



شماره

۹۱

بهمن ماه ۱۴۰۱

کاپیتان امید مرادی  
عضو هیئت مدیره اتحادیه  
مالکان کشتی ایران

پرچم دیگر کشورها  
جایگزین پاناما می‌شود



# بایندور

- بیانیه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در خصوص حق استفاده کشتی‌های ایرانی از پرچم پاناما
- کتاب زندگی‌نامه شهید دریابان غلامعلی بایندر رونمایی شد
- نشست شورای هماهنگی مدیران ارشد ارگان‌های دریایی کشور برگزار شد
- چین ۱۵ کشتی حمل خودرو با سوخت آمونیاک برای ایتالیا خواهد ساخت

## چالش‌های پرچم مصلحتی و تابعیت کشتی‌ها



# فهرست

- ۳.....چالش‌های پرچم مصلحتی و تابعیت کشتی‌ها.....
- ۵.....کتاب زندگی‌نامه شهید دریابان غلامعلی بایندر رونمایی شد.....
- ۶.....بهره برداری از بزرگ‌ترین پروژه سیلوی غلات در بندر امام خمینی (ره).....
- ۷.....ناوهای ایرانی به کانال پاناما رسیدند.....
- ۸.....تدوین دستورالعمل‌های پیشگیری از حوادث دریایی و بازبینی الزامات حمل بارهای خطرناک.....
- ۹.....آمادگی و برنامه ریزی جهت پذیرش تکنولوژی‌ها و فناوری‌های جدید.....
- ۱۰.....ضرورت حمایت از شرکت‌های دانش بنیان دریایی.....
- ۱۱.....جمهوری اسلامی ایران میزبان رویداد موازی IMO در مهر ۱۴۰۲ شد.....
- ۱۲.....نشست شورای هماهنگی مدیران ارشد ارگان‌های دریایی کشور برگزار شد.....
- ۱۴.....جلسه کارگروه هم‌اندیشی داوران تخصصی حوزه حمل‌ونقل دریایی برگزار شد.....
- ۱۵.....نشست بررسی عملکرد طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر برگزار شد.....
- ۱۵.....کنسرسیوم مدیریت لجستیک ایرانیان با اراده جمعی اعضاء انجمن کشتیرانی تشکیل شد.....
- ۱۶.....بازتاب رسانه‌ای بیانیه انجمن کشتیرانی درباره حق استفاده کشتی‌های ایرانی از پرچم پاناما.....
- ۱۸.....بیانیه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درخصوص حق استفاده کشتی‌های ایرانی از پرچم پاناما.....
- ۱۹.....وحشت فاکس نیوز از حضور جمهوری اسلامی ایران در تنگه پاناما.....
- ۲۰.....انجمن مالکان کشتی چین، عضو هیات مدیره اتاق بین‌المللی کشتیرانی شد.....
- ۲۱.....آنچه باید در مورد پروژه اتصال بندر فاو عراق به ترکیه بدانیم.....
- ۲۲.....تلاش بزرگترین ناوگان کشتیرانی جهان برای انتخاب سوخت جایگزین.....
- ۲۳.....چین ۱۵ کشتی حمل خودرو با سوخت آمونیاک برای ایتالیا خواهد ساخت.....
- ۲۴.....گزارش هفته آخر سال ۲۰۲۲ صنعت حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی جهانی.....
- ۲۵.....با فشار آمریکا پاناما ثبت کشتی‌های ایران با پرچم مصلحتی خود را متوقف کرد.....
- ۲۷.....چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل‌ونقل ایران (بخش پنجم).....
- ۳۱.....اجاره پرچم امری رایج در صنعت حمل‌ونقل دریایی است.....
- ۳۳.....حذف پرچم پاناما تاثیر مالی ندارد.....
- ۳۵.....سلب پرچم پاناما بی‌تاثیر است.....
- ۳۷.....سلب پرچم پاناما از این حجم کشتی ایرانی را تکذیب می‌کنیم.....
- ۳۹.....نفت ایران، پرچم پاناما.....
- ۴۱.....پرچم دیگر کشورها جایگزین پاناما می‌شود.....
- ۴۲.....بررسی اعمال دکترین پیوند واقعی در اعطای تابعیت به کشتی توسط کشور صاحب پرچم.....
- ۴۵.....یادمان زنده یاد حسین راحت طلب.....



### چالش‌های پرچم مصلحتی و تابعیت کشتی‌ها

۲۵ درصد از تناژ جهانی کشتی‌ها را دارا باشند و این امر هنوز محقق نشده است.

موضوع تابعیت، یکی از مؤلفه‌های بنیادین در صنعت دریانوردی و کشتیرانی است. ابعاد حقوقی فعالیت کشتی در عرصه بین‌المللی در ارتباط مستقیم با تابعیت آن است که با ثبت در یک کشور و برافراشتن پرچم آن تحقق می‌یابد. شرایط ثبت کشتی و اعطای پرچم نیز در زمره حقوق کشورها و اصل بین‌المللی پذیرفته شده است.

اما مسئله این است که تابعیت قاعداً مستلزم وجود ارتباط و پیوند واقعی و حقیقی بین اعطاکننده تابعیت و دریافت کننده آن است. اما کشورها تابعیت خود را فقط به اشخاص حقیقی نمی‌دهند بلکه به اشخاص حقوقی و کشتی‌ها نیز اعطا می‌کنند. سؤال این است که آیا در صورت فقدان پیوند واقعی بین کشور (صاحب پرچم) و کشتی می‌توان از شناسایی تابعیت اعطاشده

دیوان بین‌المللی دادگستری در رأی مشورتی درباره اساسنامه کمیته ایمنی دریایی «سازمان میان‌دولتی مشورتی دریایی» (۱۹۶۰) صرفاً ثبت کشتی در یک کشور را جهت برخورداری از تابعیت آن کشور کافی دانسته است، اما از نظر فدراسیون بین‌المللی ملوانان «ارتباط اصیل» بنا به تعریف کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای در وضعیت پرچم مصلحتی وجود ندارد. در «کنوانسیون ملل متحد در مورد ثبت کشتی‌ها» (۱۹۸۶) این رابطه اصیل این‌گونه تعریف شده که؛ اولاً دولت ثبت‌کننده کشتی باید از نیروی دریایی مؤثری برای اعمال قوانین خود بر کشتی‌های متبوعش برخوردار باشد و ثانیاً بخش قابل توجهی از مالکیت کشتی به اتباع آن دولت تعلق داشته یا بخش قابل ملاحظه‌ای از کارکنان کشتی تابعیت آن دولت را داشته باشند. البته این کنوانسیون برای لازم‌الاجرا شدن نیازمند تصویب ۴۰ دولت است که

پرچم مصلحتی به این معناست که صاحب یک کشتی تجاری، کشتی خود را در کشور دیگری به ثبت رسانده و پرچم آن کشور را بر فراز کشتی خود به اهتزاز درآورد.

امروزه بیش از نیمی از کشتی‌های تجاری دنیا (بر حسب تناژ) از پرچم مصلحتی استفاده می‌کنند. لیبریا، باهاما و پاناما بزرگترین ناوگان کشتی‌های دارای پرچم مصلحتی را در اختیار دارند.

اتحادیه‌های تجاری ملوانان با رویه اخذ پرچم مصلحتی سخت مخالفاند. فدراسیون بین‌المللی ملوانان یکی از نهادهایی است که به شدت با به‌کارگیری پرچم مصلحتی مخالفت می‌ورزد و آن را تنها ابزاری برای بهره‌کشی از کارگران و خودداری از اجرای موازین بهداشتی می‌داند. برای رفع این مشکل؛ لزوم وجود «ارتباط اصیل» میان کشور صاحب پرچم و کشتی امری است که در «کنوانسیون دریای آزاد (۱۹۵۸)» به آن اشاره شده است.



خودداری کرد؟ چرا که تابعیتی که به اشخاص اعطا می شود، با تابعیتی که به کشتی داده می شود به لحاظ ماهیت، شباهت های بنیادین دارند اما در تبعات عملی آن بسیار با یکدیگر متفاوت اند. تبعاتی که عدم شناسایی تابعیت اعطاشده به اشخاص خصوصی در پی دارد به هیچ عنوان با تبعات عدم شناسایی تابعیت اعطاشده به کشتی ها قابل مقایسه نیست. اختلال در تابعیت کشتی می تواند جریان تجارت بین الملل و جابجایی کالا و در نهایت اقتصاد جهانی را به مخاطره اندازد.

کنوانسیون های حقوق دریاهای ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ این تکالیف را بر عهده کشور صاحب پرچم

گذاشته اند:

«ثبت کلیه کشتی هایی که پرچم آن کشور را برافراشته اند، اعمال اقتدار و نظارت مؤثر در امور اداری، فنی و اجتماعی کشتی ها، اتخاذ اقدام های لازم جهت برقراری امنیت در دریا، جلوگیری از تصادف، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی و اتخاذ قوانین و مقررات و نیز فراهم آوردن امکانات مورد نیاز جهت دستیابی به معیارها، قواعد و مقررات و رویه هایی که مورد پذیرش عام هستند، و تضمین رعایت و اجرای آن ها.»

از سوی دیگر، مالکان کشتی ترجیح می دهند که کشتی خود را در کشورهای موسوم به ثبت آزاد که قوانین سختگیرانه ای در مورد

ثبت نداشته و اساساً عضو بسیاری از کنوانسیون مهم در زمینه کشتیرانی نبوده و ملزم به اجرای آنها نیستند، ثبت کنند. ثبت کشتی در این کشورها امکان فعالیت آنها در عرصه کشتیرانی بین المللی را فراهم می سازد بدون اینکه حاکمیت و کنترل مؤثری از سوی کشور صاحب پرچم بر آنها اعمال شود و پیوند واقعی و حقیقی بین این دو وجود داشته باشد.

فقدان پیوند واقعی بین کشتی و کشور صاحب پرچم باعث عدم اعمال حاکمیت و کنترل مؤثر بر کشتی شده و از همین رهگذر، بسیاری از مقررات بین المللی در زمینه کشتیرانی نقض و حقوق کشورهای ساحلی تضییع می شود.

## کتاب زندگی نامه شهید دریابان غلامعلی بایندر رونمایی شد

◀ امیر دریادار شهرام ایرانی روز شنبه ۲۲ بهمن در مراسم رونمایی از کتاب زندگی نامه شهید دریابان غلامعلی بایندر در سنندج اظهار کرد: به روح پرفتوح امام راحل و شهدای انقلاب درود می‌فرستیم و امیدواریم که بتوانیم ادامه دهنده مسیر متعالی انقلاب اسلامی باشیم.

دریادار ایرانی خاطرنشان کرد: امروز روز بسیار بزرگی برای همه ایرانیان است و همه دنیا چشمشان به امروز و روزهای دیگر است.

وی افزود: امروز امنیت ما در وسط آتش افروزی دشمنان برقرار است و سربازان مدافع امنیت با نثار جان خویش از این امنیت دفاع می‌کنند.

دریادار ایرانی در ادامه سخنان خود اظهار کرد: هر کشوری که مرز آبی نداشته باشد در خفگی ژئوپولیتیکی است و امروز نعمت دسترسی به آب‌های آزاد شامل حال ملت ایران شده است و می‌توانیم به سراسر دنیا دسترسی داشته باشیم.

وی تصریح کرد: مردم کردستان به وطن پرستی و ولایت مداری مشهور بوده و هستند و شهید بایندر نیز با تکیه بر آموزه‌های دینی و حس وطن پرستی در مقابل متجاوزان ایستاد.

وی خاطرنشان کرد: نیروی دریایی امروز با بهره‌مندی از توان و دانش داخلی و بهترین تجهیزات نظامی در کنار تأمین امنیت کشور حافظ امنیت اقتصاد کشور نیز است.

وی به دستاوردهای بزرگ این نیرو اشاره کرد و گفت: ورود به دورترین

دریاهای جهان و تأمین امنیت محموله‌های دریایی کشور از مبدأ تا مقصد و برافراشتن پرچم پر افتخار کشورمان حاصل از خود گذشتگی فرزندان برومند نیروی دریایی این سرزمین است و این مهم جیغ دشمنان ایران را در آورده است.

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی، دسترسی به دریا را از مهمترین عوامل توسعه کشورها عنوان کرد و افزود: امروز ما با بهره‌مندی از این پتانسیل در شمال و جنوب و با امنیت کامل با دیگر کشورهای جهان مبادله داریم.

امیر ایرانی ضمن تمجید از نویسنده کتاب دریابان بایندر به بخشی از وصیت نامه این فرمانده دلاور ایرانی اشاره کرد و گفت: توجه این فرمانده به مقوله دریا و تلاش در جهت ارتقای نیروی دریایی در آن برهه از تاریخ نشان از عمق دانش و تخصص دریابان بایندر به اهمیت دریاست.

فرمانده نیروی دریایی راهبردی جمهوری اسلامی افزود: آنچه که در خصوص زندگی این فرمانده دلاور پر اهمیت است روحیه استکبار ستیزی است که در وجود ایشان و دیگر برادرانشان بوده است که بخش عمده آن متأثر از ایمان و باور دینی عمیقی است که در وجودشان بوده است.

وی ادامه داد: در تلاشیم تا بتوانیم با طی مراحل شرعی که به انجام رسیده است آرامگاهی در خور شأن و جایگاه این انسان والامقام درست کنیم.

وی با قدردانی از تلاش مسئولین استان در چاپ این اثر ارزشمند از ساخت فیلمی سینمایی به سفارش نیروی دریایی در خصوص زندگی این شهید خبر داد.

دریابان غلامعلی بایندر یکی از ۵ فرزند علی اکبر خان دبیر دربار از سران طایفه بایندر بیجار گروس و از نوادگان فاضل خان گروسی است که در ۲۳ آذر ۱۲۷۷ در تهران متولد و پس از گذراندن دوره‌های مختلف در داخل و کشورهای ایتالیا و فرانسه و در ۲ دوره مختلف فرماندهی نیروی دریایی جنوب را برعهده داشته است.

کتاب خلیج فارس در سال ۱۳۱۷ و جغرافیای خلیج فارس ۱۳۱۹ از تألیفات وی محسوب می‌شود.

دریابان بایندر در سال ۱۳۲۰ در راه وطن و ایستادگی در برابر قوای متجاوز انگلیس به شهادت رسید.

دریافت نشان ذوالفقار بالاترین نشان نظامی در سال ۱۳۰۴، نشان افتخار درجه ۳ سپه در سال ۱۳۰۵، نشان ناج از کشور ایتالیا در سال ۱۳۱۰ بخشی از افتخارات این فرمانده دلاور ایرانی است.

لازم به ذکر است کتاب «دریابان شهید غلامعلی بایندر» نوشته محمد مریوانی در ۱۴۴ صفحه مهر ماه ۱۴۰۱ توسط انتشارات سوره مهر حوزه هنری منتشر و روانه بازار شده است و در روز ۲۲ بهمن با حضور فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سنندج رونمایی شد.





## بهره برداری از بزرگ‌ترین پروژه سیلوی غلات در بندر امام خمینی (ره)

زایی برای ۴۰۰ نفر به صورت مستقیم و غیر مستقیم را فراهم خواهد کرد. از مزایای این پروژه می‌توان به تسریع در تخلیه کشتی‌های حامل غلات، افزایش ظرفیت پذیرش پهلودهی کشتی‌ها، کاهش بهای تمام شده واردات کالاهای اساسی کشور و افزایش ظرفیت پذیرش، نگهداری و انبارش کالاهای فله و کالاهای اساسی اشاره کرد.

مدیرعامل و اعضاء هیات مدیره شرکت تایدواتر خاورمیانه روز سه شنبه ۱۸ بهمن ۱۴۰۱ در محل احداث این سیلوه‌ها در بندر امام خمینی (ره) برگزار شد، سیلوه‌های ۱۷۰ هزارتنی شرکت تایدواتر خاورمیانه افتتاح و شروع به کار کرد. گفتنی است این سیلوه‌ها قابلیت ذخیره ۳ میلیون تن غلات به صورت سالانه را دارا بوده و امکان اشتغال

همزمان با سالگرد پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی ایران، فاز اول بزرگ‌ترین پروژه سیلوی غلات با ظرفیت ۳ میلیون تن به صورت سالانه و با سرمایه‌گذاری بالغ بر یازده هزار و پانصد میلیارد ریال توسط شرکت تایدواتر خاورمیانه در بندر امام خمینی (ره)، به بهره برداری رسید. در این مراسم که با حضور



## ناوهای ایرانی به کانال پاناما رسیدند

اسلامی را به برکت خون شهدا و رزمندگان دانست و ادامه داد: هدف دشمنان در بیش از چهار دهه اخیر سرنگونی ایران اسلامی بود و می گفتند انقلاب اسلامی چهل سالگی خود را نخواهد دید اما به هدف خود نرسیدند و نظام اسلامی هر روز قدرتمندتر از پیش شده است. امیر دریادار کاویانی گفت: هر توطئه ای که در ایران از ۳۰۰ سال گذشته تاکنون اتفاق افتاده است ردپای انگلیس و آمریکا در آن دیده می شود چونکه آنها خطر اسلام و تفکر استکبار ستیزی را علیه خود احساس کرده اند.

ایران اسلامی با همه فشارهایی که در چهل و چهار سال گذشته علیه کشورمان اعمال شده است روز به روز در حال افزایش است. وی با بیان اینکه بیشتر تجهیزات دفاعی مورد نیاز کشور اکنون در داخل تولید می شود، افزود: ناوگروه نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی در غرب آمریکای لاتین پرچم ایران اسلامی را به اهتزاز در آورده است و در شمال اقیانوس هند نیز ناوگروه های ارتش حضور قدرتمندانه دارند. جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش، قدرت و عزت امروز ایران

◀ پس از رسانه ای شدن ادعای پاناما درمورد حق پرچم کشتی های ایرانی، جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش، از رسیدن ناوگروه نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به آمریکای لاتین خبر داد. امیر دریادار حمزه علی کاویانی گفت: ناوگروه نیروی دریایی ارتش در غرب آمریکای لاتین پرچم ایران را به اهتزاز در آورده است. جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش در مراسم چهلمین روز شهادت شهید امنیت محمد پور مختاری در چالوس گفت: قدرت

## تدوین دستورالعمل‌های پیشگیری از حوادث دریایی و بازبینی الزامات حمل بارهای خطرناک

◀ دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران ضمن اشاره به گذشت ۵ سال از حادثه تلخ سانچی و از دست رفتن تعدادی از دریانوردان و جوانان رشید جامعه دریایی ایران در خط مقدم جبهه اقتصادی اظهار نمود: فارغ از زخم‌ها و غم جانگاہ این حادثه در مدیریت این بحران و در عملیات امداد و نجات و اطلاع رسانی در زمان حادثه آنچه که امروز باعث آسیب‌های بیشتر می‌گردد، حاشیه‌هایی است که به واسطه همین ضعف‌ها بروز و جولان را به دشمنان کشور و فرصت‌طلبان می‌دهند و احساسات خانوده‌ها و جامعه دریایی را تحت شعاع قرارداده و اجازه ایجاد بستر مناسب برای بررسی کارشناسی خالص را نمی‌دهد.

وی ضمن تاکید بر این نکته که معمولاً پس از حوادث بزرگ دریایی در چنین سطح و ابعادی، با بررسی‌های دقیق کارشناسی، استانداردها و قوانین و فرآیندهای حاکم بر صنعت دریایی و کشتیرانی دچار تحولات و تغییرات عمیق و عمده می‌گردد بیان نمود: باتوجه به این که ناوگان ملی ایران یکی از بزرگترین حمل‌کنندگان بار کندانست (میعانات گازی بار سانچی) در جهان است امروز و پس از پنج سال، باید پرسید چقدر از این حادثه تلخ که منجر به از دست دادن خدمه، کشتی و خسارات و تبعات انسانی و مالی سیاسی و اجتماعی گردیده، درس گرفته شده و چه تمهیداتی برای پیشگیری از تکرار حوادث مشابه در نظرگرفت شده است.

رضایی عنوان نمود: مسلماً بررسی علل و دلایل این حادثه تلخ دریایی بدون حاشیه و با اعتماد به کارشناسی خالص و مستقل و پاسخ‌مستدل به ابهامات موجود، می‌تواند پایانی بر تردیدها و شایعات حال حاضر باشد و عدم اجرای اقدامات اساسی و اصلاحات موثر و ملموس و تکرار رویه‌های نادرست گذشته، زمینه ساز تکرار حوادثی مشابه این قسم خواهد شد.

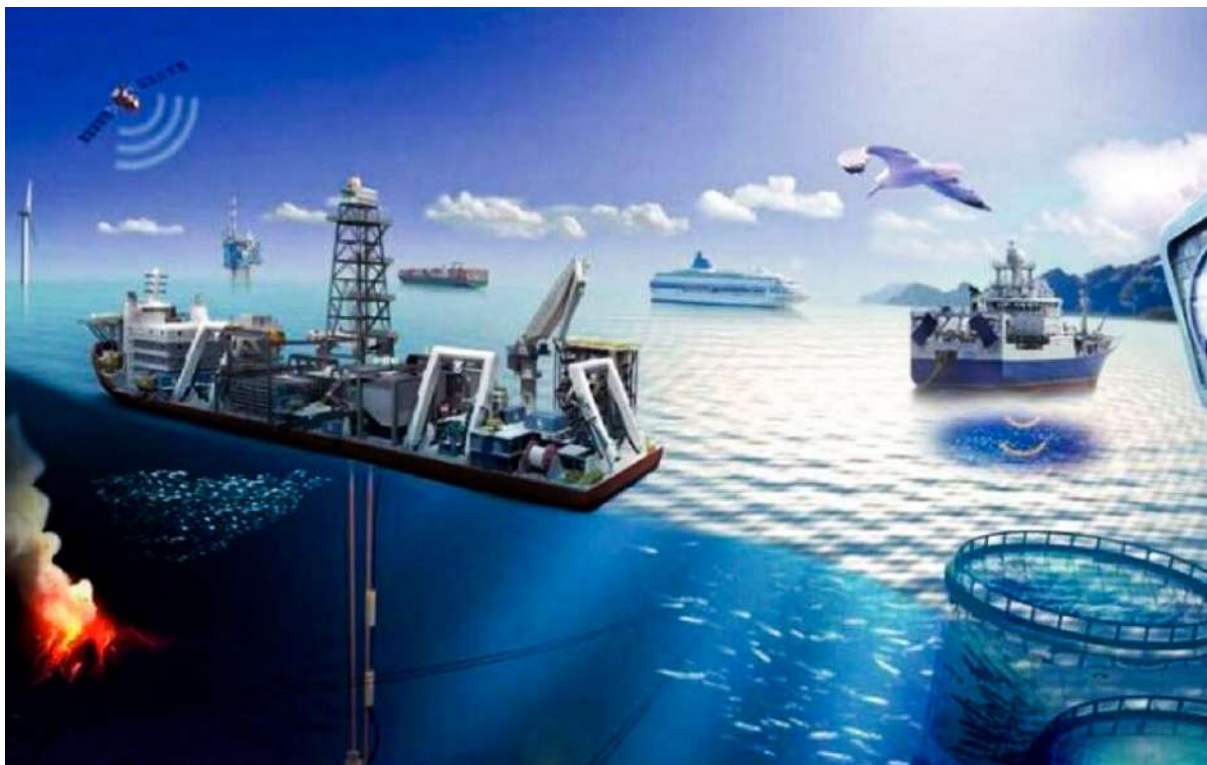
**تدوین برنامه جامع و عملیاتی برای نوسازی ناوگان**

دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران با اظهار تأسف از عوارض تحریم‌ها و اشاره به فرسودگی ناوگان ملی و افزایش میانگین سن کشتی‌های ملکی شرکت‌های بزرگ کشتیرانی و به تبع آن کاهش سطح ایمنی و همچنین عدم تطابق کافی تجهیزات و کیفیت عملیاتی با استانداردها و الزامات روز صنعت کشتیرانی گفت: علی‌رغم قدمت نیم قرن صنایع کشتی‌سازی داخلی، این صنایع کارنامه موفق و توان لازم برای تامین نیاز ناوگان ملی و ساخت کشتی‌های مورد نیاز را ندارند و همت و برنامه جامعی نیز برای رفع این نقیصه به صورت عملی و محسوس مشاهده نمی‌گردد.

وی اظهار داشت: همچنین خرید و سفارش از طریق کشتی‌سازی‌های خارجی نیز مصائب و مشکلات خاص خود را دارد که باعث می‌شود تا شرکت‌های کشتیرانی برای حل این مشکلات از اقدامات نامتعارف استفاده نمایند که خطرات و مشکلات دیگری را به سیستم و منافع شرکت‌ها و کشور تحمیل خواهد نمود. بنابراین ضروری است تا درخصوص نوسازی ناوگان ملی، برنامه و سیاست جامع و دستورالعمل مشخصی با در نظر گرفتن تمامی ابعاد و شرایط در سطح معاونت ریاست جمهوری تنظیم گردد.







## آمادگی و برنامه ریزی جهت پذیرش تکنولوژی ها و فناوری های جدید

نداشته اند و بیش از پیش عقب خواهند افتاد.

وی بیان داشت: برای نمونه شناور خودران نیازمند مهارت ها و آموزش های جدید است و قطعاً تهدیدی برای از دست دادن فرصت های شغلی برای منابع انسانی و دریانوردان کشرهایی است که نظام آموزشی دریایی خود را برای این مهارت های جدید ارتقا نداده اند.

رضایی خاطرنشان نمود: در حال حاضر انجمن دریانوردان همکاری مناسبی با دانشگاه جهانی دریایی WMU در سوئد و دانشگاه فنی NOVIA فنلاند آغاز نموده اما توسعه و اجرای محسوس آن در ایران منوط به همکاری و حمایت سایر ارگان ها در یک برنامه مشخص می باشد.

و ژاپن در یک دهه اخیر افزود: در سال های گذشته کشورهای زیادی از جمله روسیه و کره جنوبی ضمن تست های متعدد (بیش از ده ها هزار ساعت تست) بر روی شناورهای خودران و نیمه خودران، اقدام به تدوین طرح های آموزش دریانوردان مورد نیاز بر روی شناورهای نیمه خودران و پرسنل اتاق کنترل از راه دور نموده اند و بنادر زیادی در جهان طرح هایی را جهت آماده سازی زیرساختها برای قبول شناورهای خودران دارند و بخش قابل توجهی نیز عملیات اجرایی زیرساختها را شروع نموده اند.

دکتر سامان رضایی تاکید نمود: مسلماً این تکنولوژی ها و فناوری ها تهدیدی برای صنعت دریایی کشورهای خواهد بود که آمادگی لازم را برای پذیرش این تکنولوژی ها

◀ عضو شورای مدیران ارشد ارگان های دریایی کشور با اشاره به تاکید چندسال اخیر انجمن دریانوردی و فعالیت های بین المللی آن در مراجع بین المللی، تعیین نقشه راه و برنامه کوتاه مدت و بلند مدت، برای قبول تکنولوژی ها و فناوری های جدید گفت: موضوعات Digitalization، a-Navigation، IOT و Navigation e-، Block Chain و از همه مهم تر شناورهای هوشمند و خودران MASS در صنعت دریایی ضروری است و همامگونه که پیش بینی شده بود امروز شاهد تعدد و تکثر دستورات العمل ها و قوانین مرتبط با این تکنولوژی ها در اسناد IMO هستیم.

وی با مثال زدن موفقیت های قابل توجه کشورهای صنعتی و شرکت های پیشرو در اسکاندیناوی



## ضرورت حمایت از شرکت های دانش بنیان دریایی

سازمان بنادر برای رفع مشکلات موجود با حضور نمایندگان شرکت های کشتیرانی و انجمن دریانوردان و شورای عالی صنایع دریایی و سایر موثرین افزود: ما پیشنهادات خود را در این خصوص به صورت مکتوب به سازمان بنادر و دریانوردی اعلام نموده و انتظار بر نظارت حاکمیتی سازمان بنادر و شورای عالی صنایع دریایی و همچنین نظارت تخصصی موسسات رده بندی بر قراردادهای و پروژه های نصب این تجهیزات بر روی ناوگان و شرکت های کشتیرانی است که بر پایه سرمایه ملی تشکیل گردیده اند.

همچون الزامات MLC نموده است.

وی بیان داشت: همانگونه که مستحضر هستید برای اولین بار یک شرکت دانش بنیان ایرانی توانسته در آستانه سررسید اجرای کنوانسیون مدیریت آب توازن BWMC و الزام نصب تجهیزات پردازش و تصفیه آب توازن بر روی کشتی های تجاری، موفق به اخذ مجوزهای لازم بین المللی برای محصول خود گردند.

رضایی با اشاره به تشکیل اخیر جلسه ای به همت و میزبانی

◀ دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران با اشاره به شعار و دستور کار «تولید، دانش بنیان و اشتغال آفرینی» و موظف بودن همه دستگاه ها و بخش های دولتی و غیردولتی از جمله انجمن های تخصصی به حمایت ویژه و تحقق این هدف گفت: در سال های اخیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران بخش از فعالیت های خود را معطوف به حمایت تخصصی و معنوی از تعدادی از شرکت های دانش بنیان فعال در صنعت دریایی از جمله پلتفرم های نرم افزاری خدمات تخصصی ویژه دریانوردان

## جمهوری اسلامی ایران میزبان رویداد موازی IMO در مهر ۱۴۰۲ شد

◀ در نشست شورای مدیران ارشد ارگان های دریایی کشور، گزارش رویداد موازی روز جهانی دریانوردی ۲۰۲۳ توسط دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران ارائه شد.

دکتر سامان رضایی در اولین پیشنهاد رویداد موازی روز جهانی دریانوردی ۲۰۲۳ در راستای اجرای بند ۹ مصوبات چهاردهمین همایش ارگان های دریایی گفت: باتوجه به شرایط حاد و خاص کشور و

همچنین میزبانی جمهوری اسلامی ایران در رویداد موازی IMO در مهر ۱۴۰۲، ضروری است تا جهت هماهنگی بیشتر، فاصله بین زمان برگزاری این جلسات کاهش و دستور کار جلسات بصورت هدفمندتر و با ضرورت پیگیری مداوم و تضمین اجرای مصوبات آن تنظیم گردد.

وی افزود: تجربه موفق همکاری انجمن دریانوردان و سازمان بنادر در اولویت قراردادن واکسیناسیون کرونا برای شغل دریانوردی که بر اساس مصوبه جلسه این شورا در سال ۱۳۹۹ شکل گرفت، نشان دهنده تاثیر مثبت این همکاری ها در قالب این شورا است که می تواند منسجم تر و هدفمندتر ادامه یابد. دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران ضمن اشاره به میزبانی جمهوری اسلامی ایران میزبان در رویداد موازی ۲۰۲۳ با حضور مقامات سازمان بین المللی دریانوردی IMO و دیدار رسمی و خصوصی اخیر نماینده

انجمن صنفی دریانوردان ایران با آقای کیتاک لیم، دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی IMO افزود: ضمن دعوت از ایشان (دبیرکل IMO) به نیابت از جامعه دریایی برای حضور در این رویداد مهم بین المللی به برخی از معضلات خاص و تبعیضاتی که دریانوردان ایرانی در عرصه بین المللی با آن مواجه هستند اشاره شد.

رضایی اظهار داشت: لذا پیشنهاد بر این است تا با تشکیل دبیرخانه و کارگروه مشترک و با حضور تخصصی تمامی فعالین و ارگانها، برنامه ریزی جهت بهره برداری حداکثری از این رویداد بین المللی در ایران و برای منافع ملی، صورت گیرد که به این منظور انجمن صنفی دریانوردان ایران آمادگی خود را جهت مشارکت و فعالیت در این کارگروه اعلام می دارد و در این خصوص برنامه های پیشنهادی را نیز تدوین نموده است.



## نشست شورای هماهنگی مدیران ارشد ارگان‌های دریایی کشور برگزار شد

◀ نشست شورای هماهنگی مدیران ارشد ارگان‌های دریایی کشور با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به میزبانی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شد.

به گزارش سی نیوز، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این نشست با تأکید بر پرهیز از ایجاد ساختارهای موازی و ضرورت حفظ جایگاه تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری شورای هماهنگی ارگان‌های دریایی در موضوعات مهمی چون موضوع اقتصاد دریامحور، اظهار داشت: ارگان‌های دریایی کشور، به عنوان یک مجموعه بین‌المللی و دارای سابقه درخشان در حوزه بازرگانی، باید پرچم‌دار مباحث اقتصاد دریاپایه باشند.

### رایزنی سازمان بنادر برای اصلاح قیمت سوخت کم سولفور

علی اکبر صفایی در نشست شورای هماهنگی مدیران ارشد ارگان‌های دریایی کشور که با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، با تأکید بر ضرورت پرهیز از ایجاد ساختارهای موازی و الزام به حفظ جایگاه تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری شورای هماهنگی ارگان‌های دریایی در موضوعات مهمی چون موضوع اقتصاد دریامحور، اظهار داشت: ارگان‌های دریایی کشور، به عنوان یک مجموعه بین‌المللی و دارای سابقه درخشان در حوزه بازرگانی، باید پرچم‌دار مباحث اقتصاد دریاپایه باشند. وی با بیان اینکه سازمان بنادر و

دریانوردی در حوزه اقتصاد دریامحور و با هدف افزایش سهم ایران از تجارت جهانی، ۳۷۱ پروژه بزرگ با اعتباری بالغ بر ۴۸۰ هزار میلیارد تومان را تعریف کرده است، تأکید کرد: یکی از موضوعات مهم بخش دریایی کشور، توسعه ناوگان دریایی به ویژه در دریای خزر است؛ به نحوی که باید ظرفیت ساخت کشتی و به تبع آن، تجارت در دریای خزر را توسعه داد که بر این اساس، یکی از رویکردهای جدی دولت در دریای خزر، توسعه ترانزیت و ایجاد سرویس ترانزیتی با اسم خاص در مسیر خزر به بندرعباس و بندر چابهار با تمرکز روی کشورهای هند، روسیه، قطر و امارات است.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ظرفیت تجاری ۶۰ میلیون تنی بین روسیه و هند، تأکید کرد: در صورت راه‌اندازی سرویس ترانزیتی و اتصال این مسیر از طریق دریای خزر به آب‌های جنوبی کشور، می‌توان با امکانات موجود، از ۲۵ درصد ظرفیت تجاری استفاده کرد. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به قیمت بالا و غیررقابتی بودن سوخت کم‌سولفور، از رایزنی برای اصلاح قیمت این نوع سوخت خبر داد و بر ضرورت استفاده از ناوگان داخلی کشور، از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی، برای صادرات و واردات کالاهای تجاری تأکید کرد.

صفایی با اشاره به اهمیت راهبردی صنعت کشتیرانی در دنیا، اظهار داشت: در نظر داریم در

قالب برنامه هفتم توسعه در حوزه تربیت نیروی انسانی دریانورد برای شناورهای زیر ۳ هزار تن، از مجلس و دولت بخواهیم تا دانشگاه‌های دریایی بتوانند با ظرفیت کامل دریانورد تربیت کنند، زیرا سالانه می‌توان ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ نفر نیروی دریایی جذب کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین از اعطای وام به کشتی‌های ایرانی، در صورت نصب سیستم ایرانی پردازش آب توازن، خبر داد و گفت: هم‌اکنون ۵۰۰ میلیون دلار تجهیزات بندری و دریایی تعریف کردیم که در کنار سه هزار میلیارد فاینانس موجود در حوزه دریایی کشور، نوسازی و ایجاد زیرساخت‌های بندری و دریایی با روند رو به رشدی در دست انجام است.

### ضرورت رایزنی برای پهلوگیری کشتی‌های ایرانی در بنادر اصلی چین

محمدرضا مدرس خیابانی، در این نشست با اشاره به عدم رقابت پذیری قیمت سوخت کم‌سولفور و نقش‌آفرینی صنعت بانکرینگ کشور در منطقه، ابراز امیدواری کرد که با رایزنی‌ها و مکاتبات صورت گرفته با وزارت نفت، کشور بتواند هر چه سریع‌تر شاهد نتیجه عملیاتی در حوزه تولید سوخت کم‌سولفور و رونق صنعت بانکرینگ باشد.

مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اعمال شدیدترین تحریم‌ها بر علیه ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی

دریانوردان بر اساس کنوانسیون STCW و پشتوانه‌سازی از به‌کارگیری ملوان ایرانی در ناوگان دریایی کشور؛ نوسازی و تعمیرات اساسی ناوگان نفت‌کش جمهوری اسلامی ایران؛ نوسازی ناوگان فرسوده در دریای خزر و خرید شناورهای جدید با توجه تحولات صورت گرفته در منطقه؛ ایجاد نظام مهندسی دریایی در کشور؛ آمادگی شورای عالی صنایع دریایی برای هم‌افزایی در حوزه دریایی و ضرورت فعال‌سازی شرکت‌های لجستیکی برای پاسخ به تقاضای حمل بار از مسیر ایران، نیز عنوان شد.

برای اولین بار، خطوط لاینری حمل بار در دریای خزر راه‌اندازی شده است.

مدرس خیابانی یکی از چالش‌های اصلی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بنادر خارجی را، پهلوگیری کشتی‌های تجاری ایران در برخی بنادر اصلی دنیا دانست و خواستار حل و فصل این موضوع از طریق مذاکرات دیپلماتیک دریایی میان ایران و سایر کشورهای دنیا شد.

همچنین در این نشست موضوعات دیگری چون لزوم توسعه فرهنگ دریایی؛ پشتیبانی از آموزش

ایران طی سال‌های اخیر، تاکید کرد: بر این اساس لازم است موانع استفاده از ظرفیت حمل کالاهای فله که پیش روی ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرار دارد، برداشته شده و از ظرفیت‌های موجود این ناوگان ملی در راستای واردات کالاهای اساسی به عنوان جایگزین شرکت‌های خارجی کشتیرانی استفاده شود.

وی تصریح کرد: توسعه ناوگان به عنوان سیاست راهبردی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در دستور کار قرار گرفته و بر این اساس





## جلسه کارگروه هم اندیشی داوران تخصصی حوزه حمل و نقل دریایی برگزار شد

مدیران حاضر در هم اندیشی به بحث و گفتگو و مشورت گذاشت. در پایان این جلسه، پیشنهادات و نظراتی درباره نحوه معرفی خدمات داور، ارتقاء نهاد داورى انجمن در دیگر صنایع، بهبود عملکرد هیات‌های داورى کنونی و توسعه نهاد داورى انجمن در سطوح بین‌المللی مطرح شد و نتایج به دست آمده مورد بررسی قرار گرفت.

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، جلسه کارگروه هم اندیشی داوران تخصصی حوزه حمل و نقل دریایی با حضور دبیرکل انجمن، کارشناسان، مدیران و فعالان شرکت‌های حمل و نقل برگزار گردید. در این هم اندیشی، چالش‌های نهادهای داورى تخصصی از جمله: بروزرسانی آموزشی، قواعد تخصصی، قواعد حقوقی و آیین دادرسی

داورى مورد بررسی قرار گرفت. در حوزه آیین‌نامه و قواعد داورى نیز مرکز داورى انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران مباحث رسته‌های تخصصی داوران در موضوعات عملیات کانتینری، عملیات فله خشک، عملیات فله مایع، عملیات جنرال کارگو، عملیات تخلیه و بارگیری و بارشماری، عملیات محوطه کانتینری و نگهداری کالا، اسناد، مدارک و فرآیندهای بازرگانی، چارترینگ و مسئولیت‌های ذینفعان، مالی، بیمه و کشتیرانی را با کارشناسان و





## نشست بررسی عملکرد طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر برگزار شد

احصاء مشکلات و چالش های احتمالی و نیز ارائه پاسخ و مشاوره به ذینفعان با حضور مدیران انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در مقام موسسه ضامن طرح، شرکت تامین ترابری ایرانیان در مقام کارگزار بیمه پاسارگاد و ارائه دهنده طرح مذکور و نیز تعدادی از تحویل دهندگان کانتینر و ارائه دهندگان ترخیصیه به نمایندگی از شرکت های کشتیرانی و نمایندگی عضو انجمن برگزار گردید.

نشست پرسش و پاسخ، مشاوره ای و بررسی عملکرد طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر در سالن اجتماعات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، نشست بررسی عملکرد طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر به منظور بررسی عملکرد طرح،

شدند و پس از طی تشریفات قانونی مجمع موسس با سرمایه ۳۴۵ میلیارد ریال تشکیل و آغاز به کار کرد.



کنرسیوم مدیریت لجستیک ایرانیان با حضور هیئت موسس و سرمایه گذاران با سرمایه اولیه ۳۴۵ میلیارد ریال تشکیل شد. بر اساس این گزارش، شرکت های مشارکت کننده در پذیره نویسی کنرسیوم مدیریت لجستیک ایرانیان که تماما اعضای فعال شکل ملی کشتیرانی ایران هستند، در مجمع موسس شرکت حاضر

**کنرسیوم مدیریت لجستیک ایرانیان با اراده جمعی اعضای انجمن کشتیرانی تشکیل شد**

# بازتاب رسانه‌های بیابیه انجمن کشتیرانی درباره حق استفاده کشتی‌های ایرانی از پرچم پاناما

پس از اقدام اخیر مقامات دولت و اداره دریانوردی پاناما نسبت به صدور اعلامیه سلب حق استفاده کشتی‌های ایرانی از پرچم پاناما، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با توجه به حساسیت موضوع و بازتاب منفی این اقدام مقامات

دولتی پاناما نسبت به تنویر افکار عمومی، بویژه صنف کشتیرانی و جامعه دریایی کشور نسبت به صدور بیابیه ای در این خصوص اقدام کرد که با حمایت رسانه های مختلف کشور بازتاب و انتشار گسترده ای داشته و توجه افکار عمومی را به خود

جلب نمود. در ادامه تصاویر منتشر شده بازتاب رسانه ای بیابیه انجمن کشتیرانی در خصوص حق استفاده کشتی‌های ایرانی از پرچم پاناما را مشاهده می کنیم.



## ● ایسنا

## ● خبرگزاری جمهوری اسلامی (ایرنا)

## ● پایگاه اطلاع رسانی سازمان

## بنادر و دریانوردی



## ● پرتال حمل و نقل

## ● تبین نیوز

## ● پایگاه خبری دریایی مانا (وابسته به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران)







## بیانیه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در خصوص حق استفاده کشتی‌های ایرانی از پرچم پاناما

◀ بین‌المللی دریایی که به تشویق دولت‌ها به همکاری باهم تاکید می‌کند، کاملاً مغایرت دارد. از سوی دیگر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به دستگاه دیپلماسی وزارت امور خارجه و امور بین‌الملل سازمان‌ها و ارگان‌های متولی امور بندری و دریایی کشور توصیه می‌کند از طریق رایزنی‌ها و گفتگوهای دیپلماتیک با سازمان‌های بین‌المللی مسئول بویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و نیز اداره دریانوردی پاناما این مسئله مهم را در دستور کار ویژه خود قرار دهند تا آسیب‌های کمتری از ناحیه تحریم در کشتیرانی متوجه کشور شود. در همین راستا تشکل ملی کشتیرانی ایران بر خود فرض دانسته از تمامی ظرفیت‌های ممکن تجاری و مردم‌نهاد بین‌المللی برای جلوگیری از این بدعت پیگیری لازم را مبذول دارد.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با سابقه‌ای ۷۰ ساله و به عنوان تشکل ملی کشتیرانی ایران که همواره حضوری فعال و موثر در مجامع و سازمان‌های داخلی و بین‌المللی داشته است، اقدامات اخیر مقامات دولت پاناما را محکوم نموده و اعلام می‌دارد به استناد مواد ۱ و ۲ کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) که دولت‌های ایران و پاناما نیز عضو آن هستند، کشورهای عضو این نهاد بین‌المللی وابسته به سازمان ملل متعهد شده‌اند که از ایجاد هرگونه محدودیت در امور کشتیرانی تجاری و رفتار تبعیض‌آمیز خودداری کنند.

لذا نتیجه این اقدام دولت پاناما در خصوص سلب حق استفاده کشتی‌های ایرانی از پرچم پاناما، با اصول آزادی تجارت بین‌الملل و با روح حاکم بر کلیه قراردادهای



## وحشت فاکس نیوز از حضور جمهوری اسلامی ایران در تنگه پاناما

توسط یک سوسیالیست در برزیل در این کشور پهلو می گیرند.

نماینده ایالت فلوریدا افزود: دولت بایدن باید به جای حمایت از رژیم های سوسیالیست و چپ گرای آمریکای لاتین که دوست ایران هستند، نیروهای سیاسی متعهد به خود را تقویت کند.

شبکه فاکس نیوز ادعا کرد: مداخله نظامی ایران در گذرگاه حیاتی حمل و نقل کشتیرانی پاناما می تواند به تجارت آمریکا آسیب برساند و بازار اقتصاد جهانی را متزلزل کند. ۱۶ درصد از ناوگان کشتیرانی جهان از کانال پاناما عبور می کنند. یک منبع امنیتی غربی به فاکس نیوز گفت: ایران حضور نظامی روبه رشدی در آمریکای مرکزی ندارد. وی با ابراز نگرانی در مورد تمایل ایران به آنچه قدرت نمایی در قاره آمریکا خواند، مدعی شد: باید دولت های منطقه را از نقش بی ثبات کننده بین المللی ایران آگاه ساخت.

◀ مارکو روبیو، سناتور جمهوری خواه نیز در گفتگو با فاکس نیوز مدعی شد: حضور رو به رشد ایران در نیمکره غربی نباید تعجب آور باشد؛ زیرا دولت جو بایدن سابقه مماشات و تعامل با حکومت های خودکامه را دارد.

این سناتور جمهوری خواه در هراس از گسترش نفوذ منطقه ای ایران مدعی شد: توانایی تهران برای گسترش حضور نظامی در نیمکره ما یک زنگ هشدار است؛ زیرا این کشور به دنبال حمایت از رژیم های مارکسیست چپگرا است که صلح و ثبات را در سراسر منطقه تضعیف خواهد کرد.

ماریا الوبرا سالازار، نماینده ایالت فلوریدا نیز گفت: ایران به شدت در حال تقویت روابط خود با کشورهای آمریکای لاتین از طریق ارتباط با رژیم های سوسیالیستی همفکر در ونزوئلا، نیکاراگوئه و کوبا است.

وی تصریح کرد: آنها همچنین به دنبال فرصت گسترش نفوذ در مناطق دیگر هستند. تصادفی نیست که کشتی های ایرانی تنها یک ماه پس از به دست گرفتن قدرت



## انجمن مالکان کشتی چین، عضو هیات مدیره اتاق بین المللی کشتیرانی شد

اتاق بین المللی کشتیرانی در بیانیه ای اعلام کرد: با توجه به اهمیت چین به عنوان یک قدرت و کشور بزرگ کشتیرانی و دریایی، عضویت در CSA مشروعیت ICS را تایید می کند.

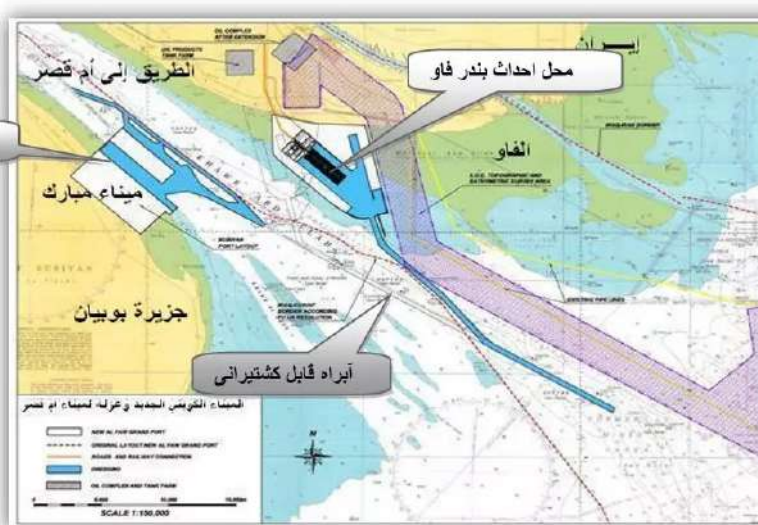
CSA (انجمن مالکان کشتی چین) در سال ۱۹۹۳ تأسیس شد و بر اساس آخرین آمار حدود ۸۵ درصد از مالکان کشتی چینی را تشکیل می دهد. CSA علاوه بر ارائه نظرات و دیدگاه های بیش از ۲۰۰ عضو خود، به سازمان های دولتی چین در «تنظیم و حفظ رقابت منصفانه» نیز کمک می کند.

ژانگ شوگو، معاون اجرایی انجمن مالکان کشتی چین، گفت: «مشارکت انجمن مالکان کشتی چین در ICS گامی رو به جلو برای مالکان کشتی چینی خواهد بود.» وی افزود: «اعتقاد بر این است که مشارکت انجمن کشتی داران چین پلتفرم ICS را غنی می کند. ما مشتاقانه منتظر دستیابی به همکاری برد-برد و توسعه متقابل در آینده هستیم!»

انجمن مالکان کشتی چین (CSA) به عضویت و هیات مدیره اتاق بین المللی کشتیرانی (ICS) پیوست. این انجمن، ICS را با مشارکت کشورهای دارای بزرگترین ناوگان کشتیرانی در جهان (بر اساس ارزش دلار) تقویت می کند.

امانوئل گرمالدی، رئیس اتاق بین المللی کشتیرانی (ICS) گفت: «این عضویت توانایی ما را برای همکاری برای مقابله با مهم ترین مسائل و چالش های پیش روی صنعت کشتیرانی مانند کربن زدایی تقویت می کند. تنها از طریق مشارکت همه ما می توانیم موفق شویم.» بر اساس گزارش Vessels Value، اگرچه مالکان یونانی بیشترین تناژ را در اختیار دارند، اما مالکان چینی با ۱۹۰ میلیارد دلار دارایی بیشترین سرمایه را در اختیار دارند. بزرگترین مالک کشتی جهان بر حسب تناژ، چین کاسکو (China COSCO) و بزرگترین کشتی ساز جهان، شرکت کشتی سازی دولتی چین (CSSC) است که هر دو متعلق به دولت چین هستند.

## آنچه باید در مورد پروژه اتصال بندر فاو عراق به ترکیه بدانیم



در دست ساخت است، به شمال عراق و ترکیه متصل می‌کند.

بندر جدید عراق در جنوب ام القصر که در حال حاضر به عنوان بندر اصلی دریایی عراق عمل می‌کند، قرار است تا پایان سال ۲۰۲۵ تکمیل شود.

این پروژه شامل ساخت خطوط راه آهن برقی جدید به طول کل ۱۲۰۰ کیلومتر است. پیش‌بینی می‌شود مناقصه احداث اولین خط راه آهن برقی در سال جاری نیز راه اندازی شود.

◀ پروژه بندر فاو معروف به کریدور «کانال خشک» دارای دو بخش عملیاتی است که شرکت کره جنوبی دوو در حال انجام بازسازی بندر فاو بوده و قرار است اولین فاز آن سال ۲۰۲۵ تکمیل شود.

فاز دوم نیز پس از عبور از دیوانیه، نجف، کربلا، بغداد و موصل به مرز ترکیه می‌رسد. انتظار می‌رود این کریدور دسترسی به بندر مرسین را از مرز ترکیه فراهم کند. این پروژه، «کانال خشک» نامیده می‌شود که بندر جدید ۲.۶۵ میلیارد دلاری گزند فاو را که از سال ۲۰۲۰



## تلاش بزرگترین ناوگان کشتیرانی جهان برای انتخاب سوخت جایگزین

جهت ترجیح می‌دهند مالیات بر سوخت را به عنوان اقدام میان‌مدت تلقی کنند تا به سوخت جایگزین سبز در درازمدت دسترسی پیدا کنند.

مدیر کمیته همکاری برای تعیین استراتژی سوخت کشتیرانی یونان تأکید کرد: شرکت‌های زیادی در حال تبلیغ نقاط قوت سوخت دریایی مانند آمونیاک، متانول و ... هستند؛ اما از دید ما بر اساس شرایط فعلی انتشار گازهای گلخانه‌ای هیچگاه ردپای سبز ندارند. رالامبوس یادآور شد: هنوز معلوم نیست ناوگان کشتیرانی یونان چه روشی را برای انتخاب سوخت مناسب در پیش خواهد گرفت و این موضوع هنوز به عنوان یک موضوع حل نشده باقی مانده است. وی در پایان گفت: به نظر می‌رسد بدون کمک IMO و اتحادیه اروپا راه به جایی نخواهیم برد، زیرا به راه‌حل‌های جهانی نیاز داریم؛ در غیر اینصورت در کربن‌زدایی موفق نخواهیم بود. شایان ذکر است یونان با داشتن ۰.۱۶ درصد جمعیت جهان ۲۰ درصد تناژ ناوگان جهانی کشتیرانی را در اختیار دارد.

یونان دارنده بزرگترین ناوگان کشتیرانی جهان با بیش از ۴۸۰۰ فروند کشتی هنوز استراتژی مشخصی برای تعیین سوخت جایگزین ندارد.

به گزارش لویدز لیست؛ یونان در حال حاضر هیچ برنامه‌ای برای کاهش گازهای گلخانه‌ای از طریق انتخاب سوخت سبز ندارد؛ این در حالی است که حداقل ۲۰۰ کشتی که بیشتر آن‌ها فله‌بر و تانکرهای نفتی هستند در حال حاضر در دست ساخت می‌باشند. به گفته مسئولان ناوگان دریایی این کشور، با افزایش فشار سازمان‌های بین‌المللی از جمله IMO قرار است این ناوگان تصمیم اساسی را در این زمینه اتخاذ کنند. بر اساس این گزارش «فالفالیوس رالامبوس» مدیر کمیته همکاری برای تعیین استراتژی سوخت کشتیرانی یونان در لندن پیرامون این موضوع گفت: مالکان کشتی همچنان منتظر راه‌حل‌های سوخت سبز واقعی هستند و هم‌اکنون در انتظار کشتی‌سازان هستیم تا راه‌حل واقعی سوخت سبز را برای کشتی‌های جدید در دست ساخت برای ما ارائه دهند.

وی در ادامه یادآور شد: برای کشتی‌های فعال فعلی نیز با توجه به اینکه بیشتر آن‌ها اجاره‌ای است به همین





## چین ۱۵ کشتی حمل خودرو با سوخت آمونیاک برای ایتالیا خواهد ساخت

وی در ادامه گفت: با سفارش‌های اخیر همکاری خود را با هلدینگ‌های بازرگانی چین تقویت کردیم و خوشبختانه در راستای کاهش گازهای گلخانه‌ای و رعایت مسائل زیست محیطی گام برمی‌داریم در این راستا مؤسسه رده‌بندی رینا بر ساخت کشتی‌ها و ثبت آن‌ها نظارت می‌کند. گریمالدی افزود: تمامی فناوری‌های مدرن در این کشتی‌ها به کار خواهند رفت و از کشتی‌ها بین مسیرهای اروپا، شمال آفریقا و خاورمیانه استفاده خواهیم کرد. به گفته وی شرکت گریمالدی در مدت پنج سال آینده برای ساخت و نوسازی ۲۵ فروند کشتی حمل خودرو، ۲.۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری می‌کند که ۱۵ فروند آن‌ها با سوخت آمونیاک خواهند بود. شایان ذکر است گریمالدی ایتالیا یک شرکت لجستیک دریایی با ۱۵۰ میلیارد یورو سرمایه است که در سال ۱۹۴۷ با هدف فعالیت به عنوان یک شرکت لجستیک دریایی برای حمل خودرو، کانترینر و مسافر تأسیس شده است.

◀ با امضای قرارداد ساخت ۵ کشتی حمل خودرو با سوخت آمونیاک بین کارخانجات کشتی‌سازی چین و شرکت گریمالدی ایتالیا تعداد کشتی‌های سفارش داده به شرکت‌های چینی در کمتر از سه ماه به ۱۵ فروند رسید. این کشتی‌ها هر کدام ظرفیت حمل ۹۰۰۰ خودرو را دارند که ۱۰ فروند آن چندی پیش با شرکت‌های زیر پوشش هلدینگ بازرگانی چین (China Merchants CMHI (Port Holdings Company و پنج فروند دیگر در کارخانه کشتی‌سازی CSSC شانگ‌های ساخته می‌شود. در ادامه این گزارش آمده است کشتی‌ها بین سال‌های ۲۰۲۵ تا ۲۰۲۷ میلادی تحویل خواهند شد. «امانوئل گریمالدی» مدیرعامل شرکت ایتالیایی گریمالدی در مراسم امضای قرارداد پنج فروند کشتی حمل خودرو با سوخت آمونیاک گفت: با توجه به اینکه کشتی‌های حامل خودرو با باطری الکتریکی و سوخت سبز آمونیاک حرکت خواهند کرد به همین جهت ۵۰ درصد در مصرف سوخت آن‌ها صرفه جویی خواهد شد.

## گزارش هفته آخر سال ۲۰۲۲ صنعت حمل و نقل دریایی و کشتیرانی جهانی

قیمت انرژی تهدیدی برای افزایش قیمت مصرف کننده است. اگر تورم ادامه یابد، می تواند مانع از اجرای کاهش نرخ بهره توسط فدرال رزرو و بانک مرکزی اروپا در اوایل سال جدید میلادی ۲۰۲۳ شود.

این روند می تواند منجر به سقوط بیشتر سهام و اوراق قرضه، تقویت دلار و ایجاد مشکلات در بازارهای نوظهور گردد. تحلیلگران هشدار دادند که حتی هزینه های بیشتر تامین مالی می تواند باعث رکود اقتصادی شود و فدرال رزرو ممکن است خطر یک فاجعه مالی را دست کم بگیرد.

تورم بالا در آغاز سال جاری بر بازارها تأثیر گذاشته است و احتمالاً همچنان بالا باقی خواهد ماند و به دوران پول با بهره کم (پول ارزان) پایان داده و این خطر را افزایش می دهد که محدودیت بیش از حد توسط بانک های مرکزی باعث رکود شدید در سال ۲۰۲۳ شود.

در پایان سال باید به تغییرات مهم و چشمگیری که در بازارهای فله خشک و تانکرها رخ داده است اشاره کرد؛ بازار فله خشک در ابتدای سال ۲۰۲۲ شروع به تغییر کرد و در سه ماه آخر سال گذشته شاهد کاهش فعالیت ها و قیمت دارایی ها به دلیل سیاست کووید صفر چین و رکود اقتصادی در ایالات متحده و اروپا بود.

◀ جنگ روسیه و اوکراین که در فوریه ۲۰۲۲ آغاز شد، به یک جنگ طولانی و ناامید کننده تبدیل شده که بیش از ۴۰۰۰۰ غیرنظامی را کشته و ۳۰ میلیون نفر را آواره کرده است.

با پایان سال ۲۰۲۲ دیگر هیچ نشانه ای از آتش بس وجود ندارد. این مناقشه تأثیر قابل توجهی بر صنعت دارد و در سال آینده نیز ادامه خواهد داشت.

چین در اواخر سال ۲۰۲۲ با پایان دادن ناگهانی به سیاست های «صفر کووید» که در سه سال گذشته اجرا شده بود، خبرساز شد.

اما این کشور اکنون با چالش های اقتصادی مواجه است؛ زیرا تلاش می کند تا از افزایش ناگهانی پرونده ها جلوگیری کند.

تحلیلگران هشدار داده اند که افزایش دستمزدها و رشد





## با فشار آمریکا پاناما ثبت کشتی‌های ایران با پرچم مصلحتی خود را متوقف کرد

◀ به گزارش روزنامه شرق، پاناما ثبت کشتی‌های ایران با پرچم مصلحتی خود را متوقف کرد؛ اقدامی که زیر فشار آمریکا به این کشور کوچک اما غول تجارت دریایی تحمیل شده است و می‌تواند دوزدن تحریم برای نفتکش‌های ایرانی را دشوارتر از گذشته کند.

رویترز حالا خبر داده است که مقامات دریانوردی پاناما که بزرگ‌ترین نهاد ثبت کشتی‌های جهان به شمار می‌رود، پرچم خود را از تعداد ۱۳۶۵ کشتی مرتبط با شرکت نفت دولتی ایران در چهار سال گذشته پس گرفته است. خبرگزاری رویترز گزارش داد که این تصمیم، به خاطر افشای سازمان «اتحاد علیه ایران هسته‌ای» درباره استفاده ایران از امکانات ثبت نفتکش در پاناما برای دور زدن تحریم‌ها بوده است. این سازمان غیردولتی که البته نفوذ زیادی دارد، در وبسایت خود اعلام کرده که فهرست ۱۴۰ نفتکش را که در رابطه با حمل نفت ایران و دوزدن تحریم‌ها فعالیت می‌کردند، به اداره دریانوردی پاناما تحویل داده است.

واشنگتن‌پست هم نوشته است که فرماندار سابق فلوریدا، از واشنگتن خواست پاناما را تحت فشار قرار دهد تا از کمک به ایران برای دوزدن تحریم‌ها دست بردارد. بوش یکی از اعضای اتحاد علیه ایران هسته‌ای است. اداره دریانوردی پاناما (AMP) در واکنش به این درخواست در بیانیه‌ای اعلام کرد که رجیستری پاناما از تعداد ۱۳۶۵ کشتی را که ارتباط مستقیم آنها با شرکت ملی نفت ایران (NIOC) ثابت شده بود، لغو کرد.

آمار شفاف وجود ندارد که چه تعداد از نفتکش‌ها و کشتی‌های تجاری ایران با پرچم پاناما فعالیت می‌کنند؛ اما سخنگوی اداره دریانوردی پاناما AMP گفت: یک‌پنجم از ۶۷۸ کشتی که AMP پرچم آنها را به دلایل مختلف از سال ۲۰۱۹ پس گرفته است، مرتبط با ایران بوده‌اند. براساس داده‌های رسمی، پاناما بزرگ‌ترین ثبت کشتی در جهان را دارد که پرچم خود را برای حدود هشت هزار و ۶۵۰ کشتی ارائه می‌کند.

در این گزارش تأکید شده است که دست کم ۱۶ درصد ناوگان کشتیرانی جهان در پاناما ثبت شده و در این میان از ۲۸۸ کشتی که سازمان اتحاد علیه ایران هسته‌ای به آن مشکوک است که ناوگان ایران با پرچم خارجی باشند،

۳۹ درصد با پرچم پاناما ثبت شده‌اند. اداره دریانوردی پاناما AMP همچنین تأکید کرده است که پاناما به طور کامل به تعهدات و رویه‌ها در همه زمان‌ها عمل کرده است و همیشه به محض دریافت اطلاعات تخلفات ادعایی، با رعایت رویه‌ها و تضمین‌های قانون اساسی، بررسی واقعیات را آغاز کرده است. پاناما تأکید کرده که ثبت کشتی‌های تجاری ایران با پرچم پاناما را متوقف کرده است و البته از روابط نزدیک مقامات پاناما با وزیر خزانه‌داری و دیگر مقامات ایالات متحده آمریکا گفته است.

### هشدار جدی آمریکا به پاناما

این موضوع در حالی رخ می‌دهد که پاناما نقش مهمی در صنعت حمل‌ونقل دریایی جهان دارد و این کشور کوچک به همراه کشورهای کوچک دیگری مانند لیبریا، قبرس و مالت نقش مهمی در بازار حمل‌ونقل دریایی ایفا می‌کنند. در واقع اگر پرچم این کشورها روی کشتی یا نفتکش نصب باشد، به معنای این است که آن کشتی یا نفتکش در این کشورها ثبت شده و قوانین و استانداردهای راحت‌تری برای مدیریت این کشتی‌ها و نفتکش‌ها وجود دارد. همچنین ثبت نفتکش‌ها و کشتی‌ها در این کشورها، هزینه‌های کمتر و توجیه اقتصادی بیشتری برای مالکان و اداره‌کنندگان کشتی‌ها و نفتکش‌ها به دنبال دارد.

در مجموع ۷۰ تا ۸۰ درصد تناژ کشتی‌های بزرگ و اقیانوس‌پیما در این کشورها ثبت شده است. این موضوع در همه جهان مطرح است و تنها مربوط به ایران نیست؛ بلکه کشورهای مختلف آسیایی و اروپایی اقدام به این کار می‌کنند، مثلاً کشوری مانند انگلستان بخش اعظمی از کشتی‌های خود را در مناطق آزاد خود یا دیگر کشورها به ثبت رسانده است. براساس مقررات انگلستان اگر کشتی در این کشور به ثبت برسد، باید فرمانده و سرمهندس آن ملیت انگلیسی داشته باشند و با توجه به اینکه شمار دریانوردان انگلیسی نسبت به ناوگان این کشور کم هستند، این‌گونه قوانین مشکلاتی را برای کشتی‌هایی که در انگلستان ثبت شده بود، به وجود آورد؛ اما برای کشتی‌هایی که در کشورهایی مانند پاناما ثبت می‌شوند، این قبیل قوانین دست‌وپاگیر وجود ندارد.

در حال حاضر نفتکش‌ها و کشتی‌هایی که در کشور پاناما ثبت شده‌اند و با پرچم این کشور تردد می‌کنند از نظر تناژ، با چند کشور اروپایی برابری می‌کند و مربوط به کشورهای مختلف آسیایی و اروپایی هستند.

با این حال پاناما که سودای ریاست سازمان بین‌المللی دریانوردی را در تابستان پیش‌رو در سر دارد و می‌خواهد سکاندار نهادی از سازمان ملل متحد شود که مسئولیت

در بازار چین چالش بزرگی برای ایران بوده است. با این حال این کارشناس انرژی تأکید کرده است که بیشتر نفت صادراتی ایران همچنان عازم چین و بخشی از آن هم راهی ونزوئلا می‌شود.

در مقابل، آدرین واتسون، سخنگوی شورای امنیت ملی کاخ سفید، گفت که اجرای تحریم‌های وضع‌شده علیه ایران با قدرت از سوی دولت جو بایدن در حال اجراست و شاخص‌های کلان اقتصاد ایران به وضوح این ادعا را تأیید می‌کند.

اما شرکت مشاور «پترو لجستیکس» (Petro-Logistics) که عرضه نفت را دنبال می‌کند، از ثبت روند صعودی صادرات ایران خبر داد و تأیید کرد که صادرات نفت ایران به بالاترین سطح از مارس ۲۰۱۹ رسیده است. هم‌زمان شرکت کپلر (Kpler) نیز اعلام کرد صادرات نفت خام ایران در نوامبر گذشته ۱.۲۳ میلیون بشکه در روز بوده که بالاترین میزان از آگوست گذشته و هم‌سطح با صادرات آوریل ۲۰۱۹ به شمار می‌رود. البته شرکت بریتانیایی ورتکسا (Vortexa) تأیید کرده که صادرات نفت روسیه به چین از ماه دسامبر گذشته کاهش پیدا کرده و واردات نفت ایران به چین در دسامبر گذشته به رکورد جدید ۱.۲ میلیون بشکه در روز رسیده است. هم‌زمان با بروز شواهدی مبنی بر روند صعودی صادرات نفت ایران، رسانه‌های این کشور نیز گزارش دادند که لایحه بودجه سال آینده این کشور بر پایه برآورد صادرات روزانه ۱.۴ میلیون بشکه نفت تدوین شده است. صادرات نفت ایران در سال ۲۰۱۸ و پیش از خروج آمریکا از برجام روزانه حدود ۲.۵ میلیون بشکه بود؛ ولی با بازگشت تحریم‌های آمریکا این میزان سیر نزولی به خود گرفت و مطابق برخی برآوردها حتی به کمتر از ۳۰۰ هزار بشکه در روز نیز رسید.

ایمنی و امنیت حمل‌ونقل دریایی و مبارزه با فعالیت‌های دریایی ممنوعه را بر عهده دارد، با هشدار آمریکا تسلیم شده و ثبت کشتی‌های ایران تحت پرچم خود را متوقف کرده است.

به جز این پاناما حجم بالایی از تجارت با آمریکا را دارد و گرچه تاکنون چندین زیر بار خواسته آمریکا برای توقف ثبت کشتی‌های تجاری ایران زیر لوای پرچم پاناما نرفته بود؛ اما این بار با هشدار کنگره آمریکا مبنی بر روشن شدن نقش این کشور در دورزدن تحریم‌های ایران مواجه شده است؛ هشدار که جدی‌تر از همیشه به نظر می‌رسد.

درخواست فشار بر پاناما برای توقف ثبت کشتی‌های تجاری ایران در حالی رخ می‌دهد که اندکی پیش از این رسانه‌های آمریکایی اعلام کردند که فروش نفت ایران در دو ماه پایانی سال ۲۰۲۲ رکورد زده است. رویترز بر پایه دسترسی به داده‌های شرکت‌های رصدکننده محموله‌های نفتی مدعی شد صادرات نفت ایران در دو ماه پایانی سال ۲۰۲۲ به بالاترین سطح در سه سال گذشته رسیده و با آغاز سال ۲۰۲۳ هم محموله‌های سنگین‌تری روانه چین و ونزوئلا شده است.

سارا و خشوری، مدیر شرکت مشاوره «اس‌وی‌بی انرژی اینترنشنال» (SVB Energy International) به رویترز گفت: «صادرات نفت خام ایران در دسامبر ۲۰۲۲ به طور متوسط روزانه ۱.۱۳۷ میلیون بشکه بود که با ۴۲ هزار بشکه افزایش نسبت به متوسط روزانه ثبت‌شده در نوامبر به بالاترین رقمی که در سال ۲۰۲۲ برآورد کرده بودیم، رسید». و خشوری افزود که در مقایسه با دولت ترامپ، در دولت بایدن هیچ‌گونه اقدام جدی علیه صادرات نفت ایران صورت نگرفته و صادرات نفت ایران از ژانویه نیز تاکنون مانند ماه‌های اخیر بالا بوده است. به گفته او، کاهش تقاضای چین و عرضه نفت روسیه

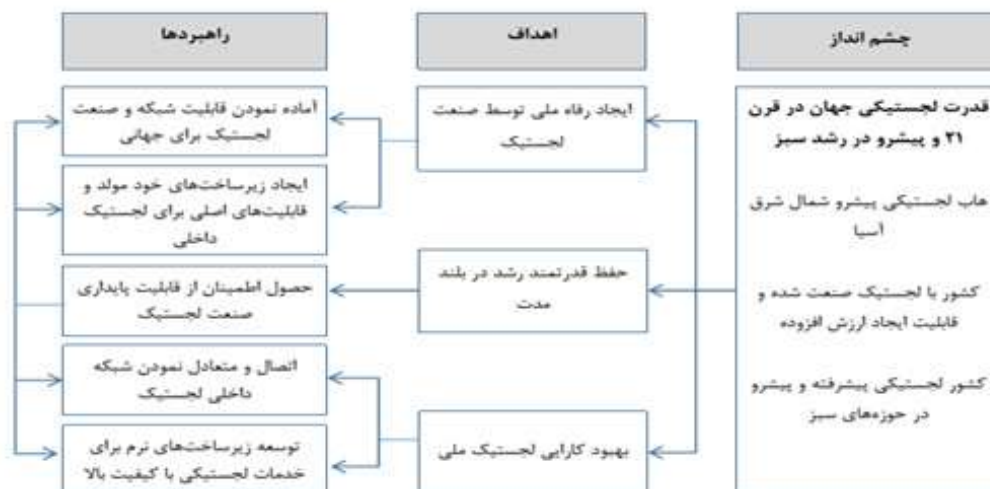




## چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران (بخش پنجم)

زمانی ۲۰۱۱-۲۰۲۰ تدوین شده است. چشم‌انداز، اهداف و راهبردهای این برنامه در شکل ذیل نمایش داده شده است. برای تحقق راهبردهای فوق، مجموعه‌ای از اقدامات پیاده‌سازی در حوزه‌های مختلف تعریف شده است:

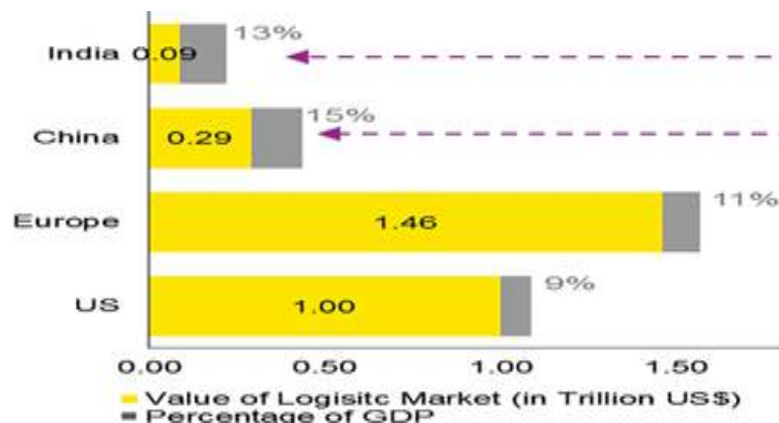
◀ دفتر مطالعات زیربنایی معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی برنامه جامع لجستیک ملی ۲۰۱. برنامه جامع لجستیک ملی کشور کره جنوبی، برای بازه



شکل ۱. چشم‌انداز، اهداف و راهبردهای برنامه جامع لجستیک ملی کشور کره جنوبی

حوزه	اقدامات
زیرساخت‌های فیزیکی	<ul style="list-style-type: none"> <li>• توسعه نظام‌مند تأسیسات لجستیک و ارتقای خدمات آنها</li> <li>• ایجاد لجستیک محلی کارآمد در مناطق شهری</li> <li>• تحقیق و توسعه برای مفاهیم جدید سیستم‌های لجستیک بار، به خصوص حمل‌ونقل چندوجهی و سبز</li> <li>• نظام پشتیبانی قانونی و مالی جامع برای ارتقای لجستیک ریلی</li> <li>• حمایت از تجدید حیات حمل‌ونقل از طریق تخصیص اسکله‌های ویژه و حمایت‌های مالی خاص</li> <li>• افزایش رقابت‌پذیری بنادر تجاری اصلی با تخصیص‌سازی منطقه‌ای آنها و فعالیت اتحادیه‌های بنادری و آموزشی</li> </ul>
زیرساخت‌های غیرفیزیکی	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ایجاد کمیته ملی لجستیک به همراه زیرمجموعه تخصصی برای پشتیبانی سیاستگذاری و پیاده‌سازی آن</li> <li>• ایجاد نهاد مدیریت آمار لجستیک برای پشتیبانی سیاستگذاری به همکاری مرکز ملی آمار</li> <li>• توسعه نیروی انسانی لجستیک در میان مدت و بلندمدت</li> <li>• سیستم ملی تأیید صلاحیت خدمات لجستیکی براساس ارزیابی عملکرد به جای تست و آزمون</li> <li>• تسهیل در استخدام افراد خارجی و افراد صلاحیت‌دار در شرکت‌های لجستیکی</li> <li>• توسعه زیرساخت‌های ICT در هاب‌های لجستیکی کلیدی و توسعه شبکه ملی اطلاعات لجستیک</li> </ul>
پایداری	<ul style="list-style-type: none"> <li>• برنامه‌ریزی برای کاهش گازهای گلخانه‌ای و ایجاد نظام مدیریت لجستیک سبز و تهیه خطوط راهنما</li> <li>• افزایش رفاه در صنعت لجستیک و بهبود شرایط کاری</li> <li>• بهبود نظام‌های زیرساختی و نهادی لجستیکی برای تقویت امنیت اجتماعی (به‌عنوان مثال لجستیک بحران)</li> <li>• ایجاد نظام جامع یکپارچه امنیت لجستیک در سطح استانی</li> <li>• قانونگذاری برای افزایش شفافیت و فضای منصفانه برای فعالین در بخش لجستیک</li> <li>• ایجاد بسترهای اجتماعی برای تضمین رشد بلندمدت قابلیت‌های صنعت لجستیک</li> </ul>
جهانی‌سازی	<ul style="list-style-type: none"> <li>• افزایش امنیت هاب‌های لجستیکی بین‌المللی و تقویت عملیات آنها</li> <li>• تلاش فعالانه برای توسعه شبکه‌های جهانی حمل‌ونقل</li> <li>• تضمین رشد قابلیت‌های جهانی صنعت لجستیک بین‌الملل کشور</li> <li>• توسعه همکاری‌های بین‌المللی برای تقویت اتصال کره به شبکه جهانی</li> </ul>
لجستیک داخلی	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ایجاد سیستم‌هایی برای تثبیت ساختار و پیشرفت صنعت لجستیک</li> <li>• ایجاد نظام پشتیبانی برای تثبیت و پیشرفت صنعت لجستیک</li> <li>• پشتیبانی از ارتقای رقابت‌پذیری با گسترش بازارهای لجستیکی</li> <li>• ایجاد نظام پشتیبانی جامع برای ارتقای رقابت‌پذیری شرکت‌های لجستیکی</li> </ul>

جدول ۵. مجموعه اقدامات تعریف شده برای تحقق راهبردهای برنامه جامع لجستیک ملی کشور کره جنوبی



شکل ۲. وضعیت ارزش بازار لجستیک و هزینه لجستیک به عنوان درصدی از GDP در مناطق مختلف جهان

Source: Development of Logistic Park, IL&FS, 2017.

مطابق رتبه‌بندی سال ۲۰۱۶ بانک جهانی، کشور هند رتبه ۳۵ را از نظر شاخص عملکرد لجستیک (LPI) در بین ۱۶۰ کشور مورد مطالعه به خود اختصاص داده است. دولت هند برای بهبود زیرساخت‌های لجستیکی پروژه‌های متعددی را به اجرا گذاشته است که از جمله می‌توان به پروژه چهار ضلعی طلایی، کریدورهای غرب به شرق و شمال به جنوب (که چهار شهر بزرگ کشور را به یکدیگر متصل می‌کند)، مناطق آزاد تجاری و انبارداری و همچنین مشارکت بخش خصوصی در این صنعت اشاره نمود.

بازار لجستیک هند در سال ۲۰۱۴ حدود ۱۰۴ میلیارد دلار درآمد داشته و پیش‌بینی می‌شود این درآمد در سال ۲۰۲۰ به ۱۵۰-۱۶۰ میلیارد دلار برسد. بخش حمل‌ونقل در حدود ۶۰ درصد بازار لجستیک هند را به خود اختصاص داده است.

دولت مشوق‌های زیادی را در زمینه ایجاد پارک‌های لجستیک چندوجهی، کوچک، متوسط و بزرگ که به‌طور عمده به راه آهن وصل می‌باشند، در نظر گرفته است. در ادامه به بررسی مختصر وضعیت برخی از زیرساخت‌های مهم لجستیک در کشور هند پرداخته می‌شود:

#### ۱-۲-۴. حمل‌ونقل کانتینری و چندوجهی

با وجود اینکه حمل‌ونقل کانتینری درصد پائینی از حمل‌ونقل در تجارت خارجی هند را به خود اختصاص داده است، ولی این نوع حمل‌ونقل از رشد بالایی برخوردار است. شایان ذکر است جهت کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و همچنین انتقال سریع کالاها بین مبادی و مقاصد، حمل‌ونقل چندوجهی در کشور هند در حال

#### ۲-۴. هند

برای هر کشور، هزینه‌های لجستیک سالیانه بین ۹-۲۰ درصد تغییر می‌کند که در مورد کشور ایالات متحده آمریکا این رقم حدود ۹ درصد است. همچنین ارزش بازار لجستیک جهانی در حدود ۳/۵ تریلیون دلار برآورد می‌گردد. ایالات متحده آمریکا با کسب یک سوم ارزش بازار لجستیک جهان (حدود یک تریلیون دلار)، در رده نخست بیشترین ارزش بازار لجستیک قرار دارد.

همان‌گونه که در شکل فوق ملاحظه می‌گردد در مناطق توسعه‌یافته (مانند آمریکا و اروپا) هزینه‌های لجستیک (شامل هزینه‌های نگهداری، انبارداری، بسته‌بندی، ضایعات و هزینه‌های مدیریتی و...) درصد کمتری از GDP را به خود اختصاص داده است، ولی در کشور هند این نسبت حدود ۱۳ درصد است که به دلیل نظام مالیاتی چند لایه‌ای، گلوگاه‌های زیرساختی و ناکارایی‌های دیگر است.

صنعت لجستیک در دهه اخیر در کشور هند رشد چشمگیری از خود نشان داده است. عوامل گوناگونی به رشد صنعت لجستیک در کشور طی این مدت کمک نموده‌اند که از جمله می‌توان به وجود رقابت و هزینه‌های فزاینده، تمرکز روی برون‌سپاری، ورود بازیگران خارجی، تغییر در سیستم مالیاتی، رشد سریع در صنایعی مانند صنعت خودرو، صنایع دارویی، صنایع کالاهای مصرفی بی‌دوام (FMCG)، ظهور خرده‌فروشی سازمان‌یافته، افزایش تجارت خارجی و تبدیل هند به هاب تولیدی در سطح منطقه و جهان اشاره نمود. در این میان بخش‌های عمده صنعتی که سرمایه‌گذاری عظیمی در صنعت لجستیک داشته‌اند عبارتند از: صنایع هوانوردی، فلزات و معادن و صنایع کالاهای بادوام.

#### ۳-۲-۴. انبارها

در سالیان اخیر، انبارها تبدیل به محرک اصلی در رشد صنعت لجستیک شده‌اند.

علاوه بر خدمات ذخیره‌سازی سنتی، هم‌اکنون خدمات ارزش‌افزوده زیادی همچون تجمیع و تقسیم بار، بسته‌بندی، برچسب‌زنی، بارکدزنی و لجستیک معکوس در انبارها ارائه می‌گردند.

تصاحب فضای انبارش در هند توسط گروه‌های سازمان‌یافته بخش خصوصی (صنعت انبارداری سازمان‌یافته) در حال رشد است.

#### ۴-۲-۴. پارک‌های لجستیکی

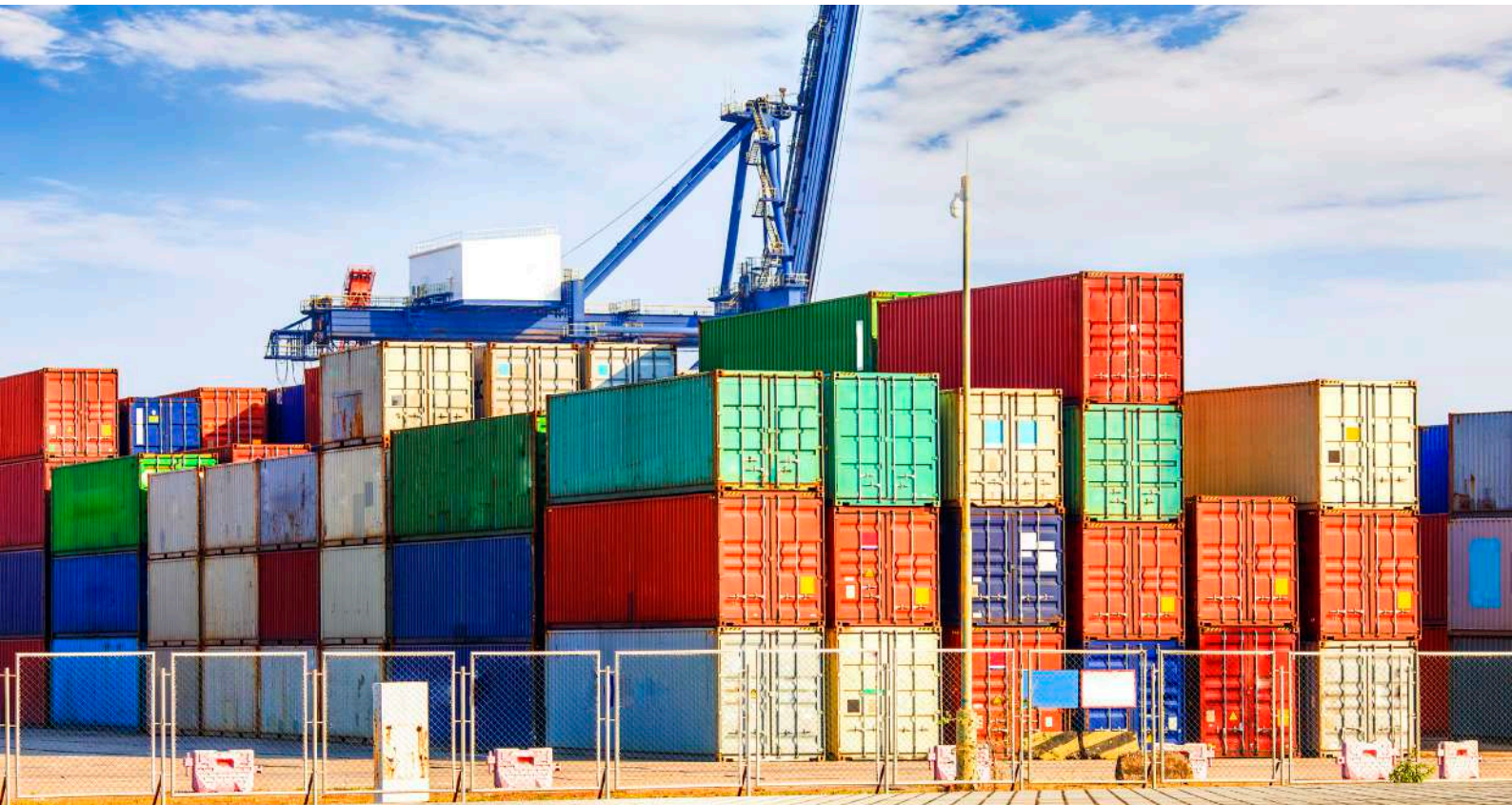
پارک‌های لجستیکی در راستای سیاست‌های تسهیلات‌دهی تجاری و با هدف ارائه خدمات لجستیکی با کیفیت و کارآیی بالا، احداث می‌شوند. این مکان‌ها سبب تجمع بخش‌های مختلف صنعت لجستیک از قبیل محل پارک کامیون، شرکت‌های حمل‌ونقل، انبار کانتینر و مراکز فناوری و پردازش توزیع در یک مکان می‌گردند. تا انتهای سال ۲۰۱۴ به تعداد ۱۱۰ پارک لجستیکی با سرمایه‌گذاری یک میلیارد دلاری در محدوده ۳۵۰۰ هکتاری در هند عملیاتی شده‌اند.

گسترش است. حمل‌ونقل چندوجهی امکان انجام فرآیندهای تجارت بین‌المللی را با تعداد اسناد کمتر (مثلاً یک سند برای تمامی انواع حمل‌ونقل مورد استفاده) میسر می‌سازد.

#### ۲-۲-۴. شرکت‌های لجستیک طرف سوم

برون‌سپاری در هر صنعتی رایج است و صنعت لجستیک نیز از این قاعده مستثنا نیست. شرکت‌های خدمات لجستیک طرف سوم (۳PL) به شرکت‌هایی اطلاق می‌شود که سازمان‌های تولیدی یا خدماتی بخشی یا کل امور لجستیکی خود را به آنها برون‌سپاری می‌کنند. این شرکت‌ها معمولاً در حوزه‌های حمل‌ونقل و انبارداری متخصص هستند و قادرند خدمات خود را با انواع مختلف و متنوعی از محصولات منطبق سازند. خدمات لجستیکی مانند حمل‌ونقل، انبارداری، مدیریت موجودی، بسته‌بندی و مانند اینها جزء خدمات ارائه شده توسط شرکت‌های لجستیک طرف سوم محسوب می‌گردند.

در حال حاضر ارتباط شرکت‌های هندی با شرکت‌های لجستیک طرف سوم گسترش یافته است و شرکت‌های هندی سهم عمده‌ای از فعالیت‌های خود را به شرکت‌های لجستیک طرف سوم واگذار می‌کنند.





## اجاره پرچم امری رایج در صنعت حمل و نقل دریایی است

این کشور آمریکای مرکزی به مالکان کشتی های خارجی ثبت آسان و امکان بکارگیری نیروی کار خارجی را فراهم کرده و از درآمد مالکان خارجی، مالیات دریافت نمی کند.

### اجاره پرچم قاعده رایج دریانوردی جهان

استفاده از پرچم کشور دیگر روی کشتی های یک کشور منع قانونی ندارد و امری رایج در صنعت حمل و نقل جهان است.

بر اساس قانون بین الملل و قوانین دریایی همه کشتی هایی که در حوزه تجارت بین الملل فعال هستند باید در کشوری ثبت شوند و بر اساس قوانین و ضوابط پرچم ثبت شده فعالیت کنند.

در حال حاضر بیشتر از ۵۱ هزار کشتی تجاری بزرگ و تعداد بی شماری از شناورهای ساحلی در پهنه پنج اقیانوس فعالیت می کنند. این کشتی ها برای تردد

◀ پاناما اعلام کرد که دیگر پرچم های خود را در اختیار کشتی های ایرانی قرار نمی دهد. این اتفاق به گفته فعالان صنعت حمل و نقل دریایی می تواند تجارت را برای کشتی های ایرانی که تحریم هستند، محدودتر کند. البته فعالان این صنعت امیدوار هستند که بتوانند سایر کشورهای دیگر را متقاعد کنند تا پرچم آنها، جایگزین پرچم پاناما شود.

بر اساس گزارش رویترز، طبق قوانین بین المللی هر کشتی تجاری باید در یک کشور به ثبت برسد و کشوری که کشتی حامل پرچم آن است، مسئول بازرسی های ایمنی و کنترل شرایط کاری خدمه است. زمانی که یک کشتی پرچم خود را از دست می دهد، اگر فوراً پرچم دیگری جایگزین نکند، بیمه و رتبه بندی خود را از دست خواهد داد. طبق اعلام شرکت تخصصی «وسل ولیو» پاناما با ۷۱۰۰ کشتی ثبت شده، بزرگترین ناوگان کشتیرانی دنیا را دارد.

جهان تحت پرچم های مصلحتی فعالیت می کنند و پرچم کشورهای پاناما، لیبریا و جزایر مارشال حدود ۴۰ درصد از کل ناوگان جهانی بر اساس DWT را به خود اختصاص داده اند.

با مطالعه دقیق قوانین مطرح شده در خصوص پرچم های مصلحتی می توان به این جمع بندی رسید که بهره برداری از این اقدام متداول در صنعت کشتیرانی اغلب برای کسب مزیت مالی بوده است.

### بزرگترین کشورهای اجاره دهنده پرچم به کشتی ها کدامند؟

در حال حاضر پاناما، تانزانیا، لیبریا، قبرس، جزایر کارائیب و جزایر مارشال از جمله کشورهایی هستند که دارای بزرگ ترین ناوگان دریایی جهان به صورت اجاره ای هستند. این کشورها در بحث مارکتینگ حمل و نقل دریایی فعال هستند و این موضوع باعث می شود که ثبت نفتکش ها و کشتی ها در آنها، هزینه های کمتر و توجیه اقتصادی بیشتری برای مالکان و اداره کنندگان کشتی ها و نفتکش ها به دنبال داشته باشد. در این میان، ایران هم که به دلیل تحریم ها ناچار به اجاره پرچم پاناما بود، به صورت گسترده از پرچم این کشور برای تردد کشتی های خود استفاده می کرد اما خبرها حاکی از آن است که یکی از بزرگترین و معتبرترین کشورهای اجاره دهنده پرچم به کشتی های تجاری، دیگر قرار نیست پرچم های خود را در اختیار ایران قرار دهد اتفاقی که به گفته فعالان این صنعت، تجارت را برای ایران که تحت تحریم های امریکا قرار دارد، دشوارتر از گذشته می کند اما غیر ممکن نخواهد کرد.

در آب های بین المللی باید از قوانین و مقررات خاصی پیروی کنند. این قوانین ایجاب می کنند که تمام کشتی ها در کشورهای مورد نظر خود ثبت شوند و در واقع نوعی شناسه و کد رهگیری دریافت کنند. اولین پیمان نامه دریایی در سال ۱۹۵۸ میلادی تحت عنوان UNCLOS ایجاد شد و دومین پیمان نامه در سال ۱۹۶۰ و سومین مورد در سال ۱۹۷۰ به تصویب رسید.

در این میان پرچم های مصلحتی یا Flag of Convenience روشی مرسوم در تجارت است که طی آن یک کشتی تجاری در کشور دیگری غیر از کشور مالک ثبت می شود و با پرچم رسمی کشوری که در آن ثبت شده تردد می کند.

از مهمترین دلایل مالکان کشتی برای استفاده از پرچم های مصلحتی کاهش هزینه های عملیاتی یا رهایی از قوانین و مقررات کشور مالک کشتی است.

استفاده از پرچم های مصلحتی از دهه ۵۰ میلادی متداول بوده و بر اساس آن پرچم نصب شده بر روی کشتی نشانگر کشوری است که کشتی در آن ثبت شده است. کشتی ها بر اساس قوانین حاکم بر کشور ثبت شده عملیات خود را انجام می دهند.

مالکان کشتی که در آن زمان از افزایش قوانین و هزینه های فزاینده نیروی کار به ستوه آمده بودند، اقدام به ثبت کشتی های خود در پاناما کردند. به این ترتیب استفاده از پرچم های مصلحتی افزایش یافت و در سال ۱۹۶۸، لیبریا بیشترین تعداد کشتی ثبت شده را به واسطه ثبت کشتی های انگلیسی از آن خود کرد. از سال ۲۰۰۹، بیش از نیمی از کشتی های تجاری







## حذف پرچم پاناما تاثیر مالی ندارد

◀ یک کارشناس انرژی اظهار داشت: فروش نفت ما با حذف پرچم پاناما به بن بست نمی‌رسد، کشتی‌های ما مدت زمان طولانی است که به انحصار مختلف تحریم هستند و این موضوع جدید نیست.

به گزارش ایلنا، در حال حاضر ظرفیت هزاران کشتی تانکر با تناژ و سایزهای کوچک تا بزرگ که در ناوگان دریایی دنیا مشغول به کار هستند چیزی حدود ۱۶۸ میلیون تن است و بسیاری از کشتی‌های تجاری جهان، در کشوری غیر از کشور مالک یا شرکت مالک کشتی ثبت شده‌اند و با پرچم کشور دیگری حرکت می‌کنند. یعنی حدود ۷۰ درصد از ناوگان کشتیرانی جهان با پرچمی غیر از کشور مالک آن ثبت شده و در حال فعالیت است. بیشترین کشتی‌های ثبت شده در جهان متعلق به پاناما است؛ یعنی چیزی بیشتر از ۸ هزار کشتی.

در این بین شرکت ملی نفت کش ایران یکی از برندهای مهم در بازار نفت کش‌هاست که چند سال پیاپی برنده جایزه seatrade award شده و بالاترین حجم تجارت و رضایت مشتریان را در اختیار دارد؛ با توجه به این موضوع و در ادامه تداوم فشار و تحریم بر نفت ایران ۳۰ دی ماه اخباری مبنی بر اینکه اداره دریانوردی پاناما، بزرگ‌ترین نهاد ثبت کشتی‌ها در جهان، حق استفاده از پرچم خود را برای ۱۳۶ نفتکش مرتبط با شرکت ملی نفت ایران لغو و ثبت آن‌ها را متوقف کرده است، منتشر شد. اداره دریانوردی پاناما اعلام کرده بود این ۱۳۶ نفتکش که طی چهار سال گذشته مستقیماً در کار دور زدن تحریم‌های نفتی آمریکا علیه ایران بوده‌اند، دیگر قادر به دریانوردی با پرچم این کشور نیستند.

این اقدام در شرایطی صورت گرفت که خبرگزاری رویترز به نقل از شرکت‌های ردیابی نفتکش‌ها اذعان کرد که

محموله‌های نفت خام ایران در دو ماه آخر سال ۲۰۲۲ به بالاترین حد خود رسید و امسال شروع قدرتمندی داشت. و طبق آمارهای بین‌المللی میزان صادرات روزانه نفت و میعانات گازی ایران در ماه‌های نوامبر و دسامبر ۲۰۲۲ به ترتیب ۱.۳ میلیون بشکه و بیش از ۱.۴ میلیون بشکه را نشان می‌دهد.

در واکنش به ادعای پاناما برای جلوگیری از استفاده از پرچم این کشور در نفتکش‌های ایرانی سازمان بنادر و دریانوردی ایران در بیانیه‌ای اعلام کرد: تمامی کشتی‌های متعلق به شرکت‌های کشتیرانی ایرانی هم اکنون تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران هستند و ناوگان ایران با ظرفیت تناژ قابل توجه در بین ۲۰ کشور بزرگ مالکان دنیا، کاملاً در خدمت حمل‌ونقل دریایی کشور برای رفع نیازهای صادراتی و وارداتی کالا است.

سازمان بنادر و دریانوردی کشورمان خاطرنشان کرده است: کشتی‌های تحت پرچم ایران از استانداردهای بسیار خوب و مطابق قوانین ملی و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی برخوردار هستند که نتایج کنترل و بازرسی‌های صورت گرفته در تفاهم‌نامه‌های کنترل و بازرسی دنیا موبد این امر است.

این سازمان همچنین در پایان با استناد به مواد ۱ و ۲ کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) گفته که دولت‌های عضو این سازمان بین‌المللی وابسته به ملل متحد متعهد شده‌اند، از هرگونه محدودیت برای کشتیرانی تجاری و رفتار تبعیض‌آمیز، پرهیز کنند.

اما اینکه آیا این ادعا و اقدام از سوی پاناما اخلاقی در روند صادرات نفت ایران ایجاد خواهد کرد یا خیر، سوالی است که نماینده اسبق ایران در اوپک تاکید می‌کند: نفت ایران با این اقدامات به بن بست نمی‌خورد.



را بپردازیم و با پرچم این کشور تردد داشته باشیم اما در کل این اقدام پاناما تأثیری در حمل نفت توسط نفتکش‌های ایران ندارد ولی نکته مهم این است که غیر از حمل نفت ایران این کشتی‌ها نفت کشورهای دیگر را هم به مقاصد مختلف حمل می‌کرد و در اجاره دیگر کشورها هم بودند در نتیجه تأثیراتی به لحاظ مالی نه تنها ایران بلکه پاناما خواهد داشت.

محمدعلی خطیبی نیز در این خصوص گفت: فقط پاناما نیست که ما می‌توانیم از آن استفاده کنیم پرچم‌های متعددی وجود دارد که می‌توانیم از آنها برای صادرات نفت در نفتکش‌های کشور استفاده کنیم، سوال اینکه مگر رفت و آمد همه دنیا به پرچم پاناما بسته است؟ گزینه‌های مختلفی وجود دارد، بنابراین بعید است مشکلی در تردد نفتکش‌های ایران ایجاد کند.

وی با بیان اینکه ما در برخی موارد می‌توانیم از پرچم کشور خودمان هم استفاده کنیم، خاطرنشان کرد: فروش نفت ما با حذف پرچم پاناما به بن‌بست نمی‌رسد، کشتی‌های ما مدت زمان طولانی است که به انحصار مختلف تحریم هستند و این موضوع جدید نیست.

نماینده اسبق ایران در امور اوپک تصریح کرد: کشتی‌های ما اکنون در شرایط تحریم نفت را جابجا می‌کنند، علاوه بر کشتی‌های ایران کشتی کشورهای هم که وارد آب‌های سرزمینی ایران می‌شوند مورد تحریم قرار می‌گیرند و این پدیده جدید نیست.

وی یادآور شد: ما سال‌ها در تحریم‌های قبلی و هم تحریم‌های فعلی فروش نفت داشته‌ایم و محدودیت‌ها خللی در روند تجارت نفت کشور ایجاد نکرده است.

یک کارشناس بین‌الملل حوزه انرژی نیز معتقد است که هرچند این اقدام احتمال دارد هزینه‌های فروش نفت ایران را بالا ببرد اما تأثیر قابل توجهی نخواهد داشت.

محمود خاقانی اظهار داشت: پاناما کشوری تحت سلطه امریکاست و اکثر موسسات مالی، اعتباری و بانک‌ها در امریکا و اروپا تحت مالکیت و کنترل الیگارشی‌های یهودی، امریکایی روس و اروپایی هستند که البته بخش قابل توجهی نیز صهیونیست هستند. کما اینکه بعد از اینکه بحث تحریم نفت روسیه مطرح شد الیگارشی‌های روسیه هواپیماها و کشتی‌های شخصی را به اسرائیل منتقل کردند، به عبارت دیگر دولتی که در پاناما حکومت می‌کند یا خود از اصحاب قدرت و ثروت در منطقه هستند و یا اینکه اصحاب قدرت و ثروت در یک انتخابات کمک کردند که اینها سر کار بیایند تا منافع آنها را حفظ کنند، اکنون منافع همه اینها در این است که در یک کارزار تبلیغاتی و جنگ روانی ایران را منزوی کنند.

وی افزود: آنچه مسلم است کشتی‌های نفتکش ایرانی با پرچم پاناما پنهان نشده بودند اگر قرار بود شناسایی شوند قطعاً این اتفاق می‌افتاد بنابراین دولت ایران اگر نفتکش‌ها را جایی دیگری دنیا نتوانست ثبت کند، می‌تواند در کیش و قشم ساختاری ایجاد کند که بتواند با پرچم ایران رفت و آمد کنند، ضمن اینکه غیر از پاناما کشورهای دیگری هم وجود دارد که می‌توانیم با آنها همکاری کنیم، اما در هر حال هزینه برای ایران بالا می‌رود.

این کارشناس حوزه بین‌الملل انرژی خاطرنشان کرد: اگرچه ما می‌توانیم با پاناما مذاکره کنیم و مبلغ بیشتری



## سلب پرچم پاناما بی تاثیر است

بسیاری از کشورهای جهان با پرچم کشورهای دیگر تردد می کنند. در واقع این مساله به نوعی ترجیح تجاری کشورهاست و علت خاص دیگری ندارد.

**استفاده از پرچم مصلحتی به جای پرچم اصلی چه مزایایی برای مالکان کشتی های تجاری ایجاد می کند؟**

پرچم مصلحتی باعث می شود که یک سری مزایا برای مالکان ایجاد کند. به عنوان مثال بیمه های جهانی برای کشتی هایی با پرچم خاص تخفیف های ویژه در نظر می گیرند و یا بنادر برخی کشورها برای پرچم خاصی ارزش ویژه قائل هستند و خدمات بهتری ارائه می کنند. این مساله در مورد سایر شقوق حمل و نقل و از جمله صنعت هوایی هم صدق می کند. به عنوان مثال برخی خطوط هوایی جهانی خدمات ویژه ای دریافت می کنند و علت آن اینست که این خطوط هوایی برند

مشروح این گفت و گوی را در ادامه با دکتر هادی حق شناس، معاون دریایی سابق سازمان بنادر و دریانوردی می خوانید.

**تردد کشتی ها با پرچم کشورهای دیگر به چه علت انجام می شود؟**

پرچم کشتی به نوعی پلاک یک کشتی برای تردد است. تفاوتی ندارد که مالک کشتی چه هویتی دارد و اهل کدام کشور است یا کشتی قرار است برای خطوط تجاری کدام کشور کار کند. پرچم کشتی می تواند از هر جایی دریافت شود و اما اینکه چرا برخی کشتی های ایرانی ترجیح می دهند از پرچم کشور دیگر استفاده کنند، علت آن است که پرچم برخی کشورها معتبرتر هستند یا سهولت بیشتری برای تردد ایجاد می کند. به همین دلیل است که برخی کشتی های ایرانی ترجیح می دهند به جای استفاده از پرچم ایران از پرچم کشورهای دیگر استفاده کنند. البته باید تاکید کرد که این پدیده مختص ایران نیست و کشتی

• گفتگو با با دکتر هادی حق شناس، معاون دریایی سابق سازمان بنادر و دریانوردی

◀ پاناما اعلام کرده است که دیگر پرچم خود را در اختیار کشتی های ایرانی قرار نمی دهد. این اتفاق اما از نظر دکتر هادی حق شناس، معاون دریایی سابق سازمان بنادر و دریانوردی هیچ مشکل خاصی برای کشتی های ایران ایجاد نمی کند. او توضیح می دهد که پرچم های مصلحتی اگرچه مزایا و تسهیلاتی برای کشتی های تجاری ایجاد می کنند اما ایران از نظر مقررات جهانی حمل و نقل دریایی هیچ مانعی برای تردد ندارد و امریکا نمی تواند به کشوری بگوید که کشتی های ایرانی را به آب های خود راه ندهند.

دکتر حق شناس توضیح می دهد که رفتارهایی مانند اقدام اخیر پاناما بیشتر ناشی از منافع تجاری این کشورهاست و این کشورها به لحاظ قانونی و حتی سیاسی زاویه ای با ایران ندارند.

هستند و اعتبار بیشتری دارند.

### چه کشورهایی بیشتر از پرچم مصلحتی استفاده می کنند و آیا این اتفاق در مورد کشورهای با قدرت چانه زنی بالا هم رخ می دهد؟

کشورهای دیگر هم از پرچم کشور دیگر در کشتی تجاری خود استفاده می کنند و جالب است بدانید حتی آمریکا و کشورهای اروپایی نیز از پرچم کشورهای دیگر برای تردد کشتی های خود استفاده می کنند و علت آن است که برخی مقررات تجاری برای پرچم کشوری، ساده تر و در دسترس تر است. به عنوان مثال ممکن است یک کشتی آمریکایی بخواهد در یک مسیر تجاری خاص بطورمدمام تردد کند و قوانین آن منطقه با پرچم یک کشورهمخوانی بیشتری داشته باشد.

بنابراین طبیعی است که بخواهد از پرچم آن کشور استفاده کند. در واقع انتخاب پرچم برای کشتی ها، از معادلات تجاری پیروی می کند.

### آیا تحریم ایران و مسایلی که در زمینه سیاست خارجی وجود دارد، عامل استفاده پرچم سایر کشورها برای تردد کشتی های ایرانی نیست؟

البته که تحریم باعث می شود که ایران برای استفاده از پرچم کشورهای دیگر برای کشتی های تجاری خود راغب تر باشد اما مهم این است که این اتفاق، اتفاق عجیب و غیرمعمولی در صنعت حمل و نقل دریایی نیست. با این وجود کشتی های ایرانی به دلیل مشکلات تحریم ناچارهستند که با پرچم کشتی های دیگر تردد کنند.

در حال حاضر که پاناما اعام کرده است که دیگر پرچم های خود را در اختیار ایران نمی گذارد، چه

### اتفاقی رخ خواهد داد؟

اتفاق خاصی رخ نخواهد داد. در دوره اول تحریم ایران برخی از کشتی های ایران، پرچم پاناما را برای تردد خود انتخاب کردند و این روال کم و بیش ادامه داشت تا اینکه پاناما به تازگی اعلام کرد که به دلیل تحریم های ظالمانه آمریکا، پرچم های خود را در اختیار ایران نمی گذارد. با این وجود مشکل خاصی برای تردد کشتی های ایرانی ایجاد نمی شود. این مساله مانند آن است که شما پلاک تهران را از خودروی خود بردارید و به جای آن پاک کرج را نصب کنید.

### تحریم ها باعث نمی شود که تردد با پرچم ایران، برای کشتی های ایران در دسرساز شود؟

ایران عضو سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) است و بنابراین براساس مقررات جهانی برای تردد به هر نقطه از جهان، هیچ منعی ندارد. بر اساس ارزیابی این سازمان، ایران و کشتی های ایرانی امن هستند و در لیست سفید قرار دارند و ایران یکی از ناوگان های کشتیرانی بزرگ دنیاست. علاوه بر این، سازمان بنادر و دریانوردی نیز ترجیح می دهد که کشتی های ایرانی با پرچم ایران تردد کنند؛ زیرا تردد تعداد بالای کشتی با پرچم ایران، قدرت چانه زنی کشور ما را در مجامع بین المللی افزایش می دهد. بنابراین منع تردد کشتی های ایران با پرچم پاناما نمی تواند مشکل خاصی برای ایران ایجاد کند؛ زیرا ایران رفتار غیرقانونی انجام نمی دهد و این اتفاقات ناشی از زورگویی آمریکا در مجامع بین المللی است.

بنابراین دلیل چنین تصمیمی از سوی پاناما چه می تواند باشد؟ تصمیم پاناما ناشی از منافع تجاری او بوده است چرا که در حال حاضر

آمریکا و کشورهای اروپایی نیز از پرچم این کشور استفاده می کنند. بنابراین منافع تجاری پاناما از این کشورها ایجاب می کند که بین آمریکا، اروپا و ایران، طرف اول را انتخاب کند. این مساله درباره فروش نفت نیز صدق می کند. کره جنوبی و هند اصولاً پالایشگاه های خود را بر اساس نفت ایران طراحی کرده و ساخته اند اما منافع تجاری آنها با آمریکا ایجاب می کند که مرادوات تجاری را به ناچار با ایران محدود کنند. در واقع منطق دنیای تجارت و منافع مالی کشورها این اتفاقات را رقم می زند و تحریم ها لزوماً به این معنا نیست که این کشورها از نظر سیاسی و حتی ایدئولوژیک با ایران زاویه دارند.

### ایران از نظر ثبت کشتی ها چه وضعیتی پیدا می کند؟ آیا تحریم ها باعث نمی شود که با موسسات رده بندی دچار مشکل شوند؟

خوشبختانه بعد از تحریم دوره اول، ایران اقدام به ایجاد موسسات رده بندی مانند موسسه رده بندی ایرانیان و موسسه رده بندی آسیا کرد که این موسسات در حال حاضر کشتی های ایرانی را ثبت می کنند. این موسسات عضو آیاکس یا موسسات رده بندی بین المللی هستند و می توانند به موسسات بزرگ خارجی نیز بپیوندند. این موسسات در حال حاضر کشتی های زیادی را ثبت کرده اند و بنابراین در حال حاضر برای ثبت کشتی ها هیچ گونه مشکل و مانعی وجود ندارد.

### منبع

هفته نامه لجستیک و اقتصاد | سال دوم | شماره پنجاه و سه



## سلب پرچم پاناما از این حجم کشتی ایرانی را تکذیب می کنیم

پرچم پاناما از تعداد ۱۳۶ فروند نفتکش ایرانی و تبعات این اقدام برای کشتی‌ها ایرانی اظهار داشت: در ابتدا باید به این موضوع توجه داشته باشیم که یک کشتی چرا باید تحت پرچم یک کشور باشد و با حذف آن پرچم چه اتفاقی خواهد افتاد؟ تمام کشتی‌ها نزد

سلب پرچم شده واقعیت ندارد و آن را قویا تکذیب می کنیم. اکثر قریب به اتفاق کشتی‌های متعلق به ایران، تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران هستند و توسط خدمه حاذق ایرانی مدیریت می شوند. مسعود پل‌مه در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایلنا درباره سلب

• مصاحبه خبرگزاری ایلنا با دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

◀ دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران اظهار داشت: اینکه گفته می شود از تعداد ۱۳۶ فروند کشتی نفتکش ایرانی

سازمان بین‌المللی دریانوردی موسوم به IMO ثبت می‌شوند و IMO NUMBER دریافت می‌کنند و همچنین برای کنترل و نظارت فعالیت‌های دریانوردی باید تحت پرچم یک کشور باشند. از آنجایی که کشورهایی مانند پاناما، یونان، قبرس و ... که از تسهیلات مالیاتی و مالی ویژه برای ثبت کشتی‌ها برخوردار هستند معمولاً غالب مالکان کشتی را ترغیب می‌کنند علی‌رغم اینکه در آن کشورها هیچ عقبه تجاری یا اقتصادی ندارند کشتی خود را در آن کشورها ثبت کنند.

وی ادامه داد: کشتی که در پاناما به ثبت می‌رسد و تحت پرچم کشور پاناما قرار می‌گیرد، پایین‌ترین رقم مالیاتی ممکن را به این کشور برای فعالیت‌های خودش پرداخت می‌کند. از این رو اگر پاناما پرچم خود را از یک کشتی حذف کند، به این مفهوم نیست که آن کشتی قابلیت دریانوردی را از دست می‌دهد. بلکه با ثبت در سایر کشورها می‌تواند از فعالیت‌های مبتنی بر نظارت IMO برخوردار باشد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تاکید کرد: همانطور که امکان ثبت یک کشتی در کشور پاناما وجود دارد امکان ثبت آن در کشور دیگر هم وجود دارد و پس از ثبت در آن کشور، کشتی به فعالیت تجاری خودش ادامه و استمرار دهد. پل‌مه با تکذیب سلب پرچم پاناما از این تعداد کشتی گفت: اینکه گفته می‌شود از ۱۳۶ فروند کشتی نفتکش ایرانی سلب پرچم شده واقعیت ندارد و آن را قویاً تکذیب می‌کنیم. اکثر قریب به اتفاق کشتی‌های تحت مالکیت ایرانی تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران هستند و توسط خدمه حاذق ایرانی مدیریت می‌شوند. این یک امر

طبیعی است؛ در فعالیت‌های دریایی بین‌المللی امکان استفاده از پرچم سایر کشورها وجود دارد بنابراین شناورهای ما نیز از این مزیت بهره‌جسته هر چند که تعداد اندکی از شناورهای بخش خصوصی ایرانی در این کشور به ثبت رسیده‌اند و ثبت این تعداد کشتی تاثیری به مفهوم اخص کلمه که مانع بر دریانوردی یا فعالیت‌های تجاری دریایی ناوگان متعلق به جمهوری اسلامی ایران شود، نخواهد داشت.

وی افزود: سلب این تعداد کشتی از پرچم پاناما از لحاظ عددی را تکذیب می‌کنیم و اساساً یک چنین حجمی از کشتی‌هایی متعلق به ایران در پاناما به ثبت نرسیده است. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تاکید کرد: کشتی‌های ایرانی هیچ محدودیتی برای ثبت در سایر کشورها ندارند.

پل‌مه در پاسخ به این سوال که فعالیت کشتی تحت پرچم پاناما به دور زدن تحریم‌ها کمکی می‌کند که با حذف آن با مشکلات تحریمی مواجه باشیم، اظهار داشت: به آن مفهوم که تصور شود اگر یک کشتی تحت پرچم ایران باشد نمی‌تواند به دلیل تحریم‌ها فعالیت کند و اگر ثبت کشوری مانند پاناما باشد و در شرایط تحریمی می‌تواند با پرچم این کشور فعالیت داشته باشد، چنین چیزی مصداق پیدا نمی‌کند و عمومیت ندارد. فقط مباحث سهولت در فرایندهای اداری و مالی مطرح می‌شود که افراد سعی می‌کنند از این تسهیلات بهره‌برند. برای مثال اگر کشتی نیازمند تسهیلات بانکی از یک کشور ثالث باشد طبیعتاً اگر تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران باشد به دلیل تحریم‌ها سخت‌تر می‌تواند این تسهیلات را دریافت کند یا

دچار چالش می‌شود. وی در پاسخ سوال دیگر مبنی بر اینکه آیا در ثبت کشتی‌ها تحت پرچم کشور دیگری مالکیت ایرانی آن آشکار و احراز می‌شود، گفت: به طور قطع اگر بخواهیم پرچم هر کشوری را اتباع کنیم ابتدا باید مالکیت و هویت مدیران آن شرکت که ادعای مالکیت آن کشتی را دارند، افشا شود و به طور قطع وقتی این اطلاعات منتشر شود مالکیت ایرانی این کشتی اعلام خواهد شد و اطلاعاتی نیستند که قابل دسترس نباشند و موضوعی نیست که با کشف این اطلاعات مشکلات را افزایش دهد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره جایگزینی پاناما برای کشتی‌های ایرانی ادامه داد: هنوز گزارش دقیقی از میزان و تعداد کشتی‌هایی که مدعی هستند تحت پرچم شدند و این ادعا واقعی باشد نداریم. کما اینکه تاکید به تکذیب سلب پرچم پاناما از تعداد ۱۳۶ فروند کشتی ایرانی داریم و اینکه این تعداد کشتی با مالکیت ایرانی تحت پرچم پاناما باشند صحت ندارد.

پل‌مه گفت: این جریان تنها وقفه‌ای که می‌تواند در فرایند تجاری کشتی‌ها ایجاد کنند، تنها مدت روز کمتر از انگشتان یک دست برای ثبت این کشتی‌ها در سایر کشورها خواهد بود و البته به دولت پاناما توصیه می‌کنیم از اقدامات ضد تجاری که می‌تواند حیث حرفه‌ای و اعتباری آن کشور را تحت تاثیر قرار دهد اجتناب کند، بر اساس تمامی کنوانسیون‌های ناظر بر فعالیت‌های دریایی و مطابق با مفاد تعهدی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، از ایجاد هرگونه محدودیت در امور کشتیرانی تجاری و رفتار تبعیض‌آمیز باید خودداری شود.

# نفت ایران، پرچم پاناما



## ● دکتر کامبیز اعتمادی

نایب رئیس کمیته کانتینری و عضو کمیته آموزش، تحقیقات و مطالعات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

◀ در ابتدای شروع تحریم‌ها علیه شرکت‌های کشتیرانی ایرانی، یکی از راه‌های دور زدن و کمرنگ نمودن تحریم‌ها تعویض پرچم کشتی‌ها بود ولی این حربه نیز تا زمانی مناسب بود و به مرور زمان این کار، توجه آمریکا را به خود جلب نمود. شاید تا زمانی دولت آمریکا تا حدی از تحریم‌ها چشم‌پوشی می‌نمود و در برخی مواقع، نفت ایران را به صورت غیر مستقیم و از طریق واسطه‌های بین‌المللی خریداری می‌کرد ولی با توجه به مسائل مربوط به

امنیت داخلی، فضا را برای اعمال فشار بر ایران مناسب تشخیص داد و اداره دریانوردی پاناما را تحت فشار قرار داده تا حق استفاده پرچم خود را از کشتی‌های نفتکش شرکت ملی نفتکش ایران متوقف متوقف سازد.

همزمانی منع استفاده از پرچم پاناما با بعضی از اخبار نشان‌دهنده شرایط نامناسبی است. بروز مشکلات امنیتی در داخل ایران، تحت فشار قرار دادن پاناما جهت جلوگیری از تردد ناوگان شرکت ملی نفتکش با پرچم این کشور، اعمال فشار و کنترل بر دولت و بانک‌های عراق جهت کنترل مبادلات ارزی با ایران، برنامه‌ریزی برای حضور در تنگه پاناما و افزایش نرخ دلار بر برنامه ریزی دقیق علیه فشار بیشتر بر ایران می‌باشد.

همانطور که در بودجه سال آینده برنامه‌ریزی شده، حدود ۴۷ درصد از درآمد کشور بر مبنای فروش نفت پیش‌بینی شده است. با یک تحلیل بسیار ساده متوجه می‌شویم که علاوه بر اعمال قطعنامه‌های پیاپی علیه ایران، این بار فشار مضاعفی بر صادرات نفت ایران اعمال گردیده است. در ماه‌های پایانی سال ۲۰۲۲ حمل‌محمولات نفت خام ایران به بالاترین حد خود رسیده بود و در شروع سال نو میلادی این روند رو به بهبود بود.

بعضی از آمارها نشان‌دهنده صادرات نفت و میعانات گازی به میزان ۱/۳ تا ۱/۴ میلیون بشکه در ماه‌های نوامبر و دسامبر می‌باشد. به طور متوسط صادرات نفت ایران نسبت به سال ۲۰۲۱ یک سوم رشد

تصمیم‌های دقیق و هوشمندانه‌تر از قبل می‌باشد.

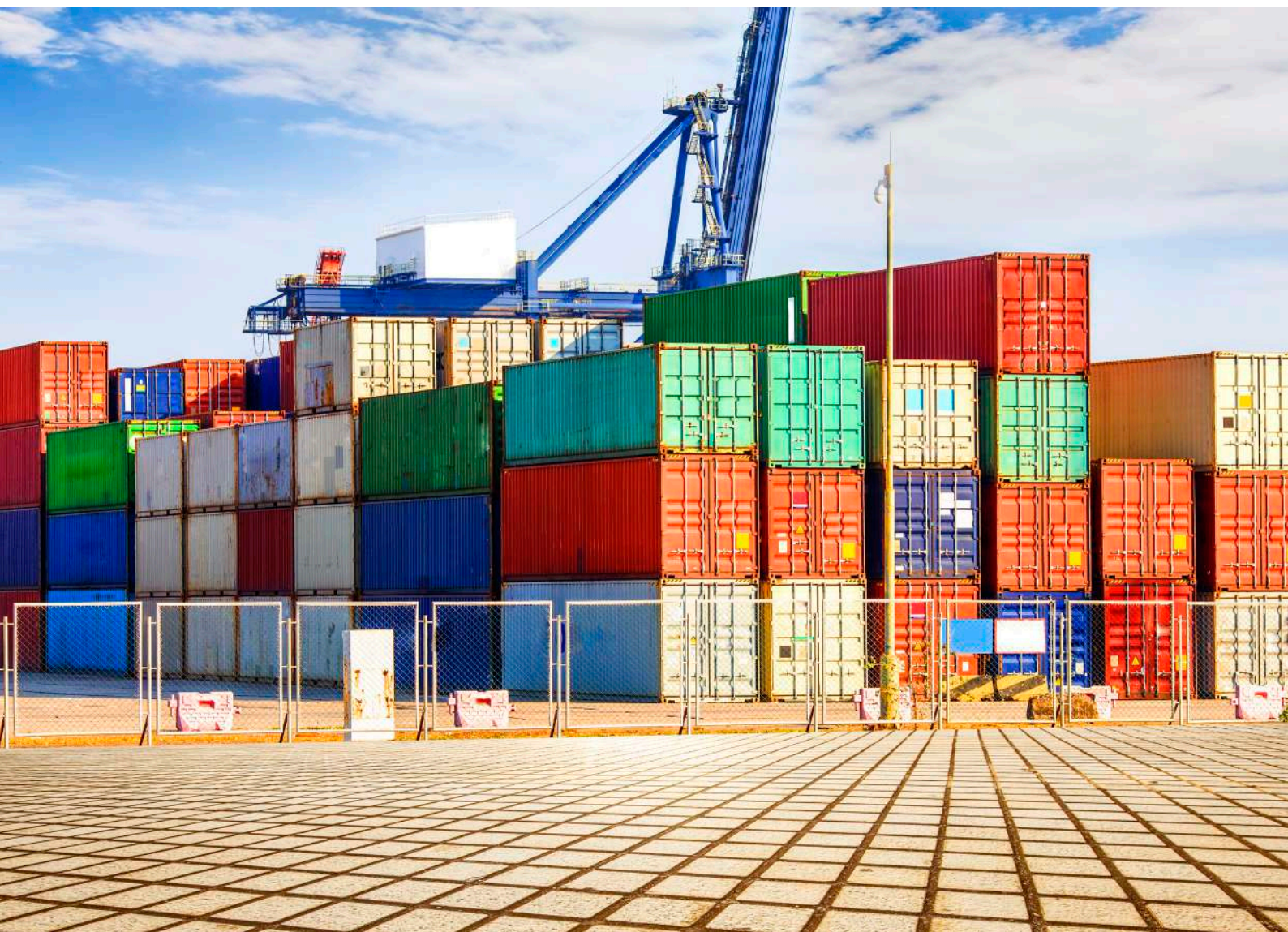
باید در شرایط کنونی منتظر اقدامات ناگهانی و غافلگیرکننده از طرف کردستان عراق و بازار هرات که از محل‌های مرتبط با قیمت دلار ایران است باشیم. همچنین بایستی در نظر داشت علاوه بر فشارهای اقتصادی، شوک‌های روانی نیز می‌تواند اثر مخربی بر کشور داشته باشد؛ شوک‌هایی مانند: تصویب قطعنامه‌های علیه ایران، اعمال تحریم‌های جدید، ترویج شایعات، همه و همه باعث فشار مضاعف بر کشور خواهد گردید.

قطع دولتمردان از پرچم‌های دیگر کشورها نیز برای جابجایی محمولات نفتی ایران استفاده خواهند کرد؛ زیرا تجربیات سال‌های تحریم ما را آنقدر هوشیار نموده که صرفاً از یک مسیر برای دور زدن تحریم‌ها استفاده نماییم.

اکنون زمان آن رسیده است که هوشیارتر از گذشته نسبت به اجماع جهانی علیه ایران رفتار نماییم تا دچار مشکلات و مصائب جدیدی نگردیم. باید توجه داشت عواملی مانند: افزایش نرخ دلار، تورم، بیکاری، نبود مدیریت و برنامه‌ریزی با فشارهای خارجی علیه کشور نیازمند

داشته است ولی با توجه به اینکه منابع آماری از نظر ایران و چه آمریکا به صورت دقیق مشخص نیست، لذا دقیقاً معلوم نمی‌باشد این تصمیم دولت پاناما چه میزان از صادرات نفت ایران را کاهش خواهد داد.

البته باید در نظر داشت که دولت پاناما قبلاً نیز اقدام به حذف پرچم کشورش از بعضی از نفتکش‌های سوریه نیز نموده بود ولی باید در نظر داشت که با تعویض پرچم مشکلاتی از قبیل: تعویض بیمه و P&I Club (بیمه مسئولیت مالکان کشتی در برابر اشخاص ثالث) نیز برای کشتی پیش خواهد آمد. به طور







کاپیتان امید مرادی  
عضو هیئت مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران

## پرچم دیگر کشورها جایگزین پاناما می شود

استفاده از پرچم مصلحتی پاناما بعد از تحریم ایران و صدور قطعنامه های سازمان ملل علیه ایران، رایج شد. ایران در آن زمان ناچار بود با روش هایی تحریم های تجاری را دور بزند و به همین دلیل به صورت گسترده از پرچم پاناما برای تردد کشتی های خود استفاده کند. البته این روال در صنعت حمل و نقل دریایی غیرمعمول نبود اما کشتی های ایرانی راهی به جز این امر نداشتند. این رفتار کم و بیش ادامه داشت تا زمانی که ایران دوباره تحریم شد و پاناما نیز اعلام کرد که به دلیل تحریم ها حاضر نیست پرچم خود را در اختیار کشتی های ایرانی قرار دهد. با این حال موضوع امروز کمی متفاوت و ماهیت تحریم ایران با تحریم دوره قبل متفاوت تر است چرا که این بار تحریم ایران ناشی از زورگویی امریکاست و صورت و ماهیت قانونی ندارد.

بنابراین کشتی های ایرانی به دلیل اینکه ناچار هستند تحریم ها را دور بزنند، از پرچم سایر کشورها استفاده می کنند تا برای تردد در آبراهه های بین المللی با کمترین مشکلات و موانع روبرو شوند. طبیعی است که آنها ترجیح می دهند از پرچم کشوری استفاده کنند که در تعاملات بین المللی خود تعارضی با دیگران نداشته باشد و روند تجارت را تسهیل کند. بنابراین پاناما یک گزینه بهتر برای کشتی های ایرانی محسوب می شد اما در حال حاضر با سلب این امتیاز، کشتی های ایرانی با مسایل

بیشتری برای تردد خود مواجه هستند. در این زمینه می توان به تردد نفتکش های ایرانی اشاره کرد. همان طور که می دانید نفت ایران تحریم است و برای فروش نفت خود از شیوه های مختلفی برای دور زدن تحریم ها

استفاده می کند. طبیعی است که تردد نفتکش های ایرانی با پرچم کشور ایران حساسیت هایی در آبراهه های بین المللی ایجاد می کند. بنابراین استفاده از پرچم ایران برای تردد کشتی ها آن چنان هم بدون مشکل و راحت نیست. با این وجود باید تاکید کرد که تجربه ایران در دوره اول تحریم باعث شده است که کشتی های تجاری ایران با موضوعی غیرمنتظره مواجه نشوند و آمادگی لازم را برای این نوع برخوردها داشته باشند.

در مورد اقدام اخیر پاناما برای تحریم کشتی های ایران هم باید گفت، درست است پرچم پاناما تسهیلات و امتیازات زیادی برای کشتی های ایرانی ایجاد می کرد اما کشتی های ایرانی در حال حاضر می توانند به راحتی از پرچم سایر کشورها استفاده کنند. به عنوان مثال کشورهای آفریقایی یا جزایری در حاشیه کره جنوبی پرچم خود را به سهولت در اختیار کشتی های ایرانی قرار می دهند. ممکن است این پرچم ها تسهیلات پرچم پاناما را ایجاد نکنند اما امکاناتی

در اختیار کشتی های ایرانی قرار می دهند که تجارت آنها با موانع و گرفتاری های کمتری مواجه شود. با این حال به نظر می رسد که ایران باید از طریق دیپلماسی و گفت و گو با سایر کشورها مسایل را حل کند تا دچار آسیب های کمتری از ناحیه تحریم شود. یک مثال بارز آن اقدام ایران در رابطه با تحریم سوختگیری کشتی ها در برزیل است. ایران سه سال پیش به برزیل اخطار داد که در صورت ایجاد مانع برای سوخت گیری کشتی ها، تجارت خود را از این کشور قطع می کند و این مساله را به صورت قانونی پیگیری کرد که خوشبختانه اقدام منطقی ایران جواب داد و برزیل اعلام کرد که به تامین سوخت کشتی های ایرانی از این کشور ادامه می دهد. بنابراین ایران باید درباره سایر مسایل نیز اقدام منطقی انجام دهد. از این منظر مذاکرات با اتحادیه اروپا باید ادامه دار باشد و ایران تلاش کند که منافع تجاری خود را در قالب مذاکره با اتحادیه اروپا به دست آورد. ضمن اینکه مانع از برخوردهای قهری سایر کشورها و تشدید تحریم ها علیه کشور شود.



## بررسی اعمال دکترین پیوند واقعی در اعطای تابعیت به کشتی توسط کشور صاحب پرچم

• دکتر سیدباقر میرعباسی، استاد دانشکده حقوق دانشگاه تهران

### مقدمه

تابعیت، یکی از ارکان حقوقی فعالیت کشتی‌ها به شمار می‌رود که کشور صاحب پرچم به کشتی می‌دهد و کشتی با ثبت در هر کشوری و برافراشتن پرچم آن کشور، تابعیت آن را به دست می‌آورد. اعطای تابعیت به کشتی، شباهت‌های بنیادینی با اعطای تابعیت به اشخاص حقیقی دارد.

در مبحث اعطای تابعیت کشورها به اشخاص حقیقی باید بین کشور اعطاکننده تابعیت و شخص پذیرنده آن، «پیوند واقعی» وجود داشته باشد و در صورت فقدان آن، کشورها می‌توانند بر اساس رأی دیوان بین‌المللی دادگستری از شناسایی تابعیت اعطاشده خودداری کنند.

در حال حاضر، بسیاری از کشتی‌های فعال در عرصه حمل و نقل دریایی با کشور متبوع خود «پیوند واقعی» نداشته و همین امر باعث عدم حاکمیت و کنترل مؤثر

کشور صاحب پرچم بر کشتی‌های تحت پرچم خود شده و در نتیجه بسیاری از مقررات بین‌المللی توسط این کشتی‌ها نقض می‌شود. در این مقاله، عدم امکان تعمیم دکترین «پیوند واقعی» به کشتی‌ها و عدم امکان خودداری از شناسایی تابعیت اعطاشده توسط کشور صاحب پرچم به کشتی در صورت فقدان پیوند واقعی با کشتی تحت پرچم بررسی شده است.

این مقاله سعی خواهد کرد ضمن بیان مسئله و تبعات نبود پیوند واقعی بین کشتی و کشور صاحب پرچم، به جنبه‌های مفهومی دکترین پیوند واقعی و مؤلفه‌های مربوط آن پرداخته و از رهگذر مفاد مصحح در کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط و آرای دادگاه‌ها/دیوان‌های بین‌المللی و رویه عملی دولت‌ها، امکان تعمیم این دکترین را به عرصه تابعیت کشتی‌ها بررسی کند.

### تابعیت کشتی

امروزه کشتی‌ها نیز همانند اشخاص حقیقی دارای تابعیت هستند. تابعیت در واقع یکی از ارکان هویتی

کشتی به شمار می‌رود. به‌طور کلی برای احراز هویت کشتی باید به چهار عامل رجوع کرد که عبارت‌اند از: اسم کشتی، بندر پایگاه، تابعیت و ظرفیت کشتی. کشتی‌ها دارای تابعیت کشورهایی هستند که حق برافراشتن پرچم آنها را دارند. کشورها نیز با تعیین شرایطی حق برافراشتن پرچم خود را به کشتی‌ها اعطا کرده و کشتی‌ها می‌توانند تحت پرچم آن کشور در دریاهای و اقیانوس‌ها فعالیت کنند. تابعیت در کشتی تقریباً همان نقش تابعیت در اشخاص حقیقی را ایفا می‌کند. لذا کشورهایی که حق برافراشتن پرچم خود را به کشتی اعطا کرده و از این طریق تابعیت خود را به آن کشتی داده‌اند حق دارند از آنها حمایت دیپلماتیک به عمل آورند. احراز «تابعیت» یکی از سازوکارهای مهم در جهت شناسایی کشتی‌ها و بالطبع، هدایت و منظم کردن ترافیک در دریاهای و آبراه‌های بین‌المللی است.

### ۱. بیان مسئله

در حقوق بین‌الملل دریاهای هر کشتی باید در یک کشور به ثبت رسیده و تحت پرچم آن کشور فعالیت کند. ثبت کشتی در یک کشور به منزله اعطای تابعیت آن کشور به کشتی بوده و کشور مذکور، صاحب پرچم کشتی شناخته می‌شود. در حقوق بین‌الملل دریاهای کشتی تابع قوانین و مقررات کشور صاحب پرچم قلمداد شده و در بسیاری از موارد، کشور صاحب پرچم به لحاظ حقوقی بر کشتی حاکمیت دارد. همچنین پرچم کشتی مبین مسئولیت و تعهدات دولت صاحب پرچم در قبال جامعه بین‌المللی است و در صورت عدم رعایت قوانین بین‌المللی و نقض مقررات حاکم بر دریا و موارد دیگری از قبیل آلودگی و تصادفات توسط کشتی، دولت صاحب پرچم، مسئول بوده و باید پاسخگو باشد.

در مواردی مالک کشتی ترجیح می‌دهد کشتی خود را در کشوری غیر از کشور متبوع خود به ثبت برساند و تابعیتی غیر از تابعیت کشور متبوع خود را برای کشتی انتخاب کند. به کشورهایی که امکان ثبت کشتی‌های خارجی را به مالکان کشتی می‌دهند کشور ثبت آزاد اطلاق می‌شود و به پرچم اینگونه کشورها نیز پرچم مصلحتی می‌گویند. پرچم مصلحتی با توجه به مواد ۹۱ و ۹۲ کنوانسیون حقوق دریاهای پرچم کشوری است که کشتی در آن به ثبت رسیده است در حالی که کشتی پیوند واقعی با آن دولت، اعم از مالکیت، تولید، تابعیت خدمه کشتی و غیره نداشته باشد یا هرچند در کشوری با پیوند واقعی ثبت شده باشد، اما در جریان سفر دریایی از پرچم کشور دیگری استفاده کند. عملکرد برخی از دولت‌ها در ثبت کشتی‌های خارجی و اعطای مجوز بدین منظور که کشتی‌ها تحت پرچم آنها در دریای آزاد دریانوردی کنند، موجب تولد ناوگان‌های تجاری با پرچم مصلحتی شد که در حال حاضر، مهم‌ترین پدیده کشتیرانی جهان شده است. اصطلاح

کشتی به شمار می‌رود. به‌طور کلی برای احراز هویت کشتی باید به چهار عامل رجوع کرد که عبارت‌اند از: اسم کشتی، بندر پایگاه، تابعیت و ظرفیت کشتی. کشتی‌ها دارای تابعیت کشورهایی هستند که حق برافراشتن پرچم آنها را دارند. کشورها نیز با تعیین شرایطی حق برافراشتن پرچم خود را به کشتی‌ها اعطا کرده و کشتی‌ها می‌توانند تحت پرچم آن کشور در دریاهای و اقیانوس‌ها فعالیت کنند. تابعیت در کشتی تقریباً همان نقش تابعیت در اشخاص حقیقی را ایفا می‌کند. لذا کشورهایی که حق برافراشتن پرچم خود را به کشتی اعطا کرده و از این طریق تابعیت خود را به آن کشتی داده‌اند حق دارند از آنها حمایت دیپلماتیک به عمل آورند. احراز «تابعیت» یکی از سازوکارهای مهم در جهت شناسایی کشتی‌ها و بالطبع، هدایت و منظم کردن ترافیک در دریاهای و آبراه‌های بین‌المللی است.

در حقوق بین‌الملل عمومی، اصولی در خصوص تابعیت و شناسایی آن از سوی سایر کشورها به رسمیت شناخته شده است. این اصول برگرفته از حقوق بین‌الملل عرفی و رویه قضایی طی سده‌ها و دهه‌های اخیر است. یکی از اصول شناخته شده در اعطای تابعیت که ریشه در حقوق عرفی دارد این است که هر کشوری حق دارد شرایط اعطای تابعیت خود به اشخاص حقیقی را تعیین کند. اما در عین حال، بر اساس رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه «نوته بام» در صورت فقدان پیوند واقعی بین کشور اعطاکننده تابعیت و شخص دریافت کننده آن، سایر کشورها می‌توانند تابعیت اعطاشده را به رسمیت نشناسند.

امروزه در خصوص وجود پیوند واقعی بین بسیاری از کشتی‌ها و کشور اعطاکننده تابعیت به آنها (کشور صاحب پرچم) تردید جدی وجود دارد. قطع رابطه تابعیت بین کشور صاحب پرچم با کشتی تبعات جدی و مهمی برای کشتی خواهد داشت که مهم‌ترین آن عبارت‌اند از عدم برخورداری از حمایت دیپلماتیک، حفاظت از منافع و مصالح آن در جامعه بین‌المللی، دفاع از حقوق کشتی در صورت وقوع حوادث و حملات و تصادف که منجر به آسیب دیدن کشتی شود یا در مواردی که لزوم ارجاع به محاکم قضایی ضرورت پیدا کند.

چنانچه این واقعیت پذیرفته شود که نقش تابعیت در اشخاص حقیقی و کشتی‌ها یکسان است، می‌توان آنها را در یک چارچوب حقوقی مقایسه و مبنای حقوقی تابعیت در اشخاص حقیقی را به کشتی نیز تعمیم داد. اما در رویه عملی دولت‌ها و حتی آرای دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای عکس این موضوع مشاهده می‌شود. تسری مبنای حقوقی تابعیت ناظر بر اشخاص

پرچم مصلحتی از دهه ۱۹۵۰ در صنعت دریانوردی رایج شد.

مهم‌ترین ویژگی کشورهای ثبت آزاد، نبود پیش‌نیاز مربوط به تابعیت مالک کشتی برای ثبت کشتی است. برخی از مالکان کشتی، بنا به دلایلی چنین کشورهایی را برای ثبت کشتی خود انتخاب می‌کنند که از جمله می‌توان به: کاهش هزینه‌های جاری کشتی، نبود قوانین سختگیرانه در خصوص مسائل ایمنی و عملیاتی کشتی، عدم لزوم رعایت قوانین و مقررات سختگیرانه در مورد خدمه و عدم نیاز به رعایت استانداردها و کنوانسیون‌های بین‌المللی اشاره کرد.

فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل و نقل، فهرستی حاوی ۳۲ کشور ثبت آزاد منتشر کرده است. برخی از این کشورها عبارت‌اند از: آنتیگوآ، باربادا، باهاماس، بلیز، بولیوی، کامبوج، قبرس، گرجستان، هندوراس، لیبریا، مالت، جزایر مارشال، موریتانی، پاناما، سریلانکا. این فدراسیون برای انتخاب این‌گونه کشورها ملاک‌هایی تعیین کرده است که عبارت‌اند از توانایی و تمایل برای اعمال حداقل استانداردهای اجتماعی در خصوص کشتی، میزان تصویب و اعمال کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی کار، سابقه ایمنی و زیست محیطی. از سال ۲۰۰۹ سه کشور پاناما، لیبریا و جزایر مارشال، بزرگترین کشورهای ثبت آزاد کشتی به شمار می‌روند که جمعاً در حدود ۹۳ درصد کل تناژ کشتی‌ها را به خود اختصاص داده‌اند. در میان این کشورها، پاناما دارای رتبه اول است که در حدود ۰۹ درصد از کل تناژ کشتی‌های جهان در آن به ثبت رسیده است.

ثبت کشتی در کشورهای ثبت آزاد، تبعاتی برای صنعت کشتیرانی و حقوق دریاها داشته است. کشورهای ثبت آزاد با اعطای پرچم خود به کشتی‌ها، این اجازه و امکان را به مالکان کشتی می‌دهند تا از بسیاری از کنوانسیون‌ها و استانداردهای بین‌المللی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان بین‌المللی کار، شانه خالی کنند، چرا که اساساً این کشورها عضو کنوانسیون‌های مذکور نیستند. در برخی موارد نیز که کشور ثبت آزاد به یک کنوانسیون بین‌المللی متعهد است در عمل به دلیل عدم نظارت بر کشتی‌های تحت پرچم خود، قوانین مندرج در کنوانسیون‌های مذکور اجرا نمی‌شوند.

یکی دیگر از تبعات استفاده از پرچم مصلحتی توسط کشتی‌ها، امکان پنهان کردن مالکیت کشتی است؛ چرا که مالک کشتی مسئول کلیه فعل و ترک فعل‌های کشتی و خدمه است و باید مسئولیت مدنی و گاه کیفری آن را بر عهده گیرد. با استفاده از پرچم مصلحتی، برخی

از مالکان کشتی برای مصون ماندن از این مسئولیت‌ها اقدام به تشکیل شرکت‌های صوری کرده و تشخیص مالک واقعی کشتی را دشوار می‌کنند. فرار از مالیات نیز یکی دیگر از انگیزه‌های ثبت در کشورهای ثبت آزاد و استفاده از پرچم مصلحتی است.

بسیاری از اعمال مجرمانه و غیرقانونی در دریا از جمله قاچاق انسان و کالا و دوزدن تحریم‌های بین‌المللی سازمان ملل علیه کشورها، توسط کشتی‌های دارای پرچم مصلحتی صورت می‌گیرد.

بر اساس برآورد سازمان بین‌المللی کار، بیش از یک میلیون و دویست هزار نفر در صنعت دریانوردی مشغول به کار هستند.

ملاحظات سیاسی نیز می‌تواند یکی از دلایل استفاده از پرچم مصلحتی باشد. به عنوان مثال، با اعمال تحریم‌هایی توسط شورای امنیت و چندین کشور علیه کشتیرانی ایران، شرکت کشتیرانی ایران ناچار شد کشتی‌های خود را با نام‌های خارجی، پرچم کشورهای خارجی و حتی با انعقاد قراردادهای فروش و استیجاری به کشورهای دیگر وارد آب‌های بین‌المللی کند تا بتواند مشکلات تحریمی را تا حدودی برطرف کند.

اما شاید بتوان گفت که مهم‌ترین پیامد کشتی‌های دارای پرچم مصلحتی، تبعات زیست محیطی است. عمده‌ترین فجایع محیط زیست دریایی ناشی از کشتی‌هایی است که پرچم مصلحتی داشتند. تبعات زیست محیطی صرفاً ناشی از ایجاد آلودگی در محیط زیست دریایی توسط کشتی‌های دارای پرچم مصلحتی نیست. ماهیگیری غیرقانونی و گزارش نشده نیز یکی از تبعات زیست محیطی کشتی‌های دارای پرچم مصلحتی است. به دلیل اینکه کشورهای صاحب پرچم دارای پرچم مصلحتی اصولاً منابع مورد نیاز و اراده لازم برای اعمال نظارت صحیح بر کشتی‌های تحت پرچم و اجرای صحیح قوانین بین‌المللی ندارند، امروزه یکی از چالش‌های اصلی صنعت دریانوردی شده‌اند.

مهم‌ترین عامل ایجاد چنین چالشی در صنعت دریانوردی، فقدان پیوند واقعی بین کشور صاحب پرچم و کشتی است که موجبات عدم رعایت استانداردها و مقررات بین‌المللی در زمینه‌های ایمنی، محیط زیست دریایی و غیره را فراهم آورده است. کشورهای ثبت آزاد به دلیل منافع مادی ثبت و مالکان کشتی نیز به دلیل منافع عدم نظارت و کنترل صحیح بر اعمال قوانین و عدم لزوم پایبندی به قوانین سختگیرانه، موجد پدیده‌ای با عنوان پرچم مصلحتی شده‌اند که در برخی موارد صدمات جبران ناپذیری در این صنعت به وجود آورده است.



نشریه بایندر، مراتب تسلیت خود را به خانواده آن مرحوم عرض نموده و از خداوند منان برای شاد روان حسین راحت طلب آمرزش و آرامش و برای خانواده ایشان صبر و شکیبایی در این مصیبت آرزو می نماید.

## یادمان زنده یاد حسین راحت طلب

◀ زنده یاد حسین راحت طلب دوره آموزشی علوم دریانوردی را در کشور آلمان گذرانده و دارای سابقه و تخصص چند ده ساله در زمینه کشتیرانی بود.

زنده یاد راحت طلب علاوه بر ایجاد شرکت های بازرگانی و کشتیرانی، سابقه نمایندگی کشتیرانی های معتبر خارجی را نیز در پیشینه کاری خود داشت.

سید حسین میر محمدعلی دوست و همکار زنده یاد راحت طلب درباره خصوصیات اخلاقی وی می گوید: در طول سالهای متممادی دوستی و شراکت ما، هرگز مرحوم راحت طلب را عصبانی و یا گله مند ندیدم. او همیشه آرام و متین بود و تلاش می نمود مسائل را با حفظ خونسردی حل کند و اصولاً همیشه مثبت فکر می کرد.



Mr. Rahattalab and Dr. Zerbin, Director of Global Container Services in conversation.

**Im Dienst von DSR-Senator: Peyvand Darya Shipping Teheran**

Anlässlich seines Antrittsbesuches in Rostock sprachen wir mit Herrn Hussein Rahattalab aus Teheran, Chef der neu von DSR-Senator verpflichteten Agentur Peyvand Darya Shipping.

Hussein Rahattalab, Chairman von Peyvand Darya Shipping Co., Teheran

Wie Maschinen und Anlagen und andere hochwertige Produkte, die sich im Iran noch nicht fertigen lassen, einführen.

سه چهارم قرن دوستی پایدار هرچه در باره فضائل اخلاقی نوست دورینه و اوجمند مرحوم حسین راحت طلب بنویسم نخواهم توانست این نوست سفر کرده را بخوبی معرفی کنم آشنائی ما در اوایل سال ۱۳۳۹ شروع شد. تقریباً همزمان در خط کشتیرانی آلمانی هانزا استخدام شدیم و آقای راحت طلب از دفتر خرمشهر و من از دفتر تهران شرکت برای کارآموزی و طی نوبه های مدیریت کشتیرانی در بندر برمن و هامبورگ انتخاب شدیم.

من چندماه زود تر از آقای راحت طلب با کشتی به آلمان اعزام شدم و او که چند ماه بعد در بندر برمن از کشتی پیاده میشد را بمنزل مشترکمان در ساختمان تازه تأسیس دانشجویان شهر برمن هدایت کردم. در طول دوسال اقامت آقای راحت طلب در آلمان ما باهم با اتوبوس به شرکت میرفتیم و با هم بر میگشتیم. اهالی آلمانی محل که ما را دانما یا بکنیگر میپندت می پرسیدند که ایا شما برادر هستید؟

پس از مراجعت از آلمان هرگز ارتباط ما قطع نشد. مرحوم راحت طلب پس از ترک هانزا و انتقال به تهران در شرکت های مختلف خارجی از جمله ملیتزر و مونس فعالیت کرد و بازاریابی موفق و بنام بود. پس از انقلاب اسلامی به اتفاق او و دوستان دیگر مبادرت به تأسیس شرکت بازاوران ایران نمودیم و فعالیت گسترده خود را در امر حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی شروع کردیم. در سالهای بعد بنا به ضروریات زمان شرکتهای دیگری از جمله پیوند دریا و گراش دریا را به ثبت رساندیم و نمایندگی شرکتهای معتبر کشتیرانی بین المللی را عهده دار شدیم.

در طول سالهای متممادی دوستی و شراکت ما هرگز مرحوم راحت طلب را عصبانی و یا گله مند ندیدم. او همیشه آرام و متین بود و تلاش مینمود مسائل را با حفظ خونسردی حل کند و اصولاً همیشه مثبت فکر میکرد و اعمال غیر دوستانه برخی از نزدیکان را به دل نمیگرفت و به رویش همیشگی انرا مزاح یا قابل گذشت می پنداشت. پیوسته مهربان بود و ایران را از جان و دل دوست داشت و با وجود داشتن دانش و اطلاعات به روز و ارزنده در زمینه حمل و نقل بین المللی بطور عام و در بخش کشتیرانی بطور خاص، که کمتر کسی در ایران از آن بهره مند است، یا تسلط کامل به زبانهای انگلیسی و آلمانی هیچوقت ادعائی نداشت و همچون درختی پیر بار پیوسته آماده انتقال دانش خود به دیگران بود.

روحش شاد و یاد و خاطرات خوب و بشمارش گرامی باد -

سید حسین میر محمدعلی



انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران  
Shipping Association of Iran



قوه قضائیه



## داوری

### مرکز داوری و حل اختلافات تخصصی دریایی و بندری

- رسیدگی به اختلافات فی مابین از طریق صلح و سازش یا صدور رای در پرونده‌های قضایی دریایی و بندری
- تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تأمین دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

#### شورای حل اختلاف

شعبه ۲۶۰۸ تخصصی دریایی و بندری  
مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

#### خدمات حمایتی

مشاوره حقوقی  
و معاضدت قضایی

#### کارشناسی

خدمات کارشناسی (خبره و رسمی)  
اختلافات دریایی و بندری

#### میانجی‌گری

کمیته حل اختلاف  
و صلح و سازش

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶ - فکس: ۰۲۱۸۸۹۰۵۶۰۴

# با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
SAOI International Maritime Education Center



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN

۰۲۱۸۸۹۳۷۴۸۲ - ۰۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶  
www.saoi.ir - tc@saoi.ir





بیمه پاسارگاد

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با  
همکاری بیمه پاسارگاد اجرامی کند:



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
Shipping Association of IRAN

# طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



## \* تسهیلات طرح:

- دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی.
- عدم تودیع اسناد تضامنی
- عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکتهای متصدی کانتینری
- تامین ۹۵٪ خسارت وارده به کانتینر از سوی بیمه
- افزایش ۱۵ روزه Free time در صورت بروز خسارت

در حال حاضر بیش از ۷۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی بعنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و کارگزار گمرکی، تولیدکنندگان و تجار از مزایای طرح بهره مند هستند.

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ - فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴  
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir





## ■ نشانی:

تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

طبقه اول - روابط عمومی

تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴

نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴

ایمیل: info@seanews.ir

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ مدیر مسئول: مسعود پل مه

■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ سردبیر: محمدحسین پرتویان

■ دبیر تحریریه: سید ابوالفضل جعفری نژاد

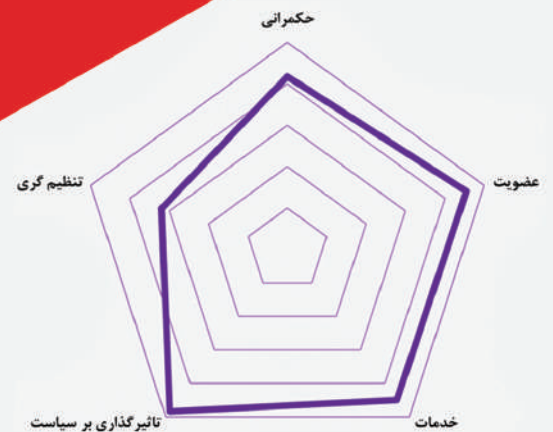
■ صفحه آرایی: مرضیه سعیدی

گفتگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد!

# کسب رتبه A

## در رتبه‌بندی تشکل‌های اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران

### توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای دومین سال متوالی



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی؛ بسیار خوب
- عضویت؛ عالی
- خدمات؛ عالی
- تاثیرگذاری بر سیاست؛ عالی
- تنظیم‌گری؛ مطلوب
- تعامل با اتاق؛ عالی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN