



به نام خدا

## پایان سال دشوار صنعت کشتیرانی،

## با آرزوهای بهتر گام در سال تازه می نهیم!

این مقدمات را گفتیم تا نهادها و سیاستگذاران امور حمل و نقل دریایی کشور متوجه خطیر بودن اوضاع بشوند و از سختگیری در مورد کشتی دازان و کشتی رانان دست بشویند. امروز زمان همدلی و مساعدت است و زمان پرداختن به حل و فصل اموری که ممکن است نفس همه را بند کند. بدیهی است که این توجه باید متوجه همه بخش های اقتصادی کشور بشود و صنعت کشتیرانی تافته جداافتاده ای نیست اما میان بنگاه هایی که کارشان به صورت تنگاتنگی با عرصه های بین المللی جوش خورده است وضع قریق می کند. بخشی از کارکنان شرکت های کشتیرانی حقوق خودشان را به ارز دریافت می کنند و بخش بزرگ در آمدی هم که شرکت های کشتیرانی از بازارها و مشتریان ثالث به دست می آورند ارزی است. بنابراین وقتی مبادلات ارزی دچار مشکل می شود این شرکت ها هیچ راهی جز تن دادن به توقف داد و ستد ندارند و در صحنه های بین المللی خروج موقت از بازار به معنی واگذار کردن دائمی بخشی از مشتریان به رقیب است.

هم کشتیرانی جمهوری اسلامی و هم شرکت ملی نفتکش جزو معدود شرکت های کشتیرانی متعلق به یک کشور در حال توسعه است که سری تو سرهای غرب پیشرفته در آورده و برای رسیدن به این نقطه نه تنها سرمایه گذاری های سنگینی را متحمل شده بلکه هزاران نیروی انسانی کارا و توانمند را گردهم آورده است که امروز سیادت به کشورمان در جمع کشورهای عضو سازمان بین المللی دریانوردی (ایمو) می بخشد. خیف است که قدر این بزرگی را ندانیم و آنان را کوچک بینیم.

امید آنکه در سال تازه چرخش روزگار به دایره جدیدی بچکند و هم روزگار اقتصادی جهان بهتر از این بشود که هست و هم مشکلات ایران کمتر از آن که باید باشد. تا آن جا که به اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران برمی گردد همه مصمم اند که با جان و مال از حیثیت و موجودیت خود دفاع کنند و صحنه را به رقیبان واگذار نکنند اما در موقعیتی هم نیستند که به تنهایی بتوانند از این کارزار نابرابر جان به سلامت بگذرانند. اگر این ادعا را دیگران باور نکنند باکی نیست اما سازمان بنادر و دریانوردی نیک می داند که چه مشکلات لاینحلی در برابر این صنف قرار دارد و چه کارهایی از دست همین سازمان برای بهتر کردن شرایط و بهبود اوضاع برمی آید. آرزوی ما اینست که هم سازمان بنادر، هم وزارت راه و ترابری، هم بانک مرکزی و هم گمرک ایران و در نهایت همه نهادهای مملکتی این سخن اول سال ما را به درستی بخوانند و باور کنند که مشکل ها باید با همکاری همگان از سر راه برداشته شود و رستن از بحران کار یک نفر یا یک نهاد تنها نیست.

سالتان خوش، نوروزتان پیروز، روزهایتان پر بار و کامتان شیرین باد



نوروزتان پیروز، روزتان نوروز

در آخرین روزهای سال، دبیرخانه اتحادیه مالکان کشتی ایران مقدم آقای مهندس محمد سوری مدیرعامل پیشین شرکت ملی نفتکش و عضو بسیار موثر هیات مدیره را گرامی داشت. ایشان که به بهانه انضامی صورجلسه آخرین نشست هیات مدیره به ساختمان جدید دبیرخانه آمده بود با استفاده از فرصت هم تصویری واقعی از وضعیت صنعت کشتی رانی و کشتی داری کشور ارائه داد و هم تصویری از آینده این صنعت ترسیم کرد که دانستن اش برای همه اعضای اتحادیه مفید است ضمن آن که دیگر سیاستگذاران بخش حمل و نقل دریایی یازدگانی و نفتی کشور را به تفکری مجدد برای ساختن مسیری روشن تر در سال تازه ترغیب می کند.

به اعتقاد آقای مهندس سوری سال گذشته برای صنعت کشتیرانی جهان سال بدی بود و برای کشتیرانی ما سالی بدتر. اثرات تحریم های اعمال شده از سوی امریکا و اتحادیه اروپا بیشترین تاثیر خود را روی دو شرکت بزرگی متمرکز کرد که در سه دهه اخیر نام ایران را در همه جای گیتی تکرار کرده و پرچم سه رنگ کشورمان را در همه آبراه های بین المللی در اهتزاز نگه داشته بوده اند. به نظر طبیعی هم می آید حکومت هایی که سر سازگاری با کشور ما را ندارند و گمان دارند که حضور ایران در صحنه های بین المللی جای آن ها را تنگ می کند، در شروع مقابله و مخالفت مهم ترین بنگاه های اقتصادی کشورمان را هدف بگیرند. کدام بنگاه دیگری را ایران در سطح جهان دارد که به اندازه دو شرکت ملی نفتکش ایران و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی در صف اول مبارزه ایستاده و حتی در شرایط جنگ تحمیلی نیز سیادت کشور را بر قلمرو تجارت بین المللی نفتی و غیرنفتی خود برقرار نگاه داشته باشند.

از شرح مفصل بیانات آقای مهندس سوری می گذریم چرا که می دانیم همه اعضای اتحادیه و سایر مقام های مملکتی درگیر با تجارت خارجی و امور حمل و نقل بین المللی نیز برجزئیات آن وقوف دارند و البته جای صد سوال هم وجود دارد که چرا به اقداماتی دست نمی زنند که دامنه بحران را فرو بنشانند و در وضعیتی که کل جهان به سمت رکود اقتصادی می رود، اجازه ندهد که اقتصاد داخلی به داخل دایره این رکود عمیق بغلظد. روشن است که شرکت های کشتیرانی و نفتکش ما هم توان محدودی برای تحمل فشار و زیان دارند و دیر یا زود ناچار خواهند شد از صحنه فعالیت کنار بروند و در نتیجه اختیار بازار بین المللی ما به ناچار دست همسان کسانی خواهد افتاد که امروز کمر به نابودی ما بسته اند.

الان کشتی های ناوگان بزرگ تجاری و نفتی ما در گرفتن مشتریان بین المللی دستی بسته دارند و در رکود جهانیگیر کنونی هم گرایه نفتکش ها تکاوفی هزینه های آن ها را نمی کند. تردیدی وجود ندارد که هر دو شرکت به حمایت های گسترده داخلی نیاز دارند تا این شرایط بحرانی به سر آید و اوضاع بازارهای بین المللی بروفق مراد ما بگردد. یادمان باشد که ما این ناوگان ها را به آسانی در اختیار نگرفته ایم که اکنون نسبت به سرنوشتشان بی اعتنائی نشان بدهیم. شرکت های کشتیرانی کوچکتر متعلق به بخش خصوصی نیز البته از این مشکلات برکنار نمانده اند ضمن آن که در داخل نیز با بی مهری هایی مواجه می شوند و حرف شان راه به جایی نمی برد. برای مثال همین مشکل تامین سوخت شساورها که با وجود پیگیری دبیرخانه و مذاکرات مفصل با مقام های مرتبط، در پایان سال نیز به نتیجه ملموسی منتهی نشده است.



مقام اتحادیه مالکان کشتی ایران

زیر نظر: شورای سردبیری

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

تلفن: ۸۸۳۲۸۷۹۱ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۳۷۷۲۶

دورنگار: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com



اقدامات انجام شده از جلسه قبلی  
آخرین نشست هیأت مدیره اتحادیه در سال ۱۳۹۰

## پرونده یک سال فعالیت اتحادیه بسته شد،

### تحلیل ها ماند برای سال دیگر

بیست و یکمین جلسه هیأت مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران و سومین نشست دوره سوم هیأت مدیره روز سه شنبه نهم اسفند ۱۳۹۰ در ساختمان مرکزی کشتیرانی ج.ا.ا با حضور اکثریت اعضای هیأت مدیره تشکیل شد. در این نشست ابتدا آقای محمدحسین داجمر رییس هیأت مدیره اتحادیه از زحمات آقای سوری به عنوان مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران در طول مدت ۲۵ سال مسئولیت ایشان تقدیر کرد و هم چنین به آقای اشک ریز که به تازگی از عضویت علی الیدل به جمع اعضای اصلی پیوسته اند خوشامد گفت. بیشترین بخش از وقت این جلسه رسیدگی به آخرین اقدامات سال گذشته دبیرخانه اختصاص داشت.

مقرر شد: پیگیریهای لازم انجام و راه کار اجرایی پیش بینی واقدمات لازم با صلاحدید به اجرا درآید.

### پیگیری کار خرید دفتر دبیرخانه

با پیگیریهای انجام شده تاکنون جمعاً مبلغ ۳,۷۷۵,۰۰۰,۰۰۰ ریال به منظور خرید دفتر دبیرخانه از اعضای به فراخور حال جمع آوری که از این مبلغ تاکنون ۱,۸۵۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال به فروشنده پرداخت گردیده و مبلغ حدود ۶۲۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال برای بازسازی و میلمان و تجهیزات داخلی پرداخت و مابقی بدهی به فروشنده برابرمبایعه نامه به مبلغ ۱,۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال به هنگام به نام کردن سند به فروشنده پرداخت خواهد شد ضمناً تعدادی ازاعضا: هنوز به تعهدات خود عمل ننموده که پیگیریها کماکان ادامه دارد

۳- همایش ارگانهای دریائی کشور حضور درجلسات به منظور برگزاری بیستمین همایش ارگانهای دریائی که در تاریخ ۱۹ و ۲۰ اردیبهشت ماه سال آینده درجزیره کیش انجام می گردد از آنجائیکه یکی از پائلها در اختیار اتحادیه و انجمن کشتیرانی قرار گرفته و مدیریت پائل توسط این دو مجموعه

مکان خریداری شده برای دفتر دبیرخانه و بنام کردن سند مالکیت، مبیاعه نامه مکان خریداری شده با حضور جناب آقای روشنائی خزانه دار وقت و نماینده محترم کشتیرانی ج.ا.ا و دبیرکل در آژانس تهیه و به امضاء خزانه دار و دبیرکل طرف فروشنده رسید وبخشی از ثمن معامله به هنگام امضای مبیاعه نامه وبخشی دیگر یکماه پس ازامضاء وبا مشاورت جناب آقای روشنائی پرداخت گردید لیکن باوجود پیگیریهای مکرر فروشنده در محضر به منظور به نام کردن ملک حاضر نگردید ضمن اینکه عدم حضور مشارالیه درمحضر دریافت گردید وبا توجه به پیگیریهای مکرر تاکنون سند بنام اتحادیه نگردیده است و برابر گزارش تقدیمی تقاضای مبلغ بیشتری نموده است لذا کلیه مدارک اسناد به جناب آقای تقی ملا مشاور حقوقی اتحادیه تحویل گردید تا ازطریق ایشان درصورتیکه مالک رضایت ندهد نسبت به سیر مراحل قانونی اقدام گردد قابل ذکر است که ملک از آبانماه در اختیار اتحادیه قرار گرفته و هم اکنون درتصرف اتحادیه بوده واز اسفند ماه دبیرخانه در آن استقرار پیدا نموده است

تحويل سوخت به مالکان شناورها در مناطق براساس تعبیر و تفسیر مسئولین مناطق شرکت بخش انجام می پذیرد نه بر اساس دستور العمل صادره و به همین علت اعتراضات بسیاری ازاعضا دریافت شده است لذا پیگیری مسائل سوخت شناورها با اعتراض به عمل کرد مسئولین بخش فرآورده های نفتی در مناطق که بنا به سلائق شخصی عمل می کنند به مسئولین شرکت بخش فرآورده های نفتی منعکس گردید که تاکنون هیچگونه پاسخی دریافت نشده است و لذا به دنبال پیدا نمودن روشی برای اقدامات مؤثر هستیم. از سوئی با توجه به تعیین سرعت شناورها توسط سازمان بنادر بدون درنظر گرفتن موارد فنی شناورها، اتحادیه رأساً درمورد چگونگی محاسبه سوخت و تعیین سرعت شناورها به صورت کارشناسی با متخصصان امر مشاوره و اقدام نموده ونتیجه به سازمان بنادر پیشنهاد گردیده است که هنوز جوابی دریافت ننموده ایم.

مقرر گردید:  
دررابطه با مسائل سوخت شناورها، هفته آینده ریاست محترم هیأت مدیره



با جناب آقای ضیعی معاون محترم وزارت نفت دررابطه با سوخت نشستی برگزار می نمایند و مشکلات اعضای اتحادیه مطرح خواهد شد که امید است به نتیجه مثبت دست یابیم.

### شورایعالی صنایع دریائی:

کارگروه اقتصادی شورایعالی صنایع دریائی درمورخ ۹۰/۱۰/۲۵ تشکیل گردید و درجلسه، نماینده اعضای پیشنهاد نمود، با توجه به حضور شورایعالی صنایع دریائی در همه زمینه های دریائی و پرداختن به کلیه امور دریائی نیاز است که قانون صندوق صنایع دریائی نیز تصحیح گردد و فقط به منظور کمک به کشتی سازها نباشد بلکه به کلیه دست اندرکاران دریائی و از جمله کشتیرانیها، مالکان کشتی

انجام خواهد گرفت بدیهی است از اعضا انتظار داشتیم که مقالاتی درباره مشکلات موجود مالکان شناورها ارسال نمایند وهمچنین چند بند قطعنامه از این مقالات بدست آید که تاکنون مقالاتی ارائه نگردیده است:

آقای سوری برای سخنرانی در بیستمین همایش ارگانهای دریائی دررابطه با دزدی دریائی اعلام آمادگی نمودند وهمچنین آقای مرادی دررابطه با ارائه مقاله درمورد بخش فراساحل ونیز مقاله ای از سوی کشتیرانی ج.ا.ا توسط کاپیتان عزتی ارائه خواهد شد.

### کمیته سوانح دریائی:

کمیته سوانح دریائی درتاریخ ۹۰/۱۰/۰۴ درسازمان بنادر و دریانوردی به منظور بررسی چگونگی غرق کوشا ۱ و برای اولین بار با حضور نماینده اتحادیه تشکیل گردید این جلسه ضعف هائی در ارائه ادله مربوط به غرق کوشا ۱ داشت که مطرح شد نهایتاً مقرر شد: دبیرخانه درمورد ترکیب و روش اجرائی کمیسیون سوانح و چگونگی مدیریت سوانح دریائی از اعضای اتحادیه نظر

خواهی نماید و به سازمان بنادر و دریانوردی پیشنهاد نماید تا کمیته سوانح از کارشناسان حادث در زمینه های مختلف و نمایندگانی از مجموعه های بخش خصوصی دریائی ودولتی و بیطرف تشکیل گردد چون با وضعیت کنونی مرجعیت سازمان بنادر و دریانوردی و چگونگی مدیریت سوانح دریائی زیر سؤال است ضمناً نیاز است تا سازمان بنادر نسبت به تنظیم آئین نامه انضباطی و چگونگی کنترل مدارک پرسنل دریائی و تهیه بانک اطلاعاتی دریانوردان در سازمان اقدام مناسبی به عمل آورد. چرا که ۷۰٪ عامل اصلی سوانح دریائی از ناحیه خطای انسانی بوده و بی انضباطی های بسیاری انجام می شود که اینگونه پرسنل به درستی کنترل نشوند.

### سوخت شناورها:

### اطلاعیه

به آگاهی کلیه اعضای محترم اتحادیه و سایر نهادها و اشخاص حقیقی و حقوقی می رساند که دبیر خانه این اتحادیه، از روز دوم اسفند ۱۳۹۰ به ساختمان ملکی انتقال یافته است. خواهشمند است مقرر فرمایید کلیه مکاتبات و مراجعات مربوط به حوزه های مسئولیت این اتحادیه به آدرس زیر منتقل شود:

تهران بالاتر از میدان ولیعصر، نرسیده به زرنتش،  
خیابان رحمتی بهمیری، پلاک ۶، طبقه پنجم

تلفن: ۸۸۹۳۹۰۹۵ - ۸۸۹۳۹۰۹۷ - ۸۸۹۲۵۲۵۹  
نمابر ۸۸۸۰۱۹۴۵



حتی به بخش آموزشی و تحقیقات دریایی تعلق گیرد. که این پیشنهاد مورد قبول کارگروه قرار گرفته و مقرر شد موضوع پیشنهاد در کمیسیون عالی مطرح گردد.

### معافیت حقوق و عوارض گمرکی:

با پیگیری‌های انجام شده بند "معافیت کشتی از حقوق گمرکی" در لایحه اصلاحی قانون گمرکی ارسال به مجلس محترم منظور شده بود ولی پس از مصوبه مجلس متأسفانه اسم کشتی در قانون گمرکی حذف شد که با توجه به پیشنهاد آقای خواجه نصیری در جلسه توجیهی قانون جدید گمرکی در اتاق تهران مقرر شد NGO ها و بخصوص اتحادیه شفاف تر در کارگروهی که آئین نامه اجرائی را می نویسند حضور پیدا کنند لیکن مطلع نیستیم که این آئین نامه در کجا تحریر می شود ضمن اینکه لازم است کارشناسانی که آشنا به کار گمرکی هستند از سوی اتحادیه در این کارگروه حضور یابند

### مقرر گردید:

در صورتیکه موضوع معافیت گمرکی کشتی در قانون مطرح نشده باشد و به سکوت گذارده باشد می توان موضوع را پیگیری نمود و در کارگروهی که آئین نامه اجرائی قانون گمرکی را می نویسند اتحادیه از کارشناسان شرکت‌های بزرگ عضو بهره گیری نماید

### همایش P&I:

همایش توجیهی بیمه متقابل (P&I) کیش با حضور ۲۴ عضو از اعضای اتحادیه و با همکاری مسئولین محترم مؤسسه انجام پذیرفت این همایش در تاریخ ۹۰/۱۰/۲۹ به مدت یک روز به اجرا در آمد و مورد استقبال اعضای اتحادیه قرار گرفت.

### استقرار دبیرخانه در محل جدید:

بازسازی و تجهیز مکان خریداری شده به اتمام رسید و جابه جایی دبیرخانه از مکان قبلی به محل جدید از اول اسفند ماه انجام و در رابطه با اطلاع رسانی به کلیه اعضا و ارگانهای ذینفع در مورد آدرس و تلفنهای جدید اقدام گردید پیشنهاد گردید باتوجه به عملکرد دبیرخانه در رابطه با درآمد زایی از طریق اخذروادید و دفاتر توأم با رضایتمندی مالکان شناورها و زحمات کشیده شده پرسنل دبیرخانه به منظور آمادگی محل جدید در صورت تصویب با پرداخت

پاداشی، کارمندان دبیرخانه مورد تقدیر و تشویق قرار گیرند.  
مقرر شد: در مورد پاداش کارمندان جداگانه با ریاست محترم اتحادیه هماهنگی شود.

### وضعیت مالی اتحادیه

بند ۲ دستور جلسه: گزارشی از وضعیت مالی اتحادیه و تعیین تکلیف اعضایی که حق عضویت را پرداخت نکرده اند.  
تاکنون تعداد ۱۷ عضو حق عضویت خود را نپرداخته اند و تعدادی حق عضویت سال گذشته را نیز پرداخت ننموده اند لذا پیشنهاد می شود که ارائه خدمات به اعضایی که دو سال حق عضویت خود را نپرداخته اند برابر غیر عضو عمل گردد ضمناً دو عضو، خط اقیانوس آزاد با مدیریت عملی آقای حسین قلاحتی و عضو حقیقی آقای سالمی در خواست لغو عضویت نموده اند.

### مقرر شد:

۱- لغو عضویت متقاضیان مورد تصویب قرار گرفت ۲- نسبت به دریافت حق عضویت پیگیریهای لازم انجام شود ۳- تعرفه خدمات از قبیل اخذروادید، فروش دفاتر غیر و با توجه به تغییر قیمتها از سال آینده افزایش یابد و در جلسه آتی پیشنهاد گردد ۴- به اعضایی که حق عضویت دوسال پی در پی نپرداخته اند خدمات همانند غیر عضو ارائه گردد.

### سایر موارد

۱- در رابطه با غرق کوشا ۱ متأسفانه سازمان بنادر نسبت به باطل کردن DOC شرکت سیما تک اقدام ننموده است که روش صحیحی نمی باشد.  
مقرر شد: آقای قائم مقامی نامه ای به دبیرخانه منعکس تا اتحادیه ضمن اتخاذ موضوع در این مورد آنرا به سازمان بنادر و دریانوردی ارسال و علت ابطال را جویا شود.

۲- در مورد پرداخت مالیات بر حقوق کارمندان دبیرخانه به دارائی مقرر شد: مبالغ مربوط به مالیات حقوق کارمندان دبیرخانه به حسابی که دارائی اعلام خواهد نمود واریز کنند و به همین منظور پیگیریهای جدی جهت این امر انجام پذیرد.

۳- شرکتهای تیوا صنعت و کیتو دفتر تهران تقاضای عضویت در اتحادیه نمودند.

مقرر شد: عضویت شرکت تیوا صنعت به مدیریت آقای احمدی و شرکت کیتو دفتر تهران به مدیریت مهندس میربلوکی تصویب گردید.

### نامه اتحادیه به اتاق بازرگانی ایران

#### اتحادیه

#### خواستار لغو

#### حقوق و عوارض گمرکی

#### و سود بازرگانی

#### خرید شناور

#### شد

با ارسال نامه ای به رییس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران، اتحادیه مالکان کشتی ایران درخواست اعضای خود برای حذف هزینه های خرید شناور از خارج نکند، متن نامه ارسالی به شرح زیر است:

#### جناب آقای ناهوندیان

ریاست محترم اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران

احتراماً، به استحضار می رساند که قانون اصلاحی گمرک که در سال ۱۳۸۷ تدوین گردیده بود و در ماده ۱۱۹ آن در قسمت هشتم معافیتها و ممنوعیت ها در فصل شانزدهم معافیت ها در بند ۱۸ صفحه ۱۰۷ قید گردیده بود که " کشتی و هواپیما" از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف می باشند.

خاطر عالی را مستحضر می سازد که در نشست روز یکشنبه مورخه ۸۸/۰۴/۱۴ در هتل المپیک به منظور جامعیت بخشیدن به این قانون و ارائه به شورای راهبردی تحول اقتصادی دولت که با حضور جنابعالی و صاحبان نظران برگزار گردید در لایحه اصلاح قانون امور گمرکی که به مدعوبین داده شد این موضوع کماکان درج گردیده بود. جهت یادآوری جنابعالی در آن جلسه سخنرانی مسسوطی نیز ایراد فرمودید.

در پی آن متأسفانه با وجود پیگیری

های مستمر، لایحه پیشنهادی در مجلس بدون تصمیم گیری باقی ماند و نهایتاً متون قانون به حداقل رسیده و در تصمیم گیری سریع و کلای محترم بر روی لایحه کلمه " کشتی" در بخش نهم معافیتها و ممنوعیتها فصل اول معافیتها ماده ۱۱۹ تبصره ۵ بند ۵ حذف گردید و قانون در جلسه علنی مجلس شورای اسلامی مورخ ۹۰/۰۸/۲۲ مصوب و به وزارت اقتصاد و دارائی جهت اجرا ابلاغ گردیده است.

از آنجائیکه مطمئناً جنابعالی اشراف به این صنعت استراتژیک کشور ( کشتیرانی و کشتی داری) دارید و در صورتیکه بخواهیم به شکوفایی اقتصادی دست یابیم و اهداف سال ۱۴۰۴ محقق یابند، پسر واضح است بایستی تا آنجائیکه امکان دارد سرمایه گذاران را تشویق به حضور در دریا نموده تا ضمن برفراشتن بیشتر پرچم کشور عزیزمان ایران بر عرصه دریا ها حاکمیت کشور نیز بر آبهای داخلی و بین المللی تحکیم گردد.

علیهذا از آن مقام محترم درخواست دارد تا در صورتیکه در تحریر آیین نامه مربوط، آن اتاق محترم مؤثر است از این درخواست اتحادیه مالکان کشتی ایران پشتیبانی نموده و مفاد ذیل نیز در آیین نامه درج شود:

#### مفاد پیشنهاد:

۱- کشتیهای خریداری شده و یا اجاره ای توسط مالکان کشتی ایرانی برای ثبت، از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی معاف هستند.  
۲- قطعات کشتی خریداری شده از خارج به منظور تعمیرات جهت ورود به بنادر ایران بدون تشریفات و پرداخت حقوق و عوارض و سود بازرگانی و با حضور و تأیید گمرکی مستقیماً به کشتی مربوطه تحویل می گردد. جهت استحضار اینکه این معافیت ها قبیل از انقلاب نیز در قانون گمرکی درج شده بود.

#### روز جهانی دریانوردی

#### با موضوع ۱۰۰ سال پس از نایتانیک

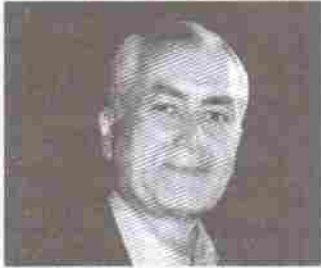
مراسم روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۲ با عنوان "۱۰۰ سال پس از نایتانیک" برگزار خواهد شد و محور این مراسم نیز امنیت دریایی خواهد بود. در بیانیه سازمان بین المللی دریانوردی آمده است که یکی از عواقب غرق شدن کشتی نایتانیک در سال ۱۹۱۲ که در آن بیش از ۱۵۰۰ نفر جان خود را از دست دادند، تلاش برای افزایش ایمنی سفرهای دریایی بوده است. تنها ۲ سال پس از این حادثه، معاهده امنیت زندگی در دریا به تصویب رسید. معاهده ای که از آن زمان تاکنون بارها مورد اصلاح قرار گرفته و به روز شده است. مراسم روز جهانی دریانوردی امسال، فرصتی است تا در آن نتایج ۱۰۰ سال تلاش برای بهبود امنیت سفرهای دریایی مورد بررسی قرار گیرند. مراسم روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۲ به تاریخ ۲۷ سپتامبر و در مقر سازمان بین المللی دریانوردی برگزار خواهد شد.



## گزارشی درباره خانه مالکان کشتی و ساکنان آن

### اتحادیه مالکان کشتی به خانه دایمی خودش رفت!

همگام با گسترش کارها و افزایش تعداد اعضای اتحادیه باید به تقویت آن کمک کرد. او می گوید که در رأس دبیرخانه فعلا غیر از خود ایشان کاپیتان غلامرضا افشار به عنوان قائم مقام دبیرکل، ضمن هماهنگی امور



داخلی دبیرخانه، انجام برخی از مسئولیت های مهم و بخصوصی در رابطه با سایر ارگان های مملکتی را بر عهده دارند. کاپیتان افشار مسئولیت امور دبیرخانه را در غیاب دبیرکل برعهده دارد که در عرف سمت ایشان به معنای قائم مقام تعبیر می شود. البته ایشان بسیاری از کارهایی را هم که قرار است در بیرون از دبیرخانه انجام گیرد راه می اندازد و ارتباط تنگاتنگی با نهادهای مختلفی دارند که تصمیم هایشان با سرنویشت اعضای اتحادیه گره خورده است. وی بیشتر دوره خدمت خود را در نیروی دریایی جمهوری اسلامی و روی شناورهای اقیانوس پیما گذرانده و پس از آن برای مدت ۱۱ سال با شرکت کشتیرانی ایران و هند همکاری داشته و در سال های اخیر به جمع همکاران اتحادیه پیوسته است.

#### مریم رستم زاده

همکار دیگر دبیرخانه خانم مریم رستم زاده مسئول امور اداری است که از دیگر کارکنان دبیرخانه سابقه بیشتری دارد. البته آقای سمیعی از ایشان به عنوان یتسانی دبیرخانه نام می برد چرا که هرکس که به دبیرخانه مراجعه می کند اول ایشان را ملاقات می کند و در نتیجه برداشت اول آن هاهم ناشی از نحوه برخورد ایشان با



ارباب رجوع است. خانم رستم زاده به دلیل استقرار در مرکز دبیرخانه به همه بخش ها تسلط دارد و بیش از همه همکاران هم سروصدا ایجاد می کنند. گرچه هیچ یک از همکاران از این سروصداها گله مند نیستند و بیشتر فکر می کنند که حضور ایشان به فضای دبیرخانه نشاط بیشتری می بخشد.

پس از مدت ها انتظار و ماه ها تلاش، بالاخره اتحادیه مالکان کشتی از ساختمان موقت خود که در طبقه سوم ساختمان شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی در خیابان ایرانشهر شمالی به محل دایمی خود در خیابان ولی عصر بالاتر از میدان ولیعصر روبرو سینما آفریقا خیابان رحمتی بهمیری شماره ۶ طبقه پنجم انتقال یافت. این ساختمان که ماهیت مسکونی - تجاری دارد از محل کمک های اعضای اتحادیه خریداری شده و دارای فضای مناسب تری برای استقرار کارکنان دبیرخانه و برگزاری جلسات هیات مدیره اتحادیه است. در گفت و گویی با کاپیتان سمیعی دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران اطلاعات بیشتری درباره نحوه تملک، نوسازی و تجهیز ساختمان و هم چنین تجهیزات فراهم شده در آن در اختیار اعضای محترم اتحادیه قرار می دهیم ضمن آن که از همه عزیزان عضو اتحادیه انتظار داریم در سال جدید برتوجهات خود نسبت به امورات دبیرخانه بیفزایند و با افزودن بر حضور خود در محل دبیرخانه همکاران این دفتر را در انجام مسئولیت هایشان دلگرم تر کنند.



اتحادیه و قائم مقام وی نیز فضای مستقلی در اختیار دارند که امکان مذاکرات مستقیم آنان با اعضای اتحادیه و سایر مراجعان را به آن ها می دهد.

ساختمان اتحادیه در حال حاضر چهار خط تلفن در اختیار دارد که سه خط به مرکز سانترال متصل هستند و از یک خط به صورت همزمان برای ارسال فاکس نیز امکان پذیر است.

سیستم کامپیوترهای اتحادیه به صورت شبکه طراحی شده است. آقای سمیعی می گوید که همه کارکنان اتحادیه می توانند به صورت شبکه ای یا یکدیگر ارتباط داشته باشند و مشترکا و یا با کمک یکدیگر متن نامه ها و دستورعمل ها یا سایر موضوعات نوشتاری را تکمیل کنند. با استفاده از همین سیستم هم از این پس کار تدوین بولتن داخلی اتحادیه به سامان خواهد رسید. البته همه مراحل طراحی و صفحه آرایی و هم چنین ارسال صفحات نهایی به لیتوگرافی و چاپخانه نیز به صورت آنلاین انجام می گیرد و به این ترتیب معمولا دبیرخانه قادر است آخرین اصلاحات را پیش از انجام مرحله نهایی چاپ در صفحات مختلف انجام دهد.

#### نگاهی به جمع همکاران اتحادیه

آقای سمیعی درباره تعداد و مسئولیت های همکاران دبیرخانه می گوید که در حال حاضر بروی هم ۷ نفر به انجام امور جاری دبیرخانه کمک می رسانند که البته در آینده

ساختمان دبیرخانه اتحادیه مالکان کشتی ایران در پی طرح پیشنهادی از سوی هیات مدیره و تصویب آن تحقق یافت. در واقع مشوق اصلی این کار آقای مهندس محمد سوری مدیرعامل وقت شرکت ملی نفتکش ایران بود که از زمان تاسیس اتحادیه همواره حامی جدی گسترش توانمندی ها و امکانات آن بود و خود در کمک به تهیه محلی ملکی برای دبیرخانه گام های نخست را برداشت. اتفاقا ایشان جزو نخستین اعضای هیات مدیره بود که پیش از حلول سال جدید با حضور خود در جمع همکاران دبیرخانه از زحمات آنان قدردانی به عمل آورد و قول داد که در آینده نیز از همراهی برای افزایش توان اتحادیه و حل و فصل مسایل و مشکلات کشتی داران دریغ نکند.

#### نحوه جمع آوری کمک ها

دبیرکل اتحادیه از همکاری اعضای اتحادیه در تامین مالی این نهاد صنفی قدردانی به عمل آورده و براین اعتقاد خود تاکید می گذارد که اگر توجهات عده ای از یاران پیش کسوت اتحادیه نبود هرگز چنین برنامه ای به موفقیت منجر نمی شد. او گفت که تعداد زیادی از اعضای اتحادیه به تامین مالی برای خرید محل مزبور کمک رسانند. البته هرکس به وسع خود و طبعاً ما هم با درک مسایل و مشکلات شرکت ها در مورد کمی یا زیادی کمک ها هیچ صحبت نمی کنیم گرچه ناچاریم از سوی همه اعضا از اقدام دوستانه و مسئولانه برخی از اعضا که بار اصلی تامین مالی خرید ساختمان اتحادیه را بردوش گرفتند قدردانی به عمل آوریم. وی رقم کمک های اعضا برای خرید محل دبیرخانه را ۳۸۲ میلیون تومان ذکر کرد که بخشی از آن هم صرف





## مهدیه لاجینی

خانم مهدیه لاجینی یکی دیگر از همکاران بسیار پرکار و پرتلاش دبیرخانه به شمار می آید و تقریباً همه مسئولیت بخش روابط عمومی و انتشار



بولتن رسمی اتحادیه را اداره می کند. خانم لاجینی در کنار فعالیت های عادی خود مسئولیت به روز رسانی سایت اتحادیه، دریافت و ارسال ایمیل ها و مسئولیت راه اندازی بولتن رسمی اتحادیه را هم برعهده دارد که جمع آوری مطالب مناسب برای گنجاندن در ۷ صفحه اصلی و هم چنین دریافت پیام تبلیغاتی برای صفحه ۸ بولتن از مشکل ترین آن هاست. او اطلاعات مناسب را برای درج در صفحات بولتن و هم چنین طراحی آگهی پشت جلد از شرکت های مختلف جمع آوری می کند و سپس با کمک عوامل دیگر و هم چنین همکاری مشاور مطبوعاتی اتحادیه به تنظیم نهایی صفحات و برنامه ریزی برای چاپ و توزیع نشریه می پردازد. خانم لاجینی که نزدیک سه سال سابقه همکاری با دبیرخانه را دارد دارای مدرک کارشناسی مترجمی زبان انگلیسی از دانشگاه گومسار است که به گفته خودش انتخاب اول ایشان بوده است. البته اتحادیه از توانایی ایشان در زبان انگلیسی هم مرتباً استفاده می کند.

## فرشته خدای

خانم فرشته خدای که به تازگی به جمع همکاران اتحادیه وارد شده مسئولیت بخش اخذ روایید در ارتباط با اداره کل امور گذرنامه و اتباع بیگانه را برعهده دارد. انجام این کار به ظرافت های خاصی نیاز دارد که به



عقیده کاپیتان افشار خانم خدای به اندازه کافی به آن ها اشراف پیدا کرده است. کاپیتان تاکید می کند که رابطه اتحادیه با این نهاد امروز در بهترین شرایط قرار دارد و قطعاً بدون همکاری ایشان کارکنان خارجی کشتیرانی ها احتمالاً با مسایل عدیده ای روبه رومی شده اند. بخصوص انجام کار شرکت هایی که در خارج از تهران و استان های ساحلی مستقر هستند نیز با کمک این

واحد انجام می پذیرد. خانم فرشته خدای تحصیلات خود را در رشته کارشناسی علوم اجتماعی گذرانده و نزدیک دو سال است که به جمع همکاران دبیرخانه پیوسته است.

## سمیه خدای

قلب تپنده اتحادیه البته به قول خودشان برعهده خانم سمیه خدای



است. در واقع پرداخت حقوق و مزایای کارکنان به ایشان قدرتی بیخستیده است که همه حساب اش را نگه می دارند. گرچه ایشان هیچ وقت به دلیل اختلاف سلیقه های احتمالی پرداخت حقوق آن ها را به تاخیر نمی اندازد اما سعی می کند که به قول معروف مو را از ماست بیرون بکشد و حساب های اتحادیه را در وضعیت کاملاً متوازن نگاه دارد. در اتحادیه بروی هم ده نفر حقوق بگیر وجود دارند (با احتساب مشاوران) که ۵ نفر از آن ها بیمه ای هستند و رسیدن به امور بیمه ای آنان نیز برعهده خانم سمیه خدای است که با همکاری مشاور مالی انجام می گیرد.

## مریم جوادی

مسئولیت شورای حل اختلاف دریایی که از سال گذشته به عنوان نهادی جنبی با همکاری قوه قضایی به وجود آمد برعهده خانم مریم جوادی است. خانم جوادی مدرک کارشناسی در رشته علوم انسانی دارد. این



شورا می گوشت اختلاف های میان اعضای اتحادیه و مشتریان آن ها را با کدخدای منشی حل کرده و قبل از آن که کار به دخالت تشکیلات قضایی کشور برسد نسبت به حل و فصل آن ها و رساندن طرفین دعوی به یک تفاهم منطقی و پایدار اقدام کند.

## مشاوران اتحادیه

اتحادیه در حال حاضر از خدمات کارشناسی آقای ابراهیمی در امور انفورماتیک و آقای مهدی لاجینی در امور عالی و آقای سعید مهاجر بهره می گیرد. دست همه همکاران درد نکند و امید آن که همه همکاران اتحادیه سال خوشی را آغاز کرده باشند.

## متن نامه ارسالی

### به امور شکل های اتاق بازرگانی

## دیدگاه های

## اتحادیه درباره اصلاح

## قانون دریایی ایران

با عنایت به اینکه اصلاحات در قانون دریایی معمولاً هر ۲۰ الی ۳۰ سال یکبار با توجه به تغییر تحولات گسترده در صنعت و تجارت دریایی الزامی و اجتناب ناپذیر می باشد. لذا پیشنهاد می شود که این فرصت را مغتنم شمرده و با استفاده از تجربیات قبلی و با در نظر گرفتن پیشرفت های عظیم تکنولوژیک و قوانین زیست محیطی، یک بازنگری کلی و اساسی درخصوص قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ صورت پذیرد.

همانگونه که مستحضرتند قانون گمرکی کنونی بصورت یک ترمز بسیار قنوی برای توسعه صنعت کشتیرانی و کشتی سازی عمل می نماید. لذا تا آنجائیکه ممکن است و منافع ملی اجازه می دهد کل موارد گمرکی به نفع مالک کشتی تغییر یابد.

مضافاً به استحضاری رساند تشکیل شورایی عالی صنایع دریایی که اخیراً مورد تصویب مجلس و دولت قرار گرفته است بایستی تنها به امور صنایع دریایی و کشتی سازی توجه نماید و از دخالت در مسائل مربوط به امور دریایی صرف نظر نماید.

البته خوشبختانه شورایی عالی صنایع دریایی نیز پس از سالها نهایتاً جلسات خود را آغاز کرده و در یک ماه آذر ۳ جلسه برگزار شده که حول و حوش مذاکرات تا بحال فقط صنعت دریایی را در بر گرفته بود. به هر حال در رابطه با متن اصلاحات، توضیحات ذیل را نظر اتحادیه به استحضار می رسد.

۱. ماده ۸۱- در متن جدید ۵ تبصره به متن قدیمی اضافه شده و تعاریفی مطرح شده ولی در متن قدیمی قانون صراحتاً مسئولیت فرمانده در مورد حمل بار مطرح شده که در متن جدید هیچ اشاره ای به آن نشده است.

۲. ماده ۸۲- در متن جدید در بند تبصره الف عنوان می شود (فرماندهی کشتی بر عهده فردی است که از طرف مالک به این سمت گمارده می شود) که هیچ ذکری از شرایط فرمانده مطرح نشده و می تواند مورد سوء استفاده مالک قرار گیرد. لذا پیشنهاد می شود تبصره الف ماده ۸۲ جدید بدین صورت اصلاح گردد: ((فرماندهی کشتی بر عهده فردی است که واجد شرایط منصوبات قانونی بوده و از طرف مالک به این سمت گمارده می شود.))

۳. در ماده ۸۲- در تبصره ب قانون جدید پیشنهاد می گردد با توجه به مخاطراتی که این بند دارد بدین صورت اصلاح گردد.

تبصره ب: فرمانده باید همواره در کشتی حاضر باشد و به اعمال فرماندهی بپردازد. مگر در موارد ضروری و مواقعی که کشتی در حال توقف در بندر یا لنگرگاه ایمن است و حتماً قبل از ترک کشتی می باید موافقت مالک را کسب و در زمان عدم حضور در کشتی به نفر بعد رسماً تفویض اختیار را انجام دهد.

۴. ماده ۸۲- در متن جدید عاده مزبور در تبصره پ می باید حداقل زمان در متن تبصره ذکر گردد بعنوان مثال تا حداکثر اولین بندر بعدی و یا حداقل حداکثر زمان یک ماهه می باید ناخدای جدید به کشتی ملحق شود.

۵. ماده ۸۵- در متن جدید در خط آخر قانون مذکور بدین صورت پیشنهاد می گردد اصلاح شود: عملیات مذکور را حتی در صورت وجود راهتسا بر روی کشتی از پل فرماندهی هدایت نماید.

۶. ماده ۹۲- در متن جدید خط آخر قانون بدین صورت اصلاح شود: اعمال مجازات انضباطی طبق مقررات مدون تعیین شده در مورد افراد متخلف اقدام و مالک کشتی را از آن مطلع نماید.

۷. ماده ۱۰۹- وثیقه گذاشتن بار جهت اخذ وام: این ماده با دو تبصره الف و ب به فرمانده این اجازه را می دهد به هر دلیل اضطراری بار و یا کشتی را در گرو گذاشته و تأمین وجه برای اضطرار نماید. با توجه به امکانات جدید نقل و انتقال پول و سیستم های مخابراتی دیگر نیازی به دادن اینگونه اختیارات به فرمانده کشتی نمی باشد و پیشنهاد می شود این ماده کلاً حذف شود.

۸. ماده ۱۱۱- تخلیه بار به تقاضای فرستندگان: متن قانون جدید در واقع ضعیف و جوابگوی مالک بار و صاحب بار نیست و در واقع اختیار بیش از حد به مالک کشتی می دهد و امنیت تجارت را به خطر می اندازد. ضمناً در متن مغایرت مشاهده می شود. در قسمتی از متن ذکر شده اگر فرستنده بار مخالف وثیقه گذاشتن بار باشد بار را تخلیه و هزینه مسافت طی شده را بپردازد و در قسمتی دیگر اعلام شده فرستندگانی که عایل به خروج بار خود هستند ملزم به پرداخت تمام گرایه بار خود می باشند. اگر منظور از اتفاق نظر در کلیه فرستندگان بار می باشد که این متن اینگونه اعلام نمی کند. به هر حال نیار به بازنگری دارد.

۹. ماده ۱۱۳- فروش بار در موارد فوق العاده: این ماده قانون نیز همانند ماده ۱۰۹ بی مورد بنظر می رسد و با توجه به امکانات تکنولوژیک روز نیاز به دخل و تصرف در بار به هیچ وجه صحیح بنظر نمی رسد.



## خبرهای مهم

### دریایی و کشتیرانی

### در سالی که گذشت

#### شرکت ملی نفتکشی:

انتصاب آقای دکتر حمید بهیجانی به مدیریت عامل شرکت ملی نفتکش از مهم ترین خبرهای ماه بهمن بود. او حانشین آقای مهندس محمد سوری بود که طولانی ترین عمر خدمتی در یک نهاد وابسته به دولت را در طول ۲۵ سال برعهده داشت و توانست این شرکت را به یکی از ۵ شرکت اول نفتکش دنیا هم از نظر ظرفیت و هم از نظر جوانی ناوگان ارتقاء بدهد.

اتحادیه مالکان کشتی ایران با ارسال نامه ای از انتصاب آقای دکتر بهیجانی به سمت مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران ابراز خشنودی کرد و متقابلاً آقای دکتر بهیجانی نیز در پاسخ از طرف هیات مدیره و کارکنان شرکت ملی نفتکش از دریافت نامه مزبور ابراز قدردانی کرد. لازم به یادآوری است که آقای مهندس محمدسوری احتمالاً قصد ندارد به این زودی ها از قلمرو صنعت حمل و نقل دریایی بیرون برود. این احتمال قریب به یقین هم مطرح شده است که ایشان در شرکت کشتیرانی آریا مشغول شود که خود یکی از موسسان آن به شمار می رود.

#### تاسیسی وزارت راه و شهرسازی:

بدون شک تاسیسی وزارت راه و شهرسازی تحولی ساختاری در بخش حمل و نقل کشورمان بود که زیربخش دریایی را نیز تحت تأثیر قرار می دهد. فعالان عرصه دریا که همواره از نبودن متولی می نالیدند در سال گذشته به این نتیجه رسیدند که دیگر صدایشان جایی شنیده نخواهد شد. روشن است که در درون جنجال خانه سازی و ساخت و ساز آن که البته به جایی نرسد فریاد دریاییان و کشتی داران و دیگر عوامل مرتبط به آن هاست.

#### رکوردهای تازه در بنادر:

برقراری تحریم های جدید علیه کشتیرانی ایران از سوی آمریکا و پیوستن جمعی از کشورهای اروپایی به جمع تحریم کنندگان سال گذشته را به دوره دشواری در تاریخ صنعت دریانوردی و کشتی داری کشورمان مبدل کرد گرچه در انتهای سال معلوم شد که بنادر ایران در مجموع عملکرد بهتری داشته اند و بخصوص شرکت پرت اپراتور بندر شهید رجایی که با عنوان تایدواتر خاورمیانه کار می کند و در مرکز این تحریم ها قرار داشت توانست رکورد جدیدی در حد ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار تنی ای یو کانتینر را در عملکرد یکساله خود ثبت کند.

#### ادامه رکورد بازار کشتی:

ادامه رکورد اقتصاد آمریکا، و گسترش عدم تعادل مالی در اقتصاد کشورهای عضو اتحادیه اروپا موجب شد که بازار حمل و نقل دریایی نیز فروکش کند و در نتیجه بخشی از ناوگان های دریایی بی کار یا کم کار بشوند. همین وضعیت موجب شد که تعرفه های کرایه کشتی و نفتکش به حداقل سال های گذشته کاهش یابد و بسیاری از شرکت های کشتیرانی مجبور شوند با تقلیل ظرفیت ناوگان ها به توازن مالی خودشان کمک برسانند. همه این کارها البته به سود مصرف کنندگان کالا در ۵ قاره جهان شد چرا که هزینه حمل بار نیز در رقابتی سخت میان شرکت های کشتیرانی برای قاپیدن محمولات و کاستن از زبان های توقف ناوگان، به میزان چشم گیری کاهش یافت و موجب شد که اکثر کالاهای با قیمت کمتری به دست مصرف کنندگان برسد.

#### چند سانحه مهم دریایی:

سال گذشته با وجود تمهیداتی که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به کار گرفته می شود، چندین حادثه دریایی که در آن ها دهها مسافر و کارکنان کشتی جان باختند، موجبات خدشه دار شدن حیثیت بنگاه های دریایی و بخصوص حمل کنندگان مسافر میان سواحل و بنادر ایرانی و جنوبی خلیج

فارس را حریجه دارد کرد. البته سازمان بنادر با استفاده از فرصت مقررات سختگیرانه تری را در مورد حمل مسافر در آبهای جنوبی کشور وضع کرد تا در آینده از بروز چنین حوادث دردناکی جلوگیری به عمل آید.

#### مشکل مالی و ارزی:

اجرای طرح هدفمند کردن یارانه ها شرکت های کشتیرانی را نیز به شدت تحت تأثیر قرار داد و تعادل مالی آن ها به هم ریخت. علیرغم کوشش هایی که اتحادیه برای متقاعد کردن نهادهای سیاستگذاری حمل و نقل دریایی به کار گرفت این مسایل متأسفانه به سال جدید نیز کشیده شد. در طول سال هم چنین پافشاری اتحادیه برای لغو حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی شناورهای خریداری شده از خارج به جایی نرسید و در نتیجه بهبود معنی داری در امکانات شرکت های کشتیرانی برای خرید کالا و توسعه دادن ناوگان ها پدید نیامد.

#### کمیسیون دریایی مجلس:

در آخرین ماه سال انجام انتخابات مجلس شورای اسلامی تغییرات غیرقابل اجتنابی را در جمع اعضای کمیسیون دریایی مجلس به وجود آورد. در نتیجه در سال جاری اتحادیه و سایر نهادهای صنفی باید تقوای بیشتری از خود نشان دهند تا نظر اعضای جدید این کمیسیون را به سمت مسایل خودشان جلب کنند.

#### مشکل تعیین سوخت شناورها:

اجرای طرح هدفمند کردن یارانه ها روی مدیریت شناورهای کوچک تأثیر رنجورکننده ای گذاشت. اتحادیه البته برای رفع این مشکل بموقع دست به کار شد و مذاکرات مفصلی را با نهادهای سیاستگذاری اقتصادی کشور انجام داد و مکاتبات مفصلی نیز با سایر نهادهای کلیدی انجام گرفت، اما عضل گرانی سوخت شناورها تا آخرسال همچنان ادامه یافت. با اجرای طرح هدفمند کردن یارانه ها و افزایش بهای سوخت، هزینه نگهداری و عملکرد همه شناورها بالا رفته در حالی که امکان عملی برای افزایش درآمد این شناورها وجود ندارد. اتحادیه امیدوار است که از ابتدای سال جاری اقدامات مناسبی از سوی وزارت نفت و مدیریت سوخت کشور در این زمینه به عمل آید و تنگنای نفس گیر شناورها از این بیشتر ادامه نیابد، وگرنه امکانی باقی نخواهد ماند که بسیاری از این شناورها از جریان خدمت رسانی بیرون بروند و کار حمل و نقل کالای تجاری در سواحل خلیج فارس مختل شود.

## مصوبات

### شورای عالی هماهنگی

#### ارگان های دریایی

در آخرین نشست شورای عالی هماهنگی مدیران ارشد ارگان های دریایی کشور که در ساختمان مرکزی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، عنوان بیستمین همایش ارگان های دریایی که قرار است روزهای ۱۹ و ۲۰ اردیبهشت ماه ۱۳۹۱ به میزبانی سازمان بنادر در جزیره کیش برگزار شود "دریائوردی جهان، پس از صنمنا، ایران و حال و آیند" تعیین شد. موضوعات قابل طرح در پانل های مختلف همایش به شرح زیر تأیید شد:

#### ۱- ایمنی و امنیت دریانوردی

• اجرای الزامات ملی و بین المللی فنی و عملیاتی در رابطه با ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط دریایی

• پدیده دزدی دریایی

• جایگاه حمل و نقل دریایی در اقتصاد ایران و در سطح بین المللی

• راهبرد سازمان بین المللی دریانوردی در خصوص تدوین و بازنگری مقررات

• اجرای الزامات ملی و بین المللی

#### ۲- توسعه منابع انسانی

• ایجاد فرصت های شغلی پایدار

• نظام جدید آموزش

• الزامات کنوانسیون جامع کار دریایی راهکارها و چالش های موجود

• توسعه آموزش عالی در بخش دریایی و بندری مبتنی بر نیازهای کشور

• قوانین و مقررات بین المللی برای دریانوردی

#### ۳- جایگاه بنادر در توسعه

• نقش بنادر در اقتصاد خرد و کلان

• سرمایه گذاری خصوصی در بنادر

• توانمندسازی و رقابت پذیری بخش غیر دولتی با مشارکت فعال شهر و بندر

• یکپارچگی صنعت حمل و نقل دریایی

#### ۴- اقتصاد حمل و نقل دریایی

• توسعه و تمرکز منابع مالی مرتبط

• برنامه توسعه حمل و نقل دریایی

• یحران اقتصاد جهانی

• سیاست های اقتصادی دولت

• صنعت سوخت رسانی به شناورها

### شورای حل اختلاف دریایی

معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با ارسال نامه ای به کلیه مدیران بنادر کشور ضمن اعلام خبر تاسیس شورای حل اختلاف دریایی در اتحادیه مالکان کشتی ایران از کلیه طرف های ذی نفع دعاوی دریایی خواسته است که از امکانات این شورا بهره برداری کنند.

### اطلاعیه

تغییر آدرس شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی

قسم (راموز گستر قسم):

آدرس: تهران- انتهای پاسداران- تقاطع شهید لوامسانی (فرمانیه)-

برج آسمان- طبقه چهارم

تلفن: ۵-۲۶۱۰۰۱۳ فکس: ۲۶۱۰۰۰۱۶



## معرفی شرکت های عضو اتحادیه

### آقای اله کرم بهروزی

به شماره عضویت ۱۱۱ در اتحادیه، مالک یدک کش آرام

۱۱۰ و بارج آرام ۱۱۵

تلفن: ۰۷۷۱-۵۵۶۱۹۳۷

دورنگار: ۰۷۷۱-۵۵۶۱۹۳۷

آدرس: بوشهر - صلح آباد - نبش خیابان طالقانی -

ساختمان دشتستان - طبقه ۵ - دفتر بازرگانی بهروزی



### آقای عبدالنبی غافل زاده

به شماره عضویت ۱۰۳ در اتحادیه.

مالک شناور اروند ۱۱۰

تلفن: ۰۶۳۱-۲۲۳۱۵۶۴ دورنگار: ۰۶۳۱-۲۲۳۱۵۶۵

آدرس: آبادان - خیابان امام - کادوس ۴ - فرعی اول دست چپ - پلاک ۳۹ -

طبقه ۲ - واحد ۴



### آقای علی حق شنو جوهرکی

به شماره عضویت ۱۰۶ در اتحادیه، مالک شناور

مهاجرین بندر ۶ تلفن: ۰۹۱۲-۷۹۲۹۹۹۱ و

۰۹۱۹۸۳۹۰۷ و ۰۹۳۸۴۲۰۱۶۹۷



## خواست های کشتیرانی برای پایداری در برابر تحریم ها

### تشریح ابعاد تبعات تحریم بر فعالیت کشتیرانی

معاون بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی گفت: صرف حضور و تردد کشتی های ناوگان این شرکت در آب های بین المللی، مؤید موفقیت در غلبه بر فشارها، تحریمها و محدودیتهاست. دکتر غلامحسین گلپور با تقسیم تبعات تحریم های این شرکت به دو دسته عینی و ذهنی توضیح داد: گزاره خواهد بود اگر عنوان شود که خسارت و آثار ذهنی تحریمها هم بسیار گسترده تر بوده و هم بسیار ماندگار و مخرب بر فعالیت های اقتصادی و احتمالاً تا سال های بسیار دور و حتی پس از پایان تحریمها تبعات آن محسوس خواهد بود. وی با اشاره به اینکه «در گذشته حوزه فعالیت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به همه کشورها به جز آمریکا و سرزمین اشغالی قفس بود»، افزود: اکنون به دلیل تحریمها، فعالیت این شرکت تنها محدود به چند منطقه خاص شده است.

وی گفت: «کشور آمریکا به تنهایی ۲۴ درصد تولید ناخالص داخلی جهان و اتحادیه اروپا نیز حدود ۲۶ درصد را در اختیار دارد»، گفت: در نتیجه، تنها این دو قدرت اقتصادی ۵۰ درصد تولید ناخالص داخلی جهان را دارا هستند و کشتیرانی جمهوری اسلامی هم اکنون از بازارهای آنها محروم است. کشورهای بسیاری هم به دلیل تهدید شدن در تحریم به ناگزیر در تبعیت از این دو قدرت بزرگ اقتصادی هستند. همچنین، در مناطقی نیز که این شرکت امکان فعالیت دارد؛ به دلیل تهدیدات آمریکا و اروپا بسیاری از صاحبان کالا و اموال همکاری با شرکت را داشته و بنابراین، بسیار با احتیاط و به شرط گرفتن امتیازهای تجاری همکاری میکنند و یا کلاً از همکاری با شرکت خودداری می ورزند. گلپور افزود: عدم پوشش بیمه ای شناورهای ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توسط کلوب های شناخته شده بیمه ای P&I (گروه IG) و نیز شرکت های بیمه ای بین المللی بدنه و تجهیزات (H&M) مشکلات مضاعفی را شامل شده اند؛ زیرا تعدادی از صاحبان کالا مصراً خواستار حمل کالاهای خود با شناورهایی هستند که دارای چنان پوشش هایی باشند.

وی مسئله سوخت را یکی دیگر از معضلات دانست و گفت: در گذشته تحویل سوخت با اعتبار ۳۰ الی ۶۰ روزه تأمین می شد؛ اما در حال حاضر، تعدادی از پیمانکاران سوخت رسانی همکاری خود را با شرکت قطع کرده و تعداد اندک موجود نیز خواستار دریافت نقدی وجه سوخت تأمین می هستند. معاون بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی تصریح کرد: از این تعداد اندک مناطق جغرافیایی و با این تعداد کم صاحبان کالا، هنگام دریافت کرایه های حمل پس از جایجایی محمولات با تحریم های بانکها و مؤسسات مالی مواجهیم که امکان دریافت کرایه ها و پرداخت هزینه ها را بسیار محدود، پرهزینه و زمان بر کرده اند. وی در ادامه با بیان اینکه «بسیاری از اقدامات گوناگون انجام شده جهت خنثی سازی تحریمها ناکافی است»، به این حد بسنده کرد که «شرکت سعی کرده با تغییر استراتژی های تجاری و تغییر جغرافیا، بازاریابی خود را در مناطقی که هنوز امکان رشد وجود دارد؛ شدت بخشد و با ارائه سرویس مناسب، مشتریان را علیرغم تنگنای مشکلات راضی به حمل کالای خود با این شرکت کند و با اقدامات چندوجهی تلاش کرده که مشکلات بیمه ای کشتی ها را برطرف و مشکلات بانکی و مشکلات تأمین سوخت را تا حد ممکن تعدیل کند.

گلپور درباره اقدامات انجام شده از سوی دولت برای کمک به کشتیرانی جمهوری اسلامی در شرایط تحریم گفت: اهم حمایت های صورت گرفته دولت تاکنون، پرداخت اقساط کشتی های توقیف شده، تخصیص بودجه مناسب جهت تأسیس کلوب بیمه ای P&I و نیز کمک جهت به تصویب رساندن طرح حمل هشت قلم کالای اساسی توسط ناوگان ملی بوده است. وی در ادامه راهکارهایی که دولت میتواند از طریق آن به باری کشتیرانی جمهوری اسلامی بشتابد؛ بدین شرح نام برد:

- ۱- موظف کردن شرکت های دولتی جهت حمل محمولاتشان توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
- ۲- تخصیص امتیازات ویژه به آن دسته از صاحبان کالای بخش خصوصی که اقدام به حمل محمولات خود با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران میکنند.
- ۳- فروش سوخت به شرکت با نرخ پارانهای/ نیمه پارانهای مشابه شناورهای حوزه خلیج فارس
- ۴- اعطای اعتبار جهت خرید سوخت برای کشتی های ناوگان ۵- پرداخت وام های بلندمدت کم بهره و با جایگزینی وام های خارجی شرکت با بانک های ایرانی

## اطلاعیه برای دریافت پیام های تبلیغاتی

### برای بولتن و سایت رسمی اتحادیه مالکان کشتی ایران

به اطلاع اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران و موسسات مرتبط خدمات بندری و دریایی کشور می رساند که سایت رسمی و بولتن اتحادیه آماده دریافت پیام های اطلاع رسانی و تبلیغاتی است. امیدواریم همکاری شما به تأمین بخشی از هزینه های تهیه بولتن و نگهداری سایت اتحادیه در وضعیت مطلوب و مورد نظر کمک برساند. برای قراردادهای بلندمدت تخفیف های قابل توجهی در نظر گرفته شده است.

#### الف- در سایت اتحادیه

ردیف	مدت زمان	هزینه (ریال)	ابعاد	نوع فایل
۱	سه ماهه	۵۰۰/۰۰۰	۲۲۲×۲۲۲	JPEG
۲	شش ماهه	۹۰۰/۰۰۰	۲۲۲×۲۲۲	JPEG
۳	یک ساله	۱/۵۰۰/۰۰۰	۲۲۲×۲۲۲	JPEG

#### ب- در نشریه پیام اتحادیه

ردیف	نوع آگهی	هزینه (ریال)	ابعاد
۱	رنگی	۸/۰۰۰/۰۰۰	A4
۲	سیاه و سفید	۵/۰۰۰/۰۰۰	A4

### جناب آقای دکتر علی طاهری

ریاست محترم هیات مدیره انجمن توسعه دریامحور

صدور پروانه فعالیت انجمن از سوی وزارت کشور را به جناب عالی و اعضای هیات مدیره آن انجمن تبریک و تهنیت عرض نموده و آرزو می کنیم که حضور آن انجمن در سطح فعالیت های فرابخشی دریایی روز به روز پررنگ تر شود.

اتحادیه مالکان کشتی ایران





کشتیرانی کیش آکوانتیس  
کشتیرانی و خدمات لجستیکی دریایی  
**KISH AQUANTIS LTD**  
SHIPPING - OFFSHORE AND LOGISTICAL SERVICES



انجام خدمات نمایندگی شناورها و سکوها و نفت و گاز در دریا و بندر

تامین نیازمندیها و تجهیزات سکوها و شناورها

حاجاتی و ارائه خدمات پزشکی پرسنل سکوها و شناورها

انجام خدمات غواصی و بازدیدهای زیر آبی

آموزشهای ایمنی پرسنل سکوها و شناورها



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



اتحادیه مالکان کشتی ایران (امکا)



SHIPPING - OFFSHORE AND LOGISTICAL SERVICES



انجمن مهندسی دریایی ایران

جزیره کیش، برج مونا، طبقه سوم، واحد ۱۴  
تلفن: ۱۶-۰۷۶۴۴۲۲۳۳۱۵، شماره: ۰۷۶۴۴۲۲۳۳۱۷