولت در رابطه با هزینه ثبت کشتی ها در محاضر رسمی ، ابلاغیه مربوطه هنوز از طریق مراجع مربوطه و همچنین سازمان بنادر و دریا نوردی به محاضر صادر نشده و مراتب تحت پیگیری می باشد.

۲- صور جلسه مجمع اتحادیه پس از تنظیم برای اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران ارسال شده و پس از اخذ آگهی مربوطه در روزنامه رسمی سایر مراحل قانونی آن نیز بانجام خواهد رسید ، علت تأخیر تغییرات مدیریتی در اتاق ایران بوده است.

۳- بانکها در خواست کد شناسه ملی از اتحادیه را نموده اند که با توجه به ثبت اتحادیه در اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و نامه دریافتی از اتاق به منظور اخذ اطلاعات برای صدور شناسه ملی برای تشکلهای زیر مجموعه خود در شش ماه پیش انجام که تاکنون نتیجه ای حاصل نشده لیکن پیگیری لازم برای دریافت کد شناسه ملی انجام و تحت اقدام می باشد.

۴- پیرو جلسه تشکیل شده در خرمشهر مورخ ۹۰/۸/۱ با حضور برخی از اعضای اتحادیه با فرماندهی دریا بانی مرزبانی ناجا به منظور پاره ای هماهنگیها بخصوص در مرزبانی خسروآباد ، مصوبات جلسه در رابطه با واگذاری مکان از طرف مسئولین اداره بندر خرمشهر و تأمین لوازم اولیه جهت اقامت افراد مرزبانی توسط شرکت بحرگان (آقای امیران) انجام و بقیه

مراحل آن نیز تا استقرار کامل واحد مرزبانی در محل تحت اقدام می باشد.

۵- در رابطه با تغییر کاربری ، تعمیرات و مبلغان داخلی مکان خریداری شده برای دبیر خانه اتحادیه با سه پیمانکار در جلسات مختلف نشستهای را برگزار و در نتیجه به شرکت آماتیس با توجه به پیشنهاد کمترین قیمت واگذار و تحت اجرا می باشد.

۶- شرکت در مراسم افتتاحیه سایت مخازن نفتی در بندر عباس به دعوت شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم در مورخه ۹۰/۸/۱۱ که موجب مباحثات است و بخش دیگری از سهم بانک کشتی ایران فعال گردید.

۷- در مورد مبالغ گزارش دریافتی در رابطه با تعرفه های بندری با توجه به طرح آن در آخرین نشست هیأت مدیره یا مدیر عامل محترم سازمان بنادر و دریا نوردی و پیگیریهای انجام شده با مخالفت مدیر کل تعرفه و ترانزیت روبرو گردیده که با پیگیریهای انجام شده به نتیجه نرسیده است.

۸- مشکلات اشتغال لندینگ کرافتها بخصوص در بندر لنگه ، و بندر عباس در رابطه با حمل خودرو که توسط شناورهای فاقد مجوز حمل اینگونه محموله ها از قبیل لنجها و دوبه ها با قیمتهای نازل انجام می گیرد بررسی و مراتب به سازمان بنادر و دریا نوردی منعکس گردید تا به منظور ارتقاء ایمنی از صدور مجوز حمل خودرو به شناورهای فاقد استانداردهای لازم جلوگیری به عمل آید. سازمان نیز با نظر موافق مراتب را به موسسات رده بندی و بنادر کل ابلاغ نموده است.

۹- به منظور پشتیبانی از NGOها و اعطای برخی از امتیازات و وظایف اجرایی سازمان بنادر به اتحادیه مثل ثبت شناورها و غیره همانند پلیس + ۱۰ پیرو موافقت مدیر عامل سازمان بنادر و دریا نوردی در آخرین نشست با هیأت مدیره پیگیریهای لازم انجام که تا کنون به نتیجه نرسیده است.

پند دو دستور جلسه : گزارشی از وضعیت مالی اتحادیه و دریافت راهکارها

در حال حاضر برای پرداخت بدهی و تعمیرات مکان خریداری شده با کسری حدود ۴۰ میلیون تومان مواجه هستیم ، ضمناً به منظور دریافت عضویت های معوقه پیگیریهای لازم انجام و تاکنون حدود ۲۳ عضو حق عضویت های خود را پرداخت نکرده اند. تعدادی از اعضا نیز به تعهدات خود و یا پرداخت مبالغ تعیین شده در رابطه با هزینه مکان خریداری شده عمل نکرده اند ، که در صورت دریافت مبالغ ذکر شده

کسری بودجه در رابطه با مخارج جاری دبیر خانه و پرداخت معوقه های مکان خریداری شده تأمین میگردد ضمناً در آمد حاصل برای اتحادیه در رابطه با فروش دفاتر تا کنون حدود دوازده میلیون تومان و در آمد حاصل از اخذ روادید تا کنون حدود ۲۴ میلیون تومان بوده است که به حساب اتحادیه واریز شده است.

پند سه دستور جلسه : آخرین اقداماتی که در جهت نهایی نمودن تفاهم نامه با بیمه البرز انجام پذیرفته است

تفاهم نامه با بیمه البرز علی رغم پیگیریهای انجام شده به دلیل عدم موافقت بیمه البرز با یکی دو مورد از مصوبات کارگروه مالی ، حقوقی اتحادیه ، مثل مشارکت در منافع و تا کنون به نتیجه نهایی نرسیده است. که پیگیریهای لازم انجام خواهد شد.

مصوبات جلسه :

۱- مراتب ابلاغ حق الثبت کشتی ها به محاضر برابر مصوبه هیأت دولت از طریق مراجع ذیصلاح پیگیری و در صورت عدم ابلاغ به ریاست اتحادیه اطلاع داده شود.

۲- به منظور تأمین کسری بودجه در رابطه با مکان خریداری شده آقای امیران مبلغ ۵ میلیون تومان از تعهدات شرکت فرا ساحلی ارونند و آقای مرادی مبلغ ۶ میلیون تومان از برخی از اعضا و پیمانکاران و آقای دکتر طاهری از تأسیسات دریایی علاوه بر پرداخت قبلی مبلغ ۵ میلیون تومان واریز خواهند نمود. و آقای اشک رینز از

۱۰- به منظور عضویت در کارگروه شورای عالی ترابری از طریق وزارت راه و شهرسازی اقدام و مراتب تحت پیگیری می باشد.

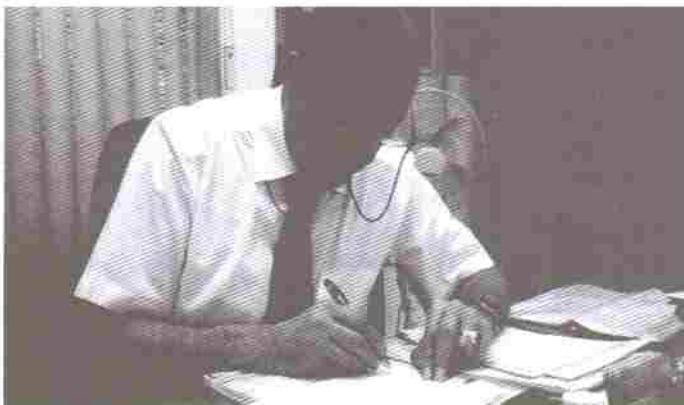
شرکت گلف اجنسی و آقای قائم مقامی از شرکت خدمات ساحلی ایران نیز هر یک مبلغ ۵ میلیون تومان به حساب اتحادیه واریز خواهند نمود.

۳- معمولاً NGOها به عضویت شورای عالی ترابری در نمی آیند بلکه به عضویت در کارگروه های فرعی در خواهند آمد. قرار شد مرا تب عضویت در کارگروه فرعی پیگیری و به آقای دکتر گلپورهم جهت اقدام گیرنده داده شود.

۴- در بحث مشکل اشتغال زایی لندینگ کرافتها مسایل اجتماعی و ایمنی تماماً مد نظر قرار گرفته و بنا ادامه فرهنگ سازی در بخش ایمنی دریا مشکل رفته رفته مرتفع می گردد.

۵- مقرز شد نشست با مدیر عامل محترم سازمان بنادر و دریا نوردی برگزار گردد و موضوعات قابل طرح بنا مشار البه شامل : (تعرفه های بندری ، پوشش اجباری بیمه ای PSI برای شناورها ، ارتقا فرهنگ دریایی از طریق نمایش فیلمهای مستند دریایی در شبکه های تلویزیونی ، پشتیبانی از اتحادیه و واگذاری بخشی از امتیازات همانند پلیس + ۱۰ ، آیین نامه انضباطی دریا نوردان در بنادر ، آموزش دریانوردان و غیره ..) به صورت فهرست وار تهیه و در جلسه با جناب آقای مهندس صدر مطرح گردد.

در بخش ارتقا فرهنگ دریایی و تهیه فیلم و سریالهای دریایی سازمان بنادر بودجه ای برای اینکار دارد که کافی به نظر میرسد ، ولی چون هدف ملی است ، اعضای اتحادیه نیز از نظر مالی در کنار شبکه های تلویزیونی صدا و سیما و سازمان بنا در اختیار قرار دادن شناورهای مورد نیاز پشتیبانی خواهد نمود و این موضوع را در کارگروه ارگانهای دریایی در زیر مجموعه مربوط به فرهنگ سازی هم مطرح و پیگیری شود و البته موضوع می بایستی بیشتر بررسی شده و مطالب فیلم نامه شکافته شود که چه می خواهیم ، و به دلیل اهمیت موضوع مسایل مادی و سیاسی آن روشن و مشخص شود با چه



سناریویی باید پیش رفت .
۶- به منظور پشتیبانی از اتحادیه و خرید دفاتر ثبت گزارشات روزانه کشتی توسط کشتیرانی ج.ا.ا مراتب از طریق آقای دکتر گلپور پیگیری شود.
۷- موضوع تفاهم نامه با بیمه البرز با یکی دو بیمه دیگر نیز پیگیری تا باعث انحصاری شدن آن نگردد. ضمن آنکه پاسخگویی بیمه ها در روزهای تعطیلی نیز مد نظر قرار گیرد.

آنچه که از کشتی کوشا ۱

بهتر است بدانید

کشتی کوشا ۱ در سال ۱۹۸۲ توسط یک شرکت استرالیایی ساخته شد. این شناور با ۷۳.۶ متر طول و ۱۳.۱۵ متر عرض و ظرفیت ناخالص ۱۸۸۱ تن (فضای محبوس و در بسته) به دو دستگاه جرتویل، چهار پروانه، هشت موتور (چهار دستگاه موتور اصلی و چهار دستگاه موتور تراستر) با مجموع قدرت ۱۱ هزار و ۲۰۰ اسب بخار و همچنین قایق های نجات برای ۲۰۰ نفر مجهز بود. این کشتی قبل از اینکه به مالکیت ایران در آید و کوشا ۱ نام بگیرد تغییر و تحولاتی را در بدنه خود تجربه کرد به طوری که در سال ۱۹۹۸ میلادی ۲۰ متر به طول آن اضافه شد. این کشتی در نهایت پنج سال قبل توسط یک ایرانی به ارزش ۱۲ میلیون یورو از یک شرکت قطری خریداری و پس از چندی به شرکت دریاکوش از اعضای اتحادیه فروخته شد. گواهینامه ثبت این شناور نیز در ۱۶

فرضیاتی در مورد دلایل غرق شدن کوشا

از سلسله خبری سازمان بنادر و دریانوردی

بعد از ظهر ۲۸ مهرماه سال جاری حادثه ای در سواحل عسلویه اتفاق افتاد که غرق شدن یک کشتی را ظرف مدت کمتر از چهار دقیقه رقم زد. غرق شدن کشتی کوشا ۱ آن هم در این مدت کوتاه باعث شده تا فرضیه های مختلفی در مورد این حادثه مطرح شود. با آنکه کمیته ملی سوانح سازمان بنادر و دریانوردی همچنان در حال بررسی ابعاد و علت این حادثه است اما خبرنگار مانا نیز تلاش کرده تا در گزارشی عوامل احتمالی این حادثه را با استناد به نظریات عوامل درگیر که از ذکر نام آنها معذوریم مورد بررسی قرار دهد. آنچه که می خوانید تنها فرضیاتی است که از بخش های مختلف جمع آوری شده است و بدون شک نمی تواند به عنوان علت دقیق و اصلی این سانحه مورد استناد قرار گیرد.

پتروپارس و SJK نیز در این کشتی حضور داشتند از بین این افراد نماینده شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی در اثر این حادثه جان باخت. اما نکته ای که کمتر در این حادثه مورد توجه قرار گرفت نجات ۶۰ سرنشین دیگر این کشتی بود چه بسا اگر این حادثه کمی دیرتر و در شب اتفاق می افتاد شمار تلفات و قربانیان این حادثه افزایش می یافت.

جالب است بدانید تجهیزات ایمنی و برخورداری پرسنل این کشتی از آموزش های لازم به گونه ای بوده است که دست اندرکاران کشتی کوشا می گویند نجات تمامی ۶۰ نفر سرنشین آن با استفاده از همین امکانات و آموزش ها صورت گرفته است.

البته براساس اظهارات دست اندرکاران کشتی کوشا، خدمه این کشتی قبل از سانحه نیز دو بار مانور ترک کشتی در شرایط اضطراری را در آخرین پروژه خود نیز انجام داده بودند علاوه بر این مانور مذکور نیز به صورت هفتگی در کشتی کوشا اجرا می شده است.

خرداد ماه ۸۹ و ۱۳ در سازمان بنادر و دریانوردی به نام شرکت دریا کوش و تحت پرچم ایران صادر شده است. این شناور که اولین شناور ایران برای انجام عملیات زیر دریا تا عمق ۳۰۰ متری بود علاوه بر تجهیز به امکانات اعزام غواص تا این عمق قادر بوده است بدون

انداختن لنگر، بطور ثابت در سطح آب دریا استقرار پیدا کند. شاید همین منحصر به فرد بودن و تجهیز به سیستم های ناوبری مدرن و قدرت و توان بالای کشتی کوشا ۱ باعث شده است تا غرق شدن آن با سئوالات بی شماری همراه باشد.

غرق شدن در کمال ناباوری

کشتی کوشا ساعت ۱۵:۴۷ بعد از ظهر پنجشنبه ۲۸ مهرماه با ۷۳ سرنشین با توجه به پیش بینی های هواشناسی مبنی بر نامساعد شدن شرایط جوی منطقه پارس جنوبی که از شش روز قبل اعلام شده بود تصمیم گرفت تا بعد از ۲۴ ساعت کار در دریا را به سمت عسلویه ترک کند اما در حالی که ۱۴ مایل دریایی (۲۶ کیلومتر) با خشکی فاصله داشت (در موقعیت ۲۷ درجه شمالی و ۴۲.۴ دقیقه و ۵۲ شرقی و ۲۴.۲ دقیقه) ناگهان به پهلوی چپ خود منحرف شد و پس از اعلام اضطرار در کمال ناباوری در ظرف مدت سه دقیقه و ۵۰ ثانیه به زیر آب رفت.

قربانیان حادثه

در این سانحه ۱۳ نفر شامل هفت هندی، یک اوکراینی و پنج ایرانی (دو نفر از شرکت دریاکوش و سه نفر از تیم کارفرما) جان خود را از دست دادند. کل افسران عرشه این کشتی ایرانی بوده که بیش از چهار سال در این کشتی فعالیت داشته و دوره های مربوط به این نوع شناورها (DP) را طی کرده بوده اند. به گفته مقامات ذیربط در آخرین سفر و در زمان حادثه، نماینده شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی، G.L.

جناب آقای مهندس محمد سوری

نائب رئیس محترم اتحادیه و مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران

کسب جایزه کشتیرانی برتر جهان را در جشنواره معرفی بهترین های دریایی جهان به دلیل حضور مستمر در بازارهای جهانی با رعایت استانداردهای سطح بالای حفظ محیط زیست و ایمنی در دریا، اعمال بالاترین استانداردهای فنی عملیاتی و داشتن بهترین کارکرد در کلیه بازرسی های ناوگان توسط بازرسان ویژه بین المللی و همچنین شرکتهای بزرگ نفتی جهان به آن مدیریت محترم تبریک عرض نموده و یقیناً شرکت ملی نفتکش ایران با پرسنل زحمتکش آن جزو افتخارات ملی کشور بوده و اتحادیه مالکان کشتی ایران به داشتن چنین عضوی مباهات می نماید.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

جناب آقای محمدرحیم دهقانی

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان مدیرعامل شرکت مروارید پارسیمان 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.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

جناب آقای مهندس شریفی

مدیرعامل شرکت رده بندی آسیا

از اینکه با همت، تلاش و بهره گیری از سال ها تجربه و توان تخصصی موفق به جلب اعتماد مرجع دریایی کشور و کسب مجوز فعالیت رده بندی کشتی های اقیانوس پیما شده اید به آن مؤسسه تبریک می گوئیم. توفیق رده بندی آسیا را در انجام این مهم و در سطح سایر مؤسسات رده بندی جهان آرزو مندیم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

فرضیه ها

- ۱- طوفان
- ۲- حمل بار بیش از ظرفیت
- ۳- نقص فنی
- ۴- جیش نامناسب بار
- ۵- آب گرفتگی موتورخانه
- ۶- عوامل خارجی
- ۷- خطای انسانی
- ۸- رزونانس امواج

همانطور که در ابتدای این گزارش عنوان شد این ۹ عامل تنها فرضیاتی مختلفی هستند که از منابع مختلف گردآوری شده است و نمی تواند به عنوان دلیل قطعی این حادثه که در کمتر از چهار دقیقه بوقوع پیوسته است مورد استناد قرار گیرد. در هر حال با توجه به فرضیات و نظرات مختلفی که درباره علت غرق شدن کشتی کوشا مطرح است و با در نظر گرفتن ویژگی این شناور و غرق شدن آن در زمان بسیار کوتاه و غیرقابل باور به نظر می رسد اعلام نظر قطعی درباره علت این حادثه تنها با بیرون کشیدن این کشتی از عمق ۷۲ متری آبهای عسلویه امکان پذیر خواهد بود. بدون تردید خارج سازی کشتی کوشا می تواند ابعاد جدید و تازه ای را از این حادثه پیش روی مسئولان قرار دهد که شاید در شرایط فعلی از نظر دور مانده باشد.

افتتاح سایت مخازن

نفتی سوخت رسانی

سایت مخازن نفتی شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم از اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران طی مراسمی با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت افتتاح گردید. در این مراسم که با حضور محمدحسین داجر رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی، مدیران شرکت سرمایه گذاری تأمین اجتماعی و صندوق بازنشستگی کشوری، کاپیتان اسداله قطب رزمجو مدیرعامل شرکت یادشده، جمعی از نمایندگان مجلس، ابراهیم عزیزی استاندار هرمزگان و مقامات استانی ۱۱ آبان در بندر خلیج فارس برگزار شد. دکتر غضنفری ضمن اشاره به بی تأثیری تحریم ها بر فعالیت ناوگان تجاری یادآور شد: خوشبختانه ناوگان کشتیرانی کشور از قدرت بالایی برخوردار است به طوری که به رغم فشارهای ناجوانردانه و تحریم های چند کشور؛ توانسته موانع را پشت سر بگذارد. وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به تأمین ۷۰ تا ۸۰ درصد سوخت مورد نیاز کشتی ها توسط کشورهای همسایه گفت: این رقم در دنیای رقابت

فعلی برای ایران شایسته نیست و باید تلاش کنیم سهم خود را از این بازار افزایش دهیم.

وی سهم ایران از عملیات بانکرینگ و صادرات سوخت در منطقه را در سال ۸۵ نیم درصد، در سال ۸۶ پنج درصد، در سال ۸۷ حدود ۱۴ درصد و در حال حاضر ۲۰ درصد عنوان کرد.

در ادامه این مراسم کاپیتان اسداله قطب رزمجو مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی قشم با بیان اینکه با بهره برداری از سایت مخازن نفتی جدید با ظرفیت ۵۲ هزار مترمکعب، میزان ترانزیت سوخت به ۸۰۰ هزار تن و میزان بانکرینگ به ۱/۲ میلیون تن در سال خواهد رسید. گفت بهره برداری از این پروژه در راستای تأمین سوخت ناوگان ملی و شناورهای عبوری از منطقه و همچنین افزایش ترانزیت سوخت انجام می گیرد.

وی با بیان اینکه این پروژه در مساحتی بالغ بر ۲ هکتار به بهره برداری می رسد گفت: این پروژه طی مدت ۳۰ ماه با هزینه تقریبی ۲۰۰ میلیارد ریال ساخته شده که بخشی از هزینه آن از محل اعتبارات بانک ملت تأمین شده است. مدیرعامل شرکت مهم ترین بخش این پروژه را استفاده از تمامی پسماندهای نفتی و تبدیل آن به سوخت مورد نیاز شناورها در راستای حفظ محیط زیست عنوان کرد و گفت: با توجه به اینکه

صنعت بانکرینگ یک صنعت اشتغال زا است پیش بینی می کنیم برای ۱۹۶ نفر به طور مستقیم و ۱۲۰۰ نفر به طور غیرمستقیم اشتغال ایجاد شود.

۷۵۰ میلیارد ریال

تسهیلات شناور سازی

کمیته وجوه داره شده سازمان بنادر و دریانوردی با تدویم پرداخت تسهیلات ارزان قیمت به شرکتهای تعاونی و خصوصی غیر دولتی فعال در حوزه حمل و نقل و خدمات دریایی موافقت کرد.

معاون برنامه ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به طرح درخواستهای متقاضیان تعاونی و بخش خصوصی برای ساخت شناورهای خدماتی در این جلسه کمیته وجوه اداره شده اظهار داشت: تاکنون درخواست ساخت ۴۰ فروند انواع شناور خدماتی با ظرفیت های سه هزار تا شش هزار اسب بخار به این کمیته ارسال شده که اعطای تسهیلات به ساخت ۲۵ فروند به ارزش ۷۵۰ میلیارد ریال در کشتی سازی های داخلی تصویب شد. وی با بیان اینکه درخواست این شناورها پس از بررسی های فنی و اقتصادی به بانکهای عامل کشتی سازی داخلی نیز برای ساخت ۴۰ فروند انواع شناور خدماتی از محل وجوه اداره شده تقاضای خود را ارائه کرده اند.

خانه جدید آماده شد

اتحادیه به زودی نقل

مکان می کند

ساختمان جدید دبیرخانه اتحادیه به سرعت در حال نوسازی و بازسازی است و به نظر می رسد که در یکی از همین هفته های آینده مقدم اعضای انجمن را در بنای ملکی خودمان گرامی خواهیم داشت. کاپیتان افشار که سرپرستی تیم طراحی و نوسازی محل دبیرخانه را برعهده دارد از پیشرفت کارها راضی است و تأکید می کند که همه جزئیات برنامه بر همان منوالی پیش رفته است که قبلاً برنامه ریزی شده بود. لازم به یادآوری است که برای خرید مکان دبیرخانه مطالعات وسیعی صورت گرفت و پس از انتخاب ساختمان در اسلک آسایش منبایه نامه ای با فروشنده به امضا رسید که در ازای ۲۹۹ میلیون تومان خریداری شد. با سه خط تلفن و سند اداری به نشانی: خیابان ولیعصر بالاتر از میدان کوچه رحمتی

شماره ۶ طبقه پنجم به متراژ ۱۴۸ متر مربع که به صورت تک واحدی به ثبت رسیده است. که در ابتدا ۱۰۰ میلیون تومان پرداخت شد و قرار شد بقیه در دو نوبت به مبالغ ۱۵ و ۷۰ میلیون تومان برای تحویل کلید و باقی مبلغ ۱۱۴ میلیون تومان در محضر و هنگام انجام معامله نهایی پرداخت شود. که پیشبینی می شود معامله نهایی دو هفته آینده انجام پذیرد.

کاپیتان افشار می گوید که از زمان تحویل کلید در تاریخ ۱ آبان ۱۳۹۰ برنامه نوسازی ساختمان نیز در دستور کار قرار گرفت. اولین اقدام تغییر کاربری از مسکونی به اداری بود و تغییراتی باید در داخل ساختمان انجام می گرفت. سه پیمانکار دعوت به کار شدند و از بین آن ها با توجه به نقشه ها و اجرای برنامه و میلمان ساختمان شرکت آماتیس برای انجام کار انتخاب شد که قرار شد این کار را در ازای مبلغ ۴۰۰ میلیون ریال انجام دهد. شرح کار عبارت است از:

- ۱- بزرگتر کردن آشپزخانه واحد و تبدیل آن به ساکن کنفرانس. بخشی از حال ساختمان را تبدیل به پذیرش و بخشی دیگر را به اتاق مدیر. تغییر کاربری حمام به آبدارخانه
 - ۲- تبدیل اتاق خوابها به دفاتر اداری دبیرخانه اتحادیه
 - ۳- انجام سیستم شبکه بندی و سانترال خرید و نصب امکانات و تجهیزات مخابراتی
 - ۴- تأمین تجهیزات اداری و پرسنلی
 - ۵- تهیه میزهای مدیریت و منشی و سایر میزهای کارمندی.
 - ۶- میز کنفرانس از سوی مجری برنامه نصب می شود که به صورت دو منظوره می توان از آن استفاده کرد. میز کنفرانس به گونه ای طراحی می شود که قابلیت تحرک داشته باشد و با جابه جایی ساده بشود سالن کنفرانس را به کلاس آموزشی تبدیل کرد.
 - ۷- برداشت موزاییک و کاشی کاری های قبلی.
 - ۸- زیرسازی و رنگ آمیزی + پارتنش و سقف کاذب + ارتفاع محدود تر می شود از ۲۷۰ به ۲۶۰ کاهش می یابد. روشنایی و شبکه تلفن و ارتباطات و غیره. لوله کشی و غیره.
- قرارداد تغییر کاربری در تاریخ ۲۳ آبان ۹۰ بسته شد که انتظار می رود اواخر دی ماه آماده بهره برداری بشود. نظارت بر کار پیمانکار به عهده کاپیتان افشار گذاشته شده است. برنامه در حال انجام و ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. سه خط تلفن شماره: ۸۸۹۳۹۰۹۷ و ۸۸۹۳۹۰۹۵ و ۸۸۹۳۹۰۹۵ که مراتب انتقال آن ها انجام گرفت و به نام اتحادیه شد. دو خط موجود در دبیرخانه کنونی هم به محل جدید منتقل می شود.

هر آنچه باید در مورد تنگه هرمز بدانید

از سامانه خبری سازمان بنادر و دریانوردی

تنگه هرمز کجاست؟

تنگه هرمز آبراهی است که دریای عمان را به خلیج فارس می پیوندد. این گذرگاه یکی از راهبردی ترین مسیرهای بین المللی کشتیرانی در جهان به شمار می آید. نام هرمز بنا بر منابع تاریخی در قدیم «هورموغ» بوده که در گویش بومی لارستانی به معنای نخل است. و همچنین در گویش بندری موغ به معنای نخل است. از سوی این واژه می تواند از ترکیب هور+موغ (موغستان) به معنی آبراهه موغستان (ایالت قدیم جنوب ایران یا میناب کنونی) ساخته شده باشد.

طول این آبراه ۱۵۸ کیلومتر، عرض بین ۵۶ تا ۱۸۰ کیلومتر است. ژرفای تنگه هرمز به دلیل شیب تند کف آن از قسمت شمال به جنوب متغیر است. به طوری که نزدیکی جزیره لارک، در حدود ۳۶ متر و در ساحل جنوبی و در نزدیکی شبه جزیره مستدم ۱۸۰ متر است. قوس آن رو به شمال و به طرف درون فلات ایران قرار دارد و در نتیجه بیشترین خط ساحلی آن در راستای کرانه های ایران قرار گرفته است.

تنگه هرمز دومین تنگه بین المللی پر تردد دنیاست. هر روز حدود ۱۶۰۵ تا ۱۷ میلیون بشکه نفت خام که معادل ۴۰ درصد کل نفت حمل شده توسط نفت کش ها و نزدیک به ۲۵ درصد کل عرضه جهانی نفت است از این آبراه عبور می کند. حدود ۶۸ درصد ذخایر شناخته شده نفت و گاز دنیا در خلیج فارس قرار دارد و امنیت تنگه هرمز نقش کلیدی در تأمین بی وقفه انرژی دنیا دارد. بیشتر این نفت به بازارهای آسیا، ایالات متحده و اروپای غربی می رود و ۷۵ درصد نفت خام ژاپن از این مسیر وارد می شود. بیشتر صادرات نفت خام در مسیرهای بسیار طولانی از طریق نفت کش های بسیار بزرگ انجام می شود که توانایی حمل بیش از دو میلیون بشکه در هر سفر دارند.

تغییرات کنوانسیون STCW لازم الاجرا شد

تغییرات مربوط به کنوانسیون STCW از (اول ژانویه ۲۰۱۲) لازم الاجرا می‌شود و به مدت ۵ سال، تداوم خواهد داشت. در تیر ماه سال ۱۳۸۹ (برابر ژوئن ۲۰۱۰) در یک کنفرانس دیپلماتیک که در مانیل، پایتخت کشور فیلیپین، برگزار شد؛ اصلاحات مربوط به کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، اعطای گواهینامه و نگرانی برای دریانوردان (STCW Convention) مورد تصویب قرار گرفت. هدف از اعمال این اصلاحات، حصول اطمینان از تحقق استانداردهای مورد نیاز جهانی جهت آموزش و اعطای گواهینامه به دریانوردانی است که در کشتی‌های با تکنولوژی پیشرفته آینده پیش‌رو فعالیت می‌کنند.

مهمترین تغییرات اعمال شده به فصل‌های مختلف این کنوانسیون و کد (آئین‌نامه) مربوطه به شرح ذیل است:

۱- اقدامات بهینه برای پیشگیری از هرگونه تقلب در صدور گواهینامه‌های شایستگی دریانوردان و تقویت شیوه‌های ارزیابی آن (پایش تطابق با کنوانسیون از سوی ذینفعان).

۲- بازبینی الزامات مربوط به ساعات کار و استراحت، استقرار الزامات جدید در ارتباط با جلوگیری از استفاده از مشروبات الکلی و مواد مخدر و همچنین بروزآوری استانداردهای مرتبط با آمادگی پزشکی برای دریانوردان.

۳- الزامات جدید صدور گواهینامه برای درجه‌داران دریانورد

۴- الزامات جدید مربوط به آموزش تکنولوژی‌های بروز نظیر نقشه‌های الکترونیکی و سیستم‌های نمایش اطلاعات دریانوردی.

۵- الزامات جدید در خصوص آموزش‌های مربوط به محیط زیست دریایی و آموزش‌های رهبری و کارگروهی.

۶- الزامات جدید آموزشی و اعطای گواهینامه برای افسران فنی (الکتروتکنیک).

۷- بروزرسانی الزامات شایستگی مرتبط به پرسنل شاغل روی کلیه انواع شناورهای نفتکش از جمله الزامات جدید برای پرسنلی که در نفتکش‌های حمل گاز مایع (LNG) مشغول به خدمت هستند.

۸- الزامات جدید برای آموزش‌های امنیتی و همچنین مقررات مربوط به حصول اطمینان از آموزش‌های لازم برای دریانوردان بنحوی که قادر به مواجهه با حملات دزدان دریایی باشند.

۹- معرفی روش‌های آموزشی جدید شامل آموزش از راه دور و آموزش با استفاده از پایگاه‌های اینترنتی.

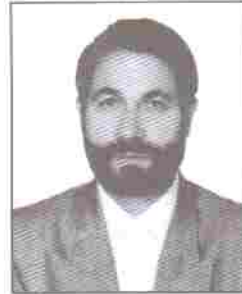
۱۰- راهنمای آموزشی جدید برای پرسنلی که در کشتی‌های قطب‌یما فعالیت می‌کنند.

۱۱- راهنمای آموزشی جدید برای پرسنلی که با سیستم‌های حفظ و نگهداری موقعیت کشتی با استفاده از تراس‌های سینه و پاشنه (DPS) دینامیکی عملیات انجام می‌دهند.

معرفی شرکت‌های عضو اتحادیه

شرکت ملی نفتکش ایران

مدیرعامل: آقای مهندس محمد سوری



معرفی شرکت: شرکت ملی نفتکش ایران در ۲۶ شهریور ماه ۱۳۳۴ خورشیدی تاسیس شد و از بدو تاسیس تاکنون وظیفه حمل و نقل نفت صادراتی و توزیع فرآورده‌های نفت، گاز کشور را بر عهده داشته است. در حال حاضر این شرکت با دارا بودن ناوگانی متشکل از ۴۸ فروند کشتی نفتکش ۲ جداره مدرن و ۳۵۰۰ پرسنل ابوابجمعی (۹۰ درصد ایرانی) یکی از شاخص‌ترین و مجهزترین شرکت‌های جهان است.

میانگین سن ناوگان‌های شرکت ملی نفتکش ایران کمتر از ۵ سال است. این شرکت با داشتن ناوگان‌هایی در سنین ۱ ماه تا ۱۲ سال عنوان جوان‌ترین ناوگان‌ها در دنیا را به خود اختصاص داده است.

هفت کشتی دیگر تا پایان سال ۲۰۱۲ به ناوگان این شرکت ملحق خواهند شد که بدین ترتیب ظرفیت ناوگان بیش از ۱۳ میلیون تن DWT افزایش خواهد یافت. ناوگان این شرکت در حال حاضر شامل ۲۹ فروند VLCC و ۹ فروند SUEZMAX و ۵ فروند AFRAMAX و CASPIAN و ۳ فروند نفتکش شیمیایی بر می‌باشد. در آینده NITC با به کار گرفتن ۱۰ فروند کشتی LNG و ۲۰ کشتی حمل‌کننده مواد شیمیایی جدید ناوگان خود را متناسب با نیاز صنعت نفت کشور افزایش خواهد داد. سابقه عالی و ممتاز شرکت نفتکش از لحاظ کیفیت و ایمنی باعث شده است تا این شرکت یک شریک قابل اعتماد برای شرکت‌های نفتی بزرگ دنیا که از مشتریان اصلی شرکت هستند محسوب شود.

دکتر جدید نفتکش در شارجه که در سال ۲۰۰۲ افتتاح شد، آیین دفتر و نظایفی نظیر پشتیبانی عملیاتی و همچنین فراهم کردن خدمات فنی، تدارکات و تعمیرات برای تمامی ناوگان‌ها را بر عهده دارد. شرکت به موضوع ایمنی و کیفیت به عنوان یک ارزش قطعی نگاه می‌کند و بازرسی‌های داوطلبانه بیشتری در این شرکت انجام می‌شود. لازم به ذکر است که این شرکت هیچ‌گاه با مشکل بازرسی ناوگان توسط شرکت‌های عمده نفتی، بازرداشت توسط کنترل بنادر و یا آسیب‌های ناشی از آلودگی هرگز مواجه نشده است.

شرکت نفتکش جهت آموزش کارمندان دریا و خشکی برنامه‌های آموزشی جامعی با بودجه‌ای بالای ۲۰ میلیون دلار در نظر گرفته و دانشکده علمی/کاربردی جدیدی برای آموزش تخصص‌های دریایی در محمودآباد تاسیس نموده است. شرکت ملی نفتکش ایران در سال ۲۰۱۰ به عنوان چهارم شاخص‌ترین کشتیرانی جهان از طرف موسسه Seatrade لندن انتخاب شد و در سال ۲۰۱۱ نیز این شرکت به عنوان شرکت برتر کشتیرانی جهان از طرف موسسه لویدز انتخاب گردید.

تلفن: ۰۱-۲۳۸۰۰۰۰۰ | نمایر: ۲۲۰۵۸۷۴۲ | آدرس: تهران- آفریقای شمالی- بالاتر از

ظفر- کوچه عاطفی شرقی- پلاک ۴۰ و ۴۲- طبقه ۴

شرکت نفت سازه قشم

مدیرعامل: آقای مهندس فرشید سید حسینی
شماره عضویت: ۹۵



معرفی شرکت: شرکت نفت سازه قشم به عنوان پیمانکار EPC در حوزه صنایع فراساحلی از سال ۱۳۷۹ فعالیت خود را شروع و تا این تاریخ موفق به انجام بالغ بر ۲۰/۰۰۰ تن سازه‌های دریایی شامل سکوه‌های نفتی حوزه سروش و نوروز، پایه سکوه‌های حوزه هنگام و آرش شده است و در حال حاضر به عنوان یکی از پیمانکاران ساخت فاز ۱۲ پارس جنوبی و پیمانکار EPCI در پروژه درود مراحل اولیه این دو پروژه را آغاز کرده است.

تلفن: ۰۵-۸۸۲۷۵۵۳۳ | نمایر: ۸۸۲۷۵۵۳۶ | آدرس: تهران- شهرک قدس- فاز ۴- فلامک شمالی- نبش خیابان درخشان- ساختمان آریو- طبقه ۵- واحد ۱
پست الکترونیکی: INFO@NSQME.COM

سرکار خانم میترا کلانتری

عضو محترم اتحادیه و مدیرعامل شرکت نپتون صید

باتهایب تأثر و تأسف درگذشت پدر بزرگوار آقای محمداکرم هاشمیان همسر گرامیمان (حجت الاسلام حاج شیخ محمد هاشمیان بزرگ خاندان هاشمیان) را تسلیت عرض نموده و از ایزد منان برای آن عزیز از دست رفته رحمت واسعه و برای شما و سایر بازماندگان و همکاران صبر و شکیبایی از درگاه ایزد منان منسلت داریم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

جناب آقای علاء الدین میر محمد صادقی

عضو محترم هیات نمایندگان و مشاور عالی هیات رئیسه اتاق ایران

باتهایب تأثر و تأسف درگذشت همشیره مکرمه را تسلیت عرض نموده و از ایزد منان برای آن عزیز از دست رفته رحمت واسعه و برای جنابعالی و سایر بازماندگان صبر و شکیبایی از درگاه ایزد منان منسلت داریم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

کشتیرانی و ترابری بین المللی

آرا باختر

رنگین کمپانی از خدمات حمل و نقل بین المللی،
عملیات بندری، بازرگانی، بیمه و ترخیص کالا



* فورواردر ، کریر و نمایندگی خطوط کشتیرانی

* حمل منظم کانتینری از بنادر چین ، کره ، تایوان و تایلند

* نمایندگی انحصاری شرکت های کشتیرانی YHL و NTH چین در ایران

* ارائه خدمات حمل جاده ای و ریلی کالا به کشورهای آسیای میانه و افغانستان

* سرویس های منظم حمل جاده ای و دریایی از مبادی آلمان ، ایتالیا ، انگلیس و فرانسه

* تخلیه ، بارگیری و بارشماری ، خدمات گمرکی و ترخیص کالا ، چارترینگ ، خدمات بیمه ای

www.abcgrou.ir

Info@arabakhtar.com

تلفن دفتر مرکزی : ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۰-۷