

## اقتصاد دریا

تنگه هرمز و اهمیت آن

بخش اول

تعریف تنگه و موقعیت تنگه هرمز

**همایون الهی -** تنگه از نظر جغرافیایی به باریک‌های از آب گفته می‌شود که دو دریای مجاور را به طور طبیعی به یکدیگر متصل می‌سازد. (در حالی که کانال‌هایی چون کانال سوئز و پاناما و غیره توسط انسان حفر شده است) ولی از لحاظ حقوقی، در گذشته تنگه وقتی مشمول رژیم حقوقی خاص می‌شد که دو دریای آزاد را به هم مرتبط سازد.

در خصوص تنگه هرمز با وجود آن که این راه آبی دریای آزاد را به یک دریای بسته (خلیج فارس) متصل می‌کند ولی به علل گوناگون و از آن جمله اهمیت اقتصادی و نظامی آن، عملاً مقررات حقوقی تنگه‌ها بر آن تحمیل می‌شود.

##### وضعیت حقوقی تنگه‌ها

کنوانسیون‌های حقوق دریاها در سال‌های ۱۳۳۷ (۱۹۵۸) و ۱۳۳۹ (۱۹۶۰) موفق به تعیین عرض آب‌های سرزمینی نشدند، زیرا اکثر قدرت‌های بزرگ دریایی برای بهره‌برداری هر چه بیشتر از مزایای دریای آزاد از اصل ۳ مایل دریایی برای آب‌های سرزمینی حمایت می‌کردند. در نتیجه حق عبور بی‌ضرر کشتی‌ها در داخل تنگه‌ها که جنبه عرفی داشت بر اساس رأی صادره توسط دیوان دادگستری لاهه در سال ۱۳۲۸ (۱۹۴۹) در مورد قضیه تنگه کورفو تنظیم شده بود، پایدار ماند.

البته تا وقتی که محدوده دریای سرزمینی ۳ مایل بود عملاً عبور از تنگه‌ها مشکلی نداشت زیرا کشتی‌ها از آب‌های آزاد خارج از ۳ مایل دو طرف عبور می‌کردند. این موضوع وقتی مشکل آفرین شد که دولت‌ها آب‌های سرزمینی خود را ۱۲ مایل اعلام کردند و مازاد بر آن ۱۲ مایل هم به عنوان منطقه نظارت (امور ایمنی، گمرکی و بهداشتی) به آن افزوده شد. در چنین حالتی تنگه‌هایی که کمتر از ۲۴ مایل دریایی عوض داشتند در قلمر و حاکمیت دریای سرزمینی دولت‌های ساحلی قرار گرفتند و اعمال کنترل تردد برای حصول اطمینان از بی‌ضرر بودن عبور، مشکلاتی را برای کشتیرانی بین‌المللی به وجود آورد.

##### الف - کنوانسیون جدید حقوق دریاها

این کنوانسیون در شهریور سال ۱۳۶۱ (۱۰ سپتامبر ۱۹۸۲) در جامائیکا با ۱۱۹ امضاء کشور رسید، هر چند آمریکا و اسرائیل به آن رأی مخالف دادند این کنوانسیون با شناسایی ۱۲ مایل دریایی به عنوان دریای سرزمینی، تقریباً عبور از تمام تنگه‌های مهم و حیاتی دنیا را که عرض آن‌ها کمتر از ۲۴ مایل بود، با محدودیت‌هایی روبرو می‌نمود که این امر مقبول قدرت‌های بزرگ نبود. بنابراین برای راضی نمودن آن‌ها «عبور بی‌ضرر» تبدیل به «عبور ترانزیتی» شد.

##### ب - شرایط عبور ترانزیتی

طبق ماده ۳۸ کنوانسیون حقوق دریا‌های سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۲)، عبور ترانزیتی شامل کشتی و هواپیما می‌شود و به هیچ وجه و تحت هیچ شرایطی نباید مانعی از جانب کشور ساحلی حاشیه تنگه برای عبور آن‌ها ایجاد شود، هر چند کشتی‌ها و هواپیماها به هنگام عبور چند شرط را باید رعایت نمایند:

##### عبور بدون تأخیر و وقفه

خودداری از توسل به هرگونه تهدید یا استعمال نیرو علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال سیاسی کشور‌های ساحلی حاشیه تنگه یا اقدام به هرگونه عملی که متناقض با اصول حقوق بین‌الملل مندرج در منشور ملل متحد باشد.

کشتی‌های عابر باید مقررات مربوط به ایمنی در دریا، از جمله قواعد بین‌المللی پیشگیری از تصادف در دریا و حفظ محیط زیست و جلوگیری از آلودگی آب را رعایت کنند.

هواپیماها نیز می‌بایست مقررات هوایی که به وسیله سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری تدوین شده است و سایر اصول و قواعد ایمنی را رعایت کنند.

مناطق دریایی در تنگه هرمز

الف -خط مبدأ و آب‌های داخلی و منطقه نظارت ایران:ماده ۶اصلاحیه قانون تعیین آب‌های کرانه‌ای و منطقه نظارت ایران، مصوب ۲۲ فروردین ۱۳۳۸ می‌گوید: آب‌های واقع بین ساحل کشور و خط مبدأ و همچنین آب‌های واقع بین جزایر متعلق به ایران که فاصله آن‌ها از یکدیگر از ۱۲ مایل دریایی تجاوز نکند، آب‌های داخلی کشور محسوب می‌گردد.

براساس این قانون تمامی آب‌های بین جزیره‌های قشم، لارک، هرمز، هنگام و لاوان با بدنه اصلی کشور، جزو آب‌های داخلی محسوب شده و در اسناد سازمان ملل متحد نیز ثبت گردیده است. بدین ترتیب ایران حدود آب‌های ساحلی خود را از شش مایل به دوازده مایل افزایش داد.

دریای سرزمینی یا ساحلی: کشورهای ایران و عمان دریای سرزمینی و منطقه نظارت خود را ۱۲ مایل دریایی (۲۲/۴کیلومتر) تعیین کرده بودند و خط جزری جنوب جزیره لارک به عنوان نزدیکترین جزیره به عمان تعیین شده است و خط مبدأ عمان نیز خط جزری شمال جزیره قوئین کیر به عنوان نزدیکترین جزیره به ایران تعیین شده است.



با این وصف، راه کار منطقی این است که دبیر‌خانه به جایی منتقل شود که تفاوت‌های معناداری با صمت و راش داشته باشد.

##### اختیارات بیشتر

مکان مناسب کاشت، داشت و برداشت دبیر‌خانه شورای عالی دقیقاً جایی است که از اختیارات بیشتر، فراجانی، قوه مالی بیشتر و امکان تصمیم‌گیری قطعی داشته باشد. در چنین صورتی است که می‌توان از ایسن دبیر‌خانه انتظار کارهای موفق و بزرگ داشت.

دبیر‌خانه فعلی که ترب می‌اندازد، فعالیت معناداری ندارد. نمونه کارش برنامه ده‌ساله‌ای بود که اگر مطرح نمی‌کرد سنگین تر بود. دبیر‌خانه که توان اجرای یک‌هم‌اندیشی سساده برای طرح و بحث برنامه ابداعی خود را هم نداشت. حال این دبیر‌خانه که اکنون زیر نظر وزارت صمت است، به وزارت راش برود، اتفاقی می‌افتد؟ مسلماً نه.مهم‌ترین اتفاق این است که بگویند جغفری که صمتی است برود و معفری که راشی است بیاید. باقی‌بدنه و رویه یکی است و آش، همان آش است و کاسه‌اش عوض شده است.

##### سازمان حاکمیتی

باید توجه داشت که دبیر‌خانه یک جزء از یک ساختار بزرگ تر است و به همین دلیل، اهمیت

«اقتصادسرآمد»بررسی می‌کند، سرنوشت

شورای عالی دریایی چه می‌شود؟

## ضرورت تغییر نگاه

## حکمرانی دریایی

دبیر‌خانه شورای عالی دریایی

به راه و شهرسازی نرسید

گروه اقتصاددریایپاه – امید متین – ما

در روزنامه دریایی اقتصادسرآمد نوشتیم که مصوب شده که شورای عالی صنایع دریایی در یک اقدام متهورانه و متحولانه و چند لانه دیگر، دبیر‌خانه‌اش از صمت به راش (راه و شهرسازی) برود و بیفتد دست راه و شهرسازی با نیابت سازمان بنادر و دریانوردی!

نوشتیم که کل اگر طبیب بودی، سر خود دوا نمودی و سازمان اگر می‌توانست فکری برای انبوه کالاهای کانیتیرهای دپو شده می‌کرد.

نوشتیم که شاعر فرموده است که «تو در برون چه کردی که درون خانه آبی!» و شما در سازمان خود چه کردید که الان دعوی حکمرانی بر دبیر‌خانه داری؟

نوشتیم که صمت و راش چه‌کری‌هایی برای هم خواندند و چه پده بستانی کردند. طعنه‌ها آمد و رفت تا این که سر و کله مجلس شورای اسلامی پیدایش شد و مصوبه مذکور را رد کرد و آه از نهاد سازمان بر آورد و راش دست از پا درازتر، با گوش‌های آویزان برگشت در حالی که دبیر‌خانه را از دست داده بود.

نوشتیم که صمت و راش یکی هستند. فرقی بین دو سامانه دولتی نیست، هر دو ته دیگ یک دیگ هستند. رفتن دبیر‌خانه از صمت به راش، هیچ ارزش و اعتباری ندارد که آن همه فکر سوزی کردند که مصوب کنند دبیر‌خانه شورای عالی صنایع دریایی از وزارت صمت به وزارت راه و شهرسازی (راش) منتقل شود. تنها دلیل این انتقال، لابی‌گری سازمان بنادر و دریانوردی است که خیال می‌کند قلب بزرگ دریایی ایران است؛ اما دیدیم و دیدید که هیچ به حساب نیامد.

##### راه کار منطقی

از این طعنه‌های رسانه‌ای که بگذریم، یک منطق



مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی هرمزگان:

بهره‌گیری از کشتی‌سازی‌های داخلی

در ساخت ناوگان مسافری ضروری است

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، یکی از رویکردهای سازمان بنادر و دریانوردی رانوسازی ناوگان مسافری با بهره‌گیری از کشتی‌سازی‌های داخلی با هدف ایجادراه‌اجتماعی و ارتقا سطح ایمنی عنوان کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی فرمینی‌فراہانی در سومین همایش بررسی طرح‌های الگوی شناورهای مسافری در بندر شهید رجایی با بیان اینکه ساماندهی شناورهای بدون هویت و نوسازی ناوگان مسافربری دریایی درحال پیگیری است،افزود:بخش قابل توجهی از سفرهای دریایی در استان هرمزگان انجام می‌شود به همین دلیل یکی از اهداف برگزاری این نشست نیز آشنایی شرکت‌های کشتی‌سازی، اتحادیه‌های تعاونی‌های مسافری و مالکان شناورها با تحولات حوزه سفرهای دریایی است.مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: به دنبال این هستیم شرکت‌های کشتی‌سازی استان هرمزگان ضمن بیان نظرات خود چندین الگوی استاندارد را برای طراحی و ساخت ارائه داده و بعد از بررسی نهایی نظرات و الگوها، چند طرح برای ساخت شناورها انتخاب خواهد شد.فرمینی‌فراہانی با اشاره به اهمیت بهره‌گیری از ظرفیت‌های داخلی، گفت: جلساتی با بانک‌ها برای اعطای تسهیلات برای به روزسانی و ساخت شناورها در حال برگزاری است.طرح نوسازی شناورهای مسافربری در سیاست‌های وجوه اداره شده پیشنهاد شد تا با حمایت سازمان، ناوگان مسافران در دریا حفظ شودوی توضیح داد: در سال جاری طرح نوسازی شناورهای مسافربری در سیاست‌های وجوه اداره شده پیشنهاد شد تا با حمایت سازمان، ناوگان مسافربری کشور نوسازی و جان مسافران در دریا حفظ شودوی توضیح داد: در سال جاری طرح نوسازی شناورهای مسافربری در سیاست‌های وجوه اداره شده پیشنهاد شد تا با حمایت سازمان، ناوگان مسافربری کشور نوسازی و جان مسافران در دریا حفظ شود و در راستای تحقق این هدف، شرکت‌های کشتی‌سازی فعال دعوت شدند تا طرح‌های خود را ارائه دهند.مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: در راستای حمایت از توان داخلی و ظرفیت‌های بومی استان هرمزگان تلاش ما بر این است فرآیند پرداخت تسهیلات از طریق بانک‌های خود هرمزگان در کوتاه‌ترین زمان انجام شود.فرمینی‌فراہانی ابراز امیدواری کرد آغاز عملیات ساخت و به‌روزرسانی شناورهای مسافری کشور و به ویژه در استان هرمزگان دهه فجر امسال آغاز شود.اسماعیل مکی‌زاده معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز از موافقت مالکان شناورهای مسافری از ساخت‌ا تم از طراحی، ساخت به‌آب‌اندازی و خرید قطعات این شناورها در کشتی‌سازی‌های داخلی خبر داد.



معاون سازمان بنادر و دریانوردی مطرح کرد:

ضرورت تفویض اختیار حداکثری به

بنادر در موضوع سرمایه‌گذاری

عضو هیات عامل و معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر تفویض حداکثر اختیار به بنادر در موضوع سرمایه‌گذاری و با اشاره به رشد حجمی و رقمی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر در مقایسه سرمایه‌گذاری دولتی گفت: درصدد هستیم با عبور از قراردادهای سرمایه‌گذاری کوچک و کوتاه مدت که هیچ مطلوبیت و ارزش افزوده‌ای برای سیستم‌های بندری ایجاد نمی‌کند، به سمت "پکیج‌پروژه" و قرارداد سرمایه‌گذاری‌های بزرگ حرکت کنیم.به گزارش اقتصادسرآمد، جلیل اسلامی در همایش روسای امور اقتصادی و کارشناسان سرمایه‌گذاری بنادر، با بیان این مطلب اظهار کرد: سرمایه‌گذاری به عنوان سسلول زنده و فعال به طور واقعی در بنادر ارزش آفرینی می‌کند. وی تأکید کرد: هر یک واحد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر، به جز تولید مزایای جانبی، در فرآیند تولید بار، فرآوری، تجارت و سایر خدمات بندری نقش محوری و پر رنگی دارد که بی‌سار موثرتر و ارزش‌آفرین‌تر از سرمایه‌گذاری دولتی قلمداد می‌شود.به گفته اسلامی، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، به جز ظرفیت‌سازی و ارتقای عملکردی بنادر، در روند ورود و خروج و دپوی کالا به صورت استاندارد، بسیار موثر و حائز اهمیت است. عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، روند تخلیه و بارگیری از یک روش دستی، سنتی، غیر بهداشتی و ناایمن به یک روند استاندارد و ایمن تبدیل می‌شود و شاخص بسیار تعیین‌کننده‌ای برای مشتریان بندری به حساب می‌آید.اسلامی با اشاره به رشد حجمی و رقمی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر در مقایسه با سرمایه‌گذاری دولتی و با تأکید بر تفویض حداکثر اختیار به بنادر در موضوع سرمایه‌گذاری، خاطر نشان کرد: در دوره جدید مدیریتی در سازمان بنادر، درصددیم با عبور از قراردادهای سرمایه‌گذاری کوچک و کوتاه مدت که هیچ مطلوبیت و ارزش افزوده‌ای برای سیستم‌های بندری ایجاد نمی‌کند، به سمت "پکیج‌پروژه" و قرارداد سرمایه‌گذاری‌های بزرگ حرکت کنیم.وی با بیان اینکه پکیج پروژه، الگوی مناسبی برای توسعه بنادر بازرگانی کشور قلمداد می‌شود، گفت: باید سیستم بندری را از درگیری با روش‌های روزمره و آزاردهنده ناشی از قراردادهای خُرد و کوچک، نجات دهیم.



مدیرکل شیلات استان بوشهر

احداث زیستگاه مصنوعی آبزیان

در نوار ساحلی بندر کنگان

مدیرکل شیلات استان بوشهر از تکمیل طرح مطالعاتی ساخت زیستگاه مصنوعی در سواحل کنگان خبر داد و بیان کرد: طرح مطالعاتی پروژه زیستگاه مصنوعی آبزیان در کنگان به پایان رسیده و برای اجرا آن ۱۸ میلیارد ریال تخصیص یافته است.به گزارش اقتصادسرآمد، عقیل امینی در جلسه بررسی مسائل و مشکلات صید غیرمجاز در شهرستان کنگان با تأکید بر اینکه به خطر افتادن منافع صیادان قانومند دغدغه شیلات استبه مانا اظهار داشت: حمایت از معاش صیادان و فعالان حوزه پرورش آبزیان همواره از دغدغه‌های شیلات استان بوشهر است.وی با اشاره به برنامه‌های مهم شیلات استان بوشهر برای حفظ و بازسازی ذخایر تصریح کرد: خوشبختانه پروژه احداث زیستگاه مصنوعی در خلیج فارس محدوده شهرستان کنگان در دستور کار شیلات قرار دارد.مدیرکل شیلات استان بوشهر از تکمیل طرح مطالعاتی ساخت زیستگاه مصنوعی در سواحل کنگان خبر داد و بیان کرد: طرح مطالعاتی پروژه زیستگاه مصنوعی آبزیان در کنگان به پایان رسیده و برای اجرا آن ۱۸ میلیارد ریال تخصیص یافته است.عقیل امینی با صید غیرمجاز از جمله روش ترال کف و پرساین را از شیوه‌های صید مخرب دانست و افزود: اینگونه صید آبزیان آسیب جدی به ذخایر آبزیان خلیج فارس وارد می‌کند.وی با تأکید بر برخورد با صید غیرمجاز در راستای حفظ ذخایر و دفاع از حقوق صیادان قانومند از توقیف ۲۵ شناور ترال صید آبزیان در یک ماهه گذشته در استان بوشهر خبر داد و افزود: این روش صید به زیستگاه و ذخایر آبزیان خلیج فارس خسارت و صدمه فراوانی وارد کرده است.امینی با اشاره به روش صید صنعتی پرساین در منطقه کنگان و عسویه خاطر نشان کرد: روش صید پرساین برای ۱۴ شناور استان بوشهر در صیدگاه و زمان مشخص صادر شده است.وی ادامه داد: استفاده از روش صید صنعتی پرساین تنها متعلق به شناورهای دارای مجوز است و با گروه دیگری که از این روش صید استفاده کنند برخورد قانونی قطع می‌شود.مدیرکل شیلات استان بوشهر به اقتصاد دریا محور اشاره کرد و گفت: صیادان قانومند با رعایت قوانین و دستورالعمل صیادی می‌توانند با بهره‌برداری پایدار از ذخایر برای این نوع اقتصاد که مورد تأکید مقام رهبری است گام بردارند.امینی به طرح‌های پرورش آبزیان در راستای افزایش تولید ناخالص داخلی ملی و کاهش فشار بر ذخایر آبزیان خلیج فارس اشاره کرد.