



ماهنامه رسمی:

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

بسیاریم. برآورد کارشناسان دریایی کشورمان این است که اگر وضع بر همین منوال ادامه یابد، در سال های آینده صنعت دریانوردی کشور دچار کمبود نیروی انسانی در کلیه سطوح خواهد شد.

بی اعتنایی ما به دریا و موهبت های آن چنان طولانی بوده که ما را در ردیف کشورهای بدون دریا قرار داده است. سهم ما از دریاهای بزرگ پیرامون مان به اندازه واردات کشورمان کوچک است و ناپایدار. در حالی که دریاهای بی کران اطرافمان می توانند به ذخایر پایدار در جهت تولید ثروت و فرصت های اشتغال مبدل شوند. این که در سواحل کشورمان هیچ صنعت بزرگی به پا نکرده ایم، یک نمونه از بی اعتنایی ما به توسعه دریامحور است که اجازه نداده است مناطق به اندازه استطاعت شان رشد کنند و محل اشتغال میلیون ها ایرانی باشند که این روزها این جا و آنجا به دنبال کار می گردند.

روز جهانی دریانوردی روز ارج نهادن به دریاست و کسانی که در بهره برداری از آن چه به خاطر تولید ثروت و چه برای ایجاد محلی برای اشتغال پیشگام می شوند، دست همه آنان را به گرمی بفشاییم و قدردان زحماتشان باشیم و به دیگر اقشار جامعه نیز پیاموزیم که نعمتی را که در اطراف این سرزمین گسترده است، بزرگ بدارند و از نعمات اش بهره مند شوند و فرزندان شان را ترغیب کنند که معیشت خود را در سواحل یا درون این دریاها جستجو کنند. دریاهایی که بدون آن ها خشکی هایمان هم امکانی برای رشد و نمو نمی یافتند.

به نام خدا

پیام انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به مناسبت هفته جهانی دریانوردی

فرهنگ دریایی جز این نیست

که شوق دریانوردی را در جوانان برانگیزانیم!

روز جهانی دریانوردی امسال با تجلیل از دریانوردان و تحلیل جایگاه واقعی آنان در اقتصاد جهانی قرین شده است. به همین جهت در ایران نیز قرار شده است با برگزاری جشن ها و مراسمی از خدمات دریانوردان کشورمان قدردانی به عمل آید. اما بی مناسبت نیست که همگام با همین قدردانی ها، به واقعیت های موجود صنعت کشتیرانی بین المللی نیز نگاهی داشته باشیم. شاید تاکید سازمان بین المللی دریانوردی (ایمو) روی دریانوردان، پاسخ این سازمان جهانی به بحران هایی باشد که در سال های آینده از نظر تامین نیروی انسانی مورد نیاز کشتیرانی بین المللی انتظار می رود. گزارش ها حکایت از آن دارد که در سال های اخیر، علیرغم گسترش تجارت بین المللی و تونوار شدن ناوگان ها، صنعت دریانوردی نتوانسته است به برخی از اهداف خود از نظر تربیت نیروی انسانی دست یابد. در حقیقت بروز رکود طولانی در اقتصاد بین المللی و هم ناامنی های جدی در آبراه های جهان و بخصوص در سواحل آفریقایی اقیانوس هند، از جذابیت حرفه دریانوردی کاسته شده و برآوردها تردیدی باقی نگذاشته است که در اواسط دهه دوم همین هزاره، بحرانی جدی در زمینه دسترسی شرکت های کشتیرانی به خدمه ماهر در همه رده های آن پدیدار خواهد شد.

در عین حالی که برگزاری مراسمی برای تشویق دریانوردان می تواند بخشی از اهداف برنامه اشاعه فرهنگ دریایی را برآورده کند، اما این مراسم معمولاً با حضور شخصیت هایی برگزار می شود که همه از اهالی دریا به شمار می آیند و بنابراین برنامه های این روز و این هفته، نمی تواند بازتاب گسترده ای در میان افکار عمومی و اقشار مردم پیدا کند. علت مهم اش هم این است که با وجودی که روز جهانی دریانوردی را به هفته دریانوردی تبدیل کرده ایم، متأسفانه برگزار کنندگان مراسم، نخواستند اند یا نتوانسته اند و شاید هم به دلیل کمبودهای مالی قادر نبوده اند دامنه این مراسم را به اندازه ای وسیع کنند که بتواند تأثیر معنی داری روی اقشار مختلف جامعه از نظر جانداختن فرهنگ دریایی بگذارد. یادمان باشد که ایران کشوری است که در شمال و جنوب اش ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر ساحل دارد، اما بسیار کمتر از هر کشور دریایی دیگر، با فرهنگ استفاده از مواهب این نعمت طبیعی آشنایی دارد. جای تعجب نیست که در غیبت فرهنگ دریایی، سواحل دو هزار کیلومتری خلیج فارس و دریای عمان که محل عبور ناوگان های بازرگانی و نفتی بین المللی است از مراکز جمعیتی و صنعتی بزرگ خالیست و مردمانش بیشتر در اندیشه کوچ کردن به مناطق دور از دریا هستند تا پیوستن به دریا و جستن معیشت و زندگی خویش از این خوان بی کرانه.

روز جهانی دریانوردی اقدام (ایمو) در جهت فرهنگ سازی است. تجلیل از دریانوردان هم به این معناست که به مردمان سرزمین های مختلف نشان بدهیم که حرفه دریانوردی نه تنها چیزی از حرمت دیگر مشاغل کم ندارد بلکه نبض تپنده تجارت بین المللی است. راستی بدون این همه کشتی و این همه خدمه، مردمان ساکن در پهنه قاره های پنج گانه کجا می توانستند این چنین به رفع نیازهای یکدیگر نایل آیند و کمبودهایی را که می توانست مغل زندگی و کم رنگ کننده حیات آدمی باشد بپوشانند؟ بدیهی است که با این اقدام های محدود هرگز قادر نخواهیم بود جایگاه دریانوردی را در کشورمان محکم کنیم و جوانان این مرز و بوم را به شوقی بکشانیم که به دریازدن را افتخاری برای خود بیندارند و کاری برای نیکیختن آیند.

یادمان باشد که امسال جشن های دریانوردی را در وضعیتی متفاوت برگزار می کنیم. صنعت حمل و نقل دریایی در سطح جهان بر اثر ادامه بحران ها هنوز در رکورد نسبی قرار دارد و علیرغم افزایش رقابت برای دریافت بار، نتوانسته است زیان های ناشی از بحران اقتصادی جهانی را پشت سر بگذارد. اما در ایران دردسرهایی متفاوتی برسر راه است که حرکت به سمت جلو را دشوارتر کرده و دست و پای شرکت های کشتیرانی را می بندد. برقراری تحریم های بین المللی موجب دشوارتر شدن کار رقابت در صحنه های بین المللی و محدود شدن امکان مبادلات پولی شده است. اگرچه ایران به دلیل دور بودن از دایره تعهدات بین المللی تاکنون از اثرات مستقیم بحران اقتصادی جهان دور مانده، اما دیر یا زود باید خود را برای مقابله با پس لرزه های آن آماده کند. توسعه و تدام چنین وضعیتی به ناچار روی سرنوشت دریانوردان و حرفه دریانوردی نیز تأثیر خواهد گذاشت و اگر به درستی برنامه ریزی نکنیم، در آینده ممکن است برای ما نیز تنگناهای جدی به بار آورد و در مدیریت ناوگان های جدیدمان ایجاد مشکل کند.

فراوانش نکنیم که در میان همه رشته های تحصیلی در دانشگاه ها و مراکز آموزش عالی هنوز رشته های مرتبط با دریانوردی مهجور مانده اند. یادمان نرفته است که دو دهه پیش آرزوی روزهایی را در اندیشه مان می پروراندیم که روزی همه کارکنان روی کشتی هایمان از نیروهای ایرانی باشند. در حالی که در این مدت ورود نیروی انسانی به این بخش مرتباً کاهش یافته تا آن جا که هنوز ناچار هستیم بخشی از مسئولیت های روی عرشه را به کارکنان خارجی

پیام انجمن

نشریه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان فلسطین شمالی
باین تر از زرتشت، کوچه دانش کبان ۳۰
فکس ۸۸۹۰۵۶۰۴ تلفن ۸۸۹۴۷۶۴۶

Tel: 88947646 Fax: 88905604

E-mail:

central@shippingassociationofiran.org

info@saoui.ir

www.saoui.ir

Tehran-Iran

چاپ کارنگ ۸۸۰۲۳۰۱۰



شد و با توجه به اهمیت روش اجرایی طرح کانتینرهای حاوی محمولات LCL و نیز طرح بیمه حق توقف و برگشت سالم کانتینر مقرر شد مجدداً موضوع در اولین جلسه با آقای صادقی فر، معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی با حضور تنی چند از اعضای گروه منتخب مطرح و تاریخ آغاز اجرای طرح LCL قطعی و به اعضا ابلاغ شود.

در ادامه جلسه، دبیر انجمن در رابطه با اعزام هیات هایی در قالب گروه های ۲ الی ۳ نفره از اعضای کمیته های تخصصی به بنادر مختلف بازرگانی کشور جهت بررسی مسائل و پیگیری رفع مشکلات از طریق مسئولین محلی خبر دادند و افزودند بزودی مجوز لازم در این زمینه از هیات مدیره محترم انجمن اخذ خواهد شد.

سپس خانم فاطمه جمشیدی به تعویق افتادن تصمیم گیری درخصوص اعمال تعرفه جدید حق توقف کانتینر که در جلسات قبل پیرامون آن مباحث متعددی صورت پذیرفته و طرح آن در کمیته عمومی کانتینر نیز مورد وثوق اکثریت اعضا قرار گرفته اشاره کرد و افزود با نگرش به ماندگاری بلند مدت کانتینرها نزد صاحبان کالا که به دلیل ارزان بودن تعرفه جاری حق توقف رخ میدهد و با عنایت به اینکه این موضوع باعث شده تا بعضی از خطوط کشتیرانی در اقدامی انفرادی تعرفه های حق توقف مورد نظر خود را به جای تعرفه های جاری در بارنامه های حمل دریایی درج نمایند، ضرورت دارد که هرچه زودتر موضوع اجرایی گردد.

دبیر انجمن توضیح داد که با توجه به جایگاه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و با التفات به اینکه هزینه حق توقف کانتینر مربوط به خطوط کشتیرانی می شود، چنانچه اعضاء محترم شرکتهای نمایندگی جهت افزایش تعرفه حق توقف کانتینر به اجماع رسیده اند، نیاز است ضمن هماهنگی با خطوط مربوطه نظر آنها را جلب و موضوع با درج نام خطوط و با تعیین یک مهلت ۲ ماهه جهت اعمال، از طریق روزنامه های کثیرالانتشار آگهی و اطلاع رسانی گردد. در همین رابطه مقرر گردید آقایان امید ملک و عبدالهادی جابری پور به اتفاق دبیر انجمن در قالب جلسه ای با کاپیتان جلیل زاده، مدیرعامل شرکت حفیظ دریا (HDSL) در مورد این موضوع رایزنی نمایند و نتایج را به گروه منعکس کنند. در ادامه آقای مهندس علیرضا چشم جهان در رابطه با رویه استریپ کانتینرهای FCL و LCL در بندر شهید رجایی توضیح دادند و گفتند: در حال حاضر ترمینالهای اختصاصی فعال در بخش نگهداری کانتینرهای پر در بندر شهیدرجایی مکلف به استریپ کانتینرهای FCL و LCL ورودی به محوطه هایشان نیز هستند و طبیعتاً وظیفه دارند تا کانتینرهای خالی را پس از انجام استریپ به دیوهای طرف قرارداد خطوط و یا شرکتهای کشتیرانی عودت نمایند و در این رابطه اگر تاخیری اتفاق بیافتد (بالای ۲۴ ساعت) میبایست هزینه های حق توقف مربوطه را برای شرکت نمایندگی کشتیرانی و یا احياناً صاحب کالای مربوطه جبران نمایند. به وجود آمدن این رویه انجام پیش بینی های لازم برای اعمال برخی تغییرات در طرح کالاهای LCL را یادآوری میکند چون با احتساب این موضوع CFS Operator های دیگری به غیر از شرکت تایدواتر خاورمیانه نیز در بندر فعالیت دارند و پاسخگوی تعهداتشان هم حتماً هستند.

وی در مورد آسیبهایی وارده به کانتینرها حین استریپ و چگونگی جبران هزینه خسارات احتمالی وارده نیز افزود: در زمان استریپ کانتینرهای FCL صاحب کالا و یا نماینده وی در CFS شرکت تایدواتر خاورمیانه حاضر است و اگر در زمان انجام استریپ آسیبی به کانتینری وارد یا آلودگی در آن ایجاد شود میبایست همانجا با حضور نماینده CFS و همچنین واحد حفاظت شرکت تایدواتر خاورمیانه صورتجلسه تهیه شود و بر همان اساس امکان جبران هزینه های ناشی از آن فراهم خواهد آمد. در مورد کانتینرهای LCL هم همینطور است یعنی در حال حاضر نماینده خط کشتیرانی باید از لحظه فک پلمپ تا خاتمه استریپ کانتینر در محل حاضر باشد و در صورت مشاهده بروز هر گونه خسارتی مراتب را با حضور مسئولین ترمینال صورتجلسه نماید. اگر این کارها صورت نپذیرد و مدارک مثبته ارائه نگردد نباید از شرکت تایدواتر خاورمیانه انتظار داشت تا خسارات مورد ادعا را حتی تا مرحله پس از خروج کانتینرها از بندر تقبل نماید.

آقای مهندس چشم جهان همچنین به نامه شرکت خدمات ساحلی ایران در خصوص مشاهده برآمدگی در بدنه کانتینرها پس از انجام استریپ آنها در پایانه CFS اشاره کرد و گفت شناسایی دلایل اینگونه برآمدگیها به راحتی امکان پذیر است چرا که در برخی موارد مشاهده شده کالاهای موجود در داخل کانتینرهایی که به صورت سالم از کشتیها تخلیه شده اند پس از تخلیه در محوطه های بندری به علت نوع بارچینی چنین برآمدگیهایی را ایجاد کرده اند و به راحتی میتوان متوجه شد که این نوع بارکردنیها اصلاً به علت اسباب تجهیزات بندری و ملحقات آنها به بدنه کانتینرها نیست. طبیعتاً شرکت تایدواتر خاورمیانه در قبال بارکردنیهایی مسئول است که در مورد آنها شواهدی مبنی بر آسیب دیدگی به علت نوع عملکرد تجهیزات بندری وجود داشته و صورتجلسه خسارت تنظیم شده در پایانه CFS برای آنها باید تکمیل و تنظیم شده باشد.

در خاتمه جلسه آقای امید ملک عضو هیات مدیره با اشاره به بخشنامه شماره ۱۳۱۳/۱۳۹ مورخ ۸۹/۰۵/۳۰ دبیرخانه انجمن درخصوص به هم خوردن ترافیک کشتیهای کانتینری به دلیل عدم رعایت برنامه زمانبندی ورود توسط برخی کشتیها، افزودند عملکرد منظم ترمینالهای کانتینری تابع مؤلفه های بسیاری است و یادآور شد درحال حاضر لنگرگاه بندر شهیدرجایی بطور متناوب شاهد ازدحام کشتیهای کانتینری منتظر نوبت برای پهلوگیری بوده و در همین مدت اکثر شاخصهای عملکرد پایانه های کانتینری بندر مذکور نسبت به ماههای پیش رو به افول گذاشته است و تمام این موضوع نباید بر شانه خطوط و شرکتهای کشتیرانی سنگینی کند. وی تصریح کرد عملکرد ترمینال کانتینری بندر شهیدرجایی باید به طور دائم رصد شود و نقائص آن به اطلاع مقامات سازمان بنادر و دریانوردی برسد و برای رفع معضلات بوجود آمده پیگیری مستمر داشته و از مسئولین درخواست شود تا برنامه ریزی های لازم را برای شش ماه آینده به اطلاع مشتریان خود رسانده و هماهنگی های لازم در این زمینه بعمل آید.

آقای چشم جهان در پاسخ به موارد مطرح شده فوق اظهار داشتند همانطوریکه میدانید در حال حاضر تعداد زیادی از خطوط کشتیرانی به ترمینالهای کانتینری بندر شهیدرجایی تردد دارند لیکن متأسفانه چند خط کشتیرانی محدود برنامه های توافق شده با بندر و ترمینال را رعایت نمیکند و تردد خارج از برنامه آنها با وجود تمام برنامه ریزی ها، حقوق خطوط دیگر را هم پایمال کرده است، بنابراین وجود مشکلات موجود در ترمینال کانتینر بندر شهیدرجایی که باید توسط مقامات بندری و شرکت تایدواتر خاورمیانه حل و فصل شود منافاتی با انعکاس تقاضای ما از خطوط کشتیرانی برای رعایت برنامه های زمانبندی ندارد و شرکت تایدواتر خاورمیانه از بابت انعکاس این تقاضا به نمایندگان خطوط کشتیرانی فعال در بندر عباس قدردانی می کند و در عین حال تمام تلاش خود را برای کاهش مشکلات فنی و عملیاتی موجود در ترمینال کانتینر بندر شهید رجایی با حمایت سازمان و اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان متمرکز کرده است و از همین رو انتظار دارد خطوط و شرکتهای کشتیرانی نیز ضمن درک شرایط، در حل مشکلات موجود به سهم خود مشارکت کنند تا ما هم بتوانیم به طور مستمر و بهتر به آنها خدمت کنیم.

پایین بودن تعرفه ها موجب شده صاحبان کالا از کانتینر به جای انبار استفاده کنند

تعرفه حق توقف

کانتینرها همچنان

مهمترین بحث در

دستور کار است!

اعضاء گروه منتخب کانتینر

برای هفدهمین بار روز ۲۱ شهریور ماه گرد هم آمدند تا برخی از مسایل مبتلابه مربوط به این بخش را مورد بررسی قرار دهند، اما مساله تعیین تعرفه مناسبی به عنوان حق توقف کانتینر هم چنان مهم ترین بخشی از دستور کار این جلسه را تشکیل می داد که به نتیجه گیری نهایی منتهی نشد و قرار شد مذاکرات و بحث در این زمینه همچنان ادامه یابد.

در ابتدای جلسه دبیر انجمن به شکواییه هایی که از سوی صاحبان کالا به دبیرخانه منعکس می شود اشاره کرد. آقای دولتشاهی گفت از بدو ورود اینجانب به انجمن تاکنون (حدود ۵۰ روز) صاحبان کالا شکواییه های مختلفی از شرکتهای عضو را به دبیرخانه منعکس نموده اند و عموماً گلایه های متعددی مطرح شده که برای پاسخگویی به آنها می بایست روش و سیاست مشخصی را در پیش گرفت، هرچند که تا این لحظه در این زمینه پاسخیهای لازم از سوی دبیرخانه ارائه شده است.

در همین زمینه آقای روزبه مختاری، رئیس گروه منتخب کانتینر انجمن، با اشاره به رویه معمول به ارجاع اینگونه موارد به اعضاء گروه منتخب به منظور بررسی و انجام کارهای کارشناسی مربوط اشاره کرد و افزود، اکثر این نامه ها حاکی از عدم آگاهی صاحبان کالا از وظایف متقابل خطوط و شرکتهای نمایندگی کشتیرانی و صاحبان کالا و یا نمایندگان ایشان و همچنین بی اطلاعی آنان از جایگاه صنف است و در این زمینه میبایست فرهنگ سازی لازم انجام شود تا مراجعین، انجمن را به عنوان یک مرکز حرفه ای شناسایی کنند.

سپس نامه شرکت پرشیا رایا فرآور مطرح و مقرر گردید موضوع شکواییه به شرکت مخاطب آن منعکس تا موضوع بررسی و پاسخ لازم داده شود. ضمناً آقایان مهرشاد معین انصاری و عبدالهادی جابری پور نیز در این زمینه مذاکرات لازم را با شرکتهای شاکی برای فرهنگ سازی لازم به انجام رسانند.

سپس موارد دیگر دستور جلسه مطرح و در خصوص آنها تبادل نظر



International Maritime Organization (IMO)

پیام دبیر کل به مناسبت روز جهانی دریانوردی



اقتصاد جهان به حضور دریانوردان وابسته است

به دریانوردان می‌گوییم ما خدمات آنها را به رسمیت شناخته، آنان را مورد تقدیر قرار می‌دهیم، و مراقب آنها هستیم.

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در آستانه روز جهانی دریانوردی از دریانوردان به عنوان موتور تجارت نام برد و اقتصاد جهانی را بدون حضور آنان ناممکن خواند. به گزارش مانا، در پیام ایتیموس ای - میتروپولوس دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی که به مناسبت روز جهانی دریانوردی پیامی منتشر شده آمده است: در اقتصاد جهانی امروز، صدها میلیون نفر از مردم سراسر دنیا برای تهیه مواد سوختی، غذایی و سایر فراورده‌ها، محموله‌های خود را با کشتی حمل می‌کنند این یعنی همه ما به حمل‌ونقل با کشتی و صنعت کشتیرانی نیازمندیم از این رو می‌توان گفت که اقتصاد جهانی کاملاً به حضور دریانوردان وابسته است و این دریانوردان هستند که ناوگان جهانی را اداره می‌کنند و موتور تجارت، بدون حضور آنان دچار اختلال می‌شود.

وی در این پیام با اشاره به سخت و طاقت فرسا بودن کار دریانوردی، کار سخت و طاقت‌فرسایی است و ریسک‌ها و فشارهای منحصر این حرفه، یادآور شده است: دریانوردان تمام طول شبانه روز و هفته‌ها و ماه‌ها با کشتی سفر می‌کنند، کشتی خانه و محل کار آنهاست و همیشه به وجود خطرات طبیعی و احتمال خطر نفرت‌انگیز حمله دزدان دریایی، توقیف‌های غیرقابل توجیه و رها کردنشان در بنادر خارجی واقف هستند.

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در این پیام خاطرنشان کرده است: در این سال که به نام سال "دریانوردی" است، بر آن شدیم تا توجه دیگران را به شرایط زندگی کاری منحصر به فرد دریانوردان جلب کنیم. در بخش دیگری از پیام دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی آمده است: قصد ما از انتخاب شعار "سال دریانورد" این بود که از آن به عنوان فرصتی عالی استفاده کنیم تا به زحماتشان صنعت "پرمخاطره" دریانوردی قوت قلب دهیم و بستری فراهم کنیم تا مردمی که زندگیشان مستقیماً به تلاش دریانوردان وابسته است، فشارهای وارده به آنها را درک کنند، همچنین بر خود فرض می‌دانیم که دریانوردان و خانواده‌هایشان را دوست بداریم و نگران زندگی پر مخاطره آنها باشیم. وی ادامه داده است: در اوایل این سال سه هدف را مورد شناسایی قرار دادم افزود که با کمال مسرت آن را مورد تقدیر قرار می‌دهیم هدف اول افزایش آگاهی عموم مردم درباره خدمات ضروری دریانوردان، بیان این خدمات در سطح جامعه است که آشکارا به دریانوردان می‌گوییم ما خدمات آنها را به رسمیت شناخته و آنان را مورد تقدیر قرار می‌دهیم، و مراقب آنها هستیم: نهایت سعی خود را برای مراقبت و محافظت از آنها در کلیه شرایط زندگی دریایی به عمل می‌آوریم و تعهد می‌کنیم تا زندگی دریایی آنها را تضمین کنیم.

میتروپولوس هدف دیگر را سعی مضاعف قانونی و عملی برای ایجاد دنیای بهتر برای دریانوردان برای ارائه خدمات بهتر عنوان کرده و اعلام داشته است: در اینجا قصد دارم از فرصت روز جهانی دریانوردی استفاده کنم و پیام خود را به بخش‌های مختلف جامعه بخصوص به دست‌اندرکاران صنعت کشتیرانی این گونه برسانم که اعضای صنعت کشتیرانی، استانداردهای با کیفیت عالی را مورد حمایت قرار دهند.

وی خاطر نشان کرده است: سیاستمداران در اصلاح امور مربوطه بکوشند و تمام معیارهای بین‌المللی را که زمینه ایمنی و امنیت شرایط زندگی و کار دریانوردان را فراهم می‌کند به کار گیرند. دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی از قانون‌گذاران و مجریان قانون خواسته است تمام امور دریانوردی را متوازن ساخته و با دریانوردان محترمانه و منصفانه رفتار کنند. وی از معلمان نیز خواسته است امور دریانوردی را به نسل‌های جوان تر بیاموزند و مسئولان بنادر و مهاجرت نیز در بنادر به گونه‌ای که شایسته دریانوردان است با آنها با احترام رفتار کنند.

میتروپولوس از تأثیرگذاران بر افکار عمومی، بخصوص خبرنگاران رسانه‌های گروهی در این پیام می‌خواهد سعی کنند تا وقتی را به گزارش درباره تصادف مربوط به یک کشتی اختصاص دهند و مبحث تصادف را به شکل مطلوب گزارش کنند.

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در پایان این پیام را به ۱.۵ میلیون دریانورد دنیا گفته است: کل جامعه از شما و خدمات ضروری شما تقدیر به عمل می‌آورد و نسبت به تمام شرایط کاری شما آگاه است. دلسوز فداکاری‌های شماست و سعی می‌کند تا امنیت و ایمنی شما را تضمین کند، همیشه دعای خیر آنها این است تا شما در دریاهای آرام و با نسیم لطیف کار کنید و سالم به خانه باز گردید - جامعه دریایی از صمیم دل برای شما آرزوی سلامتی می‌کند.

تاریخچه تأسیس سازمان جهانی دریانوردی:

هنگامی که برای اولین بار پیشنهاد تأسیس سازمانی تخصصی در سازمان ملل متحد که به امور دریایی بپردازد مطرح گردید. هدف اصلی تشکیل ابزاری بین‌المللی به منظور افزایش ایمنی در دریا بود. از آنجائیکه کشتیرانی، صنعتی است با ماهیت بین‌المللی، مدتها بود که همگان دریافته بودند اقدام به منظور افزایش ایمنی عملیات دریایی در صورتی که در سطح بین‌المللی انجام گیرد مؤثر خواهد بود تا اینکه توسط کشورهای مختلف تک تک و به صورت یکجانبه و بدون هماهنگی با سایر کشورها صورت پذیرد. اگرچه متن تعدادی موافقتنامه بین‌المللی تصویب گردیده بود ولی کشورهای بسیاری بر این عقیده بودند که نیاز به وجود ارگانی دائمی است که بتواند سایر اقدامات را هماهنگ و بر آنها اضافه نماید.

با توجه به این سابقه بر اساس کنفرانس بین‌المللی متشکله در ششم مارس ۱۹۴۸ در ژنو کنوانسیون سازمان دریانوردی مشورتی بین‌الدول به تصویب رسید و در سال ۱۹۵۸ لازم‌الاجرا گردید. بعدها توسط ۷ اصلاحیه در سالهای ۱۹۶۴، ۱۹۶۵، ۱۹۷۵، ۱۹۷۷، ۱۹۷۹ و ۱۹۹۳ تغییراتی در آن انجام گرفت. مهمترین این تغییرات افزایش یک رکن اصلی در رابطه با کمک‌های فنی بخصوص به کشورهای در حال توسعه و تغییر نام آن به سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌م‌و) و در اصلاحیه ۱۹۹۳ افزایش اعضای شورای آی‌م‌و از ۳۲ به ۴۰ کشور و ایجاد کمیته تسهیل می‌باشد. در حقیقت این سازمان بین‌المللی جزو یکی از آژانسهای تخصصی سازمان ملل متحد می‌باشد که بدو ایجاد کنوانسیون را در سازمان ملل مورد تصویب قرار داده و سپس به کنفرانس بین‌المللی ژنو سال ۱۹۴۸ واگذار شده است. این اولین ارگان بین‌المللی بود که صرفاً اختصاصی به مسائل دریایی داشت.

در دوره ۱۰ ساله بین تصویب متن و لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون در سال ۱۹۵۸ مشکلات دیگری در ارتباط با ایمنی توجه عموم را در سطح بین‌المللی به خود جلب نموده بود. یکی از مهمترین آنها تهدید آلودگی دریایی ناشی از کشتیها بویژه آلودگی ناشی از نفت بود که توسط کشتیهای تانکر حمل می‌شد. متن کنوانسیون بین‌المللی در این خصوص در سال ۱۹۵۴ مورد تصویب قرار گرفت و این چهار سال پیش از شکل‌گیری IMO بود. در ژانویه سال ۱۹۵۹ آی‌م‌و مسئولیت اداره امور و ارتقاء آن را تقبل نمود. از همان ابتدا، بهبود ایمنی دریانوردی و جلوگیری از آلودگی دریایی جزو مهمترین اهداف آی‌م‌و بوده است.

سازمان با بیش از ۳۰ سازمان بین‌الدولی ارتباط رسمی دارد. همچنین به حدود ۵۰ سازمان بین‌المللی غیر دولتی وضعیت مشورتی اعطا شده است و به آنها اجازه داده شده است که بعنوان ناظر در کار کمیته‌های مختلف شرکت نمایند. این سازمانها بعنوان نمایندگان طیف وسیعی از شرکت‌های دریایی، حقوقی و محیط زیستی هستند و از طریق ارائه اطلاعات، اسناد و نظرات تخصصی در کار ارگانها و کمیته‌های مختلف سهم بسزایی بر عهده دارند. با این وجود، هیچیک از این سازمانها حق رای ندارند. این سازمان در لندن واقع است و تنها سازمان تخصصی سازمان ملل متحد است که مقر آن انگلستان می‌باشد. نهاد اداره‌کننده آن، مجمع است که هر دو سال یکبار تشکیل جلسه می‌دهد. مجمع از ۱۶۷ کشور عضو و دو عضو وابسته تشکیل یافته است. در فواصل بین جلسات مجمع، در حال حاضر شورایی متشکل از ۴۰ دولت عضو که توسط مجمع انتخاب شده‌اند بعنوان نهاد اداره‌کننده آی‌م‌و انجام وظیفه می‌نمایند.



ریز و طراح نرم افزار ترمینالها باشد و بعنوان مخزن اطلاعاتی ترمینال داران و شرکتهای نمایندگی خطوط کشتیرانی عمل نماید، بی شک مورد وثوق نیست و فعالیت آنها در این زمینه موضوعیت ندارد. لیکن با چارچوب ایجاد طرح نرم افزاری یکپارچه برای تبادل اطلاعات بین ترمینال داران و شرکتهای نمایندگی خطوط کشتیرانی موافقت وجود دارد.

سپس آقای هادی کریمی نماینده شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه با اشاره به قابلیت های نرم افزاری شرکت متبوعه و امکان توسعه و تسری آن به سایر شرکتهای افزودند، در این رابطه دو بحث کلی پیش روی ما است. یکی بحث نرم افزار است و دیگری شرکت تایدواتر خاورمیانه که هم همکار و هم رقیب ماست. باید پذیرفت که موقع آن رسیده که یک نرم افزار واسط و بی طرف با راهبری بندر که برای همگان قابلیت سرویس دهی یکسان و پر محتوا را داشته باشد، مورد استفاده قرار گیرد ولی هنوز اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در این زمینه به نتیجه نرسیده و در این رابطه خلا بزرگی احساس میگردد. وی تصریح کرد با وجود اینکه سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به گذشته حدود هفتاد درصد عملیات بنادر را به بخش خصوصی واگذار نموده است، لیکن تصدی گری خود را در همه زمینه ها ادامه می دهد و برای شرکتهای سرمایه گذار بخش خصوصی حق رأی را متصور نمی داند.

در ادامه آقای مهندس علیرضا چشم جهان مدیر امور کانتینر و لجستیک شرکت تایدواتر با اشاره به جلسه سه هفته پیش گروه منتخب کانتینر، به اقدامات انجام شده از سوی شرکتهای پایانه دار برای ایجاد نرم افزار و وب سایت اشاره کردند و گفتند که به منظور تحقق خواسته تمام خطوط و شرکتهای کشتیرانی استفاده کننده از امکانات ترمینالهای اختصاصی در بندر شهید رجایی نیاز است تا در غیاب بانک اطلاعاتی مشترکی که قاعدتا بندر میبایست ایجاد کننده آن باشد، ساختاری واحد و استاندارد که مبنای آن میتواند فرمت های UNEDIFACT باشد، در امر اطلاع رسانی الکترونیکی تمامی ترمینالها مورد توجه قرار گیرد.

با توجه به توضیحات فوق حاضرین در جلسه ضمن تبادل نظر درخصوص موضوع، مراتب موافقت خود را در این زمینه اعلام داشتند و مقرر شد آخرین فرمتهای استاندارد اطلاع رسانی در زمینه های Gate-Out, Gate-In, Stripping و Staffing از طریق دبیرخانه انجمن به اطلاع ترمینال داران رسانده شود تا در برنامه های نرم افزاری ایشان در نظر گرفته شود.

در ادامه جلسه نمایندگان شرکتهای خصوصی ترمینال دار به مشکلات خود در رابطه با سهمیه بندی صورت گرفته از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه دپوی کانتینرهای پر توسط بخش خصوصی در بندر شهیدرجایی که نگهداری شصت درصد از کانتینرهای پر ورودی به بندر مذکور را به ترمینال ایتراور اصلی بندر (شرکت تایدواتر خاورمیانه) سپرده و مابقی را بین ترمینالهای اختصاصی شرکتهای خصوصی تقسیم کرده است، اشاره نمودند و ضمن اظهار نگرانی و نارضایتی، خواستار پیگیری جدی موضوع برای رفع تبعیض شدند زیرا این نحوه سهمیه بندی با توجه به سرمایه گذاری قابل توجه ترمینال داران برای احداث تأسیسات، خرید تجهیزات و همچنین تأمین و آموزش نیروی انسانی ادامه کار را برای ایشان با دشواری و ضرر و زیان همراه خواهد ساخت.

نمایندگان شرکتهای خصوصی ترمینال دار حاضر در جلسه همچنین با اشاره به بی توجهی سازمان بنادر و دریانوردی به ماهیت قراردادهای BOT منعقد به سرمایه گذاران بخش خصوصی، به تنظیم شدن الحاقیه های یکطرفه از سوی سازمان مذکور که اصل موضوع قرارداد آنها را مخدوش ساخته و محدودیتهای مضاعفی را برای ترمینال داران ایجاد می کند، اشاره کردند و افزودند علیرغم اعتراضات مکرر به این رویه، متأسفانه سازمان بنادر و دریانوردی با تکیه بر جایگاه حاکمیتی خود با سرمایه گذاران برخورد و مقابله می نماید و هر سال با تحمیل شرایط خود به ایشان وعده حل موضوعات در سال بعد را میدهد.

این نمایندگان همچنین گله مندی خود را از سازمان بنادر و دریانوردی را به جهت جلوگیری از بازاریابی ترمینال داران به منظور جذب و هدایت نامحدود کانتینرهای پر ورودی خطوط کشتیرانی به ترمینال های خود ابراز نمودند و با اشاره به مبلغ اجاره متغیر تعیین شده از سوی سازمان مذکور، آنرا غیر عادلانه دانستند و افزودند در تعیین این اجاره متغیر به نرخ برگشت سرمایه گذاریهای انجام شده توسط بخش خصوصی توجهی نشده و فقط برای حفظ درآمد سازمان بنادر و دریانوردی تلاش شده است.

در نهایت مقرر شد مشکلات ترمینال داران بخش خصوصی به طور مجدد و به منظور انجام رسیدگیهای لازم و اتخاذ تصمیمات اصلاحی به اطلاع مقامات محترم سازمان بنادر و دریانوردی رسانده شده و پیگیریهای لازم به عمل آید.

حاضرین در جلسه:

رئیس هیات مدیره شرکت خلیج پژم	آقای شهرام بخشی پور
مدیرعامل ترمینال ترانزیتی توانا قشم	آقای سید بهاء الدین آقامیری
مدیرعامل شرکت سی دلف	آقای حسن یگانه
مدیر امور کانتینر و لجستیک شرکت تایدواتر	آقای علیرضا چشم جهان
نماینده شرکت کاوه	آقای هادی کریمی
نماینده شرکت کاوه	آقای امید دبلمی
نماینده شرکت گلف اجنسی ایران	آقای فرامرز رضاخانی
نماینده شرکت گلف اجنسی ایران	آقای علیرضا وحید
مشاور انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته	آقای سید محمدجواد طباطبائی
دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته	آقای بهروز دولتشاهی زند

غائبین جلسه:

نائب رئیس هیات مدیره (با اطلاع قبلی)	آقای مهرشاد معین انصاری
مدیرعامل شرکت بنیاد بارانداز (با اطلاع قبلی)	آقای مجتبی دلگشائی
مدیرعامل شرکت جنوب - خط ایران	آقای ابراهیم
مدیرعامل شرکت خط دریا بندر	آقای حسین صاحبی

سازمان بنادر باید نرم افزارهای

متناسبی برای جمع آوری و تبادل

اطلاعات بین ترمینال های بندری و

شرکت های کشتیرانی معرفی کند

ترمینال داران بنادر

ایران به نرم افزارهای

مورد استفاده در بندر

شهید رجایی اعتماد

ندارند!

یکی از آخرین نشست های گروه ترمینال داران بندری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به بررسی مسایل ناشی از فقدان یک نرم افزار قابل اعتماد برای جمع آوری اطلاعات و مبادله آن میان ترمینال داران بندری با شرکت های کشتیرانی اختصاصی یافت. در ادامه بحث های این نشست شرکت کنندگان به این اعتقاد رسیدند که از سازمان بنادر و دریانوردی بخواهند تا در زمینه تهیه و معرفی نرم افزار مناسب و قابل اعتمادی به این شرکت ها اقدام عاجلی به کار گیرد.

در نهمین جلسه گروه ترمینال داران بنادر که روز ۸۹/۰۶/۰۶ در محل دبیرخانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تشکیل گردید. ابتدا آقای سید محمد جواد طباطبائی، ضمن خوش آمدگویی به حاضرین هدف از برگزاری جلسه را بررسی مشکلات ترمینال داران بخش خصوصی در بندر شهید رجایی و هماهنگی بین آنان به منظور ایجاد وحدت رویه در زمینه اطلاع رسانی به شرکتهای نمایندگی خطوط کشتیرانی اعلام داشتند و سپس آقای بهروز دولتشاهی زند، دبیر انجمن از حاضرین خواستند که نقطه نظرات خود را بیان نمایند.

در شروع بحث آقای بهاء الدین آقامیری مدیرعامل ترمینال ترانزیتی توانا قشم به انتقاد از عملکرد شرکت تایدواتر خاورمیانه پرداخت و گفت خدمت رسانی این شرکت به هیچ عنوان قانع کننده و کافی نیست و این کار حتی در مواقعی قربانی فعالیتهای ورزشی این شرکت نیز می شود، کمالین که جریان مسابقات اخیر فوتسال که باحضور این شرکت در بندر شهید رجایی برگزار شد، نمونه خوبی است. وی افزود چنانچه قرار باشد شرکت رهیاب رایانه گستر که تحت پوشش ایتراور بندر فعالیت میکند، بخواهد برنامه



هیات مدیره جدید انجمن

در جستجوی راه های نزدیکی به اعضا و تاثیر گذاری در نهادها و سازمان ها

هیات مدیره از اعضای انجمن تقاضا می کند که برای بهبود کیفیت

بولتن رسمی انجمن دیدگاه ها و مطالب خود را به دبیر خانه ارسال کنند.

هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته که دوره فعالیت خود را به تازگی آغاز کرده است، در پی ایجاد تحولاتی در زمینه باز کردن فضا برای استفاد بهتر از نظریات کارشناسی اعضا و استفاده از آنان در جهت رفع مسائل و مشکلات صنف و تاثیر گذاری بیشتر در تصمیم گیری ها و سیاست گذاری نهادهای مختلف و مرتبط با مقوله حمل و نقل دریایی و کشتیرانی است. هیات مدیره می خواهد این کار را از طریق بهبود کیفی بولتن رسمی انجمن، درج اطلاعات بیشتر و وسیعتر درباره فعالیت های هیات مدیره و کمیته های کارشناسی انجمن و هم چنین دریافت و انعکاس نظریات همه اعضا برای داوری و اظهار نظر در مورد کیفیت و اهمیت آن ها، انجام دهد.

هیات مدیره، ماه گذشته یک جلسه کامل و نیمه از اجلاس دیگر را به بررسی راه های بهبود بولتن رسمی انجمن صرف کرد. همه اعضای هیات مدیره در این نشست مشورتی مشارکتی وسیع داشتند. آقای اکبر لطافتی رئیس هیات مدیره انجمن که پیشنهاد ایجاد تحول در بولتن را از سوی چند تن از اعضای انجمن ارائه می داد بر این نکته تاکید گذاشت که باید جسارت گذشته را به بولتن بازگردانیم و محتوای آن را به گونه ای تقویت و بهسازی کنیم که بتواند دیدگاه های انجمن را به نهادها و اشخاص حقیقی و حقوقی بازتاب دهد و ما را به نتیجه ای که از اظهارات یا اقداماتمان انتظار داریم برساند. برای این کار اعضای هیات مدیره باید بیشترین سهم را داشته باشند و در تهیه مطالب و هدایت هدفمند نشریه به سمت تعالی و بهره وری مشارکت کنند.

در ادامه بحث ها اعضای شرکت کننده در جلسه موافقت کردند که از آقای مصطفی جمشیدی مشاور انجمن خواسته شود که در معیت دو تن از اعضای هیات مدیره - آقایان جابری پور و امید ملک - نظارت بیشتری بر نحوه جمع آوری خبرها و ویرایش و انعکاس آن ها ملحوظ دارند و نیز ترتیبی بدهند که در انتشار بولتن وقفه ای پیش نیاید. همه اعضای هیات مدیره بر این اعتقاد بودند که نیازی به افزایش صفحات یا تغییر شکل ظاهری بولتن رسمی انجمن نیست و بولتن در همین شکل هم چنانچه مطالب و مقالات و خبرهای مهمی داشته باشد می تواند به اندازه کافی قدرت نفوذ در جامعه داشته باشد و متویات هیات مدیره و اعضای محترم انجمن را بر آورده کند.

دعوت از اعضای انجمن

روشن است که اعضای انجمن می توانند در تهیه مطالب و هدایت بولتن رسمی به سمت تعالی و تاثیر گذاری نقش بارزی برعهده گیرند. به همین خاطر هم هیات مدیره انجمن ضمن این که تهیه کنندگان را به داشتن ارتباطی نزدیک و جدی به اعضای انجمن ترغیب می کند با استفاده از فرصت از کلیه اعضا نیز انتظار دارد که نظریات و نوشته های خود را در زمینه های مختلف به دبیر خانه انجمن ارسال کنند تا ابعاد تازه ای به بحث های بولتن داده شود و ضمناً مخاطبان نشریه در نهادهای غیر دریایی نیز با گوشه هایی از فعالیت این نهاد صنفی و اعضای آن آشنایی حاصل کنند.

کار دیگر هیات مدیره برای نزدیک تر شدن به اعضا بحث درباره حضور تعدادی از اعضای انجمن در جلسات هیات مدیره بود که بدون هیچ مخالفتی به تصویب رسید و به این ترتیب قرار شد که در ادامه جلسات هیات مدیره همواره از تنی چند از اعضای انجمن به عنوان صاحب نظر و در زمینه موضوعی خاص دعوت به عمل آید. آقای اکبر لطافتی رئیس هیات مدیره انجمن بر این باور است که حضور اعضا در بخشی از مباحثات هیات مدیره ضمن این که به اعضای انجمن امکان می دهد که از جزئیات فعالیت اعضای هیات مدیره و برنامه های جاری انجمن آگاه شوند، این فرصت را نیز به اعضای هیات مدیره می دهد که متقابلاً متوجه شوند در بدنه صنف چه دیدگاهی درباره عملکرد آنان وجود دارد و انتظارات واقعی اعضای انجمن برای ترسیم راه عمل مناسبی در برابر هیات مدیره چیست.

بازنگری در آیین نامه تاسیس شرکتها

مسئولیت مهمی که اینک در برابر هیات مدیره انجمن قرار دارد، کمک به تدوین آیین نامه تاسیس شرکت های کشتیرانی و بنگاه های کارگزاری امور دریایی و بندری است که برای نخستین بار از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به دوش همه نهادهای صنفی این بخش قرار گرفته شده که با حضور نماینده سازمان هرمورد در نهاد صنفی متفاوتی برگزار می شود و شرکت کنندگان دیدگاه های خود را روی بند بند این آیین نامه که در گذشته مورد انتقاد وسیع فعالان دریایی و شرکت های عضو انجمن نیز قرار داشته تشریح می کنند.

در مرحله نخست این کار در محل دبیرخانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته انجام گرفت که از سوی اتحادیه مالکان کشتی، کاپیتان افشار در مذاکرات آن حضور داشت. دور دوم این مذاکرات در محل دبیرخانه اتحادیه مالکان کشتی انجام گرفت که از سوی انجمن آقای بهروز دولتشاهی دبیر انجمن در آن شرکت کرد. در پی همین مذاکرات هم هست که دبیر انجمن از طریق همین بولتن از کلیه اعضای خود می خواهد که در رابری برای تدوین آیین نامه ای مفید و اجرایی و بخصوص برآورده متویات اعضای انجمن مشارکت کنند. این دیدگاه ها را می توان از طریق ایمیل در اختیار دبیرخانه قرار داد و یا این که مطلب تاپ شده را به نشانی انجمن ارسال کرد. هیات مدیره انتظار دارد که اعضا این تقاضا را جدی گرفته و به صورت منظم ارتباطی دایمی و پردوام با دبیرخانه به وجود آورند که قطعاً موجب بهبود روابط فیما بین انجمن و اعضا خواهد شد و دیگر اعضای انجمن نیز می توانند از منافع آن برخوردار شوند.

انجمن کشتیرانی

با همکاری اداره کل بنادر هرمزگان
و یک شرکت خصوصی برگزار کرد

سمینارهایی

برای آموزش روش های

مدیریتی بنادر هاب

با توجه به اهمیت تبدیل بندر شهید رجایی به مرکز مبادلات تجارت منطقه ای و بین المللی، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با همکاری اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و مشارکت شرکت پاتیان مدیریت رشد (GMA) و دعوت از اساتید مجرب بین المللی آقایان کیران، افد، رینگ و تیم ماهود از "موسسه جهانی لجستیک" موسوم به (GIL) در روزهای ۲۷ و ۲۸ شهریور ماه سال جاری سمینارهایی تحت عنوانین ذیل در بندر عباس (مجمع بندر شهید رجایی) برگزار کرد.

◀ شاخص های ارزیابی کیفیت پایانه های کانٹینری (CTQI)
◀ چگونه در بندر خود پارک لجستیک (مرکز توزیع کالا) ایجاد کنیم؟
◀ چگونه یک سیستم جامعه بندری ایجاد کنیم؟

آقای سیدمحمدجواد طباطبایی که از سوی انجمن در این سمینارها حضور داشت می گوید که برگزاری چنین سمینارهایی برای کسب آمادگی برای مدیریت یک مجتمع بندری که قصد دارد به مرکز مبادلات کالای منطقه تبدیل شود و سهم مناسبی از عملیات حمل و نقل، توزیع کالا، ترانزیت و ترانشیپ کالای منطقه را برعهده گیرد فوق العاده اهمیت دارد. او می گوید که این برنامه ها باید مرتباً تکرار شود تا نیروی انسانی مجتمع نیز بتواند با ریز و بم مدیریت چنین بنداری تسلط پیدا کند.

به گفته آقای طباطبایی به شرکت کنندگان در این سمینار گواهینامه مورد تایید انجمن کشتیرانی و سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت GMA اعطاء می شود.

در این سمینارها ۷۰ نفر شرکت کننده حضور داشتند و طی ارزیابی های بعمل آمده از برگزاری سمینارها، محتوای مطالب ارائه شده و همچنین سطح کلی برآورده شدن انتظارات شرکت کنندگان بسیار عالی بوده است.

طی جلسه ای که بین آقایان علی اکبر صفائی و محمدعلی اصل سعیدی پور از اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، آقایان سید محمد جواد طباطبایی و علیرضا چشم جهان از انجمن کشتیرانی و اساتید صورت گرفت، مقرر شد که طی یک برنامه زمانبندی یکساله، هر ماه سمیناری با حضور اساتید بین المللی از "موسسه جهانی لجستیک" برگزار شود.



وزارت امور اقتصادی و دارایی تشخیص خود را به آن مستند گردانند. متن بند ۱ ماده ۱۳۹ قانون مالیات های مستقیم به این شرح است:

ی - کمک ها و هدایای دریافتی نقدی و غیرنقدی و هم چنین حق عضویت اعضای مجامع حرفه ای، احزاب و انجمن ها و تشکلات غیردولتی که دارای مجوز از مراجع زیربط باشند و وجهی که به موجب قانون و مقررات مربوط از درآمد یا حق الزحمه اعضای آن ها کسر و به حساب مجامع مزبور واریز می شود از پرداخت مالیات معاف است.

آقای جمشیدی توضیح می دهد که موضوع پرونده به یک تصمیم هیات مدیره وقت انجمن برمی گردد که در سال ۱۳۸۶ موجب شد اعضای انجمن کمک هایی را در اختیار انجمن قرار دهند. او یادآور می شود که به استناد اساسنامه، انجمن کشتیرانی یک نهاد صنفی و غیرانتفاعی است که سرمایه ای نداشته و یکی از وظایف آن نیز یکسان سازی صواب و مقررات در مورد همه اعضای آن است. در سال ۱۳۸۶ برای رفع معضلاتی که از جهت قبول و بازگرداندن کانتینرهای وارداتی پیش آمده بود و اعضای انجمن را ناچار از صدور چک های وعده دار متعدد می کرد، در پی دستور و توصیه سازمان بنادر و دریانوردی، انجمن سیستم یکتواختی را طراحی کرد که بتواند به جای چک مسئولیت بازگرداندن کانتینرهای خالی را از سوی اعضای خود برعهده گیرد.

به ناچار برای تامین مالی این برنامه قرار شد عده ای از اعضای انجمن مبالغی را به صورت ودیعه در اختیار انجمن قرار بدهند تا انجمن نیز به پشتوانه همین کمک ها مسئولیت مرجوع کردن کانتینرها را از سوی اعضای خود بپذیرد و در نهایت پس از بهبود وضعیت مالی و جافتادن پروژه مبالغ مزبور را به پرداخت کنندگان اصلی بازگرداند. در پایان سال ۱۳۸۶ که پروژه مزبور هنوز به وضعیت بانثباتی نرسیده بود انجمن نمی توانست ودیعه های دریافتی را به اعضای خود بازگرداند و به همین جهت این کمک ها در حساب بستانکار پروژه در درآمدهای انجمن نگهداری شد. متأسفانه ممیز محترم اداره کل مالیات ها که برای تشخیص وضعیت مالی دفاتر قانونی این نهاد صنفی را مورد بررسی قرار داده بود مبالغ مزبور را جزو درآمدهای انجمن به حساب آورده و مالیات سنگینی را نیز برای آن تعیین کرد که باافاصله با اعتراض انجمن مواجه و مدارک لازم برای روشن کردن وضعیت این وجوه و عدم شمول مالیات بر آن ها نیز به عوامل مربوط منعکس گردید که البته مورد توجه قرار نگرفت و به رفت و آمدهای متعددی میان انجمن و ادارات مربوط در وزارت امور اقتصادی و دارایی منتهی شد که نتیجه اش هم محکومیت انجمن به پرداخت اصل مالیات و جریمه های متعلقه به آن بود.

آقای جمشیدی می گوید که انجمن بدون کوچکترین وقفه ای ناچار شد مبالغ تشخیصی را به صندوق دولت واریز کند اما از آن جا که این وجوه اصولاً به انجمن تعلق ندارد و جزیی از بدهی های انجمن به اشخاص ثالث است، پرداخت مالیات به آن ها وجاهت قانونی ندارد و معلوم نیست که اصولاً انجمن از کدام منبع مالی می تواند چنین هزینه هایی را پرداخت کند.

مشکل دولت را حل کردیم، خودمان دچار مشکل شدیم!

مشاور انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته می گوید که اصولاً اقدام انجمن در ایجاد صندوقی به منظور رفع معضلات مربوط به بازگرداندن کانتینرهای خالی علاوه براین که مشکل اعضا را حل می کرد، از وقوع موارد متعددی صدور چک وعده دار و غیرقانونی که موجبات نگرانی به اندازه اعضای انجمن و صادرکنندگان چک را هم باعث می آمد جلوگیری به عمل آورد. به زبان ساده تر این کار انجمن رفع مشکلی بود که برای دولت و سیستم بانکی نیز دردسر می آفرید و بنابراین طبیعتاً انجمن می بایستی از جهت ایجاد صندوقی که مسئولیت بازگرداندن کانتینرهای خالی را بدون صدور چک امکان پذیر کرد، مورد تقدیر قرار گیرد. این در حالی است که نه تنها از این بابت کسی اقدام انجمن را تحسین نکرد، بلکه اداره کل مالیات ها امروز هزینه ای را به دوش انجمن انداخته که از منابع عادی و درآمدهای ناشی از عضویت اعضای انجمن قابل تامین نیست.

پیش از تدوین و اجرای پروژه مربوط به طرح تضمین پرداخت هزینه توقف و برگشت سالم کانتینرهای وارداتی، صاحبان کالا ناچار بودند برای هر بارنامه دو برگ چک بدون تاریخ به نماینده حمل و نقل دریایی تحویل دهند و در زمانی این چک ها به هزاران مورد می رسید. در برخی موارد صاحبان کالا نمی توانستند شعب بانکی را متقاعد کنند که بخش بزرگی از برگ های دسته چک خودشان را مصرف نکرده بلکه به ودیعه نزد اعضای انجمن نهاده اند تا پس از عودت کانتینر و محاسبه هزینه توقف و غیره به آنان مسترد شود.

تصمیم گیری بدون حضور نماینده صنف در مرجع حل اختلاف

یک اعتراض دیگر انجمن به عدم اجرای درست ماده ۲۲۴ قانون مالیات های مستقیم اشاره دارد که مرجع حل اختلاف مالیاتی را ملزم می کند که تصمیم خود را در حضور یک نماینده نهاد صنفی طرف اختلاف اتخاذ کند. آقای جمشیدی می گوید که با توجه به صراحت بند ۳ ماده ۲۴۴ قانون مالیات های مستقیم در این زمینه علیرغم این که نماینده صنف در جلسات قبلی حضور داشته، تصمیم نهایه بدون حضور نماینده وی اتخاذ شده است. متن بند ۳ ماده ۲۴۴ قانون مالیات های مستقیم به شرح زیر است:

۳- یک نفر نماینده از اتاق بازرگانی، صنایع و معادن یا اتاق تعاون یا جامعه حسابداران رسمی یا مجامع حرفه ای یا تشکلات صنفی یا شورای اسلامی شهر به انتخاب مودی در صورتی که برگ تشخیص مالیات ابلاغ قانونی شده باشد و یا همزمان با تسلیم اعتراض به برگ تشخیص در مهلت قانونی مودی انتخاب خود را اعلام نماید سازمان امور مالیاتی با توجه به نوع فعالیت مودی یا موضوع مالیات مورد رسیدگی از بین نمایندگان مزبور یک نفر را انتخاب خواهد کرد.

آقای جمشیدی در پایان گفت و گو با بولتن انجمن براین موضوع اصرار می ورزد که ارقام پرداختی بابت رای هیات محترم حل اختلاف مالیاتی، جزیی از منابع متعلق به انجمن نیست که انجمن بخشی از آن را بابت مالیات بپردازد و لذا امیدوار است که شورای عالی مالیاتی با امان نظر به اطلاعات تقدیمی و توجه به متون قانونی نظر خود را به گونه ای انشاء کند که انجمن بتواند منابع مزبور را به طور کامل به اعضای خود بازگردانده و پرونده را مختومه اعلام کند.

هیات حل اختلاف، برخلاف بند (ی) ماده ۱۳۹ قانون مالیات های مستقیم انجمن را به پرداخت مالیات و جریمه محکوم کرد

اشتباه ممیزی در تعیین مالیات، کار انجمن را به شورای عالی مالیاتی کشاند!

در پی عدم پذیرش اعتراض انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به مالیات تعیین شده برای عملکرد سال ۱۳۸۷ این انجمن، ضمن آن که انجمن ناچار شد در نخستین فرصت مبلغ ۸۳ میلیون ریال مالیات و ۳۲ میلیون ریال جریمه متعلقه بدان را به خزانه واریز کند، شکواییه ای به شورای عالی مالیاتی تقدیم شد تا نظر این نهاد را به غیرقانونی بودن این کار جلب کرده و با استناد به یک بند قانون مالیات های مستقیم که درآمد انجمن های صنفی را از شمول هرگونه مالیاتی مستثنی شناخته به استیفای حقوق انجمن و بازیافت مبالغ پرداخت شده نایل آید.

در نامه انجمن به شورای مزبور تاکید شده است که انجمن تمامی شروط لازم را برای برخورداری از معافیت های مصرح در بند ۱ قانون مالیات های مستقیم که انجمن های صنفی را از پرداخت هرگونه مالیات مستثنی شناخته دارد و در نتیجه اصرار اداره کل مالیات های وزارت امور اقتصادی و دارایی برای وصول مالیات بردرآمد انجمن در دوره عملکرد سال ۱۳۸۷ این انجمن هیچ گونه وجاهت قانونی ندارد.

آقای مصطفی جمشیدی مشاور انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته که از سوی هیات مدیره مسئول پی گیری این پرونده شده تاکید می کند که انجمن هیچ تخلفی مرتکب نشده و سوءتفاهم پدید آمده میان انجمن و اداره کل مالیات ها ناشی از اشتباه واضح ممیز محترمی است که چنین برآوردی را به مقام های زیربط منعکس کرده و جریان پرونده نیز به گونه ای پیش رفته که در نهایت انجمن محکوم به پرداخت مبلغ سنگینی، جمعاً در حد ۱۱۵ میلیون ریال شده است.

آقای جمشیدی می گوید که متن بند ۱ ماده ۱۳۹ قانون مالیات ها به این شرح انجمن ها را از شمول مالیات مستثنی شناخته و جای هیچ تفسیری را نیز باز نگذاشته است که ممیزان محترم



برنامه های هفته جهانی

دریانوردی اعلام شد

سازمان بنادرو دریانوردی امسال نیز از دریانوردان نمونه تقدیر می کند. مدیرکل سازمان های تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی به مانا گفت: این سازمان به عنوان سازمان حاکمیتی در نظر دارد که از دریانوردان نمونه کشوری در حضور خانواده های آنها تقدیر به عمل آورد. سید "علی استیری" گفت: مقدمات برگزاری هفته جهانی دریانوردی از خرداد ماه امسال با مشارکت اعضای دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی آغاز شد.

استیری با تاکید بر اینکه هفته دریانوردی با هدف اشاعه فرهنگ دریایی برگزار می شود افزود: از تاریخ ۱۰ تا ۱۷ مهرماه هفته دریانوردی در نظر گرفته شده است. هریک از روزهای هفته دریانوردی به یکی از ارگان های دریایی اختصاص یافته است. وی دریانوردی و ناوگان تجاری، دریانوردی و ناوگان نفتی، دریانوردی و بنادر و دریانوردی و گردشگری را از عناوین روز های هفته دریانوردی عنوان کرد که هر روز آن به یک ارگان اختصاص یافته است.

مدیرکل سازمان های تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: جشن روز دریانوردی در روز ۱۴ مهرماه با حضور وزیر راه ترابری، مقامات ارشد ارگان های دریایی کشور، نمایندگان مجلس شورای اسلامی، مقامات لشکری و کشوری در مرکز همایش های بین المللی برج میلاد برگزار می شود.

مدیرکل سازمان های تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه در این روز از ۵۰ نفر از دریانوردان نمونه کشوری تقدیر می شود گفت: این افراد شامل پیشکسوتان دریایی که در کلیه بخش های دریایی کشور مثل نفت، محیط زیست، ناوگان ستی، شرکت های بزرگ کشتیرانی، تشکلهای صنفی، ارگان های دولتی، بخش خصوصی، نظامی، و غیر نظامی فعالیت می کردند؛ هستند.

مدیرکل سازمان های تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: برنامه های هفته دریانوردی شامل دو بخش است که یک بخش آن شامل تقدیر از دریانوردان نمونه کشوری که با حضور مسئولین کشوری برگزار می شود و بخش دیگر برگزاری جشن روز دریانوردی است.

وی به دیگر برنامه های هفته دریانوردی اشاره کرد و افزود: برنامه های تفریحی، مسابقات شنا، تقدیر از فرزندان دانش آموز نمونه دریانوردان، خاطره نویسی برای همسران دریانورد، کارکنان بخش دریایی و خانواده های آنان از دیگر برنامه های در نظر گرفته شده در هفته دریانوردی است.

هفته جهانی دریانوردی

و ماجرای بحث انگیز انتخاب دریانوردان نمونه!

مسعود مهاجر

هفته جهانی دریانوردی که در ایران نیز مانند سایر کشورها در نیمه اول مهرماه هرسال برگزار می شود، فرصت مغتنمی است تا به تحلیل ازحرفه دریانوردی و دست اندرکاران صنعت حمل و نقل دریایی بپردازیم و شهروندان کشورمان را نیز در جریان نقش دریانوردان در اقتصاد کشور و حفظ منافع ملی قرار دهیم. به همین خاطر هم هست که هرسال به همین مناسبت فهرست بلندبالایی از دریانوردان نمونه معرفی می شوند و لوح تقدیر دریافت می کنند. اما گزارش ها نشان می دهد که با همه این بزرگداشت ها حرفه دریانوردی از جذابیت های خود خارج شده و متأسفانه در کشور ما نیز آموختن حرفه های دریایی در دو دهه اخیر به دلایل مختلف میلی کاهنده داشته است. در همین مورد نهاد وابسته به سازمان ملل به این نتیجه گیری رسیده است که اگر کشورهای جهان کاری در زمینه افزودن بر اشتیاق جوانان به اشتغال در فرصت های شغلی دریایی نکنند، صنعت حمل و نقل دریایی بزودی از نظر تامین نیازهای انسانی شناورهای بازرگانی و نفتی دچار مضائقه خواهد شد.

انتخاب دریانوردان نمونه، شاید عنوان مناسبی برای این کار نباشد، چرا که در میان کارکنان نمونه ای که نام شان هر سال در فهرست مزبور درج می شود، نام عده زیادی از دست اندرکاران حمل و نقلی نیز دیده می شود که بی هیچ شائبه ای در جمع دریانوردان قرار نمی گیرند. بنابراین شاید توصیه اول به برگزارکنندگان همایش روز جهانی دریانوردی این باشد که عنوانی جامع تر برای انتخاب خود، (مثلا برگزیدگان صنعت حمل و نقل دریایی) برگزینند تا در لوح افتخار آمیزشان کلمه بی مسامی تکرار نشود!

اما حرف دیگری که در این زمینه می توان زد چگونگی انتخاب دریانوردان نمونه است که طبعاً در مورد شرکت های کشتیرانی و بنگاه های خدمات بندری یا شرکت های نمایندگی کشتیرانی بین المللی به مدیریت های آنان برمی گردد. یعنی این که هر ارگان مسئولیت پیدا می کند که از میان همکاران خود کسی را که مستعدتر از همه برای دریافت عنوان نمونه است برگزیند و به مجریان مراسم اطلاع دهد. مشکل این جاست که معمولاً روش مناسبی برای انجام این کار به شرکت ها و نهادهای دریایی توصیه نمی شود و انتخاب شخصی که باید به عنوان نمونه به این مراسم معرفی شود، به گونه ای انجام می گیرد که همه طرف های درگیر در این انتخاب را راضی نمی کند. ضمناً انتخاب کنندگان هم همیشه دل نگران هستند که چه بسا انتخاب یک نفر از میان چندین کاندیدا، به اندازه کافی بی طرفانه نبوده و برای همه اعضای صنف قابل قبول و منصفانه به چشم نیاید.

تردیدی نیست که در میان کارکنان هر نهاد دریایی افراد واجد صلاحیت متعددی وجود دارند که در طول سال کارهای شاخصی انجام داده و مستحق پاداش و قدردانی جمعی هستند. ضمن این که همه قبول داریم که ارائه هر فهرستی در این زمینه ادای احترام به همه کسانی است که در بخش صنعت حمل و نقل دریایی سهمی برعهده دارند، از سوی دیگر فراموش نباید کرد که انتخاب دریانورد یا همکار نمونه از میان چندین نفر حقیقتاً کاری پرمسئولیت بوده و هیچ گاه نمی تواند بدون مسایل جنبی از کار دریایید. درست بر همین اساس هم هست که سازمان بنادر و دریانوردی بهتر است خود انجام این کار را در مورد همه حرفه های مرتبط با دریا برعهده گیرد و یا این که دستورعمل سنجیده ای در اختیار نهادهای دریایی و بندری قرار دهد تا بتوانند به صورت منطقی و مطلوب تر، افراد نمونه صنف خود را شناسایی کرده و نامش را به فهرست افتخار آفرینان این صنعت اضافه کنند.

به نقل از روزنامه اقتصاد پویا ۳ مهر ۱۳۸۹

امکان افزایش سهم ایران از کشتیرانی دریای خزر تا ۵۰ درصد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: سهم ایران از مجموع فعالیت کشتیرانی در دریای خزر اکنون ۲۵ درصد است که این سهم تا ۵۰ درصد قابل افزایش است. به گزارش مارین نیوز، سیدعطاء الله صدر در مراسم آغاز بهره برداری از کارخانه فولادسازی دماوند در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد افزود: ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا در بنادر ایرانی دریای خزر ۲۰ میلیون تن در سال است و با اجرای طرح های توسعه ظرفیت کلی بنادر به ۳۵ میلیون تن افزایش خواهد یافت. وی با اشاره به بیش از ۶ میلیون تن توان تخلیه و بارگیری سالانه بندر امیرآباد افزود: در فازهای دوم و سوم توسعه این بندر، ظرفیت تخلیه و بارگیری آن به ۲۰ میلیون تن در سال افزایش می یابد. به گفته معاون وزیر راه و ترابری، تاکنون دولت ۲۵۰ میلیارد تومان و بخش خصوصی ۱۳۰ میلیارد تومان در این بندر سرمایه گذاری کرده اند. صدر همچنین با اشاره به فعالیت های صنعتی بندر امیرآباد از جمله کارخانه فولادسازی دماوند، واحدهای تولید گچ و کاغذسازی گفت: در صدد هستیم تسهیلات تجاری ویژه ای را برای سرمایه گذاران در این بندر فراهم آوریم.

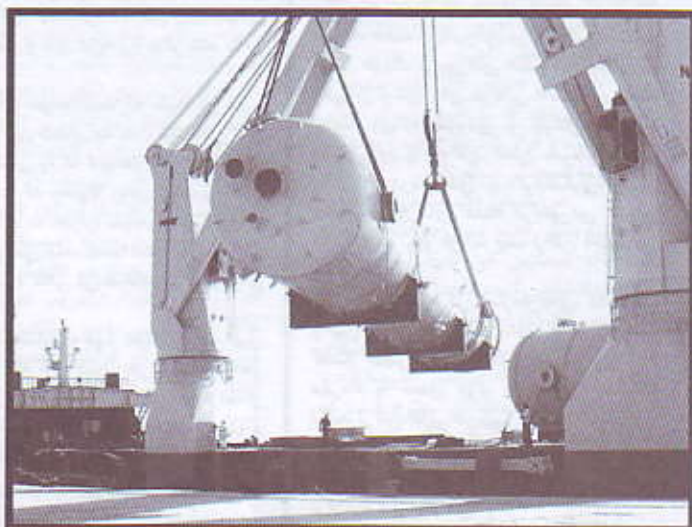
ایران؛ یازدهمین کشور خاورمیانه از نظر زیرساخت های بندری

ایران از نظر شاخص کیفیت زیرساخت های بنادر در رده ۸۴ جهان قرار داد که رتبه بسیار ضعیفی محسوب می شود. به گزارش مارین نیوز، در رده بندی مجمع جهانی اقتصاد، هنگ کنگ بهترین وضعیت را داشته و اول شده است. سنگاپور و هلند نیز رده های دوم و سوم را به خود اختصاص دادند. همچنین بلژیک، آلمان، فنلاند، ایسلند، امارات متحده عربی، سوئد و دانمارک چهارم تا دهم شدند. ایران از نظر شاخص کیفیت زیرساخت های بنادر بالاتر از کشورهایی مانند بلغارستان، آرژانتین، مکزیک، فدراسیون روسیه، اوکراین، اندونزی، پاراگوئه، برزیل و صربستان قرار گرفته است. رتبه ایران در مناطق آسیا و خاورمیانه نیز به ترتیب ۲۶ و ۱۱ است. در منطقه خاورمیانه ایران بعد از کشورهای امارات متحده عربی، بحرین، عمان، عربستان سعودی، اسرائیل، لبنان، کویت، اردن، مصر و ترکیه قرار گرفته است. در قعر جدول رده بندی نیز نام کشورهای جمهوری قرقیزستان، بوسنی و هرزگوین، تاجیکستان، آنگولا، ونزوئلا، تیمور شرقی، چاد، کاستاریکا، فیلیپین و رواندا به چشم می خورد. در این رده بندی ۱۳۹ کشور جهان حضور دارند.



Donya Bar company has the following facilities:

- Transporting general cargoes by land, sea and air.
- Transporting oversize shipments from Europe and other parts of the world to Iranian ports and then to job site.
- Transporting heavy pieces and over dimensional cargoes from all over the world to Iranian ports and then delivering to site.
- Supervision of offloading cargoes from vessels in ports by professional experts.
- Customs clearance for project cargoes from Iranian ports; in particular, Bandar Abbas and Bandar Assaluyeh.



شرکت دنیا بار خدمات متنوع زیر را به مشتریان خود ارائه می دهد:

حمل و نقل کالای عمومی از طریق زمین، دریا و هوا

حمل محمولات سنگین از اروپا و سایر نقاط جهان به بندر ایران و تحویل آن در نقطه مقصد تعیین شده

قبول حمل محمولات فوق سنگین و نامتعارف از همه نقاط جهان به بندر ایران و حمل داخلی تا محل اجرای پروژه ها

قبول تخلیه کالاها از کشتی به محوطه های بندری تحت نظارت کارشناسان کار مجرب

انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالاها در کلیه بندر و بخصوص در بندر عباس و بندر عسلویه

دفتر مرکزی:

تهران، میدان آرژانتین خیابان الوند خیابان ۳۵ شماره ۷ (۲۰ سابق)

صندوق پستی ۱۵۳۴-۱۵۸۱۵

تلفن: ۸۸۷۸۱۴۵۰-۸۸۷۸۱۴۵۱-۸۸۷۷۴۸۵۴-۸۸۷۷۴۸۵۳

دورنگار: ۸۸۷۷۳۹۵۱

Head Quarters:

No.7 , 35th Street , Alvand Ave. , Argentina Sq. Tehran

15168 , IRAN P.O.Box : 15815-1534

Tel : (+98 21) 88774854 , 88774853 , 88781450 ,

88781451 Fax : 88773951

E-mail : donyabar@jamejam.net

www.donyabar.com

