



گروه تحلیل - رضا نصری - استدلال کرد که ایجاد کریدور جنوبی تنگه هرمز با مفاد این تفاهم‌نامه، به‌ویژه مواد ۴، ۵، ۹ و ۱۴، ناسازگار است و با بی‌اثر کردن تعهدات پیش‌بینی‌شده برای دوره موقت، روند مذاکرات و سازوکار مورد توافق طرفین را مخدوش می‌کند.

رضا نصری، کارشناس حقوق بین‌الملل در یادداشتی با تشریح مبانی حقوقی تفاهم‌نامه اسلام‌آباد در ادامه این یادداشت با محوریت «ناسازگاری کریدور جنوبی تنگه هرمز با «تفاهم‌نامه اسلام‌آباد» نوشت: ۱. ماده ۵ یادداشت تفاهم اسلام‌آباد، ایران را موظف می‌کند که «با به کارگیری حداکثر تلاش خود، در ترتیب لازم را برای عبور ایمن کشتی‌های تجاری» در طول دوره موقت ۶۰ روزه فراهم کند و همچنین «با سلطان‌نشین عمان برای تعیین نحوه اداره آینده و خدمات دریایی تنگه» گفت‌وگو کند. این دو، تنها سازوکارهایی هستند که تفاهم‌نامه برای ازرگیری کشتیرانی و مشارکت دادن عمان پیش‌بینی کرده است. تفسیری که بر اساس آن کشتی‌ها بتوانند از طریق یک کریدور مستقل تحت مدیریت عمان، بدون تبعیت از ترتیبات ایران تردد کنند، تعهد ایران را از محتوای عملی نمی‌گردد و گفت‌وگوی مقرر میان ایران و عمان را بی‌فایده می‌سازد. اصل «اثر گذاری» (effect utile) - که بر اساس آن هر یک از مفاد یک معاهده باید دارای اثر واقعی و عملی باشد - چنین برداشتی را مجاز نمی‌داند. طرفین بر سر یک رژیم موقت هماهنگ توافق کرده‌اند، نه دو رژیم موازی و رقیب.

۲. ماده ۴ نیز این تقسیم‌نقش‌ها را تأیید می‌کند. این ماده، ایالات متحده را ملزم می‌کند کسه «رفع محاصره دریایی و

هرگونه اخلال یا مانع علیه جمهوری اسلامی ایران» را آغاز کند. ظرف ۳۰ روز به محاصره پایان دهد و پس از توافق نهایی، «نیروهای خود را از مجاورت جمهوری اسلامی ایران خارج کند.» همچنین تصریح می‌کند که در دوره موقت، «تردد کشتی‌ها متناسب با میزان ترافیک پیش از جنگ که توسط جمهوری اسلامی ایران احیا می‌شود، از سر گرفته خواهد شد.»

از این ماده، دو نتیجه حاصل می‌شود. نخست آنکه مسیر مورد توافق در تفاهم‌نامه، کاهش و خروج حضور دریایی آمریکا از پیرامون دریای ایران است، نه استقرار دوباره آن. بنابراین، کریدوری که تحت مدیریت نظامی آمریکا، همراه با اسکورت دریایی و پوشش هوایی اداره شود، با این تعهد در تعارض است و خود مصداق همان «اخلال یا مانعی» است که آمریکا متعهد به رفع آن شده است.

دوم آنکه ماده ۴، به‌طور عمده‌اندیشه احیای تردد دریایی را به اقدامات ایران گره زده است؛ به این معنا که تردد کشتی‌ها «متناسب با سطح پیش از جنگ که توسط ایران احیا می‌شود» از سر گرفته خواهد شد. مسیری که کشتی‌ها را مستقل از ایران هدایت کند، این ارتباط را از بین می‌برد. با خواش توأمان مواد ۴ و ۵، ساختار تفاهم‌نامه روشن است: آمریکا عقب‌نشینی می‌کند و ایران عبور کشتی‌ها را سامان‌دهی و مدیریت می‌کند. کریدور جنوبی این تقسیم وظایف را معکوس می‌کند.

۳. ماده ۹ (حفظ وضع موجود) مقرر می‌دارد که تا زمان دستیابی به توافق نهایی، طرفین «وضع موجود را حفظ خواهند کرد» و آمریکا نیز به‌طور مشخص متعهد می‌شود که «نیروهای بیشتری در منطقه مستقر نکند.» ایجاد کریدوری که تحت مدیریت نظامی آمریکا اداره شود، دقیقاً همان

«سرآمد» منتشر می‌کند:

«ناسازگاری کریدور جنوبی تنگه هرمز با «تفاهم‌نامه اسلام‌آباد»

کریدور جنوبی تنگه هرمز با متن و هدف تفاهم‌نامه اسلام‌آباد در تعارض است

روند هماهنگ و تحت نظارتی است که طرفین صریحاً برگزیده‌اند.

۶. حکمیت عمان بر دریای سرزمینی خود و نیز رژیم «عبور ترانزیتی» پیش‌بینی‌شده در کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل متحد، موضوع اصلی این بحث نیست. عمان طرف تفاهم‌نامه نیست؛ تعهدات مورد بحث، ایالات

متحده را ملزم می‌کند. هیچ طرفی نمی‌تواند از طریق یک دولت غیرعضو، کاری را انجام دهد که تعهدات خود او آن را ممنوع کرده است. اصل حسن نیت و قاعده لزوم وفای به عهد (pacta sunt servanda) که در ماده ۲۶ کنوانسیون وین درباره حقوق معاهدات آمده است، مانع چنین اقدامی می‌شود.

بنابراین، ایالات متحده همچنان ملزم به اجرای ترتیبات مقرر در ماده ۵ و حل اختلافات در همان چارچوب است. از این رو، مسئله اصلی این نیست که آیا عمان حق اداره آب‌های خود را دارد یا خیر؛ بلکه این است که آیا آمریکا می‌تواند یک رژیم موازی را ترویج کند که ماده ۵ را بی‌اثر ساخته و نتیجه ماده ۴ را از پیش تعیین کند.

۷. بر اساس تفسیر مواد ۳۱ و ۳۲ کنوانسیون وین درباره حقوق معاهدات، مواد ۴، ۵، ۹ و ۱۴، در کنار مقررات مربوط به مرحله‌بندی و نظارت در مواد ۱۲، ۱۳، یک رژیم موقت واحد و مبتنی بر مذاکره را ایجاد می‌کنند. توازن موجود را حفظ می‌کنند و ترتیبات دائمی را به توافقی موکول می‌کنند که به تأیید شورای امنیت سازمان ملل متحد رسیده باشد.

از این منظر، ایجاد یک‌جانبه مسیر جایگزین در کریدور جنوبی تنگه هرمز، هم با متن تفاهم‌نامه و هم با موضوع و هدف آن ناسازگار است.

وضعیتی را تغییر می‌دهد که طرفین بر حفظ آن توافق کرده‌اند و بنا این ممنوعیت صریح مغایرت دارد. هدف ماده ۹ جلوگیری از آن است که هر یک از طرفین پیش از پایان مذاکرات، از طریق اقدامات یک‌جانبه موقعیت خود را تقویت کند؛ حال آنکه مسیر مورد حمایت آمریکا دقیقاً چنین اثری دارد.

۴. ماده ۱۴ مقرر می‌کند که «توافق نهایی باید با یک قطعنامه الزام‌آور شورای امنیت سازمان ملل متحد تأیید شود.» بنابراین، رژیم دائمی اداره دریایی تنگه باید در چارچوب یک توافق مذاکره‌شده و مورد تأیید شورای امنیت تعیین شود. در نتیجه، ترتیبات موقت و یک‌جانبه نباید نتیجه آن روند را از پیش تعیین کنند. پذیرش کریدور جنوبی به‌عنوان یک واقعیت بازسازی‌شده، در عمل به معنای دور زدن فرآیندی است که ماده ۱۴ الزامی دانسته است.

۵. افزون بر این، رژیم موقت، ماهیتی موقتی، مرحله‌بندی‌شده و دارای مدیریت دو‌جانبه دارد. ماده ۳ حداکثر مدت ۶۰ روز را برای دستیابی به توافق نهایی تعیین می‌کند؛ ماده ۱۲ یک سازوکار اجرایی مشترک برای نظارت بر اجرای تفاهم‌نامه ایجاد می‌کند؛ و ماده ۱۳ ادامه اجرای بندهای ۱، ۴ و ۵ را مبنای ادامه مذاکرات قرار می‌دهد.

بنابراین، ماده ۵ یک حکم فرعی یا حاشیه‌ای نیست، بلکه ستون اصلی این سازوکار است؛ زیرا اجرای کامل و دقیق آن، شرط استمرار کل معماری مذاکرات به شمار می‌رود. این مواد همچنین مرجع توافق‌شده برای حل اختلافات مربوط به کشتیرانی را مشخص می‌کنند: سازوکار دو‌جانبه پیش‌بینی‌شده در ماده ۱۲، نه ایجاد واقعیت‌های یک‌جانبه در دریا. تلفیقی کریدور موازی به‌عنوان پاسخی مجاز به اختلافات، به معنای جایگزین کردن اقدام یک‌جانبه به جای

در پیچه

ولی تیموری در گفت و گو با سرآمد:

دوره‌های آموزشی گردشگری دریایی ویژه تورگردانان برگزار می‌شود

مدیر کل دفتر مطالعات برنامه ریزی و آموزش گردشگری و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، گفت: در دوره‌ها و سرفصل‌های تدوین‌شده جهت آموزش فعالان بخش خصوصی در حوزه گردشگری، محورهایی با محتوایی مرتبط با مباحث گردشگری دریایی، ساحلی و تالابی کشور تهیه شده تا بتوانیم اطلاعات و دانش روز مرتبط با این بخش را در اختیار فعالان بخش خصوصی گردشگری کشور قرار دهیم.

ولی تیموری در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد، اظهار داشت: آموزش یکی از محورهای اصلی فعالیت دفتر مطالعات، برنامه ریزی و آموزش و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی است که در همین راستا تلاش می‌شود همواره دوره‌های مرتبط با موضوعات مختلف گردشگری برای فعالان این حوزه در سطح مختلف برگزار شود.

مدیر کل دفتر مطالعات برنامه ریزی و آموزش گردشگری و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، افزود: به همین منظور همواره دوره‌ها و سرفصل‌های جدید و به روز شده از سوی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی تدوین می‌شود و این امکان برای بخش خصوصی فعال در صنعت گردشگری فراهم می‌شود تا بتواند خود را با دانش روز گردشگری همسو کند.

وی خاطر نشان ساخت: در دوره‌ها و سرفصل‌های تدوین‌شده، محورهایی با محتوایی مرتبط با مباحث گردشگری دریایی، ساحلی و تالابی کشور تهیه شده تا بتوانیم اطلاعات و دانش روز مرتبط با این بخش را در اختیار فعالان بخش خصوصی گردشگری کشور قرار دهیم.

به گفته این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، این دوره‌ها برای راهنمایان تورها، مدیران دفاتر خدمات مسافرتی، ارزیابان و بازرسان تأسیسات گردشگری، مدیران اقامتگاه‌های ساحلی و سایر فعالان مرتبط با گردشگری دریایی، ساحلی و تالابی برگزار می‌شود.

وی در خصوص برگزاری دوره‌های تخصصی ویژه راهنمایان تورهای گردشگری دریایی و ساحلی نیز گفت: این امر منوط به تهیه سند گردشگری دریایی کشور است که پس از نهایی شدن و تبدیل گردشگری دریایی کشور به یکی از محصولات دارای اولویت، نسبت به آموزش تخصصی راهنمایان تور این حوزه نیز اقدام خواهد شد.

تیموری در ادامه گفته‌های خود خاطر نشان ساخت: هم‌اکنون دفتر مطالعات، برنامه ریزی و آموزش و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در حال تدوین نقشه راه آموزش گردشگری است که در قالب این نقشه راه، رشته‌های جدید گردشگری در مقاطع مختلف تحصیلی با سرفصل‌های جدید ایجاد می‌شود. مدیر کل دفتر مطالعات برنامه ریزی و آموزش گردشگری و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، گفت: امیدواریم در آینده‌ای نه چندان دور شاهد تدوین رشته‌های مرتبط با توریسم ساحلی و دریایی نیز در قالب نقشه راه آموزش گردشگری کشور نیز باشیم.

بازتاب

رئیس اتاق ایران و قطر:

اقتصاد دریا محور توسعه می‌یابد

رئیس اتاق مشترک ایران و قطر گفت: توسعه و تعمیق روابط تجاری میان جمهوری اسلامی ایران و قطر یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های پیش‌روی کشور برای افزایش صادرات غیرنفتی، تنوع‌بخشی به بازارهای هدف و تقویت جایگاه ایران در تجارت منطقه‌ای و اقتصاد دریامحور است.

به گزارش جایگاه ایران در تجارت منطقه‌ای و اقتصاد دریامحور است.

راهبردی و زیرساخت‌های بندری، نقش محوری در تحقق توسعه اقتصاد دریامحور ایفا می‌کند به ایرنا افزود: روابط اقتصادی ایران و قطر طی سال‌های اخیر روند رو به رشدی داشته و این فرصت ارزشمند باید با برنامه‌ریزی، توسعه زیرساخت‌های تجاری و افزایش تعامل میان فعالان اقتصادی دو کشور بیش از گذشته مورد استفاده قرار گیرد. وی یادآور شد: امروز تجارت با قطر تنها به صادرات کالا محدود نمی‌شود، بلکه می‌تواند به بستری برای توسعه همکاری‌های اقتصادی، سرمایه‌گذاری مشترک، ترانزیت کالا و حضور گسترده‌تر محصولات ایرانی در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی تبدیل شود. رئیس اتاق مشترک ایران و قطر با اشاره به جایگاه راهبردی بندر این کشور گفت: بندر حمد و بندر الرویس از مهم‌ترین مراکز لجستیکی و تجاری منطقه خلیج فارس محسوب می‌شوند و به دلیل برخورداری از زیرساخت‌های پیشرفته، ظرفیت مناسبی برای انتقال، توزیع و ترانزیت کالاهای ایرانی به بازارهای جنوب شرق آسیا، آفریقا و حتی برخی کشورهای حوزه اقیانوس هند دارند. گذردرازی تصریح کرد: استفاده از این ظرفیت‌ها می‌تواند هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش داده، سرعت دسترسی به بازارهای هدف را افزایش دهد و زمینه رقابت‌پذیری بیشتر کالاهای ایرانی را در بازارهای بین‌المللی فراهم کند.

وی افزود: در حال حاضر حدود ۷۰ درصد صادرات جمهوری اسلامی ایران به کشور قطر از طریق بندر استان بوشهر و به‌ویژه بندر بوشهر و دیر انجام می‌شود که این موضوع بیانگر نقش بی‌بدیل این استان در توسعه مناسبات اقتصادی دو کشور است. رئیس اتاق مشترک ایران و قطر ادامه داد: وجود تجار با سابقه، نزدیکی جغرافیایی، خطوط دریایی فعال و ظرفیت‌های مناسب بندری، بوشهر را به اصلی‌ترین دروازه صادرات کالا به قطر تبدیل کرده و این مزیت باید با حمایت دولت و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری و حمل‌ونقل دریایی بیش از پیش تقویت شود. وی اظهار کرد: افزایش تعداد شناورها، توسعه خطوط منظم کشتیرانی، تسهیل تشریفات گمرکی، کاهش زمان ترخیص کالا، توسعه انبارهای صادراتی و استفاده از فناوری‌های نوین در فرآیند تجارت، از جمله اقداماتی است که می‌تواند به رشد مبادلات اقتصادی میان ایران و قطر منجر شود.

گذردرازی با تأکید بر نقش بخش خصوصی در توسعه روابط اقتصادی دو کشور گفت: اتاق مشترک ایران و قطر تلاش می‌کند با برگزاری نشست‌های تخصصی، اعزام و پذیرش هیأت‌های تجاری، ایجاد ارتباط مستقیم میان فعالان اقتصادی و شناسایی نیازهای بازار قطر، زمینه افزایش صادرات کالاهای ایرانی را فراهم کند.

وی اضافه کرد: یکی از مهم‌ترین نیازهای امروز، شناخت دقیق بازار قطر و تولید متناسب با نیاز مصرف‌کنندگان این کشور است؛ زیرا موفقیت در بازارهای صادراتی تنها با تولید محصول باکیفیت، بسته‌بندی مناسب، رعایت استانداردهای بین‌المللی و استمرار در تأمین کالا امکان‌پذیر خواهد بود.



پنج‌شنبه ۱۸ تیر ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۵۲۰

اقتصاد دریا ۷

شیلات

دبیر کمیته ملی طبیعت گردی و گردشگری سبز کشور به سرآمد می‌گوید:

فرآیند مدیریت تالاب‌ها با رویکرد اکوتوریسم اجرایی می‌شود



دبیر کمیته ملی طبیعت گردی و گردشگری سبز کشور با اشاره به اینکه در تلاش هستیم مدل مدیریتی مناسبی را در تالاب‌های کشور تعریف کنیم، گفت: با تصویب کمیته ملی طبیعت گردی در آینده نزدیک، فرآیند مدیریت تالاب را بر اساس کارکرد مدیریت اکوتوریسم و مدیریت مقصد اجرایی خواهیم کرد.

محمد جهانشاهی در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد با اشاره به اینکه در تلاش هستیم مدل مدیریتی مناسبی را در تالاب‌های کشور تعریف کنیم، گفت: با تصویب کمیته ملی طبیعت گردی در آینده نزدیک، فرآیند مدیریت تالاب را بر اساس کارکرد مدیریت اکوتوریسم و مدیریت مقصد اجرایی خواهیم کرد.

دبیر کمیته ملی طبیعت گردی و گردشگری سبز کشور، افزود: از سال ۱۹۷۱ میلادی که کنوانسیون رامسر شکل گرفت تا امروز تغییر و تحولات جدی در تالاب‌های کشور رخ داده است تا جایی که حتی در سال‌هایی شاهد خشک شدن کامل برخی از تالاب‌های حائز اهمیت خاص مثل دریاچه ارومیه بوده‌ایم.

وی افزود: وقتی مباحث تالاب‌ها و نقش این بخش از ظرفیت‌های طبیعی کشور در توسعه طبیعت گردی خردمندانه مطرح می‌شود، با توجه به اهمیت و حساسیت این پهنه‌های زیستی، ملاحظات بسیار پیچیده‌تر و حساسیت‌های بیشتری برای توسعه گردشگری تالاب‌ها نیازمندیم.

این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، خاطر نشان ساخت: همین امر باعث شده فرآیندهای جدی‌تری را تجربه کنیم تا بتوانیم به سطحی از گردشگری در تالاب‌ها برسیم که قابل دفاع باشد.

وی در ادامه گفته‌های خود اذعان داشت: از زمان شکل‌گیری کنوانسیون رامسر به همت ایران و چهره‌های سرشناس محیط زیست کشور تا به امروز یعنی حدود ۵۶ سال، تغییر و تحولات بسیار زیادی را در بحث تالاب‌های کشور شاهد بودیم.

جهانشاهی با اشاره به اینکه بیش از ۲ هزار و ۴۰۰ تالاب از سراسر دنیا در کنوانسیون رامسر به عنوان مهم‌ترین نهاد بین‌المللی حفاظت و مدیریت خردمندانه تالاب‌ها عضویت دارند، گفت: از ۴۲ نوع تالابی که در دنیا شناسایی شده است تقریباً تمام انواع این تالابها در ایران نیز وجود دارد که این مهم به واسطه تنوع اقلیم و تنوع پهنه سرزمینی ایران است؛ تقریباً ۱۵۰ تالاب کشور ثبت ملی شده‌اند که از این تعداد ۲۵ تالاب در کنوانسیون جهانی رامسر عضو هستند و عنوان بین‌المللی را بدک می‌کشند.

وی تصریح کرد: تحولات و تغییرات گسترده‌ای که در خود تالاب‌ها و پیرامون تالاب‌ها در کشورمان تجربه شده به عنوان عامل و اصل مهمی تلقی می‌شود که به ما یادآوری می‌کند بیش از پیش در حفاظت از این اکوسیستم‌های مهم اقدام کنیم.

دبیر کمیته ملی طبیعت گردی و گردشگری سبز کشور با اشاره به اینکه در گذشته به تالاب‌ها فقط از منظر تنوع زیستی نگاه می‌شد و به عنوان زیستگاه پرندگان آبرزی مورد توجه بود، اذعان داشت: اما امروز ه به تالاب‌ها فقط به عنوان یک پهنه آبی توجه نمی‌شود بلکه ظرفیت بزرگی برای اقتصاد یک منطقه است و در ابعاد مختلف دارای ارزش و کارکردهای متنوع است.

جهانشاهی گفت: دولت‌ها در تلاش هستند از این پهنه‌ها به‌ویژه در بحث توسعه جامع انسانی که یکی از اهداف کلیدی محیط‌ها زندگی می‌کنند، بهره‌مند شوند؛ این امر اثبات‌شده که سرنوشت تالاب و جامعه محلی به هم وابسته است.

این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، بیان داشت: خوشبختانه بازنگری‌ها چند ماه اخیر باعث شده که شرایط مناسب‌تری در تالاب‌ها داشته باشیم، میزان آب مناسبی تزریق شده و کمی از شرایط بحرانی کاسته شده و این فرصتی است تا بیشتر برنامه‌های مدیریتی و کلان‌را برای تالاب‌ها مورد توجه قرار دهیم.

وی با اشاره به تشکیل میز گردشگری دریایی، ساحلی و تالاب‌ها در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، تصریح کرد: موضوع توسعه گردشگری تالاب‌ها در قالب این میز با حضور نمایندگان کمیته‌های عضو به‌طور جدی در دست پیگیری است و جلسات متعددی در این راستا برگزار می‌شود.

دبیر کمیته ملی طبیعت گردی و گردشگری سبز کشور، تأکید کرد: به منظور توسعه گردشگری در تالاب‌های کشور به‌ویژه تالاب‌های ساحلی، جلسات منظمی با مسئولان مربوطه در سازمان حفاظت محیط زیست برگزار شده است.