



نگاهی به شورای حل اختلاف تخصصی خدمات بندری
و دریایی در سالروز تاسیس این مرجع قضایی

داوری دریایی



با حضور در نمایشگاه بین المللی واردات شانگهای و امضای یادداشت تفاهم؛
شبکه جهانی حمل و نقل و لجستیک
بر پایه فناوری شکل می گیرد

طی مدت چهار ماه برگزار شد؛
۲۹ جلسه کمیته تخصصی
در انجمن کشتیرانی

داستان جلد ۱۲

یک سالی می شود که شورای حل اختلاف دریایی و بندری در انجمن کشتیرانی فعالیت خود را آغاز کرده است. خلای که مسئولان کنونی این انجمن به درستی آن را حس کرده و طی پیگیری های مستمر از دستگاه قضایی، مقدمات تاسیس آن را فراهم آوردند. در سالگرد این اتفاق مثبت در حوزه دریایی، نگاهی داشته ایم به کارکرد این شورا و اتفاقات مثبتی که پیرامون آن شکل گرفته است.



دکتر روحانی | رئیس جمهور!

به وزیر اقتصاد و معاونانش می گویم اگر بخواهید در امور خود پیشرفت کنید باید سراغ انجمن ها، اتحادیه ها، صاحبان سرمایه و بخش خصوصی فعال بروید. چرا که آنها در کنار علم و دانش کار، تجربه بسیار گرانبهائی دارند که می تواند به توسعه کشور کمک کند.



خبر ویژه

دبیر کل انجمن کشتیرانی از وزیر جدید راه و شهرسازی خواستار شد

کاهش تصدی گری دولت؛ افزایش اعتماد به بخش خصوصی



مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره انتظارات فعالان بخش بندری و دریایی از وزیر راه و شهرسازی می گوید: بخش خصوصی، یکی از ارکان اصلی توسعه اقتصادی کشور است و برای اینکه توسعه اقتصادی منجر به شکوفایی شود، باید توانایی بخش خصوصی جدی گرفته شود. او با اشاره به اینکه باید برای سرمایه گذار بخش خصوصی جایگاه ارزشمندی و احترام قایل شد، ادامه می دهد: باید به این موضوع توجه شود که سرمایه گذار بخش خصوصی، مالیات پرداخت می کند، موجب اشتغالزایی و درآمدزایی کشور می شود و در نتیجه چرخ صنعت، تولید و اقتصاد به حرکت در می آید.

پل مه اظهار می کند: یکی دیگر از انتظارات بخش خصوصی از وزیر جدید راه و شهرسازی، اعطای مسئولیت به تشکل های بخش خصوصی و کاهش تصدی گری دولت در حوزه هایی است که امکان واگذاری به بخش خصوصی وجود دارد. بخش خصوصی به دنبال دریافت جایگاه نظارتی دولت نیست، اگرچه واگذاری جایگاه نظارتی به این بخش در حوزه اصناف رخ داده است و خوشبختانه موفقیت لازم را نیز داشته است. لذا خواسته فعالان بخش خصوصی بندری و دریایی این نیست که آن بخش هایی از وظایف حاکمیتی که باید در بد قدرت حاکمیت باشد به اختیار در بیارود لیکن سایر مسئولیت ها در قالب مدیریت، برنامه ریزی، نظارت و اجرا قابلیت واگذاری به بخش خصوصی را دارد و این اقدام می تواند در دوره جدید رخ دهد. دبیر انجمن کشتیرانی با اشاره به اهمیت توجه به تشکل های بخش خصوصی می گوید: پیشنهاد می شود که مسئولیت بیشتری به تشکل ها واگذار شود زیرا تشکل ها در توسعه اقتصادی کشور نقش مهمی ایفا می کنند.



طی مدت چهار ماه برگزار شد

۲۹ جلسه کمیته تخصصی در انجمن کشتیرانی

مشورتی در خصوص مسائل تخصصی حوزه دریایی و بندری و با حضور اعضا و صاحب نظران هر کمیته برگزار می شود. اعضای هیات مدیره انجمن، دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و مشاورین و کارشناسان مدعو جزو شرکت کنندگان جلسات کمیته های تخصصی-مشورتی هستند تا ضمن اطلاع از آخرین وضعیت حوزه های مختلف دریایی و بندری، پیشنهادهای اعضا را مورد بررسی قرار داده و مطالبات آنها را از مسئولان ذیربط خواستار باشند.

جلسات کمیته های تخصصی-مشورتی در انجمن کشتیرانی به صورت منظم برگزار می شود. از ابتدای تابستان سال جاری تا پایان مهرماه، ۲۹ جلسه کمیته تخصصی-مشورتی در سالن اجتماعات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شده است.

این جلسات شامل کمیته های کانتینری، آموزش، امور بندری، امور ترانزیت و فرورادی، حقوقی و داور، روابط عمومی و امور بین الملل، مالیات و تامین اجتماعی و مواد نفتی و شیمیایی بوده است. جلسات کمیته های



بخشنامه جدید برای نحوه بازگشت ارز صادرات در راه است

عبدالنصر همتی، رئیس کل بانک مرکزی گفت: به زودی تمهیدات نحوه بازگشت ارز صادرات به چرخه اقتصاد کشور را اعلام خواهیم کرد. صادرات ریالی به مثابه خروج سرمایه از کشور است، ما تمهیداتی را برای صادرکنندگان کالا و خدمات فراهم خواهیم کرد تا امکان برگشت ارز صادرکنندگان به چرخه اقتصاد کشور فراهم شود. در ۷ ماهه امسال ۳۱ میلیارد دلار برای واردات کالاها و خدمات ارز تامین شده که بیش از ۲۳ میلیارد دلار آن توسط بانک مرکزی و کمتر از ۷ میلیارد آن توسط صادرکنندگان غیرنفتی در سامانه نیما تامین شده است.



وزیر راه: بخش خصوصی پیشرفت کشور را به دست بگیرد

محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی در جمع فعالان خصوصی در اتاق بازرگانی ایران اظهار کرد: «برخی از روش هایی که در گذشته برای مدیریت در نظر گرفته می شد، اکنون دیگر منسوخ شده و باید به فکر نوسازی فرایندها باشیم. اگر ما به بخش خصوصی توجه نشان دهیم و به آنها اعتماد داشته باشیم، جذب سرمایه ها و توسعه زیرساخت ها می تواند با حضور این بخش صورت بگیرد. وزارت راه و شهرسازی باید تصدی گری خود را به حداقل برساند و از حضور بخش خصوصی استقبال کند.»





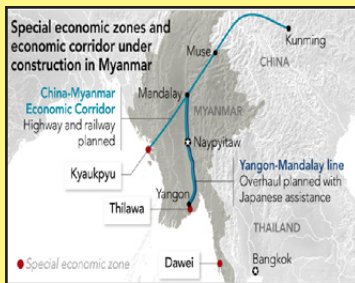
اریک وودی تحلیلگر انجمن سویا آمریکا

جنگ تجاری میان آمریکا و چین باعث شده تا برای حمل سویا، نوع کشتی ها از فله بر به کانتینری تغییر کند. این شیوه باعث می شود تا صادر کنندگان سویا به فکر بازارهای جدید در بنادر کشور های مختلف باشند.

خبر ویژه

به دنبال دسترسی مستقیم به کریدور اقتصادی اقیانوس هند

چین در میانمار بندر می سازد



چین و ژاپن در حال برنامه ریزی برای بهبود زیرساخت های دریایی و حمل و نقلی میانمار هستند. برنامه هایی که بتواند جریان انتقال کالا در این کشور را تغییر بدهد. پکن هفته گذشته قرارداد ساخت یک بندر عمیق را در شهر ساحلی کیاک امضا کرد.

بندری که در آینده بخش مهمی از کریدور اقتصادی چین میانمار را کامل خواهد کرد. این بندر می تواند در آینده و به واسطه ارتباط زمینی با چین، به شبکه ریلی و بزرگراه های چین متصل شود.

پس از تکمیل این بندر، کریدور اقتصادی دسترسی مستقیم به اقیانوس هند از طریق چین را میسر می سازد. در حال حاضر، لوله های نفت و گاز از این شهر در میانمار به سمت چین کشیده شده و فعال است. این مسیر مهم می تواند به عنوان یک جایگزین مطمئن برای واردات نفت خام چین عمل کند. به طوری که عرضه انرژی و دیگر کالاها با ریسک و هزینه کمتری صورت بگیرد.

از سوی دیگر، ژاپنی ها نیز دست به کار شده اند تا خط ریلی میان شهر یانگون، بزرگترین شهر میانمار با ماندالای، دومین شهر این کشور را احداث کنند. احداث و طرح توسعه خط ریلی میان این شهر به طول ۶۲۰ کیلومتر باعث خواهد شد تا حمل کالا و مسافر بین این دو شهر از ۱۵ ساعت به ۷ ساعت کاهش پیدا کند. توسعه زیرساخت های حمل و نقلی در میانمار باعث شده تا بانک جهانی بانک جهانی پیش بینی کند که رشد این کشور در طول سه سال آینده به ۶.۹٪ می رسد. این یکی از سریع ترین اقتصادهای در حال رشد در جهان است.



با حضور در نمایشگاه بین المللی واردات شانگهای و امضای یادداشت تفاهم

شبکه جهانی حمل و نقل و لجستیک بر پایه فناوری شکل می گیرد

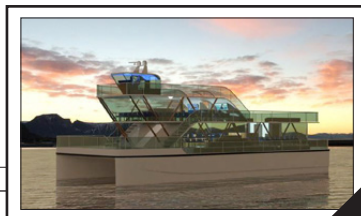
«پی.اس.ای اینترنشنال» و بندر «شانگهای» اشاره کرد. ضمن اینکه شرکت رایانه ای «کارگو اسمارت» وظیفه ایجاد این پلت فرم بلاک چین را به عهده خواهد داشت. پلت فرم جدید قصد دارد دیجیتال کردن زنجیره تامین تمام سهامداران، از جمله کریپرها، اپراتورهای بندری، گمرکات، شرکت های کشتیرانی و تامین کنندگان خدمات زنجیره لجستیک را انجام بدهد و به هم متصل کند. آنها به همین منظور قصد دارند تا از تجزیه و تحلیل داده ها، هوش مصنوعی، اینترنت اشیا و فناوری بلاک چین برای توسعه این سامانه بهره ببرند. طبق برآوردها، نسخه اولیه این سامانه در ماه دسامبر ۲۰۱۸ ارائه خواهد شد.

۹ شرکت بزرگ کشتیرانی اقیانوسی به همراه چند اپراتور بندری یادداشت تفاهمی را برای ایجاد یک کنسرسیوم به امضا رساندند. قصد آنها برای امضای این کنسرسیوم، ایجاد شبکه جهانی حمل و نقل (GSBN) و فعالیت بر روی یک پلت فرم دیجیتال مبتنی بر فناوری لجستیک است. امضا کنندگان و اعضای این کنسرسیوم که در نمایشگاه بین المللی واردات شانگهای شرکت کرده بودند شامل گروه کشتیرانی «سی.ام.سی.ام»، خطوط کشتیرانی «کاسکو»، «اورگرین مارین»، «لواسی.ال» و شرکت «یونگ مین» هستند. در میان اپراتورهای بندری نیز می توان به «دی.پی.ورلد» بندر «هاتچیسون»



اولین کشتی توریستی با موتور الکتریکی به بهره برداری می رسد

یک شرکت نیروژی اعلام کرد که نخستین کشتی توریستی با انرژی باتری-الکتریکی را تولید خواهد کرد. شرکت بریم که یک موسسه توریستی معتبر در نروژ به شمار می رود نخستین کشتی توریستی خود را با موتور الکتریکی تولید می کند. قرار است که از این کشتی برای سفر به قطب شمال استفاده شود. کشتی توریستی جدید ۱۴۰ نفر ظرفیت دارد و با موتور ۱۰ اسب بخار خود می تواند سرعتی معادل ۱۰ گره دریایی حرکت کند. این کشتی با پنجره های بزرگ ساخته می شود تا دید وسیع تری ایجاد شود.



قرارداد ۲۷۳ میلیون دلاری دوو برای ساخت نفتکش

گروه صنایع دریایی و کشتی سازی دوو اعلام کرد که قرارداد ساخت ۳ فروند کشتی نفتکش را به ارزش ۲۷۳ میلیون دلار به ثبت رسانده است. شرکت کشتی سازی کره ای دوو که دومین شرکت بزرگ کشتی سازی جهان به شمار می رود، سفارش ساخت نفتکش های غول آسا را از شرکت نیروژی SA دریافت کرده است. ظرفیت هر کدام از این کشتی ها ۳۰۰ هزار تن برآورده شده و دوو می خواهد این سفارش را تا پایان اکتبر سال ۲۰۲۰ به اتمام رسانده و تحویل بدهد.





حمل و نقل در قانون مدنی

در قانون مدنی نیز در مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ به موضوع قرارداد حمل و نقل پرداخته شده است. در سال ۱۳۴۲ نخستین قانون دریایی به تصویب هیات وزیران رسید و سپس در سال ۱۳۴۳ قانون دریایی در ۱۹۴ ماده به تصویب مجلسین رسید.



موضوع:

شورای حل اختلاف
دریایی و بندری



پرونده



گفت و گو با آذرخش شهبازی، مشاور حقوقی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

انجمن کشتیرانی پیشرو در حل و فصل دعاوی دریایی است

دعاوی مرتبط با کشتیرانی! اما پس از آن، در یک مقطع کوتاهی در مجتمع شهید بهشتی تهران دادگاه اختصاصی دریایی که قاضی آن جناب آقای دکتر «پور نوری» دارای تحصیلات عالیه حقوق بین الملل و دریایی بود، تشکیل شد. اما متأسفانه با بازنشستگی ایشان از مسند قضاوت، موضوع تخصصی شدن شعب دریایی برچیده و تا سال گذشته متروک ماند. بنابراین، در حال حاضر در دادگستری، دادگاه تخصصی دریایی نداریم و این امر برخلاف نص صریح قانون موضوعه کشوری است. اما به همت انجمن کشتیرانی و با پیشنهاد آن، رایزنی هایی از چند سال گذشته با دستگاه قضایی صورت گرفت تا دوباره این دادگاه ها به شیوه قبل برگزار شود. دستگاه قضایی نیز از پیشنهاد انجمن کشتیرانی استقبال کرد و در نهایت، این خلاء با تشکیل شورای حل اختلاف تخصصی دریایی تا حدودی برطرف شد. در واقع پس از ۳ سال پیگیری مستمر، سال گذشته شعبه ویژه ۲۶۲۹ حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری مستقر در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افتتاح شد

« شورای حل اختلاف دریایی دارای چه سابقه ای در کشور ماست؟ آیا دادگاه ویژه ای هم به این امر اختصاص پیدا کرده است؟

ضرورت تشکیل شورای حل اختلاف تخصصی دریایی - بندری مستنداً به ماده ۱۸۸ از قانون دریایی ایران، مصوب ۲۹ شهریور سال ۱۳۴۳ بازمی گردد که بر اساس نص صریح این ماده، کلیه دعاوی ناشی از اختلافات دریایی باید در دادگاه ها و مراجع تخصصی دریایی رسیدگی شود. قانونگذار چند دهه قبل در زمان تصویب قانون دریایی ایران بسیار تیزهوشانه افتراق بین دعاوی دریایی با سایر دعاوی مانند ملکی و مدنی را تشخیص داد و دانست که این امر نیاز به یک تخصص ویژه دارد. پس از انقلاب و تشکیل شورای عالی قضایی، شیوه دادرسی تغییر کرد و این دادگاه های ویژه دریایی به نوعی متروک ماندند. در دوره ای دیگر نیز صلاحیت عام به دادگاه ها اعطا و شرایط کمی پیچیده تر شد، به طوری که مثلاً قاضی در یک جلسه رسیدگی باید به دعوی خانوادگی رسیدگی می کرد و جلسه دیگر به

یک سالی می شود که شورای حل اختلاف دریایی و بندری در انجمن کشتیرانی فعالیت خود را آغاز کرده است. خلاء بی که مسئولان کنونی این انجمن به درستی آن را حس کرده و طی پیگیری های مستمر از دستگاه قضایی، مقدمات تاسیس آن را فراهم آوردند. در سالگرد این اتفاق مثبت در حوزه دریایی، نگاهی داشته ایم به کارکرد این شورا و اتفاقات ارزشمندی که پیرامون آن شکل گرفته است. در همین رابطه، گفت و گویی با «آذرخش شهبازی»، وکیل پایه یک دادگستری و مشاور حقوقی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران انجام داده ایم که در ادامه می خوانید.





یادداشت

کمیته داوری، وجه دیگر رسیدگی به دعاوی دریایی در انجمن کشتیرانی

داوری دریایی

صلاحیت رسیدگی شورای حل اختلاف دریایی و بندری دارای محدودیت مالی است و تنها پرونده‌هایی در آن مورد بررسی قرار می‌گیرد که طرفین توافق بر رسیدگی در شورا داشته باشند و یا سقف مالی اختلاف بیش از ۲۰ میلیون تومان نباشد. در غیراین صورت، شورا صلاحیت حل اختلاف آن را نخواهد داشت.

انجمن کشتیرانی برای رفع این خلأ، کمیته داوری و حکمیت را تشکیل داده که اعضای آن از خبره‌ترین و پیشکسوتان صنف دریایی و بندری هستند. آنها در صورتی که شرایط داوری محیا باشد نسبت به رفع اختلاف فیما بین طرفین اقدام می‌کنند. اما این داوری نیز شرایطی دارد و مستلزم آن است که در قرارداد فیما بین، یا در ضمن آن و یا به صورت جداگانه، حل اختلاف از طریق داوری انجمن کشتیرانی پیش‌بینی شده باشد. به صورتی که طرفین تراضی داشته باشند که در صورت بروز هرگونه اختلاف ناشی از قرارداد، انجمن کشتیرانی به عنوان حکم و داور مرضی‌الطرفین به آن رسیدگی کند. در این دعوی نیز یک دادخواست به انجمن ارسال می‌شود و در صورت احراز صلاحیت، انجمن کشتیرانی بر اساس آیین دادرسی و داوری از طرفین دعوت می‌کند تا در جلسه رسیدگی حضور یابند.

در این جلسه، داوران پس از استماع نظرات طرفین و بررسی مدارک و مستندات، رای خود را صادر می‌کنند.

طبق مواد ۴۵۴ تا ۵۰۱ از قانون آیین دادرسی مدنی، رای داوری برای طرفین دعوا لازم الاجرا است و وقتی رای داوری در این کمیته صادر شود قطعی خواهد بود و محکوم له می‌تواند با در دست داشتن رای داوری ابلاغ شده به واحد اجرای احکام دادگستری مراجعه کرده و حکم صادرشده توسط داوران را که هم‌تراز با حکم دادگاه است، اجرا کند.



قوانین دریایی در ایران

ایران تا قبل از سال ۱۳۴۳ فاقد قانونی مدون دریایی بود. صرفاً بند ۱۰ ماده ۲ قانون تجارت به حمل و نقل دریایی اشاره داشت و آن را جزو عملیات تجاری به شمار می‌آورد. همچنین مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ این قانون به قرارداد حمل و نقل اختصاص دارد که در بین آنها ماده ۳۸۷ به حمل و نقل دریایی و خسارات بحری اشاره کرده است.



ما تفاوتی برای ملیت مراجعہ کنندگان قائل نیستیم و به همین دلیل، دعاوی بین المللی با احراز صلاحیت به آن رسیدگی شده، اما در اجرای رای صادره و شناسایی و ضمانت اجرای آن بحث های دیگری عنوان شده است

و از آن روز تاکنون، دعاوی تخصصی-دریایی در شورای حل اختلاف دریایی انجمن مورد بررسی قرار می‌گیرد.

روال کار این شورا چگونه است و چطور به دعاوی رسیدگی می‌شود؟

بر اساس قانون آیین دادرسی مدنی و قانون شورای حل اختلاف، شورای حل اختلاف دریایی تنها می‌تواند به دعاوی مالی تا سقف ۲۰ میلیون تومان رسیدگی کند. البته برای ارقام بالاتر از دو مکانیزم داوری بهره‌مند هستیم، به این معنی که طرفین می‌توانند صلاحیت شورا یا انجمن را به عنوان مرجع داوری توافق نمایند. شرکت‌ها هم در صورت بروز اختلاف، می‌توانند به این شورای تخصصی مراجعه کرده و وفق قانون آیین دادرسی مدنی با تکمیل فرم‌های چایی، دادخواست خود را تنظیم کنند. سپس همانند دادگاه اگر مستنداتی در خصوص دعوی خود داشته باشند ارائه می‌دهند. در مرحله بعد نیز جلسه با حضور طرفین برگزار می‌شود. در ابتدا تلاش بر این است که از طرف هیات رسیدگی کننده صلح و سازش میان آنها ایجاد شود، در غیر این صورت، حکم صادر می‌شود.

حکم صادرشده در این شورا تا چه اندازه قابل اعتبار و استناد است؟

دادنامه و حکمی که از طریق شورای حل اختلاف دریایی صادر می‌شود مثل حکم دادگاه است و هیچ تفاوتی با آن ندارد. طبق قانون، این حکم نیز قابل اعتراض در دادگاه‌های عمومی است و معترض ۲۰ روز فرصت دارد تا این کار را انجام بدهد.

عمده پرونده هایی که تاکنون به آنها رسیدگی شده حول محور چه موضوعاتی بوده است؟

اختلافات در خصوص دموارژ کانتینری هست، همین طور چک‌های تضمینی که شرکت‌های کشتیرانی مبادله می‌کنند و یا مثلاً کالایی شرایط حمل را نداشته و در طول مسیر آسیب دیده و نیز حدود مسئولیت فورواردرها و در کل اختلاف‌ها عمدتاً مربوط به بازرگانی دریایی است.

آیا انجمن کشتیرانی راهی برای کاهش این اختلاف ها و پیش گیری از بروز آنها ارائه داده است؟

در کنار تابلوی شورای حل اختلاف دریایی، تابلوی آموزشگاه فنی و حرفه‌ای را در سردر ورودی انجمن کشتیرانی ملاحظه خواهید کرد. این کارگاه‌ها و دوره‌های آموزشی در خصوص بازرگانی تجاری، دریایی و بین‌المللی برگزار می‌شود و استادان خبره و پیشکسوت که سال‌ها در حوزه عملی نیز تجربه‌های ارزشمندی کسب کرده‌اند

امر تدریس دوره‌ها را به عهده دارند. ضمن اینکه با توجه خاصی که این واحد صنفی به کاهش اختلافات داشته، مشاوران متخصص، امین و باتجربه به صورت حضوری و دائمی در انجمن کشتیرانی حضور دارند و آماده‌اند تا به سوالات مختلف فعالان این عرصه پاسخ بدهند. در حوزه حمل و نقل دریایی، هرچه میزان اطلاعات از فرایند انجام شده بالاتر برود و اشخاص، آگاهانه‌تر با به این عرصه بگذارند از میزان اشتباه و ایجاد اختلاف کاسته خواهد شد. بنابراین، انجمن کشتیرانی از این دو راه تلاش کرده تا با افزایش آگاهی، به طور غیرمستقیم از افزایش اختلافات و تشکیل پرونده‌ها بکاهد و احیاناً در صورت بروز اختلاف نیز در قدم نخست با ایجاد فضای صلح و سازش میان طرفین، از پیگیری پرونده‌ها در دادگاه جلوگیری کند.

همه فعالان اقتصادی در حوزه حمل و نقل می‌توانند از خدمات شورای حل اختلاف بهره‌مند شوند یا این خدمت تنها در اختیار شرکت های عضو انجمن قرار دارد؟

شورای حل اختلاف همانطور که گفته شد یکی از شعب حل اختلاف دادگستری محسوب می‌شود و صلاحیت آن را دارد که عامه مردم در مقام تظلم خواهی به آن مراجعه کنند و مختص یک گروه یا اعضای انجمن نیست. در واقع، همه تجار که دارای دعوی تخصصی دریایی و بندری باشند می‌توانند برای حل و فصل آن به این شعبه ویژه مراجعه کنند.

تاکنون آماری در دست دارید که در این شورا از زمان تاسیس تاکنون، چه تعداد پرونده مورد بررسی قرار گرفته و بالاترین رقم ارزشی مورد رسیدگی چقدر بوده است؟

بله، همه مستندات در انجمن به صورت دقیق به ثبت می‌رسد. از ابتدای تأسیس این شورا تاکنون به ۱۹ پرونده رسیدگی و رای آنها نیز صادر شده است. همچنین در کمیته داوری نیز در مجموع ۲۷ پرونده مورد بررسی قرار گرفته است. از این تعداد، ۱۵ پرونده متعلق به داوری انجمن بوده و ۱۲ پرونده نیز ارجاعی از کمیسیون ماده ۲۰ بوده است. بالاترین رقم ارزشی مورد رسیدگی نیز ۹ میلیون دلار بوده است.

از آنجا که صنعت حمل و نقل دریایی، وجه بین المللی دارد خدمات این شورا تنها اتباع ایرانی را شامل می‌شود یا محدودیتی در این زمینه وجود ندارد؟

ما تفاوتی برای ملیت مراجعہ کنندگان قائل نیستیم و به همین دلیل، دعاوی بین المللی با احراز صلاحیت به آن رسیدگی شده. اما در اجرای رای صادره و شناسایی و ضمانت اجرای آن بحث‌های دیگری عنوان شده است.

قوانین ما در حوزه تجارت دریایی شفاف هست یا هنوز نقص هایی وجود دارد؟

قوانین دریایی کشور ما مربوط به سال ۱۳۴۳ می‌شود و به نوعی از کنوانسیون بروکسل گرفته شده است. یعنی عمده قوانین ما بر اساس این کنوانسیون تنظیم شده. البته کنوانسیون روتردام نیز وجود دارد که هنوز کشورهای اندکی عضویت آن را پذیرفته‌اند. اما این کنوانسیون، دنیای دیگری را در حوزه حقوق دریایی گشوده که بسیار موشکافانه است. به همین دلیل، به نظر می‌رسد که در سال‌های آتی، این کنوانسیون بر حیطه حقوقی دریایی دنیا غلبه خواهد کرد و پیشنهاد می‌شود تا متخصصان نسبت به آموزش، نقد و بررسی مفاد این کنوانسیون، اقدامات لازم را انجام بدهند.

خلیج فارس ثبت جهانی شد

یک نام به بلندای تاریخ

پاره فیروزه‌ای ایران زمین و مهد دریادلان این سرزمین، هم اینک نامی کهن به بلندای تاریخ را بر تارک این بحر می بیند. نامی که دیگر خدشه خناسان و وسوسه ویرانگران میراث جهانی نتواند بر آن دست بیازد و با اسامی مجعول، هویتی مجهول بر آن بیاویزد. اینک و همچون همیشه در برابر نام این خلیج تنها و تنها واژه فارس زینده است. حقیقتی که ماه گذشته مورد تایید سازمان جهانی مالکیت فکری (WIPO) از سازمان های زیر نظر سازمان ملل قرار گرفت. و حالا نام خلیج فارس با پیشوند «مروارید» به ثبت تاریخ رسیده است.

۹۳ متر

عمیق ترین نقطه خلیج فارس با عمق ۹۳ متر در ۱۵ کیلومتری تنب بزرگ و کم عمق ترین نقطه آن با عمقی بین ۱۰ تا ۳۰ متر در سمت غرب است.

۱۵۰ نوع

بیش از ۱۵۰ نوع ماهی متفاوت در خلیج فارس یافت می شود.

۳۰ جزیره

خلیج فارس جزایر کوچک و بزرگ متعددی دارد که مهم ترین آنها عبارت اند از قشم، بحرین، کیش، جزیره خارگ، ابوموسی، تنب بزرگ، تنب کوچک و جزیره لاوان. از میان جزایر خلیج فارس بیش از ۳۰ جزیره مسکونی و غیر مسکونی آن متعلق به کشور ایران است.

PERSIAN Gulf

مساحت خلیج فارس ۲۳۷،۴۷۳ کیلومتر مربع است.

۱۱ کشور

کشورهای ایران، عمان، عراق، عربستان سعودی، کویت، امارات متحده عربی، قطر و بحرین در کناره خلیج فارس هستند.

۱۵۰۰ هزار سال

زمین شناسان معتقدند که در حدود ۵۰۰ هزار سال پیش، صورت نخستین خلیج فارس در کنار دشت های جنوبی ایران تشکیل شد.

۱۸۰۰ کیلومتر

طول مرز آبی خلیج فارس، با احتساب جزایر حدود ۱۸۰۰ کیلومتر و بدون احتساب جزایر حدود ۱۴۰۰ کیلومتر است.

۲۰۰۰ سال پیش از میلاد

پیشینه دریانوردی در خلیج فارس به گذشته های بسیار دور، دست کم دو هزار سال پیش از میلاد، بازمی گردد. مردمان تمدن هایی مانند سومر، آکاد، ایلام مسیر خود بین میان رودان و موهنجودارو در دره سند را از طریق این پهنه آبی می پیمودند.

معرفی کتاب

تخلّفات و اختلافات گمرکی

کتاب «تخلّفات و اختلافات گمرکی» به کوشش «رضا گلی» و توسط نشر «مسیر دانشگاه» تالیف و منتشر شده است. در این کتاب مباحث تخلّفات و اختلافات گمرکی از شناخت مفاهیم و مصادیق تا حل و فصل اختلافات (نظری و کاربردی) آورده شده است. در بخش مصادیق اختلافات گمرکی فصل های اختلافات گمرکی ناشی از ارزش، ناشی از تعرفه و ناشی از جرمه های تعیین شده از سوی گمرک مورد بررسی قرار گرفته است.



کارگاه آموزشی

بیمه های دریایی

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران دوره آموزشی بیمه های دریایی را برگزار کرد. این دوره آموزشی با حضور ۲۰ دانشجو طی ۲ جلسه در مرکز آموزش انجمن کشتیرانی برگزار شد. استاد «سهیلا شرفی» نیز تدریس این دوره آموزشی را به عهده داشت و مباحثی همچون مفاهیم کلی و انواع بیمه دریایی، پوشش P&I، خطرات پوشش ها در کلوزهای مورد استفاده و پوشش انواع آلودگی ها تدریس شد.

