

کشف محموله ۳۲ تنی قاچاق کوسه‌ماهیان در بندر خمیر



مدیر کل دفتر حفاظت از زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از کشف و ضبط دو قطعه اسبک دریایی و بازگرداندن آن‌ها به زیستگاه طبیعی در جزیره کیش همچنین کشف و ضبط محموله‌ای حدود ۳۲ تنی شامل بیش از ۳۹۰ قطعه کوسه‌ماهیان از گونه‌های مختلف در منطقه بندر خمیر خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، شهرام فداکار اظهار کرد: در جهت مقابله با تخلفات مر تبث با گونه‌های آبی حفاظت‌شده، دو قطعه اسبک دریایی کشف و ضبط شد که پس از انجام بررسی‌های لازم و با همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط، به زیستگاه طبیعی خود در جزیره کیش بازگردانده شدند. وی با قدرانی از همکاری اداره کل حفاظت محیط زیست استان اصفهان، دفتر محیط زیست سازمان منطقه آزاد کیش و دفتر بازرسی و رسیدگی به شکایات سازمان حفاظت محیط زیست افزود: این دو قطعه اسبک دریایی که در فهرست گونه‌های در معرض خطر موضوع قانون شکار و صید قرار دارند، در عمق ۲۵ تا ۳۰ متری آب‌های مرجانی جزیره کیش صید و به‌صورت غیرمجاز عرضه شده بودند. فداکار ادامه داد: بررسی‌های انجام‌شده نشان داد فرد متخلف علاوه بر تبلیغ و عرضه اسبک‌های دریایی، نسبت به خرید و فروش سایر گونه‌های آبی مشمول مقررات حفاظتی قانون شکار و صید از جمله انواع سفره‌ماهیان و گونه‌های وابسته به زیستگاه‌های مرجانی نظیر لاین‌فیش، مرجان بشقابی و بیوراک نیز در فضای مجازی اقدام می‌کرده‌است. وی اظهار کرد: اسبک‌های دریایی پس از کشف و ضبط، در شرایط قرنطینه و تحت مراقبت در آکواریوم نگهداری شدند تا پس از انجام بررسی‌های لازم و اطمینان از مناسب بودن شرایط برای بازگشت به زیستگاه طبیعی آماده شوند.مدیر کل دفتر حفاظت از زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه گفت: با همکاری سازمان منطقه آزاد کیش و اداره کل حفاظت محیط زیست استان اصفهان، اسبک‌های دریایی پس از انتقال به جزیره کیش، توسط واحد محیط زیست سازمان منطقه آزاد کیش در زیستگاه اصلی و در عمق حدود ۳۰ متری آب‌رساناری شدند.

تأکید معاون وزیر جهاد کشاورزی، بر حمایت از اقتصاد تولید و ارتقای بهره‌وری در بخش شیلات



معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی با اشاره به ایستادگی فعالان حوزه شیلات در شرایط دشوار اقتصادی، بر ضرورت اصلاح سیاست‌های قیمت‌گذاری، ترویج فرهنگ مصرف آبریان و به‌کارگیری روش‌های نوین تأمین مالی برای تداوم پایداری تولید تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، در نشستی که با حضور معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی و هیات همراه، با معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات ایران و جمعی از معاونان و مدیران ستادی در محل سازمان شیلات برگزار شد، عملکرد بخش شیلات در حفظ و رشد تولید مورد بررسی قرار گرفت. در این جلسه، اکبر فتحی با استناد به آمارهای موجود، تاب‌آوری حوزه کشاورزی و به‌ویژه شیلات را در شرایط نوسانات اقتصادی ستودنی خواند و آن را نشان‌دهنده ظرفیت بالای این بخش برای توسعه دانست.

وی با انتقاد از سیاست‌های سرکوب قیمت، تحمیل قیمت‌های دستوری را در تضاد با افزایش هزینه‌های نهاده‌ها و فشارهای ناشی از آزادسازی نرخ ارز بیابای کرد و تداوم و توسعه فعالیت‌های تولیدی در گرو آن است که بخش خصوصی با دستیابی به صرفه اقتصادی بر روی پای خود ایستد و دولت نیز وظیفه دارد با رفع موانع، مسیر فعالیت‌های اقتصادی را هموار سازد.

موضوع تأمین سوخت مناسب برای تولیدکنندگان و جبران خسارت‌های وارده به صیادان و لنج‌ها از دیگر محورهای مورد بحث در این نشست بود. در این راستا تأکید شد که پیگیری‌های لازم از سوی مقام عالی وزارت و دستگاه‌های مرتبط برای تخصیص سهمیه‌ها و اجرای مصوبات دولتی با جدیت در حال انجام است. همچنین بر بهره‌گیری از شیوه‌های نوین تأمین مالی، فراتر از تسهیلات سنتی بانکی و استفاده از ظرفیت‌های بانک‌های تجاری تأکید شد. در پایان، توسعه فرهنگ مصرف و محصولات شیلاتی به‌عنوان راهبردی اساسی برای رونق بازار و افزایش تقاضا مورد توجه قرار گرفت و پیشنهاد شد جهت دستیابی به بهره‌وری حداکثری از منابع آبی، هماهنگی‌های لازم با معاونت آب و خاک برای احداث طرح‌های دیم‌نظوره که علاوه بر فعالیت‌های کشاورزی، ظرفیت پرورش آبریان را نیز دارند، بیش از پیش تقویت شود.



دریافت مجوز، مشخص بودن محدوده فعالیت، ثبت اطلاعات کشتی، رعایت الزامات امنیتی، اعلام سلاح و مهمات، محدودیت تصویری برداری و دریافت مجوز خروج، مجموعه‌ای از ابزارهایی هستند که امکان نظارت بیشتر بر فعالیت شناورهای خارجی را برای مقام‌های عمانی فراهم می‌کنند

یک الزام فنی با پیام اقتصادی

در نگاه نخست ممکن است روشن نگه داشتن AIS تنها یک الزام فنی و دریایی به نظر برسد، اما در شرایط فعلی منطقه، این تصمیم پیام اقتصادی نیز دارد. انطور که خبرگزاری رویترز در تحلیلی نوشته است؛ هرچه اطلاعات مربوط به تردد کشتی‌ها دقیق‌تر و قابل اتکاتر باشد، امکان مدیریت بهتر ترافیک، واکنش سریع‌تر به حوادث و کاهش بخشی از ریسک‌های عملیاتی افزایش پیدا می‌کند. برای شرکت‌های کشتیرانی نیز محیطی که در آن مقررات شفاف و قابل پیش‌بینی وجود داشته باشد، می‌تواند از بخشی از عدم قطعیت عملیاتی بکاهد. البته این الزام در نهایت هزینه‌های بیمه‌ای ناشی از جنگ و تنش امنیتی را به تنهایی کاهش نمی‌دهد. نرخ بیمه دریایی در منطقه، عواملی هستند که خارج از حوزه AIS قرار دارند. اما شفافیت بیشتر در ترافیک دریایی می‌تواند یکی از عوامل مؤثر در مدیریت این ریسک‌ها باشد. در زنجیره تأمین، عواملی هستند که خارج از حوزه AIS قرار دارند. اما شفافیت بیشتر در ترافیک دریایی می‌تواند یکی از عوامل مؤثر در مدیریت این ریسک‌ها باشد. تحولات ماهه‌ای اخیر در خلیج فارس نشان داده است که امنیت دریایی دیگر فقط به معنای حفاظت فیزیکی از کشتی‌ها نیست. امنیت اطلاعات، موقعیت‌یابی، ارتباطات و قابلیت رهگیری نیز به همان اندازه اهمیت پیدا کرده‌اند.

در چنین شرایطی، تصمیم عمان برای الزام کشتی‌های خارجی به روشن نگه داشتن AIS را می‌توان بخشی از تلاش این کشور برای حفظ آگاهی موقعیتی دریایی در آب‌های سرزمینی خود دانست. مسقط با این سیاست می‌خواهد بداند چه شناوری، با چه مشخصاتی، در چه موقعیتی و در چه مسیری در حال حرکت است. چنین اطلاعاتی در زمان عادی برای مدیریت ترافیک مفید است و در زمان بحران می‌تواند برای واکنش اضطراری، عملیات جست‌وجو و نجات، مدیریت حوادث و بررسی سوانح اهمیت حیاتی داشته باشد.

آنچه مقررات عمان را در شرایط کنونی مهم می‌کند، خود AIS نیست؛ بلکه تلاش برای جلوگیری از شکل‌گیری آب‌های غیرقابل رؤیت و ترده‌های غیرشفاف در یکی از حساس‌ترین ابراه‌های جهان است. در شرایطی که اختلال GPS و GNSS، خاموشی AIS برخی شناورها و افزایش تهدیدهای امنیتی به واقعیت جدید کشتیرانی در منطقه تبدیل شده است، عمان تلاش می‌کند دست کم در آب‌های تحت حاکمیت خود، سطحی از شفافیت و قابلیت رهگیری را حفظ کند؛ سیاستی که می‌تواند در نهایت بر امنیت کشتیرانی، هزینه بیمه و حتی هزینه تجارت در مسیر هرمز اثر گذار باشد.

خارجی به روشن نگه داشتن AIS، در واقع تلاش می‌کند حداقل یک منبع اطلاعاتی پایدار برای شناسایی شناورها در آب‌های سرزمینی خود داشته باشد. البته AIS به تنهایی یک سامانه امنیتی کامل نیست و امکان خاموش شدن، اختلال یا دستکاری اطلاعات آن وجود دارد. به همین دلیل، داده‌های AIS باید در کنار ادارهای ساحلی، اطلاعات ماهواره‌ای، ارتباطات دریایی و گزارش‌های خدمه و مراکز بندری مورد استفاده قرار گیرد. اهمیت این مقررات تنها به امنیت کشتی‌ها محدود نمی‌شود. هر حادثه دریایی در اطراف تنگه هرمز می‌تواند هزینه قابل توجهی به تجارت جهانی تحمیل کند. وقتی یک کشتی در معرض حمله، بر خور یا حادثه ناوبری قرار می‌گیرد، موضوع فقط خسارت به خود شناور نیست. تأخیر در حمل، افزایش هزینه بیمه، تغییر مسیر، افزایش کرایه حمل و ایجاد اختلال در تحویل کالا نیز بخشی از پیامدهای آن است. بازگشت بخشی از صادرات نفت و LNG از مسیر هرمز به بازار جهانی به معنای بازگشت کامل شرایط عادی به کشتیرانی نیست. تا زمانی که تهدیدهای امنیتی، اختلال‌های ناوبری و نگرانی‌های بیمه‌ای ادامه داشته باشد، عبور از این ابراه همچنان با هزینه ریسک همراه خواهد بود.

عمان به دنبال کنترل بیشتر

مقررات جدید نشان می‌دهد سیاست عمان تنها بر روشن بودن AIS متمرکز نیست. این کشور تلاش کرده است یک چارچوب نسبتاً جامع برای فعالیت شناورهای خارجی ایجاد کند. دریافت مجوز، مشخص بودن محدوده فعالیت، ثبت اطلاعات کشتی، رعایت الزامات امنیتی، اعلام سلاح و مهمات، محدودیت تصویری برداری و دریافت مجوز خروج، مجموعه‌ای از ابزارهایی هستند که امکان نظارت بیشتر بر فعالیت شناورهای خارجی را برای مقام‌های عمانی فراهم می‌کنند. این سیاستی است که با موقعیت جغرافیایی عمان نیز ارتباط مستقیم دارد. عمان در ورودی اقیانوس هند قرار گرفته و سواحل این کشور در مجاورت یکی از مهم‌ترین مسیرهای انتقال انرژی جهان است. هر گونه بی‌ثباتی در تنگه هرمز، دریای عمان یا مسیرهای منتهی به اقیانوس هند می‌تواند مستقیماً بر امنیت اقتصادی و تجاری عمان تأثیر بگذارد. از این منظر، افزایش قابلیت نظارت بر شناورها برای مسقط تنها یک موضوع امنیتی نیست؛ بلکه بخشی از حفاظت از زیر ساخت تجارت، بنادر، انرژی و زنجیره تأمین این کشور است.

«سر آمد» از مقرارت جدید عمان برای تردد کشتی‌ها گزارش می‌دهد؛

مقابله با «تردد خاموش» در آب‌های عمان

الزام روشن ماندن AIS کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز

گروه دریایه - سعید قلیچی - تأکید عمان بر روشن ماندن سامانه شناسایی خودکار کشتی‌ها (AIS) برای شناورهای خارجی

مجزو دریانوردی پیش‌بینی شده است. به این ترتیب، موضوع AIS را نمی‌توان جدا از سیاست گسترده‌تر عمان برای کنترل و پایش فعالیت شناورهای خارجی در آب‌های سرزمینی این کشور، در شرایطی دوباره مورد توجه قرار گرفته که اختلال‌های GPS و GNSS،

افزایش ریسک‌های امنیتی و خاموش شدن AIS برخی کشتی‌ها، شفافیت تردد دریایی در اطراف تنگه هرمز را با چالش مواجه کرده است.

مسقط بار دیگر بر مقررات مربوط به فعالیت شناورهای خارجی در آب‌های سرزمینی خود تأکید کرده است؛ مقرراتی که یکی از مهم‌ترین بندهای آن، الزام کشتی‌های خارجی به روشن نگه داشتن دائمی سامانه AIS در طول حضور در آب‌های عمان است. این الزام در ظاهر یک دستور فنی برای شناسایی کشتی‌هاست، اما در شرایط فعلی خلیج فارس و دریای عمان، ابداً آن فراتر از موضوع ناوبری است. افزایش تنش‌های امنیتی، حملات به کشتی‌های تجاری، اختلال در سامانه‌های موقعیت‌یابی ماهواره‌ای و افزایش هزینه‌های بیمه جنگی، باعث شده است که قابلیت ردیابی شناورها به یکی از مؤلفه‌های مهم امنیت و تجارت دریایی تبدیل شود. براساس گزارش Safety۲Sea، مرکز امنیت دریایی عمان بار دیگر از شناورهای خارجی خواسته است در تمام مدت حضور خود در آب‌های سرزمینی این کشور AIS را روشن نگه دارند. این مقررات در چارچوب تصمیم وزارتی شماره ۲۶/۲۰ وزارت حمل‌ونقل، ارتباطات و فناوری اطلاعات عمان قرار دارد که در ابتدای سال جاری تصویب و اجرایی شده است.

یک مقررات قدیمی در شرایطی تازه

نکته مهم آن است که الزام روشن بودن AIS، تصمیمی تازه و واکنشی به تحولات روزهای اخیر نیست. این الزام در مقرراتی گنجانده شده که عمان در ژانویه ۲۰۲۶ تصویب کرده است. براساس این مقررات، کشتی‌ها و شناورهای دریایی خارجی که برای فعالیت‌های دارای مجوز وارد آب‌های سرزمینی عمان می‌شوند، باید پیش از ورود مجوز دریافت کنند و در محدوده تعیین‌شده در مجوز فعالیت داشته باشند. یکی از الزامات صریح این مقررات، روشن نگه داشتن دائمی AIS است.

در این چارچوب، کشتی خارجی همچنین موظف است قوانین عمان را رعایت کند، برای ورود به مناطق حفاظت‌شده یا ممنوعه مجوز دریافت کند، اطلاعات مربوط به سلاح و مهمات احتمالی را اعلام کند و پس از پایان اعتبار یا لغو مجوز، حداکثر ظرف ۲۴ ساعت آب‌های سرزمینی عمان را ترک کند. برای تخلف از مقررات نیز مجازات‌هایی از جمله جریمه، تعلیق و لغو

هرمز و افزایش «تردد تاریک»

یکی از چالش‌های مهم صنعت کشتیرانی در شرایط بحرانی، افزایش موارد خاموش شدن AIS است. در شرایط عادی، خاموش کردن AIS می‌تواند مغایر با الزامات ایمنی یا مقررات برخی مناطق باشد؛ اما در مناطق جنگی، برخی مالکان و اپراتورهای کشتی ممکن است خاموش کردن سامانه را راهی برای کاهش احتمال شناسایی شناور بدانند. در ماه‌های اخیر گزارش‌های از خاموش شدن AIS برخی کشتی‌ها در مسیر عبور از تنگه هرمز منتشر شده است. این رفتار در کنار اختلال‌های GNSS، عمل‌بخشی از اطلاعات مورد نیاز برای ایجاد یک تصویر دقیق از ترافیک دریایی را از بین می‌برد.

روزنامه انگلیسی‌زبان «Oman Observer» چاپ مسقط در مطلبی نوشته است؛ عمان با الزام شناورهای

معاون امور دریایی سازمان بنادر و مراسم روز جهانی دریانوردی:

برنامه ایران برای ارتقای تعالی دریایی

الهمراد غفیفی پور، عضو هیأت عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با تأکید بر اینکه شعار امسال سازمان جهانی دریانوردی با عنوان «از سیاست‌گذاری تا اجرا؛ ارتقای تعالی دریایی» بر مهم‌ترین حلقه اثر بخشی سیاست‌های دریایی تمرکز دارد، گفت: تحقق واقعی این شعار مستلزم تبدیل سیاست‌ها و مقررات به برنامه، اجرای دقیق، نظارت مستمر و بازبینی و اصلاح فرآیندهاست. به گزارش اقتصادسراسر آمد، غفیفی پور در مراسم روز جهانی دریانوردی اظهار کرد: سیاست‌ها، آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها، مقررات و ضوابط زمانی می‌توانند به اهداف موردنظر منجر شوند که از مرحله تدوین و ابلاغ عبور کرده و به برنامه و سپس اجرای دقیق برسند و اجرای آنها نیز به‌صورت مستمر مورد نظارت، بازبینی و اصلاح قرار گیرد. وی با اشاره به قرار گرفتن بخش دریایی و حمل‌ونقل دریایی کشور در معرض ممیزی سازمان جهانی دریانوردی در سال ۱۴۰۶، افزود: بخشی از این ممیزی به نحوه اجرای ظرفیت‌های اسنادی ایجادشده در کشور و میزان عملیاتی شدن ضوابط و مقررات مربوط می‌شود و از این منظر، اجرای دقیق الزامات دریایی اهمیت ویژه‌ای دارد. معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اقدامات انجام‌شده برای آمادگی کشور در این فرآیند، گفت: با پیگیری‌های انجام‌شده، در آستانه تأسیس «کارگروه ملی ممیزی دریانوردی و مرجع دریایی کشور» هستیم و دولت نیز به‌صورت جدی از این موضوع حمایت می‌کند. غفیفی پور افزود: همه دستگاه‌هایی که در حوزه دریایی کشور دارای وظایف و مسئولیت هستند باید در این فرآیند پای کار باشند و با همکاری و هم‌فرازی بتوانیم ممیزی سازمان جهانی دریانوردی را با سربلندی پشت سر بگذاریم و وی در ادامه با اشاره به شرایط ویژه کشور و فشارهای واردشده بر بخش دریایی و حمل‌ونقل دریایی، اظهار کرد: این بخش به دلیل نقش و اثرگذاری مهم خود در توسعه و پایداری کشور، همواره از بخش‌های راهبردی بوده و به همین دلیل در شرایط اخیر نیز با بیشترین حجم تهاجم و فشار مواجه شده است. معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: با وجود این شرایط، فعالیت بنادر کشور، تردد کالاهای ورود و خروج کشتی‌ها و جابه‌جایی انواع کالاهای تجاری برای لطف‌های متوقف نشده است. غفیفی پور ادامه داد: اگرچه در برخی موارد با ملاحظات مواجه بودیم، اما فعالیت بنادر و جریان حمل‌ونقل دریایی کشور هیچ‌گاه تعطیل نشده و قطعاً تعطیل نیز نخواهد شد و این استمرار فعالیت، حاصل تلاش، ایستادگی و مسئولیت‌پذیری فعالان این عرصه است.