

نمک‌های رنگی و دریایی: تهدیدی برای سلامت مادران باردار و کودکان



معاون غذا و داروی دانشگاه علوم پزشکی رفسنجان با انتقاد از تبلیغات گمراه‌کننده درباره خواص درمانی نمک‌های رنگی و دریایی، نسبت به پیامدهای جبران‌ناپذیر حذف نمک یددار تصفیه‌شده از رژیم غذایی، به‌ویژه برای زنان باردار و کودکان هشدار داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، دکتر محمدرضا رحمانی در جمع خبرنگاران ضمن تأکید بر اینکه کمبود ید در دوران جنینی و اوایل کودکی، عوارض جبران‌ناپذیری نظیر کاهش ضریب هوشی، اختلالات حرکتی، ناشنوایی و عقب‌ماندگی ذهنی به همراه دارد، افزود: ششمین پایش ملی وضعیت تغذیه‌ای ید، میانه ید دارای زنان باردار کشور را ۱۲۸ میکروگرم در لیتر نشان می‌دهد که بیانگر وضعیت هشدار و ضرورت توجه ویژه به تغذیه در دوران بارداری، شیردهی و رشد کودکان زیر سه سال است.

معاون غذا و داروی دانشگاه علوم پزشکی رفسنجان با بیان اینکه غنی‌سازی نمک‌های غذایی با ید، استراتژی تأیید شده سازمان جهانی بهداشت برای پیشگیری از این اختلالات است، گفت: متأسفانه در سال‌های اخیر، برخی سودجویان با تبلیغات گسترده در فضای مجازی مبنی بر خواص درمانی نمک‌های رنگی (مانند نمک صورتی) و تصفیه‌شده که تنها راه مطمئن تأمین ید بدن است، دور کرده‌اند.

معاون غذا و داروی دانشگاه علوم پزشکی رفسنجان در تشریح خطرات این نمک‌های غیرمجاز بیان کرد: این محصولات که عمدتاً به‌صورت قاچاق یا از استخراج غیرمجاز سنگ‌های معدنی تهیه می‌شوند، علاوه بر فقدان ید کافی، حاوی مقادیر قابل توجهی فلزات سنگین نظیر سرب، جیوه، کادمیوم و آرسنیک هستند.

رحمانی معاون غذا و داروی دانشگاه علوم پزشکی رفسنجان در پایان اظهار کرد: مصرف این نمک‌ها توسط مادران باردار، علاوه بر خطر سقط جنین و کم‌کاری تیروئید در نوزادان، باعث آسیب‌های شناختی شدید در نسل آینده خواهد شد. از این رو، آگاهی بخشی به جامعه برای مقابله با این باورهای نادرست و جایگزینی آن با نمک‌های تصفیه‌شده استاندارد، یک ضرورت حیاتی است.



نزدیک، شناسایی تضادهای پنهان میان بندهای مختلف قرارداد، نویدبخش عصری است که در آن، مدیران حقوقی به جای صرف زمان برای بررسی‌های دستی و طاقت‌فرسا، می‌توانند بر تحلیل راهبردی و تصمیم‌گیری‌های سطح بالا متمرکز شوند و در شرایط بحرانی نظیر بحران اخیر تنگه هرمز که تردد کشتی‌ها را با اختلالی هفتاد درصدی مواجه کرد، سیستم‌های متمرکز مدیریت قرارداد که امکان جستجو و مقایسه فوری بندهای کلیدی همچون قوه قاهره، خطرات جنگی و انحراف مسیر را در کل سبد قراردادهای سازمان فراهم می‌کنند، به یک ضرورت حیاتی تبدیل می‌شوند و عکس‌العمل سازمان را از حالت انفعالی و سردرگم، به واکنشی هوشمندانه و مبتنی بر داده تغییر می‌دهند.

با این همه، فناوری به تنهایی پاسخگوی تمامی پیچیدگی‌های این حوزه نیست و پیوند آن با دانش عمیق حقوقی و درک نانوشت‌های صنعت، رمز موفقیت نهایی به شمار می‌آید، چرا که یک وکیل یا مدیر قرارداد کارکننده دریایی، می‌داند که پشت هر بند از یک قرارداد اجاره، انبوهی از رویه‌های قضایی، رویه‌های صنعتی و حتی عرف و عادت نهفته است که هیچ الگوریتمی به تنهایی قادر به درک کامل آن‌ها نیست. به عنوان مثال، نحوه تنظیم یک توافقنامه همکاری با یک سازمان معتمد که از سوی دولت مجوز بازرسی کشتی‌ها را دریافت کرده، مستلزم رعایت دقیق ضوابط و پیوست‌های مصوب سازمان جهانی دریانوردی و نیز در نظر گرفتن دقیق بندهای مسئولیت مالی است که می‌تواند در صورت وقوع سانحه، سازمان را در معرض دعوی سنگین قرار دهد و به همین دلیل، آینده مدیریت حقوقی و قراردادی در سازمان‌های دریایی، نه در جایگزینی انسان با ماشین، بلکه در هم‌آمیزی هوشمندانه تخصص و تجربه انسانی با قدرت تحلیل و دقت ماشین رقم خواهد خورد و این مدیران و مشاوران هستند که با تیزهوشی، از این ابزارها برای ساختن سازمانی تاب‌آورتر، منعطف‌تر و در نهایت موفق‌تر در پهنه بی‌کران دریاهای بهره

خوهند برد. از سوی دیگر، مدیریت قراردادها در سازمان‌های دریایی، فراتر از انعقاد یک سند و نظارت بر اجرای آن، به گونه‌ای مهندسی معکوس بر روی فرآیندهای عملیاتی شناورها و تعاملات چندلایه انسانی و فنی می‌ماند و هر قرارداد اجاره زمانی، در دل خود، هزاران تصمیم ریز و درشت را جای داده است؛ از میزان مصرف سوخت و سرعت اقتصادی گرفته تا نحوه محاسبه پاداش یا جریمه‌های مرتبط با زمان توقف، معروف به دموورج، که گاه رقم‌های آن از چند ده هزار دلار فراتر می‌رود و می‌تواند سود یک سفر طولانی را یک‌سره تباه کند. در این میان، یکی از حساس‌ترین حوزه‌هایی که مدیران حقوقی و قرارداد را در شب‌ها بیدار نگه می‌دارد، مسئله تطبیق با تحریم‌های بین‌المللی و کنترل انتقال وجوه از مجاری مالی تحت نظارت است؛ زیرا سازمان‌های دریایی که اغلب با مالکان، اجاره‌کنندگان، بانک‌ها و شرکت‌های بیمه از گوشه‌و کنار جهان سروکار دارند، ناچارند در متن قراردادهای خود بندهای دقیقی را درباره طرف‌های معامله، بنادر تحت تردد و حتی منشأ محموله بگنجانند تا از هرگونه غافلگیری ناگوار ناشی از تغییر لیست تحریم‌های وزارت خزانه‌داری آمریکا یا شورای امنیت سازمان ملل در امان بمانند. این الزام، نه تنها فرآیند مذاکره را طولانی‌تر و پرمناقشه‌تر می‌کند، بلکه مستلزم همکاری نزدیک مدیران قرارداد با واحدهای تطبیق و امور بین‌الملل سازمان است تا شبکه‌ای از اطلاعات به‌روز و تحلیل‌های ریسک در دسترس باشد و در لحظات حساس، تصمیم درست و به‌هنگام اتخاذ شود، عاملی که نشان می‌دهد مدیریت حقوقی هرگز در برج عاج نشسته و از واقعیت‌های پرنوسان تجارت جهانی بی‌خبر نیست.

صنعت دریایی به دلیل ماهیت فرامرزی خود، همواره در میان نزدیک، شناسایی تضادهای پنهان میان بندهای مختلف قرارداد، نویدبخش عصری است که در آن، مدیران حقوقی به جای صرف زمان برای بررسی‌های دستی و طاقت‌فرسا، می‌توانند بر تحلیل راهبردی و تصمیم‌گیری‌های سطح بالا متمرکز شوند و در شرایط بحرانی نظیر بحران اخیر تنگه هرمز که تردد کشتی‌ها را با اختلالی هفتاد درصدی مواجه کرد، سیستم‌های متمرکز مدیریت قرارداد که امکان جستجو و مقایسه فوری بندهای کلیدی همچون قوه قاهره، خطرات جنگی و انحراف مسیر را در کل سبد قراردادهای سازمان فراهم می‌کنند، به یک ضرورت حیاتی تبدیل می‌شوند و عکس‌العمل سازمان را از حالت انفعالی و سردرگم، به واکنشی هوشمندانه و مبتنی بر داده تغییر می‌دهند.

با این میان، نقش مشاوران حقوقی و مدیران قرارداد، از یک راه‌نمای صرف، به معمارانی فراتر رفته که با درک عمیق از قوانین داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی، همچون کنوانسیون‌های سازمان جهانی دریانوردی، و نیز تسلط بر رویه‌های دادگاه‌های دریایی مطرح جهان، به‌سویژه حقوق انگلستان به عنوان مرجع غالب در این صنعت، ساختاری حقوقی را برای سازمان خود پدید می‌کنند که همزمان، چابکی عملیاتی و استحکام حقوقی را تضمین نماید. قالب‌های استاندارد قراردادی که توسط انجمن بین‌المللی دریانوردی باالیتک با بیمه‌گر تهیه و تدوین می‌شوند، محور اصلی مدیریت قراردادها در این صنعت را تشکیل می‌دهند و از قراردادهای کلاسیک اجاره کشتی همچون جنکون برای سفرهای دریایی، باثایم برای اجاره‌های زمانی، و بارکون برای اجاره‌های عریان، تا شرایط الحاقی تخصصی در حوزه انتشار گازهای گلخانه‌ای، تحریم‌ها و ریسک‌های سایبری، همگی نشان از تلاش نظام‌مند این نهاد برای ایجاد زبانی مشترک و مصفانه در فضای پر تنش مبادلات دریایی دارند. فرآیند تدوین این قراردادها که با مشارکت گروه‌های کاری متشکل از مالکان کشتی، اجاره‌کنندگان، حقوقدانان و باشگاه‌های بیمه پی‌اند‌آی انجام می‌شود، تضمینی بر توازن منافع و پویایی این اسناد در مواجهه با تحولات صنعت به شمار می‌آید و یک مدیر قرارداد کارآمد، نه تنها به متن این قراردادها مسلط است، بلکه با درک سیر تحول و مستندات پشتیبان هر بند، می‌تواند در مذاکرات، از منافع سازمان خود دفاع کرده و با ارائه راهکارهایی خلاقانه، قراردادی منعطف و در عین حال ایمن را به سرانجام برساند.

با این حال، دنیای مدیریت قراردادهای دریایی امروز در آستانه تحولی بنیادین قرار گرفته است و هوش مصنوعی و ابزارهای دیجیتال، تدریجاً جای خود را در این عرصه سنتی و محافظه‌کار باز می‌کنند، به گونه‌ای که پلتفرم‌هایی مانند اسمارت‌کان‌بیمکو، که به‌عنوان یک فضای کار دیجیتال برای تدوین و مدیریت قراردادها طراحی شده، با بهره‌گیری از یادگیری ماشین، امکان استخراج خودکار اطلاعات کلیدی از خلاصه‌های توافق و تبدیل آن‌ها به قراردادی کامل فراهم آورده و از این راه، خطای انسانی در انتقال داده‌ها را به شدت کاهش می‌دهد. ویژگی‌هایی نظیر تشخیص عبارات تکراری، تأیید اصالت بندهای استاندارد، و در آینده‌ای

«سراسر آمد» بررسی می‌کند؛

## قراردادها و چالش‌های حقوقی

### در سازمان‌های دریایی

#### از رویه‌های کلاسیک تا تحول دیجیتال

تقابل یا تعامل نظام‌های حقوقی گوناگون دست‌وپای می‌زند و این ویژگی، بر دوش مدیران حقوقی سنگینی مضاعفی می‌گذارد، زیرا وقتی یک کشتی با پرچم پاناما، حامل محموله‌ای متعلق به یک شرکت انگلیسی، از بندری در چین به مقصد بندری در هلند حرکت می‌کند و در مسیر با یک حادثه برخورد در آب‌های بین‌المللی مواجه می‌شود، این پرسش کلیدی مطرح می‌گردد که دادگاه صالح کیست و قانون حاکم بر قراردادهای مرتبط با این سفر کدام است. پاسخ به این معما، مستلزم تسلط بر قواعد تعارض قوانین، آشنایی با رویه‌های داوری همچون اتاق بازرگانی بین‌المللی و جامعه دریایی لندن، و نیز درک تفاوت‌های ظریف میان نظام‌های کامن‌لا و رومی‌ژرمنی است و یک مدیر قرارداد حرفه‌ای، با هوشمندی تمام، این تنوع حقوقی را به جای آنکه تهدیدی برای ابهام و سردرگمی تلقی کند، به مثابه یک جعبه‌ابزار غنی در نظر می‌گیرد که با انتخاب ماهرانه قانون حاکم و مرجع حل اختلاف، می‌تواند منافع سازمان خود را در بهترین شرایط ممکن تضمین نماید. به عنوان نمونه، انتخاب داوری در لندن با اعمال قوانین انگلیس، هر چند هزینه‌بر است، اما به دلیل رویه غنی و قضات مجرب در حوزه دریایی، برای بسیاری از قراردادهای بزرگ و پیچیده، گزینه‌ای مطمئن‌تر از دادگاه‌های داخلی برخی کشورهای محسوب می‌شود که ممکن است فاقد تخصص لازم در این حوزه تخصصی باشند و این انتخاب هوشمندانه، نشان از درک عمیق مدیران حقوقی از بسترهای تصمیم‌گیری دارد.

با گسترش دامنه فعالیت سازمان‌های دریایی به فراسوی حمل‌ونقل سنتی و ورود به عرصه‌هایی چون اکتشاف و استخراج نفت و گاز فراساحلی، توسعه بنادر و پایانه‌های کانتری، و حتی سرمایه‌گذاری در کشتی‌های کروز تفریحی، دایره قراردادها و تعاملات حقوقی به طرز چشمگیری پیچیده‌تر می‌شود و در پروژه‌های فراساحلی، به عنوان نمونه، قراردادهای مهندسی، تأمین، ساخت و نصب یا ساختاری لایه‌لایه و چندجانبه منعقد می‌شوند که هر یک از پیمانکاران فرعی، خود زنجیره‌ای از تعهدات و مسئولیت‌ها را به همراه می‌آورند. مدیریت این شبکه در هم تنیده از قراردادها، نیازمند سیستمی یکپارچه برای ردیابی تاریخ‌های کلیدی، صورت‌وضعیت‌های مالی، و گزارش‌های پیشرفت کار است تا از هرگونه تأخیر ژرف‌مدتی یا اختلاف در نحوه تفسیر بندهای فنی و حقوقی جلوگیری شود و در این بستر، تشکیل کمیته‌های مشترک قراردادی متشکل از نمایندگان کارفرما، پیمانکار اصلی و مشاور حقوقی، به یک رویه استاندارد تبدیل شده است تا با برگزاری جلسات منظم و مستندسازی دقیق مباحث، بسترهای بالقوه اختلاف را پیش از آنکه به بحران بدل شوند، شناسایی و رفع نمایند. این رویکرد مشارکتی، اگرچه زمان‌بر و هزینه‌زا به نظر می‌رسد، اما در بلندمدت، با کاهش چشمگیر پرونده‌های قضایی و داوری، نه تنها صرفه‌جویی مالی قابل توجهی به همراه دارد، بلکه اعتماد و شفافیت را در روابط تجاری سازمان با شرکای خود نهادینه می‌سازد و نشان می‌دهد که مدیریت حقوقی، در بهترین حالت خود، به جای دادرسی، به پیشگیری از اختلاف می‌انديشد.

نابید از یاد برد که مدیریت قراردادها و امور حقوقی، صرفاً به جنبه‌های مالی و ریسک‌پذیری اقتصادی خلاصه نمی‌شود، بلکه دامنه‌ای فراتر را نیز دربر می‌گیرد که به تعهدات اجتماعی، زیست‌محیطی و حاکمیت شرکتی مربوط می‌شود و امروزه، سازمان‌های دریایی پیشرو، در قراردادهای خود بندهای صریحی را درباره رعایت استانداردهای زیست‌محیطی، کاهش آلانیدیگی و مدیریت پسماندهای سمی و نفتی می‌گنجانند و پایبندی به کنوانسیون مارپل را به عنوان یک شرط اساسی در همکاری با پیمانکاران و اجاره‌کنندگان تلقی می‌کنند. این بندها که اغلب با ضمانت‌اجراهای سنگین مانند حق فسخ فوری و دریافت غرامت قابل توجه همراه هستند، نشان از تغییر نگرش صنعت از یک فعالیت صرفاً اقتصادی به یک نهاد مسئول در قبال محیط

زیست و جوامع ساحلی دارند و به‌طور مشابه، حوزه ایمنی و بهداشت حرفه‌ای کارکنان شناورها و کارگران بندری، به‌ویژه پس از همه‌گیری کووید-۱۹ و تأکید بر پروتکل‌های بهداشتی، به یکی از محورهای اصلی مذاکرات قراردادی بدل شده و سازمان‌ها طرف مقابل در تأمین شرایط ایمن و استانداردهای درمانی اطمینان حاصل کنند. این تحول، مدیران حقوقی را به سفیران مسئولیت‌پذیری اجتماعی در بدنه سازمان تبدیل کرده و از آنان می‌خواهد تا در کنار پیگیری منافع اقتصادی، پاسدار ارزش‌های اخلاقی و انسانی نیز باشند، نقشی که در گذشته کمتر به آن توجه می‌شد، اما امروز به عنوان یکی از شاخص‌های کلیدی عملکرد سازمانی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

در میان این همه پیچیدگی و تنوع، یکی از چالش‌های همیشگی مدیران و مشاوران حقوقی، مدیریت دانش حقوقی سازمانی و انتقال تجربیات انباشته شده از پروژه‌های قبلی به پروژه‌های جدید است، چرا که بسیاری از سازمان‌های دریایی، با وجود گردش مالی و عملیات گسترده، همچنان از رویه‌های سنتی و غیرسیستماتیک برای ذخیره‌سازی و بازیابی اسناد و مستندات خود استفاده می‌کنند و این امر، نه تنها موجب اتلاف زمان و انرژی می‌شود، بلکه زمینه‌ساز بروز اشتباهات مکرر و از دست رفتن فرصت‌های بهبود مستمر می‌گردد. ایجاد یک پایگاه داده متمرکز و هوشمند از قراردادها، مکاتبات، نظرات حقوقی و آرای داوری، با قابلیت جستجوی پیشرفته و تحلیل روندها، می‌تواند به سازمان کمک کند تا از تکرار اشتباهات گذشته بپرهیز کرده و از تجارب موفق، به عنوان الگویی برای مذاکرات آتی بهره‌گیرد و این مخزن دانش، به مرور زمان، به سرمایه‌ای گرانبها تبدیل می‌شود که نه تنها کارایی تیم حقوقی را به شدت افزایش می‌دهد، بلکه در زمان جابه‌جایی و تغییر پرسنل، از خروج سرمایه فکری سازمان جلوگیری کرده و تداوم و یکپارچگی رویه‌های حقوقی را تضمین می‌نماید. به همین دلیل، مدیران ارشد سازمان‌های دریایی امروزه، سرمایه‌گذاری در سامانه‌های مدیریت اسناد و هوش مصنوعی را نه یک هزینه، که یک ضرورت راهبردی برای بقا در عرصه رقابت جهانی می‌دانند و بودجه‌های قابل توجهی را به این حوزه اختصاص می‌دهند، زیرا دریافته‌اند که در عصر اطلاعات، دسترسی سریع و دقیق به دانش گذشته، کلید تصمیم‌گیری‌های هوشمندانه آینده است.

در پایان و با نگاهی به افق پیش رو، می‌توان با قاطعیت گفت که مدیریت قراردادها و امور حقوقی در سازمان‌های دریایی، دیگر یک وظیفه خطی و واکنشی نیست، بلکه یک رشته زنده و پویاست که با هر ورق زدن تقویم، ابعاد تازه‌ای از خود آشکار می‌سازد و تغییرات اقلیمی و مقررات سخت‌گیرانه‌تر انتشار کربن، سایبری و حملات به سیستم‌های ناوبری، و همچنین نوسانات شدید ژئوپلیتیکی که امنیت مسیرهای حیاتی مانند کانال سوئز و تنگه هرمز را دستخوش مخاطره می‌سازد، همگی عواملی هستند که مدیران حقوقی را ناگزیر به بازنگری مستمر در راهبردها و رویه‌های خود می‌کنند. سازمانی که امروز، با نگرشی پویا، به استقبال این چالش‌ها رفته و با بهره‌گیری از فناوری‌های روز و تربیت نیروی انسانی متخصص و چندوجهی، خود را برای رویارویی با سناریوهای غیرمنتظره آماده می‌سازد، در آینده‌ای نه چندان دور، به عنوان الگویی برای سایر بازیگران این صنعت شناخته خواهد شد و در این مسیر، نقشی که مشاوران و مدیران قرارداد ایفا می‌کنند، فراتر از یک رابط صرف میان تیم عملیاتی و تیم حقوقی است و ایشان به مثابه پلی هایی استوار، میان استراتژی کسب‌وکار و واقعیت‌های حقوقی، میان آرمان‌های سازمان و الزامات بیرونی، و میان امروز و فردای صنعت دریایی، پلی می‌زنند و با این عمل، بقا و رشد سازمان خود را در پهنه نیلگون دریاهای جاودانه می‌سازند.

#### بدون شرح...



فریبا عزیزلی - اقتصادسراسرآمد

قالب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح