



گروه دانش دریا – مرتضی فاخری – دریای آزاد همواره نمادی از پیوند و دادوستد میان

ملت‌ها بوده است، اما این گستره بیکران، عرصه بروز مناقشات حقوقی پیچیده‌ای نیز هست که کشتی‌ها به عنوان نماد این تجارت جهانی، گاه در مرکز آنها قرار می‌گیرند. توقیف یک شناور، به عنوان اقدامی تأمینى و بعضاً اجرائى، اگر چه اِیسزارى کارآمد برای وصول مطالبات دریایی به شمار می‌رود، اما ذات مداخله‌آمیز آن در نظم اقتصادی و بازرگانی، ضرورت پابندى به اصول بنیادین حقوقى را دوچندان می‌کند. این اقدام که می‌تواند به سرعت به زبان‌های هنگفت ناشى از توقف عملیات تجارى منجر شود، در مرز باریک میان اعمال حق و سوءاستفاده از قدرت قرار دارد و همین ظرافت، اهمیت رعایت تشریفات قانونی را در این فرآیند آشکار می‌سازد.

از همین رو، نظام‌های حقوقی پیشرفته بسا الهام از کنوانسیون‌های بین‌المللی و رویه‌های قضایی، سازوکاری را طراحی کرده‌اند که در آن، تأمین منافع خواهان یا حفظ کرامت و حقوق دفاعی خواننده در تعادلی ظریف قرار می‌گیرد. این سازوکار، تنها به صدور دستور قضایی خلاصه نمى‌شود، بلکه شبکه‌ای از تضمین‌های آیینی را شامل می‌گردد که از مرحله ثبت دادخواست و ارائه اظهارنامه تا لحظه اجرای حکم و فرصت اعتراض پس از آن را در بر می‌گیرد. در چنین ساختاری، دادرسی منصفانه نه به عنوان یک شعار، که به مثابه روح حاکم بر تمامی مراحل توقیف تجلی می‌یابد و این اطمینان را ایجاد می‌کند که کشتی‌ها، این سرمایه‌های عظیم شننار، در برابر ادعاهای واہی یا تشریفات ناقص، از حمایت قانون برخوردار خواهند بود.

مبنای حقوقی و صلاحیت دادگاه

هر گونه اقدامی برای توقیف یک شناور، پیش از هر چیز نیازمند استوار شدن بر پایه‌های مستحکم حقوقی است که مشروعیت این فرآیند را تضمین می‌کند. این مبانی که ریشه در توافقات جمعی دولت‌ها در عرصه بین‌المللی دارد، عمدتاً در قالب کنوانسیون‌هایی همچون معاهده ۱۹۵۲ برکسل یا کنوانسیون ۱۹۹۹ ژنو تبلور یافته است. این اسناد مهم که به تدریج به پیکره قوانین داخلی کشورهای مختلف راه یافته‌اند، چارچوبی یکسان و قابل پیش‌بینی را برای توقیف کشتی‌ها ایجاد می‌کنند و مانع از آن می‌شوند که مالکان کشتی‌ها در بنادر گوناگون با قواعدی متضاد و سرگردم‌کننده مواجه گردند. بدین ترتیب، در جزایر ویرجین بریتانیا به‌ عنوان یکی از مهمترین مراکز ثبت کشتی، کنوانسیون ۱۹۵۲ همچنان منبع اصلی و معتبر برای اتخاذ چنین تصمیمی محسوب می‌شود که هماهنگی با رویه‌های بین‌المللی را تضمین می‌نماید.

در کنار این مبانی ماهوی، تشخیص دادگاه صالح برای رسیدگی به درخواست توقیف نیز از چنان اهمیتی برخوردار است که کوچکترین غفلت در آن می‌تواند به بطلان تمامی تشریفات بعدی منجر شود. قواعد مربوط به صلاحیت قضایی، عموماً بر اصل ارتباط فیزیکی کشتی با حوزه جغرافیایی دادگاه استوار است؛ به این معنا که توقیف تنها در بندری امکان‌پذیر خواهد بود که شناور در لنگرگاه آن حضور فیزیکی داشته باشد. در نظام حقوقی فرانسه، این صلاحیت به قاضی اجرای احکام دادگاه محلی سپرده شده است، هر چند در مواردی خاص، رئیس دادگاه تجاری نیز ممکن است وارد عمل شود. در سوی دیگر

فرماندار چابهار تأکید کرد:

لزم استقرار کامل نجات‌غریق‌ها در سواحل پرخطر چابهار



گروه استان‌ها- سرگزی - چابهار - معاون استاندار سیستان و بلوچستان و فرماندار ویژه شهرستان چابهار از برنامه‌ریزی برای استقرار نجات‌غریق‌ها و تقویت پوشش امدادی در سواحل پرخطر شهرستان‌های ساحلی جنوب استان در آستانه تعطیلات نوروز خبر داد و گفت: تأمین ایمنی گردشگران و شهروندان اولویت اصلی مدیریت شهرستان در ایام پرترد نوروز است.

به گزارش اقتصادسراسر، علیرضا نورا به ایرنا اظهار کرد: در آستانه تعطیلات نوروز و با توجه به افزایش چشمگیر حضور مسافران در سواحل مکران، برنامه‌ریزی دقیقی برای پوشش کامل سواحل پرخطر و همچنین سواحل امن انجام شده تا از بروز حوادث ناگوار جلوگیری شود.وی افزود: نشست‌هایی با حضور مدیرکل مدیریت بحران سیستان و بلوچستان، معاونان فرمانداری‌های ساحلی، مدیران جمعیت هلال‌احمر، مسئولان حوزه گردشگری و دستگاه‌های اجرایی مرتبط برگزار شده و تقسیم کار مشخصی برای استقرار نیروهای امدادی و ناجیان غریق در نقاط تعیین‌شده صورت گرفت.فرماندار چابهار با تأکید بر شناسایی نقاط حادثه‌خیز بیان کرد: بر اساس بررسی‌های انجام‌شده، سواحل پرخطر مشخص شده‌اند و مقرر شد ناجیان غریق به‌صورت ثابت در این مناطق مستقر شوند. همچنین در سواحل امن و در نقاط پرت‌رد نیروهای امدادی حضور فعال خواهند داشت. وی ادامه داد: نصب تابلوهای هشدار در مشام، در محدوده‌های خطرناک شهری توسط شهرداری‌ها و در مناطق روستایی توسط دهیاران در دستور کار قرار گرفته است تا اطلاع‌رسانی میدانی به‌صورت ملموس و مؤثر انجام شود.

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

تشریفات قانونی و دادرسی منصفانه در توقیف کشتی

واکاوی تشریفات قانونی پیش از توقیف و تضمین‌های دادرسی منصفانه

باید صراً بر اساس ادعایی که در زمان صدور مطرح بوده، ارزیابی شود. بنابراین، اگر توقیف ابتدا بر مبنای ادعایی اشتباه یا نادرست صورت گرفته باشد، اصلاح بعدی دعوا نمی‌تواند نقص مذکور را درمان کرده و توقیف را قانونی سازد.)

تشریفات اجرای توقیف

پس از طی مراحل قضایی و صدور حکم توقیف، نوبت به حساس‌ترین مرحله این فرآیند یعنی اجرای فیزیکی آن می‌رسد که نظم موجود در بندر را دستخوش تغییر کرده و عملاً کشتی را از چرخه تجارت خارج می‌سازد. در این مرحله، نقش مأموران دادگستری یا همان مارشال‌ها نقشی بی‌بدیل و تعیین‌کننده است؛ چرا که اجرای این حکم به سادگی ابلاغ یک برگه نیست، بلکه نیازمند حضور فیزیکی بر روی عرشه، اعمال قدرت عمومی و تصرف شناور به نمایندگی از مرجع قضایی است. در کشورهایی همچون ایالات متحده و سنگاپور که نظام حقوقی پیشرفته‌ای در امور دریایی دارند، مارشال‌ها با اختیارات کامل وارد عمل می‌شوند و با نصب اختاریه‌ها و در صورت لزوم، استقرار نگهبان، عملاً کشتی را از هر گونه تردد و عملیات تجاری بازمی‌دارند. این حضور فیزیکی نمادین، پیامی روشن به مالک، ناخدا و تمامی ذی‌نفعان مجابره می‌کند که کشتی تا تعیین تکلیف نهایی در توقیف قضایی به سر خواهد برد.

اما آنچه این فرآیند را از یک اقدام صرفاً تنبیهی به یک سازوکار حرفه‌ای و منصفانه تبدیل می‌کند، توجه دقیق به ترتیبات مالی و تعهداتی است که بر عهده خواهان گذاشته می‌شود. توقیف کشتی هزینه‌های جاری سنگینی به همراه دارد؛ از حقوق نگهبانی که شبانه‌روز بر شناور نظارت می‌کنند تا هزینه‌های تأمین آب، برق و سایر ملزومات اولیه که برای حفظ ایمنی کشتی و خدمه ضروری است. رویه قضایی سنگاپور در این زمینه بسیار روشن و الزام‌آور عمل می‌کند؛ وکیل خواهان باید تعهد کتبی و محکمه‌پسندی ارائه دهد؛ که پرداخت تمامی این هزینه‌ها را تضمین می‌کند و معمولاً مبلغی قابل توجه، گاه در حدود ده هزار دلار، به عنوان سپرده اولیه به صندوق دادگاه واریز می‌گردد. این الزام مالی نه تنها از ورود دادگاه به تعهدات مالی بی‌پایان جلوگیری می‌کند، بلکه خواهان را وامی‌دارد تا پیش از اقدام، از توان خود برای پشتیبانی از این فرآیند پرهزینه اطمینان حاصل نماید. همزمان، ابلاغ رسمی حکم به مالک، ناخدا یا نمایندگان قانونی کشتی انجام می‌شود و در حوزه‌های قضایی پیشرفته، تلاش معقول برای اطلاع‌رسانی به مستأجران و دیگر ذی‌نفعان نیز الزامی است تا از غافلگیری اشخاص ثالثی که ممکن است در کشتی سرمایه یا کالایی داشته باشند، جلوگیری به عمل آید. این مجموعه تشریفات اجرائی، اگرچه پرهزینه و زمان‌بر است، اما تضمین می‌کند که قدرت عمومی در مسیر صحیح خود به کار گرفته شود و کمترین آسیب جانبی به فعالیت‌های مشروع دریایی وارد آید.

تضمین‌های دادرسی منصفانه (Fair Trial Rights)

اگرچه توقیف کشتی با هدف تأمین حقوق خواهان طراحی شده، اما عدالت اقتضا می‌کند که خوانده نیز از ابزارهای دفاعی مؤثری برخوردار باشد تا تعادل میان طرفین حفظ گردد. نخستین و مهمترین ضمانت اجرائی در این زمینه، حق اعتراض مالک کشتی پس از وقوع توقیف است؛ جایی که وی می‌تواند با حضور در دادگاه، خواستار ابطال دستور توقیف به دلایلی همچون عدم رعایت تشریفات قانونی، فقدان حق‌العمل دریایی معتبر یا اثبات سوءاستفاده خواهان

از اختیار خود شود. این امکان اعتراض، که در تمامی نظام‌های حقوقی پیشرفته پیش‌بینی شده، دادگاه را ملزم می‌کند تا در زمانی کوتاه، بار دیگر ادعاها و مستندات را با حضور هر دو طرف بررسی نماید و در صورت احراز هر گونه نقص یا انحراف، سریعاً نسبت به رفع توقیف اقدام کند. چنین سازوکاری مانع از آن می‌شود که توقیف به سرنوشتی غیر قابل برگشت تبدیل گردد و اطمینان می‌دهد که اشتباهات احتمالی یا سوءنیت‌ها در همان مراحل نخستین تصحیح خواهند شد.

در کنار حق اعتراض، مهمترین جلوه دادرسی منصفانه، امکان رفع توقیف از طریق ارائه تضمین معتبر است که به مالک اجازه می‌دهد علی‌رغم حفظ اختلاف ماهوی، کشتی خود را از حبس خارج و به تجارت بازگرداند. این تضمین که معمولاً در قالب ضمانت‌نامه بانکی یا تعهدنامه معتبر باشگاه‌های حمایت متقابل (P&I Clubs) ارائه می‌شود، باید از یک سوازش ادعا یا قیمت کشتی را پوشش دهد و از سوی دیگر از چنان اعتباری برخوردار باشد که دادگاه را نسبت به امکان وصول مطالبه در آینده مطمئن سازد. پذیرش این تضمین‌ها و صدور دستور رفع توقیف، شاید برجسته‌ترین نماد توازن در حقوق دریایی باشد؛ چرا که بدون آنکه حقی از خواهان ضییع شود، زبان هنگفت ناشی از توقف عملیات تجاری را از مالک دور می‌سازد. از سوی دیگر، نظام‌های حقوقی برای جلوگیری از تبدیل توقیف به حبس ابد، خواهان را مکلف می‌کنند در مهلتی محدود، دعوی ماهوی خود را در دادگاه صالح اقامه نمایند. در فرانسه، این مهلت یک ماهه است و اگر خواهان در این فرصت اقدام نکند، توقیف خودبه‌خود باطل می‌شود و کشتی آزادی خود را بازیابی باید. نهایتاً، اگر پس از طی این مراحل ثابت شود که توقیف بدون دلیل موجه یا همراه با سهل‌انگاری تشدید صورت گرفته، خوانده می‌تواند با طرح دعوی توقیف ناروا، همه زیان‌های وارده از جمله خسارت ناشی از توقف تجارت را از خواهان مطالبه کند. در نظام‌های کامن‌لا، اثبات فقدان دلیل موجه برای این مهم کافی است و نیازی به اثبات سونیت نیست که خود نشان از رویکرد حمایتی قانون در قبال قربانیان توقیف‌های نادرست دارد.

جمع‌بندی

توقیف کشتی درست در همان نقطه‌ای ایستاده است که کارآمدی یک ابزار حقوقی با خطر بالقوه آن برای تجارت جهانی تلاقی می‌کند؛ اقدامی که اگرچه به خواهان امکان می‌دهد تا از خروج شناور و فراز مالک از مسئولیت جلوگیری نماید، اما به همان نسبت می‌تواند به زیان‌های هنگفت ناشی از توقف عملیات تجاری منجر گردد. نظام‌های حقوقی پیشرفته با درک این دوگانگی، سازوکاری را طراحی کرده‌اند که در آن تشریفات قانونی سنگین‌ترانه همچون بررسی دقیق ادعاها، الزام به ارائه تضمین‌های مالی کافی و نظارت مستمر بر اجرای حکم، در کنار تضمین‌های دادرسی منصفانه نظیر حق اعتراض، امکان رفع توقیف با وثیقه و مسئولیت ناشی از توقیف ناروا، تعادلی ظریف اما استوار میان منافع خواهان و خوانده برقرار می‌سازد. این توازن هوشمندانه، نه تنها از توقیف‌های خودسرانه و بدون پشتوانه جلوگیری می‌کند، بلکه به مالکان کشتی‌ها نیز این اطمینان را می‌دهد که در برابر ادعاهای واہی، از حمایت مؤثر قانون برخوردار خواهند بود. بدین ترتیب، رعایت دقیق این اصول، دادرسی منصفانه را در پیچیده‌ترین عرصه حقوق دریایی تضمین کرده و امکان بهره‌برداری از این ابزار قدرتمند را بدون قربانی شدن اصول بنیادین عدالت فراهم می‌آورد.

مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد:

اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در راستای توسعه سواحل مکران و بندر چابهار

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه سواحل مکران و بندر چابهار دروازه واردات و صادرات کشور به شمار می رود، گفت: اقدامات مختلفی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در راستای توسعه سواحل مکران و بندر چابهار، صورت گرفته است. به گزارش اقتصادسراسر، مهدی نیکوکار با اشاره به اینکه سند توسعه دریامحور بر اصول مختلفی استوار است، اظهار کرد: توسعه زیرساخت های بندری و حمل و نقل دریایی، تکمیل کریدورهای ترانزیتی، به‌روزرسانی تجهیزات بندری، افزایش ظرفیت جابجایی کالا، افزایش بهره وری از منابع دریایی، حفاظت از محیط زیست دریایی، جذب سرمایه گذار خارجی و همچنین توسعه گردشگری دریایی از جمله اصول سند توسعه دریامحور است. کمال‌ابلاغ آن سوی مقام معظم رهبری مدنظر قرار گرفت و برنامه هفتم توسعه نیز بر این موارد تأکید دارد.وی در مورد سواحل مکران و ظرفیت این سواحل در راستای توسعه اقتصاد دریامحور، عنوان کرد: سواحل مکران با طول بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر در بخشی از استان های سیستان و بلوچستان و هرمزگان، بر اساس سند توسعه دریامحور به عنوان دروازه واردات و صادرات کالا تلقی می شود و محل بسیار خوبی برای تجارت و فعالیت های اقتصادی است. مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه این سازمان، ظرفیت های قابل توجهی را برای صادرات و ترانزیت کالا، توسعه گردشگری دریایی و ارائه خدمات عمومی در سواحل مکران مدنظر قرار داده است.

اقتصادسراسر

شنبه-۹ اسفند ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۴۲۵

دریاپایه ۳ بندر

نقش فعال بندر فریدونکنار در پشتیبانی از زنجیره تأمین فراورده‌های نفتی در شمال کشور



از ابتدای سال ۱۴۰۴ تا کنون، تخلیه مواد نفتی در بندر فریدونکنار با ثبت ۸۵ هزار و ۴۵۰ تن، رشد ۳۶۱ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال گذشته به ثبت رسانده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد از روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران، از ابتدای سال جاری تا کنون در مجموع ۸۵ هزار و ۴۵۰ تن مواد نفتی در بندر فریدونکنار تخلیه شده است. این میزان تخلیه در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، افزایش ۳۶۱ درصدی را نشان می‌دهد که بیانگر جهشی قابل توجه در عملکرد عملیاتی این بندر است.

افزایش تخلیه مواد نفتی، نقش مهمی در پشتیبانی از زنجیره تأمین فراورده‌های نفتی و تقویت جایگاه این بندر در سواحل شمالی کشور ایفا کرده است.

گفتنی است، اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران با دارا بودن دو بندر نوشهر و فریدونکنار با تأکید بر استمرار روند توسعه‌ای، ارتقاء ظرفیت‌ها و افزایش بهره‌وری عملیاتی را با جدیت تمام در دستور کار قرار داده است.

بصورت وینبازی توسط رییس جمهور صورت گرفت؛ بهره‌برداری بزرگ‌ترین واحد صنعتی استحصال روغن از دانه های روغنی در بندر امیرآباد



گروه استان‌ها - سهیلا مرآت‌ی ، مازندران - در سفر رییس جمهور به استان مازندران ، یک پروژه بزرگ صنعتی استحصال روغن از دانه سویا و دانه های روغنی با ظرفیت تولید بیش ۳۵۰ هزار تن بصورت وینبازی به بهره برداری رسید.

به گزارش اقتصادسراسرآمد از روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی امیرآباد ، در حاشیه سفر رییس جمهور به استان مازندران ، یکی از بزرگترین پروژه های مهم سرمایه گذاری بخش خصوصی در زمینه استحصال روغن از دانه سویا و دانه های روغنی با مبلغ سرمایه گذاری ۳ هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال (بر اساس ارزش روز) بصورت وینبازی به بهره برداری رسید.

محمد علی موسی پور گرجی ، مدیر کل بنادر و دریانوردی امیرآباد در آیین افتتاح و بهره برداری از این مراسم گفت : این کارخانه قادر است با تولید و ایجاد ارزش افزوده بسر روی محصول اولیه (دانه های روغنی) ، روزانه ۱۰۰۰ تن روغن را از دانه سویا و دانه های روغنی استحصال و به روغن خوراکی تبدیل نماید که در نوع خود در سرمایه گذاری بخش خصوصی ایجاد شده در بنادر کشور بی نظیر می باشد.

مدیر کل بندر امیرآباد اظهار داشت : ایجاد اشتغال مستقیم برای ۳۴ نفر بر اساس طرح توجیهی و همچنین ایجاد ارزش افزوده ، ارتقاء توان تولیدی و استحصال روغن خوراکی بعنوان یک کالای اساسی مورد نیاز سفره مردم ، از اهداف مهم این سرمایه گذاری می باشد که به زنجیره تولید و تعادل بازار کمک شایانی خواهد نمود.

وی با قدردانی از حمایت‌های دولت و رئیس‌جمهور در توسعه زیرساخت‌های بندر تأکید کرد: اجرای این پروژه در مدت زمان کوتاه و موعده مقرر بر اساس برنامه زمان بندی ، نشان‌دهنده عزم جدی و حمایت دولت و همچنین همت و تلاش سرمایه گذار در تقویت تولید کالاهای اساسی مورد نیاز مردم است . گفتنی است، مسعود پزشکیان ، رییس‌جمهور کشورمان ، در پیستون سفر استانی‌اش به همراه معاون اجرایی و رییس دفتر رئیس‌جمهور به مازندران ، مورد استقبال رسمی استاندار و نماینده ولی فقیه قرار گرفت و پس از ادای احترام به مقام شامخ مردم نیاز سفره مردم ، از اهداف مهم این سرمایه گذاری ویران ، بصورت وینبازی ، چندین طرح عمرانی و زیر ساختی و تولیدی از جمله کارخانه استحصال روغن از دانه های روغنی در بندسر امیرآباد به بهره برداری رسید.