

روزنه

تصویب کلیات سند کریدور شرق -غرب با محوریت راه آهن هرات - مزارشریف



کلیات سند کریدور شرق - غرب با محوریت پروژه راه آهن هرات - مزارشریف در جلسه ستاد ملی گذر راه ریاست معاون اول رئیس جمهور به تصویب رسید. به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمدرضا عارف معاون اول رئیس جمهور در جلسه ستاد ملی گذر، توسعه کریدورهای حمل و نقل را از اولویت های راهبردی دولت دانست و گفت: افزایش ظرفیت کریدورها و جایگزینی بنادر خشک و شمالی در کنار بندر خلیج فارس، نقش ایران را در ترانزیت منطقه ای تقویت خواهد کرد.

محمدرضا عارف در جلسه ستاد ملی گذر با اشاره به اهمیت توسعه کریدورهای حمل و نقل، اظهار کرد: دولت در دو سال گذشته اقدامات مؤثری در این حوزه انجام داده و توسعه کریدورهای ترانزیتی را یکی از اولویت های اصلی خود می داند. به گفته وی، افزایش ظرفیت کریدورها و توسعه بندر خشک و شمالی در کنار بندر خلیج فارس، راهبردی اساسی برای ارتقای جایگاه ایران در حمل و نقل منطقه ای است.

در این جلسه، کلیات سند کریدور شرق -غرب با محوریت پروژه راه آهن هرات - مزارشریف به تصویب رسید. هدف از این سند، افزایش سهم ایران از بازار ترانزیت بین المللی، ارتقای جایگاه ژئواکونومیک کشور، توسعه همکاری های اقتصادی و سرمایه گذاری منطقه ای، تقویت پیوندهای اقتصادی با افغانستان و سایر کشورهای مسیر و همچنین ایجاد سازوکارهای نوین تأمین مالی پروژه های راهبردی عنوان شد.

همچنین تصویب نامه های تسهیل فرآیندهای گمرکی و حمل و مسورت کالا، دستورالعمل ترخیص کانتینرهای خالی مرجوعی و ورود موقت، اقدامات جایگزینی بندر جنوبی برای تأمین کالاهای اساسی و ترانزیت از مرزهای مشترک با همسایگان و برنامه معماری سکوی هوشمند پایش ناوگان حمل و نقل عمومی برای اتصال به پنجره واحد خدمات یکپارچه گذر نیز به تصویب رسید. در این نشست، استاندار آذربایجان غربی نیز گزارشی از اجرای مصوبات پیشین ستاد ملی گذر ارائه کرد.

معاون اول رئیس جمهور در ابتدای جلسه با قدردانی از دست اندرکاران برگزاری سفر اربعین، گفت: همکاری های ارزشمندی میان ایران و عراق برای برگزاری این مراسم انجام شده و افتخار می کنیم خدماتی در شأن مردم برای این سفر ارائه می شود. عارف با اشاره به تحولات منطقه ای، بر ضرورت تقویت همکاری میان کشورهای اسلامی تأکید کرد و افزود: جمهوری اسلامی ایران همواره بر وحدت امت اسلامی تأکید داشته و نسبت به پروژه ایران هراسی هشدار داده است.

وی با انتقاد از استسقرار پایگاه های نظامی آمریکا در برخی کشورهای منطقه، اظهار کرد: این پایگاه ها جز فساد، ناامنی و تحقیر دستاوردی برای کشورهای میزبان نداشته اند و غرب تنها به دنبال تأمین منافع خود در منطقه است.

«سر آمد» تحلیل می کند؛

سایبان مسئولیت در دریا

تأملی بر جایگاه حقوقی و تکالیف فرماندهان و خدمه کشتی در نظام حقوقی دریانوردی

سال های ۱۹۹۵ و ۲۰۱۰ دستخوش اصلاحات اساسی گردید، حداقل استانداردهای یکسانی را برای آموزش و گواهینامه های خدمه در سطح جهانی تعیین کرده است که دولت های عضو ملزم به رعایت آن هستند. اصلاحات سال ۲۰۱۰ که به عنوان اصلاحات منایل نیز شهرت یافت، نه تنها به مقابله با کلاهبرداری در صدور گواهینامه ها پرداخت، بلکه با به روزرسانی مقررات مربوط به ساعات کار و استراحت، ممنوعیت مصرف مواد مخدر و الکل و نیز استانداردهای جدید تناسب پزشکی، گام های مؤثری در جهت ارتقای سلامت و کارایی خدمه برداشت. به روزرسانی های اخیر این کنوانسیون که در سال ۲۰۲۶ لازم الاجرا می شود، افق تازه ای را نیز گشوده و آموزش خدمه برای پیشگیری و مقابله با خشونت و آزار، از جمله آزار جنسی و قلدری را به عنوان بخشی جدایی ناپذیر از آموزش های پایه ایمنی گنجانده است.

نظام حقوقی هر کشور نیز متناسب با قوانین ملی خود، ابعاد گوناگون رابطه کار کار خدمه با مالکان کشتی را سامان می دهد. به عنوان نمونه، قانون دریایی جمهوری خلق چین که به تازگی بازنگری شده، با صراحت تعریف روشنی از «خدمه» ارائه می دهد و آن را تمامی کارکنان شناور، از جمله ناخدا، می داند. این قانون، اخذ گواهینامه های شایستگی و مدارک سلامت را برای خدمه الزامی دانسته و بر لزوم تنظیم قرارداد کار میان خدمه و کارفرمایان بر اساس قوانین کار و تأمین اجتماعی و نیز معاهدات بین المللی مربوطه تأکید دارد. افزون بر این، قوانین ایران نیز که در این زمینه قدمتی دیرینه دارند، نظام حقوقی خاصی را برای شناورهای ملی ترسیم می کنند و به صراحت، مسئولیت اعمال، تعهدات و خطاهای ناخدا و خدمه را بر عهده مالک کشتی می دانند، هر چند در عین حال، ناخدا را به عنوان مقام مسئول در صدور بارنامه و اداره امور خدمه معرفی می کنند و او را در قبال مالک، مسئول هرگونه قصور و تخلف می شناسند.

با وجود وضوح نسبی این قوانین، جایگاه ناخدا یا فرمانده کشتی، از حساسیت و پیچیدگی ویژه ای برخوردار است. ناخدا نه تنها مسئول مدیریت و هدایت فنی کشتی است، بلکه از اختیارات انضباطی و حتی قضایی خاصی نیز برخوردار است. در قوانین چین، بر این امر تأکید شده که فرمانده های دستورات خود را در محدوده اختیارات، همه افراد اعم از خدمه و مسافران موظف به اجرا هستند و ناخدا می تواند برای تأمین ایمنی شناور و سرنشینان، اشخاص مظنون به ارتکاب جرم را محدود کرده یا اقدامات مقتضی دیگری اتخاذ نماید. این مسئولیت خطیر، زمانی به اوج خود می رسد که حادثه ای دریایی رخ می دهد؛ در چنین شرایطی، ناخدا موظف است با تمام توان به یاری سرنشینان بشتابد و در صورت ناگزیر بودن از ترک کشتی، تصمیم نهایی را اتخاذ کند. این اختیار و مسئولیت گسترده، ناخدا را به عنصری بی بدیل در زنجیره ایمنی تبدیل می کند و بر ضرورت آموزش های مستمر و به روز برای او صحنه می گذارد. در همین راستا، آخرین دستورالعمل های سازمان بین المللی دریانوردی، بر آموزش خدمه در خصوص استفاده از سوخت های جایگزین و فناوری های نوین تأکید دارد و سطوح آموزشی را به دو بخش پایه و پیشرفته تقسیم

کرده است، تا فرماندهان و مهندسان بتوانند با ویژگی های فنی جدید و روش های پیشگیری از آلودگی و کنترل آتش سوزی آشنا شوند. مسئولیت، در حقوق دریانوردی، مفهومی گسترده و دارای لایه های گوناگون است. بارزترین این لایه ها، در حوزه حوادث و خسارت ها خود را نشان می دهد. از دیدگاه کلاسیک، اشتباه انسانی به عنوان عامل اصلی غالب در وقوع فجایع دریانوردی شناخته می شود. حادثه تلخ و زیست محیطی غرق شدن کشتی و اکاشیو در سواحل موریس، نمونه بارزی از این مدعا است. تحقیقات رسمی نشان داد که انحراف کشتی از مسیر برنامه ریزی شده و نزدیک شدن بیش از حد به ساحل، ناشی از ضعف در مدیریت پل فرماندهی و خستگی نیروی انسانی بوده است. در این پرونده، ناخدا و افسر نگهدار، مستقیماً مسئول و مجرم شناخته شدند و نظام حقوقی موجود، با استناد به کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی و به کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای ادعای دریایی، به تعیین حدود غرامت پرداخت. اما نکته مهم آنکه موریس نسخه اصلاحی پروتکل ۱۹۹۶ را تصویب نکرده بود و همین امر، سقف غرامت را به شدت پایین آورد و هزینه های پاک سازی، بسیار فراتر از این سقف باقی ماند. این رویداد، نشان دهنده نابرابری عمیق میان کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه در بهره مندی از نظام های جبران خسارت است و ضرورت اصلاح معاهدات بین المللی را آشکار می سازد.

اما چالش بزرگ تری که نظام سنتی مسئولیت را با تردید مواجه ساخته است، ظهور شناورهای خودران و هوشمند است. این فناوری نوین که با هدف کاهش انتشار گازهای گلخانه ای و افزایش بازدهی سوخت توسعه یافته، سوالات بی سابقه ای را در خصوص نحوه تخصیص مسئولیت مطرح کرده است. معاهدات موجود همچون اس تی سی دبلیو و قوانین جلوگیری از برخورد، بر این فرض استوار هستند که یک انسان، یعنی ناخدا یا افسر نگهدار، کنترل مستقیم را با چالشش بی پاسخ رویه و می کند و هرگونه تلاش برای استناد به تقصیر انسانی را باطل می سازد. سازمان بین المللی دریانوردی از سال ۲۰۱۷ فرآیند بررسی مقرراتی خود را برای این شناورها آغاز کرده، اما تاکنون به جز ارزیابی های غیر الزام آور، به اصلاحات عملی و قابل اجرایی دست نیافته است. در چنین شرایطی، برخی حقوق دانان بر ایجاد



نظام های جبرانی مستقل، مشابه با صندوق های بین المللی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی، تأکید دارند و پیشنهاد می کنند که بیمه اجباری و تعریف استانداردهای تازه برای «تقریر» یا بی مبالائی، می تواند راهگشا باشد. به عبارت دیگر، آینده حقوق دریانوردی، ناگزیر به ایجاد توازن میان تشویق نوآوری و حفظ حقوق زیان دیدگان و محیط زیست است و این مهم، بدون هماهنگی نهادهای قانونگذار و مشارکت همه ذینفعان، از جمله خدمه، مالکان، شرکت های فناوری و جامعه مدنی، امکان پذیر نخواهد بود.

از سوی دیگر، باید توجه داشت که مفهوم مسئولیت خدمه، در بستر وسیع تری به نام «عصر انسانی» در دریانوردی تعریف می شود. این مفهوم که در قطعه نامه های مجمع سازمان بین المللی دریانوردی به رسمیت شناخته شده، به تمامی فعالیت های انسانی اعم از خدمه شناور، مدیریت ساحلی، قانونگذاران و سازندگان کشتی اشاره دارد. دیدگاه اصلی سازمان، بر این اصل استوار است که تدوین مقررات باید با مشارکت و در نظر گرفتن نظرات کسانی که در دریا کار می کنند، صورت پذیرد و هدف نهایی، کاهش خطای انسانی و سازمانی تا حد ممکن است. برای نیل به این هدف، ایجاد یک «فرهنگ ایمنی دریایی» و نیز ارائه آموزش های مستمر به خدمه در خصوص مسائل مربوط به «عصر انسانی» از جمله مدیریت ریسک و شناخت عوامل خستگی، ضروری شناخته شده است. بدین ترتیب، مسئولیت دیگر تنها یک بار حقوقی که بر دوش شخص ناخدا یا خدمه سنگینی می کند، نیست، بلکه مفهومی نظام مند و اشتراکی است که همه ارکان صنعت دریانوردی را در بر می گیرد.

سخن آخر آنکه، حقوق دریانوردی و مسئولیت خدمه، حوزه های زنده و پویایی است که در امتداد جریان های فنی، اقتصادی و زیست محیطی در حال تحول است. آنچه مسلم است، اینکه این نظام حقوقی، فارغ از پیچیدگی های فنی و بین المللی، در نهایت برای حمایت از انسان و محیط زیست پیرامونش تدوین یافته است. از سنو گذشته تا ناخدا برای حفظ جان مسافران تا تعهدات فرمانده در مقابل خسارات زیست محیطی، همه و همه گویای آن است که در قلب این مقررات خشک و بی روح، روحی از مسئولیت پذیری و وجدان کاری موج می زند. همان گونه که سازمان بین المللی دریانوردی بر «گرامیداشت دریانورد» تأکید دارد، هرگونه اصلاح و بازنگری در قوانین نیز باید این اصل والا را مد نظر قرار دهد. با ورود به عصر شناورهای خودران و نظام های پیچیده هوش مصنوعی، شاید بیش از هر زمان دیگری به بازتعریف رابطه میان فناوری و اخلاق نیاز داشته باشیم تا بتوانیم با تدبیر و آینده نگری، سایبان امنیت را بر فراز پهنه نیلگون دریاها مستدام نگه داریم.

در نشست بررسی طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) در منطقه ساحلی مکران مطرح شد؛

مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی؛ نقشه راه اولیه توسعه دریامحور در سواحل مکران

سیاست گذاری و اجرای مأموریت های مرتبط با توسعه دریامحور تأکید کرد. علی عبدالعلی زاده نماینده رئیس جمهور و دبیر شورای هماهنگی اجرای سیاست های کلی توسعه دریامحور نیز با قدردانی از تلاش های سازمان بندار و دریانوردی و مشاوران این سازمان طی سه دهه گذشته در حوزه مدیریت سواحل و توسعه دریامحور، مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) را «مطالعاتی ارزشمند و مبتنی بر خرد جمعی متخصصان و دانشگاہیان کشور با راهبری کارآمد سازمان بندار و دریانوردی» توصیف کرد و اظهار داشت: این مطالعات می تواند نقشه راه اولیه توسعه دریامحور، به ویژه در منطقه ساحلی مکران باشد.

وی همچنین بر بهره گیری از ظرفیت مشاوران ایرانی در نظارت و مدیریت طرح های توسعه دریامحور تأکید کرد و استمرار برگزاری نشست های تخصصی برای پیگیری اجرای سیاست های کلی توسعه دریامحور را ضروری دانست. در بخش دیگری از این نشست، حمید خلیلی، معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بندار و دریانوردی، گزارشی از سوابق بیش از ۲۵ ساله سازمان در حوزه مدیریت سواحل و روند تهیه و تدقیق مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) در استان های ساحلی ارائه کرد.

همچنین نمایندگان شرکت مهندسین مشاور سازه پردازی ایران، دستاوردهای مطالعات انجام شده در محدوده ساحلی مکران و ابعاد فنی، محیط زیستی و مدیریتی این طرح را تشریح کردند.

این نشست در ادامه جلسات تخصصی پیشین و با هدف پیگیری روند مطالعات، تقویت هماهنگی های بین بخشی و تسریع در اجرای سیاست های کلی توسعه دریامحور برگزار شد.



مهندسین مشاور سازه پردازی ایران برگزار شد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، در این نشست، محمد شبکیبی نسب، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی با تشریح انتظارات سازمان از دولت در اجرای سیاست های کلی توسعه دریامحور، بر ضرورت ارتقای جایگاه حاکمیتی سازمان بندار و دریانوردی و تقویت نقش این سازمان در برنامه ریزی،

نشست ارائه و بررسی طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) در منطقه ساحلی مکران، با حضور علی عبدالعلی زاده، نماینده رئیس جمهور و دبیر شورای هماهنگی اجرای سیاست های کلی توسعه دریامحور، محمد شبکیبی نسب، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی، معاونان شورای هماهنگی، مدیران ارشد سازمان و نمایندگان شرکت



نوبت اول
نقل و انتقال لنج باری به شماره
ثبت ۱۲۷۳۷ - بندرعباس

به استناد رونوشت سند شماره ۱۰۷۳۱۴ مورخ ۱۴۰۵/۰۱/۳۱ با شناسه سند ۰۰۰۰۳۰۵۶۹۷۲۰۱۴۰۵ دفتر اسناد رسمی ۱۳ بندر دیلم آقای حسین صفوی فرزند کریم و خانم زری بحریه فرزند عبدالله تمامی شش دانگ سهام خود در مالکیت لنج باری به شماره ثبت ۱۲۷۳۷ - بندرعباس را به آقای حسین کردوانی زاده فرزند احمد و خانم زهره کردوانی زاده فرزند احمد انتقال قطعی داده اند.

شناسه آگهی: ۲۳۸۲۴۳

مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران
آگهی می گردد.