

دربانورد نمونه در گفت و گو با «اقتصادسراآمد» می‌گوید:

# «دریا» را سالم و مولد به نسل آینده بسپاریم

**دریا ممتاز است و دریایی یک نمونه**

**گروه دریانوردی – محمد رحیمی** – در کشور ما هر چند درآمد مشاغل دریایی نسبت به سایر دنیا کمتر است، اما نسبت به بسیاری مشاغل، این درآمد بیشتر بوده و قابل توجه می باشد. از دیگر جذابیت های شغلی این وادی، بازدید نقاط مختلف دنیا، آشنایی با آداب، رسوم و فرهنگ کشورهای مختلف و به عبارتی دنیادیدگی است. از جمله زمینه هایی که می توان بر جذابیت های این مشاغل افزود، آشناسازی و فرهنگ سازی دریا در بین عامه مردم است که یکی از روش های آن برگزاری جشن ها و فستیوال های دریایی و انتخاب برگزیدگان دریایی و تقدیر مناسب از آنان است. روز جهانی دریانوردی یکی از مناسبت هایی است که مراسم برگزیدگان و نمونه های دریایی هر ساله در مهرماه برگزار می شود. در ابتدای پاییز امسال نیز، این مراسم برگزار شد و تعدادی از افراد نمونه دریایی برگزیده و تقدیر شدند که ما در روزنامه دریایی اقتصادسراآمد در ادامه با علیرضا نجفی خواه، پیشکسوت دریایی نمونه گفت و گو کرده ایم که ماحصل آن را با هم می خوانیم:

**اقتصادسراآمد: ضمن تبریک برای انتخاب شما به عنوان دریایی نمونه، درباره سابقه و تخصص خودتان بفرمایید؟**  
**علیرضا نجفی خواه:** من از سال ۱۳۷۸ وارد سازمان شیلات شدم و از آن زمان تا به حال با دریا سر و کار دارم. من از همان ابتدای دوره با صیادان و امور مربوط به آنان در ارتباط بوده ام. دوره های آموزشی متعددی را با این موضوع در نقاط مختلف کشور گذراندم و در مجموع بیش از ۲هزار و ۱۰۰ ساعت با موضوع دریا و صیادی را در طول دوره اشتغال آموزش دیده ام. دوره های مختلف کوتاه مدت آموزش صید و صیادی را در شهرهای مختلفی چون بوشهر، بندرعباس و چابهار و دیگر شهرها طی کردم و بعد از به عنوان مدرس صید و روش های مختلف آن، برای صیادان دوره های آموزشی برگزار می کردم و به آنان آموزش می دادم. در این بین، استفاده از تجربیات دریایی دریانوردان برای بالاتر بردن کیفیت آموزشی، یکی از اقداماتی بوده است که بهره گفتم. همچنین درباره فک دریای خزر که یک گونه پستاندار دریایی کمیاب است که تنها در دریای خزر و رودخانه های منتهی به آن مانند ولگا و اورال زندگی می کند هم مطالعات و دوره های آموزشی برای حفاظت و نگهداری آنان برگزار کردم. فک دریای خزر تنها پستاندار دریای خزر به شمار می آید و به دلیل صید بی رویه و به هم خوردن شرایط زیستی و کاهش جمعیت نیاز به توجه و حفاظت دارد.

بالغ بر چندین کتابچه آموزشی برای روش های مختلف صید تحریر کردم و در اختیار دانش آموزان قرار دادم تا آنان ضمن آشنایی با این امور، با فرهنگ دریایی و دریانوردی بیشتر آشنا شوند. همچنین به طول مدت حدود ۱۵ سال یک برنامه تلویزیونی را درباره دریا، شیلات و صیادی را در شبکه تلویزیونی استان گیلان تولید و اجرا کردم.



**اقتصادسراآمد: با این فعالیت ها چه اهدافی دنبال می کنید؟**

**علیرضا نجفی خواه:** هدف از این کارها و اقدامات، در واقع تنویر افکار عمومی درباره این مقولات بوده است و این نکته که به همکاران شاغل در شیلات و صیادی و موضوعات دریایی دیگر گوشزد شود که صرف فعالیت دریایی نمی تواند منجر به توسعه فعالیت های آن ها گردد و باید و جوه مختلف این فعالیت ها از طریق رسانه ها برای مردم روشن گردد تا با بسط فرهنگ دریایی، توجه و التفات مردم به این گونه فعالیت ها بیشتر شده و با افزایش میل و اشتیاق مردم به دریا و فعالیت های آن، بازار بزرگتری برای آن ها ایجاد شود. در واقع سعی ام بر این بوده است که از طریق یادداشت ها و مقالات در سایت های مختلف، تولید برنامه های تلویزیونی و تدوین و چاپ جزوات و کتابچه ها برای دانش آموزان، موضوع دریا در بین عامه مردم نهادینه و فرهنگ سازی شود.

همان طور که می دانید یکی از معیارهای ارزیابی توسعه یافتگی یک کشور، میزان مصرف غذاهای دریایی در سبد غذایی مردم آن کشور می باشد، براین اساس، سعی داشتم تا با اقدامات آموزشی و اطلاع رسانی، سرانه مصرف غذاهای دریایی را به ویژه برای مردم گیلان افزایش دهم.

همچنین در حدود ۲۰ سال است که مدرس بحث صید و شیلات در هنرستانی در بندرانزلی هستم که سالانه حدود ۶۰ دانش آموخته از این هنرستان فارغ التحصیل می شوند.

**اقتصادسراآمد: به نظر شما دلایل انتخاب شما به عنوان یک نمونه دریایی چه بوده است؟**

**علیرضا نجفی خواه:** در واقع باید بگویم که مورد لطف رئیس سازمان شیلات ایران و معاونان ایشان قرار گرفتم. در امور مربوط به شیلات و صیادی، همکاران دیگری هم هستند که فعالیت های و اقداماتی مشابه اقداماتم را انجام دادند.

**اقتصادسراآمد: به نگاه شما معیار نمونه بودن در موضوع شیلات چه شاخص های باید باشد؟**  
**علیرضا نجفی خواه:** به نظر من کسی که خدمتی را ارائه می دهد اگر به

کار خود ایمان و اعتقاد داشته باشد. خودم نیز بر همین مینا، در بسیاری از شئونات، به دنبال پیشرفت در زمینه کاری و انجام کار با توان حداکثری بوده ام. در کلاس هایی که برای دانش آموزان برگزار می کنم، هم سعی می کنم ارزش فعالیت های دریایی را برای آن ها برجسته کنم و آن ها را برای ورود به این زمینه، با درک و ایمان کامل به کار ارزشمند صیادی و شیلات آماده کنم. در واقع به نظر من، معیارهای انتخاب یک شخص نمونه، کارهایی است که شخص انجام داده است و کارهایی که فرد از جان و دل مایه می گذارد و شخص خودش را باور دارد و این باور را وجه همت خود در پیشبرد بهتر کارهایش قرار می دهد.

**اقتصادسراآمد: با توجه به تجاربتان، توصیه شما به جوانان و افرادی که تازه وارد این عرصه شدند، چیست؟**

**علیرضا نجفی خواه:** توصیه من به جوانان و همه مردمی که در حاشیه دریا زندگی می کنند این است که این نعمتی بی نظیری را که خداوند در اختیار ما قرار داده است، باید به شیوه درست و اصولی از آن بهره برداری شود و این نعمت خدادای را سالم و مولد برای نسل آتی حفظ کرده و به آنان بسپاریم. انصاف نیست اگر بخواهیم تمام منابع موجود دریا را برای خودمان بخواهیم و استفاده بی رویه از آن بکنیم و برای نسل بعدی یک منبع تهی را باقی بگذاریم. باید ضمن آموزش به جوانان برای چگونگی بهره برداری از دریا، حفظ این منبع ارزشمند را هم به آنان آموزش دهیم و هم تلاش کنیم که این منبع به صورت پایدار برای نسل ها بماند.

**اقتصاد سراآمد: و نکته پایانی؟**

**علیرضا نجفی خواه:** باید از لطف دوستان خودم در سازمان شیلات ایران مثل آقای حسینی، مدیرعامل سازمان – آقای بهشتیان، معاون صید سازمان – آقای نادری، مدیرکل صید سازمان سیلات – آقای پرهیزگار و آقای رجایی هم قدردانی کنم که مرا به عنوان یک پیشکسوت دریایی نمونه انتخاب کردند و هماهنگی لازم را برای برگزاری مراسم و حضور دعوت شدگان را فراهم کردند که انگیزه ای برای همکاران ما در شیلات و سایر امور دریایی شده است تا امورات محوله را با تلاش بیشتری محقق کنند.



نمونه دریایی شیلات می گوید: درباره فک دریای خزر که یک گونه پستاندار دریایی کمیاب است که تنها در دریای خزر و رودخانه های منتهی به آن مانند ولگا و اورال زندگی می کند هم مطالعات و دوره های آموزشی برای حفاظت و نگهداری آنان برگزار کردم

## اقتصاد دریا

تنگه هرمز و اهمیت آن

بخش دوم

حاکمیت و توان کنترل بر تنگه هرمز

**همایون الهی** – با توجه به اینکه فاصله این دو جزیره لارک و جزیره قوئین ۲۱ مایل (۳۸/۹کیلومتر) است در نتیجه دریای سرزمینی دو کشور عمان و ایران حدود سه مایل بر یکدیگر انطباق دارند و طول منطقه دریای سرزمینی مشترک دو کشور، حدود ۱۶ مایل دریایی (۲۹/۶ کیلومتر) است.

به علت وجود فاصله کمتر از ۲۴ مایل بین جزایر تنب، قشم، فارور، ابوموسی و سیری دریای سرزمینی ایران به صورت یکپارچه تا ۱۲ مایلی جنوب جزیره ابوموسی، تنب و سیری کشیده می شود.

ج – منطقه نظارت، انحصاری و اقتصادی: با توجه به افزایش ۱۲ مایل منطقه نظارت بر ۱۲ مایل آب های سرزمینی در بسیاری از مناطق آب های تنگه هرمز، مناطق نظارت دولت های دو طرف تنگه بر هم منطبق می شود که در نتیجه فلات قاره طرفین نیز چنین حالتی را دارد و بنابراین تعیین حدود نظارت و استفاده از فلات قاره باید با توافق های طرفین تعیین شود.

تعیین حدود فلات قاره بین ایران و عمان به موجب موافقتنامه دو جانبه ۳ مرداد ۱۳۵۳ (ژوئیه ۱۹۷۴) انجام شده است و نیازی به تغییر آن بر اساس کنوانسیون ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) نمی رود، زیرا قرارداد دو جانبه است و در ثانی مغایرتی با مفاد کنوانسیون ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) ندارد. همچنین کمیته مشترکی به منظور بهره برداری از مخازن نفت تنگه هرمز بین دو کشور تشکیل شده است.

چند نکته در مورد اعمال قوانین بر تنگه هرمز از سوی ایران قابل توجه است:

الف – تنگه هرمز از معدود تنگه هایی است که وجود امنیت عبور از آن نه تنها مورد توجه دو دولت حاشیه آن (عمان و ایران) است بلکه مورد علاقه دولت های منطقه ای و فرامنطقه ای نیز می باشد، به طوری که عدم امنیت عبور از آن تقریباً همه کشورهای جهان را تحت تأثیر قرار می دهد و از این نظر حتی کانال سوئز هم، هم سطح با تنگه هرمز نیست، زیرا جایگزین بر کانال سوئز وجود دارد (هرچند با صرف زمان و هزینه بیشتر) ولی در کوتاه مدت و میان مدت جایگزینی برای تنگه هرمز در امر صدور نفت و سپس ورود کالا از کشورهای صنعتی وجود ندارد.

ب – هرچند طبق مواد ۴۱ و ۴۲ و ۴۳ کنوانسیون جدید سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) کشورهای ساحلی حاشیه تنگه های بین المللی مجاز هستند قواعد، مقررات، قوانین و دستورالعمل هایی در خصوص ایمنی دریانوردی، تعیین خطوط ترانزیتی، جلوگیری از آلودگی، امور مربوط به صیادی و تخلیه و بارگیری و غیره وضع و به نحو مقتضی به اطلاع کشورهای استفاده کننده برسانند و در اجرای آن نظارت کنند، ولی عملاً این قدرت اعمال مقررات است که حرف آخر را می زند.

ج – بعد از پیروزی انقلاب اسلامی در ایران که منافع آمریکا در منطقه به خطر افتاد، کنترل غیرمستقیم آمریکا بر تنگه هرمز هم از بین رفت و وقتی ایران اعلام کرد در صورت به خطر افتادن منافع حیاتی خود ممکن است تنگه هرمز را ببندد، آمریکا اقدام به ایجاد پایگاه های متعدد در عمان نمود؛ نظیر: الخصاب، سیب، مصبره، سلاله که در گذشته بعضی از آن ها در اختیار انگلیس بود.

د – در زمان حاضر تنگه هرمز توسط دو قدرت منطقه ای و برون منطقه ای کنترل می شود. ایران به عنوان قدرت منطقه ای ساحل شمالی و آمریکا و انگلیس به عنوان قدرت های برون منطقه ای و با کمک عمان، ساحل جنوبی تنگه را کنترل می کنند.

ه – وضعیت حقوقی حاکم بر تنگه هرمز به علت فقدان قوانین موضوعه خاص (دو یا چند جانبه) وضعیت حقوقی تنگه هرمز تابع شرایط زمان است.

الف) در زمان صلح قوانین بین المللی دریایی، که در عرف جاری جامعه بشری مقبولیت عام دارند، مانند کنوانسیون جدید حقوق دریاها و یا کنوانسیون های مربوطه، مجری خواهد بود.

ب) در زمان جنگ، به ویژه حالتی که یکی از طرف های درگیر آن دولت ساحلی حاشیه تنگه باشد، یعنی کشور ایران، بدون تردید قوانین و عرف متداول زمان صلح در مورد تنگه ها به حالت تعلیق درخواهد آمد و وضعیت حقوقی تنگه هرمز تابع قوانین و عرف عادات مربوط به زمان جنگ خواهد بود. دولت ایران می تواند به استناد موازین و عرف و سوابق حقوقی زمان جنگ مقررات ویژه ای برای تردد و عبور کشتیرانی بین المللی در تنگه هرمز وضع کند و مانع عبور کشتی یا هواپیمایی شود که مقصد نهایی کالای آن کشور متخاصم یا سایر کشورهای مجاور آن که عملاً بی طرفی خود را نقض کرده اند، باشد. این حق حتی در زمان صلح طبق مقررات بین المللی به کشور ساحلی داده شده است که از هرگونه عبوری که معارض حاکمیت ملی و تمامیت ارضی و استقلال سیاسی باشد، در تنگه هرمز یا دریای سرزمینی و منطقه نظارت ایران جلوگیری نماید. عبور کشتی های جنگی کشورهای ثالث از تنگه هرمز و عبور آن ها در دریای سرزمینی نیز منوط به کسب اجازه قبلی است.

دولت ایران این حق را حتی در زمان صلح نیز برای خود محفوظ داشته و این مطلب را به طور رسمی و کتبی به هنگام امضای کنوانسیون جدید حقوق دریاها در دسامبر ۱۹۸۲ در جامائیکا به جهان اعلام کرد.



مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران خبر داد:

**موافقت سازمان بنادر با ساخت یک اسکله تفریحی**

**در سواحل مازندران**

مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران گفت: سازمان بنادر موافقت خود را برای ساخت یک پُست اسکله تفریحی در سواحل این استان در شهرستان تنکابن اعلام کرد.به گزارش اقتصادسراآمد، سعید کیاکجوری در حاشیه کارگروه اقتصادی مازندران در نوشهر در گفت و گو با خبرنگاران اظهار داشت: پیرو اعلام نظر اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی مازندران و موافقت دیگر نهادهای مربوط استان و پیگیری های انجام شده از سوی این اداره کل، کمیته صدور مجوز سازه های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی پس از بررسی، موافقت خود را با جانمایی و ساخت این اسکله در نوار ساحلی شهر ستان تنکابن اعلام کرد. مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران افزود: بر اساس این مجوز، سرمایه گذار بخش خصوصی، مجاز است نسبت به احداث و جانمایی یک پست اسکله تفریحی از نوع "ششم و عرشه به ابعاد ۳۲×۳۱ متر با راه دسترسی شمع و عرشه به طول ۱۳۵ متر و عرض هشت متر "با مشخصات تعیین شده و رعایت قوانین و مقررات داخلی و کنوانسیون های الحاقی مرتبط، در نوار ساحلی تنکابن یا کاربری تفریحی اقدام کند.مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران اضافه کرد: با توجه به این که سامانه جدید سازمان بنادر و دریانوردی متصل به درگاه ملی مجوزهای کسب و کار کشور در مراحل پایانی طراحی و بهره برداری است؛ به زودی مجوز ساخت دارای "QR CODE" درگاه ملی مجوزهای کسب و کار کشور در اختیار متقاضیان قرار خواهد گرفت و همه اشخاص حقیقی و حقوقی متقاضی صدور مجوزهای سازه های دریایی می توانند به نشانی [mojavez.ir](http://mojavez.ir) مراجعه و در صورت نیاز به کسب اطلاعات بیشتر در این زمینه با کمیته صدور مجوز سازه های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از طریق شماره تلفن (۰۲۱-۸۴۹۳۲۲۷۷) تماس بگیرند.به گفته کارشناسان و مسؤولان امر اقدام عملی استاندار مازندران برای توسعه استان یکی پس از دیگری در حال تحقق است و گردشگری این دیار را هم بر مدار توسعه و رونق قرار داده است.ظرفیت های استان مازندران در بخش های مختلف بی نظیر است و این استان با دارا بودن سه فرودگاه و سه بندر به همراه جاذبه های طبیعی و گردشگری نقش ممتازی در صنعت گردشگری دارد.استان مازندران ۱۵ شهر ستان ساحلی دارد. طول نوار ساحلی این استان ۴۷۰ کیلومتر است.



**وزیر کشور در بازدید از عملیات لایروبی خلیج گرگان:**

**خشک شدن خلیج گرگان اشتغال مردم منطقه را**

**به خطر انداخته بود**

**سازمان** وزیر کشور گفت: خشک شدن خلیج گرگان اتفاق بسیار بدی در حوزه محیط زیست بود که با سفر رئیس جمهور و دستور صریح ایشان برای احیای خلیج گرگان، این اقدام امیدآفرین آغاز شده به گزارش اقتصادسراآمد، احمد وحیدی در بازدید از عملیات لایروبی خلیج گرگان اظهار کرد: خشک شدن خلیج گرگان اشتغال مردم منطقه را نیز به خطر انداخته بود.وی بیان کرد: با وجود پیچیدگی های کاری با بسیج نیرو و امکانات و با تلاش قرارگاه خاتم الانبیا لایروبی مناسبی صورت گرفت.وزیر کشور ادامه داد: همراهی استاندار، نمایندگان مردم استان در مجلس و دستگاه های اجرایی زمینه بهره برداری این کانال در ماه آبان را فراهم کرده است.وحیدی گفت: با طراحی انجام شده و اقدامات صورت گرفته این کانال زمینه اتصال دریای خزر به خلیج را فراهم کرده است.وی ادامه داد: توجه به پسروی آب دریا در طراحی های پیش رو برای ادامه کار ضروری است.وزیر کشور همچنین سازمان بنادر را موظف کرد تمام لایروبی های فعال در خلیج را حفظ کند.استاندار گلستان هم گفت: حمایت های دولت و به خصوص وزیر کشور از اجرای طرح لایروبی خلیج گرگان شایسته تقدیر است.علی محمد زنگانه افزود: تغذیه مصنوعی، پمپاژ آب و دیگر مداخلات به عنوان یک بسته برای سفر دوم ریاست محترم جمهور تعریف شده است.وی ادامه داد: لایروبی کانال آشور به پایان رسیده و طی یک ماه آینده آماده بهره برداری است.بازدید و افتتاح متمرکز فاز اول طرح های لایروبی قرارگاه شهید لولایی و لایروبی خلیج گرگان، دیدار با آیت الله سیدکاظم نورمفیدی نماینده ولی فقیه در گلستان، افتتاح طرح های مزرعه نمونه، بازدید از قرارگاه مردمی تحول اجتماعی، بازدید از دبیرخانه ستاد انتخابات گلستان و برگزاری جلسه با مسئولان استان از جمله برنامه های وزیر کشور در سفر یک روزه به گلستان است.خلیج گرگان از لحاظ موقعیت جغرافیایی در جنوب شرقی دریای خزر و حوزه شهرستان های بندر ترکمن، بندرگز، نونکند و بهشهر از ۶۰ کیلومتر طول و حداکثر ۱۲ کیلومتر عرض برخوردار بوده و دارای امتداد شرقی – غربی است.خلیج گرگان یکی از بزرگترین مخازن آب شیرین متصل به دریای خزر نیز هست و تداوم زندگی بسیاری از جانداران در بزرگترین دریاچه زمین به اتصال آن با دریا وابسته است.