سرآمد اقتصاد
سه شنبه - ۲۶ آبان ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۶۳۷

انرژی

سهمیه بنزین تاکسی‌های اینترنتی براساس پیمایش بازنگری می‌شود



شـرکت ملی پالایش و پخش از اصلاح سـهمیه سوخت تاکسی های اینترنتی براساس پیمایش رانندگان خبر داد.
به گزارش اقتصادسـرآمد، در نشسـت مشترک شرکت ملی پالایش و پخش با برخی پلتفرم ها، اصلاح سـهمیه سوخت براساس پیمایش رانندگان تاکسی های اینترنتی و اطلاع‌رسانی میزان سهمیه در دستور کار قرار گرفت.
این نشست پس از اعلام آمادگی شـرکت ملی پالایش و پخش برای دریافت بازخوردها و بررسی مشکلات رانندگان تاکسی‌های اینترنتی برگزار شد. هدف اصلی جلسه، یافتن راهکارهایی بـرای بهبود اجرای طرح تخصیص سـهمیه سـوخت و پاسـخ‌گویی به نگرانی‌های رانندگانی بود که درآمدشان به فعالیت در این پلتفرم‌ها وابسته است.
یکی از مهم‌ترین موضوعات جلسـه، تناسـب سـهمیه سوخت دریافتی با میزان فعالیت و پیمایش رانندگان بود. نمایندگان پلتفرم ها نگرانی‌های کاربران راننده را مطرح کردند و در نتیجه مقرر شـد سـازوکار تخصیص سهمیه براساس مسافت پیموده‌شده بازنگری و اصلاح شود.
هدف ایـن تغییر، تخصیص متناسـب‌تر سـوخت با نیاز واقعی رانندگانی است که از تاکسـی‌های اینترنتی برای کسب درآمد اسـتفاده می‌کنند. بااین‌حال، هنوز جزئیات فرمول جدید محاسبه سـهمیه و زمان اجرای اصلاحات اعلام نشده است.
بی‌اطلاعی برخی رانندگان از دریافت سـهمیه سوخت و میزان آن، مشکل دیگری بود که در این نشست بررسی شد. این موضوع می‌تواند برنامه‌ریزی رانندگان برای مدیریت هزینه سوخت و ادامه فعالیت روزانه را دشوار کند.
برای رفع این مشـکل، مقرر شد پس از تخصیص سهمیه، اطلاعات مربـوط بـه میـزان آن از طریق مسـیرهای اطلاع‌رسـانی، از جمله پیامـک یا اعلان در اپلیکیشـن تاکسی‌های اینترنتی، به رانندگان اعلام شود.
بخش دیگری از نشسـت به توقف طرح دوگانه‌سوز کردن خودروها و مشـکلات رانـنـدگان متقاضی اسـتفاده از تسهیلات آن اختصاص داشت.
نمایندگان حاضـر، موانع تأمین مالـی و تهیه تجهیزات موردنیاز برای اجرای دوباره این طرح را بررسـی کردند. شـرکت ملی پالایش و پخش نیز برای پیگیری رفع موانع و فراهم‌کردن شرایط ازسرگیری طرح دوگانه‌سوزی قول مساعد داد.
پلتفرم ها اعـلام کرده‌اند پیگیری مطالبـات رانندگان را تا زمـان اجرای اصلاحات مربوط به سـهمیه سـوخت و مشخص‌شدن نحوه استفاده از تسهیلات دوگانه‌سوز کردن خودروها ادامه خواهند داد.
در حال حاضر، تصمیم‌های مطرح‌شده در مرحله پیگیری قرار دارند و هنوز زمان مشـخصی بـرای اجرای تغییرات اعلام نشده است.

«سرآمد» تحلیل می‌دهد؛

مشروعیت برخورد ایران با قاچاق نفت در تنگه هرمز



گروه نفت و انرژی - امیـــد ایرانی - تنگه هرمز به‌عنوان یکی از حیاتی‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان، نه صرفاً یک واقعیت جغرافیایی، بلکه عرصه‌ای برای تلاقی رژیم‌های حقوقی متعارض و منافع امنیتی ناهمگون است. مدیریت ایران بر این آبراه، در چارچوب واکنشی حقوقی به مجموعه‌ای از رفتارهای ناقض تعهدات بین‌المللی شکل گرفته است. برخورد با شناورهایی که با خاموش کردن سامانه شناسایی خودکار و پنهان‌سازی مبدأ و مقصد بار، نظم حقوقی حاکم بر عبور و مرور را مختل می‌کنند، از دیدگاه حقوق بین‌الملل عمومی، نه یک اقدام خودسرانه، بلکه اعمال صلاحیت ذاتی دولت ساحلی در پاسداری از امنیت و نظم عمومی در آب‌های تحت حاکمیت خویش تلقی می‌شود. تحلیل حقوقی این اقدامات، مستلزم تفکیک لایه‌های هنجاری حاکم بر ایمنی دریانوردی، رژیم عبور بی‌ضرر، سازوکارهای مسئولیت بین‌المللی و حقوق حاکم بر مخاصمات مسلحانه است که هر یک، بنیان مستقلی برای توجیه مشـروعیت برخورد با قاچاق نفت و مدیریت تردد در تنگه هرمز فراهم می‌آورد.
نخستین لایه، به الزامات ایمنی دریانوردی و مقررات ناظر بر سامانه شناسایی خودکار بازمی‌گردد. کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، در فصل پنجم و مقرره ۱۹، نه‌تنها نصب این سامانه را برای شناورهای با تناژ مشخص الزامی کرده، بلکه تصریح دارد که شناورهای مجهز به آن باید سامانه را در تمام اوقات در حالت عملیاتی نگه دارند، مگر در موارد استثنایی که موافقت‌نامه‌های بین‌المللی برای حفاظت از اطلاعات ناوبـری پیش‌بینی کرده باشند. خاموش کردن این سامانه در آبراهی که تراکم تردد، وجود تأسیسات حیاتی و حضور پرتابه‌های نظامی، حاشیه خطا را به حداقل می‌رساند، مصداق بارز عبور خطرناک و تهدید علیه ایمنی ناوبری است. این اقدام، صرفاً یک تخلف فنی نیست؛ بلکه زمینه‌ساز شکل‌گیری وضعیتی است که در آن دولت ساحلی حق دارد برای پیشگیری از برخورد، انفجار یا خسارت به محیط زیست دریایی، مداخله کند. از این منظر، توقیف شناورهایی که با پنهان‌سازی هویت خود در حال جابه‌جایی محموله‌های مشکوک هستند، نه نقض آزادی دریانوردی، بلکه اجرای تعهد بنیادین دولت ساحلی به حفظ جان سرنشینان و امنیت تردد در آب‌های تحت صلاحیت خویش است.
این الـزام ایمنی، در چارچـوب رژیم عبور بی‌ضـرر مندرج در کنوانسیون حقوق دریاها، عمق حقوقی بیشتری می‌یابد. ماده ۱۹ این کنوانسیون، عبور را تا زمانی بی‌ضرر می‌داند که به صلح، نظم و امنیت دولت ساحلی آسیب نرساند. ماده ۲۵ نیز به دولت ساحلی اختیار می‌دهد تا در دریای سرزمینی خود، اقدامات لازم را برای جلوگیری از هرگونه عبوری که بی‌ضرر نیست، اتخاذ کند. جمهوری اسـلامی ایران در زمان امضای کنوانسیون، با صدور بیانیه‌ای تفسیری، به‌صراحت اعلام کرده اسـت که مواد ۱۹ و ۲۵ را باید به‌گونه‌ای فهمید که حقوق دولت ساحلی را برای اتخاذ تدابیر حفاظتی، از جمله وضع مقررات مربوط به ضرورت کسب اجازه قبلی، به رسمیت می‌شناسد. بنابراین، الزام شناورها به اظهار مبدأ، مقصد و ماهیت بار، و تأیید نکردن حمل سلاح یا سوخت مورد اسـتفاده علیه دولت سـاحلی، نه یک بدعت اداری، بلکه بازتاب صلاحیت تفسیری دولت ساحلی در تشخیص مصادیق «عبور مضر» در شرایطی است که امنیت ملی آن از سوی بازیگران فرامرزی به چالش کشـیده شده اسـت. خاموش‌بودن سامانه شناسایی و امتناع از اظهار اطلاعات، خود قرینه‌ای بر وجود قصد اضرار یا حداقل بی‌اعتنایی به امنیت دولت ساحلی است و همین امر، عبور را از دایره حمایت خارج می‌سازد.
لایه سوم مشروعیت، به سازوکارهای مسئولیت بین‌المللی دولت و حق اقدام متقابل مربوط می‌شود. مواد ۴۹ تا ۵۳ طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل درباره مسئولیت دولت‌ها، اقدام متقابل را در پاسخ به فعل متخلفانه قبلی و با هدف واداشتن دولت مسئول به اجرای تعهداتش مجاز می‌شمارد. اعمال تحریم‌های ثانویه از سوی ایالات متحده و همکاری برخی کشورها در مختل کردن تبادلات مالی و صادرات نفت ایران، از منظر حقوق بین‌الملل، نقض اصل حاکمیت برابر (ماده ۲ بند ۱ منشور ملل متحد) و اصل منع مداخله در امور داخلی سایر دولت‌هاسـت. در چنین وضعیتی، ایران حق دارد با اقداماتی متوازن و بازگشـت‌پذیر، هزینه ادامه رفتار متخلفانه را برای طرف مقابل افزایش دهد. محدودیت تردد شناورهای متعلق به کشورهای هم‌پیمان با ایالات متحده یا وابسته به شرکت‌هایی که در اجرای تحریم‌های یک‌جانبه نقش داشته‌اند، در صورتی که با رعایت تناسب و هدف یادشده همراه باشد، در چارچوب همین مواد قابل توجیه است. این اقدام متقابل، نه انتقام‌جویی، بلکه ابزاری برای احیای نظم حقوقی مختل‌شده و واداشتن طرف ناقض به بازگشت به مسیر تعهدات بین‌المللی است. بلوکه ماندن دارایی‌های ایران در قطر نیز مصداقی از همین رفتار متخلفانه است که واکنش متقابل را مشروع می‌سازد؛ زیرا تا زمانی که این دارایی‌ها آزاد نشوند، دولت مسئول از اجرای کامل تعهدات خود امتناع می‌ورزد و اقدام متقابل، تنها ابزار فشار حقوقی برای تغییر این وضعیت است.
در بعدی دیگر، حقوق حاکم بر مخاصمات مسلحانه و مسئولیت ناشی از تجاوز، بنیان مسـتقل دیگری برای مشروعیت‌بخشی به اقدامات ایران فراهم می‌کند. مـاده ۹۱ پروتکل اول الحاقی به کنوانسـیون‌های ژنو ۱۹۴۹، طرف ناقض را به پرداخت غرامت کامل در صورت لزوم ملزم می‌کند. خسارات ناشی از تجاوز نظامی و جنایات جنگی، حق ایران برای دریافت جبران خسـارت را در چارچوب حقوق بشردوستانه بین‌المللی تثبیت می‌کند. مصادره اموال متعلق به دولت متخاصم یا شـرکت‌های وابسته به آن، در صورتی که به‌عنوان بخشی از سازوکار جبران خسارت و نه به‌صورت خودسرانه انجام شود، می‌تواند در همین چارچوب تحلیل شود. ماده ۵۱ منشور ملل متحد نیز حق دفاع مشروع را در برابر حمله مسلحانه به رسمیت می‌شناسد؛ اما دفاع مشروع، صرفاً به واکنش فوری محدود نمی‌شود و در شرایطی که تهدید علیه امنیت ملی از طریق انتقال سلاح و تجهیزات به بازیگران متخاصم تداوم یابد، نظارت بر محموله‌های عبوری و جلوگیری از ورود اقلام تهدیدآمیز، شکلی از دفاع پیشگیرانه و متناسب با ماهیت تهدید است. معاهده تجارت تسلیحات نیز در ماده ۶، انتقال سلاح را در صورتی که دولت صادرکننده آگاه باشد که این اقلام در ارتکاب جنایات جنگی یا نقض فاحش حقوق بشردوستانه به کار می‌رود، ممنوع کرده است. قطعنامه ۲۲۱۶ شورای امنیت نیز تحریم تسلیحاتی و اقدامات لازم برای جلوگیری از تأمین سلاح را مقرر داشته است. این اسناد، مبنای هنجاری ادعای ایران برای نظارت بر محموله‌های تسلیحاتی عبوری از هرمز و جلوگیری از تقویت توان نظامی بازیگرانی را فراهم می‌آورد که امنیت ملی ایران را تهدید می‌کنند.
در سطحی کلان‌تر، مدیریت ایران بر تنگه هرمز و برخورد با قاچاق نفت، کارکردی بازدارنده دارد. تجربه دو جنگ در سال‌های اخیر نشان داده اسـت که فقدان نظارت بر تردد شناورها و بی‌اعتنایی به هشدارهای ایمنی، زمینه‌سـاز تکرار تجاوز و گسترش دامنه مخاصمه می‌شود. حفظ ابزار اثرگذاری بر قیمت نفت و جریان انرژی جهانی، نه یک حربه اقتصادی، بلکه مؤلفه‌ای از بازدارندگی فعال در برابر تهدیدهای آینده است. در واقع، ایران با اعمال حاکمیت حقوقی بر تردد شـناورها، این پیام را منتقل می‌کند که هزینه بی‌اعتنایی به امنیت تنگه و نقض تعهدات بین‌المللی، بالاتر از هزینه همکاری با رژیم حقوقی مبتنی بر صلاحیت دولت ساحلی خواهد بود. این راهبرد، در چارچوب دفاع مشروع و اقدام متقابل، نه تنها مشروع، بلکه برای ثبات بلندمدت منطقه ضروری است.
در جمع‌بندی، مشـروعیت برخورد ایران با قاچاق نفت در تنگه هرمز، محصول هم‌پوشانی چند لایه هنجاری است: الزامات ایمنی دریانوردی که خاموش کردن سامانه شناسایی را به تهدیدی علیه جان و مال تبدیل می‌کند؛ رژیم عبور بی‌ضرر که به دولت ساحلی حق مداخله در برابر عبور مضر می‌دهد؛ سازوکار اقدام متقابل که پاسخ به تحریم‌های یک‌جانبه و بلوکه‌سـازی دارایی‌ها را مجاز می‌سازد؛ حقوق بشردوستانه و دفاع مشروع که جبران خسارت و جلوگیری از انتقال سلاح را توجیه می‌کند؛ و در نهایت، ضرورت بازدارندگی فعال برای پیشـگیری از تکرار تجاوز. این مجموعه، تصویری از یک اقدام حقوقی چندوجهی ارائه می‌دهد که در آن، مدیریت تنگه هرمز نه یک استثنا بر قاعده، بلکه تجلی اجرای قاعده در شرایطی است که نظم حقوقی بین‌المللی از سوی رفتارهای یک‌جانبه و متخلفانه به چالش کشـیده شده است. پذیرش این چارچوب از سوی جامعه بین‌المللی، مستلزم بازخوانی واقع‌بینانه از تعامل میان صلاحیت دولت ساحلی، امنیت جمعی و مسئولیت ناشی از نقض تعهدات اسـت؛ تعاملی که در آن، مشروعیت نه از قدرت، بلکه از انطباق با منطق حقوقی حاکم بر مسئولیت و جبران سرچشمه می‌گیرد.

خاموشی برنامه‌ریزی‌شده‌ای در تهران اعمال نشده است



شـرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ اعلام کرد: خاموشی برنامه‌ریزی شده‌ای در تهران اعمال نشـده است. به گزارش اقتصادسرآمد، شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ اعلام کرد: پیروانتشار برخی مطالب، به اطلاع شهروندان تهرانی می‌رساند هیچ‌گونه خاموشی برنامه‌ریزی‌شده‌ای در حوزه برق در شهر تهران اعمال نشده و در دستور کار نیز قرار ندارد و شبکه برق پایتخت همانند سایر نقاط کشور در پایداری کامل است. لازم به ذکر است مشترکان گرامی در صورت وقوع هرگونه قطعی برق ناشی از حوادث، در تمام ساعات شبانه‌روز مراتب را به شماره تلفن ۱۲۱ اطلاع دهند.