



به نام خدا

### اتحادیه مالکان کشتی ایران مقدم دریایان عزیز

به همایش هیجدهم ارگان های دریایی را گرامی می دارد

اهمیت برگزاری هیجدهمین همایش ارگان های دریایی را که در روزهای ۲۸ و ۲۹ اردیبهشت برگزار می شود به عنوان اتفاقی تاثیر گذار به کلیه فعالان بخش دریایی یادآور می شویم و از همه می خواهیم هرچه در توان دارند بکوشند تا همایش سال ۱۳۸۹ را به نقطه عطفی در همفکری و پایداری در خدمتگزاری به جامعه و اقتصاد کشور مبدل کنند. اتحادیه مالکان کشتی ایران به سهم خود سعی می کند سهم پربرتری در این همایش برعهده گیرد و همه توان حرفه ای خود را برای رسیدن به تصمیماتی درست، بموقع و اثرگذار در بهبود شرایط حمل و نقل دریایی کشور به کار گیرد.

خدمات بندری، حمل و نقل بین المللی و ترانزیتی باید روی این نکته تمرکز یابد که جریان حمل و نقل کشور به رکود کشیده نشود که این وضعیت می تواند به کاهش تقاضا برای خرید کالا، کاهش تقاضا برای حمل بار، بلااستفاده ماندن بخشی از ظرفیت های ناوگانی و در نهایت کاهش فرصت های شغلی خواهد شد که این تقیصه را هیچ یک از مواد قطعنامه هیجدهمین همایش ارگان های دریایی کشور نیز نخواهد توانست از سر راه بردارد.

توجه داشته باشیم که بالاگرفتن احتمال برقراری تحریم های اقتصادی علیه ایران می تواند برای صنعت حمل و نقل دریایی کشور دردسره های متعددی ایجاد کند که یکی از مهم ترین آن ها سخت تر شدن دریافت بار از کشورهای ثالث است. یادمان نرود که شرکت های کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش با اتکالی به ناوگان های نونوار خود، در سال های اخیر توانسته اند سهم بالایی از توانایی های خود را به سمت بازارهای ثالث سوق دهند. این بدان معناست که برقراری تحریم ها ممکن است در مرحله اول همین بخش از تقاضای حمل برای شرکت های ایرانی را از رونق بیاندازد و در مرحله بعد کار به جایی برسد که کاهش تقاضای حمل بار از سوی وارد کنندگان ایرانی، آن بخش از بازاری را که معمولاً در اختیار بازرگانی داخلی است از سکه بیاندازد. در این وضعیت تردیدی باقی نمی ماند که نشست جدید فعالان دریایی کشورمان نباید داخل بحث های غیرکاربردی و با دامنه تاثیرگذاری کوچک محدود بماند و چشم خود را بر بحرانی که در اطراف خودمان می گذرد ببندد. دوستان متوجه باشند که هر بحرانی راه حل های اضطراری خود را می طلبد و بهتر است در ایام عاقبت نگران نابه سامانی های دوره بروز بحران باشیم.

### هیجدهمین همایش ارگان های دریایی،

### باید یک استثناء در همه این سال ها باشد!

دریانوردان کشورمان مقدمات دیدار تازه ای را که روزهای آخر اردیبهشت در جزیره کیش اتفاق خواهد افتاد، فراهم می آورند. دیداری که با یکی از بدترین شرایط اقتصادی بین المللی و احتمالات تازه ای در جهت نفوذ آثار این بحران به اقتصاد داخلی روبه روست. با این مقدمات اگرچه شعار اصلی همایش را طبق خواست سازمان جهانی دریانوردی بر روی نیروی انسانی متمرکز کرده ایم اما ناگفته نپداست که بنگاه های کشتیرانی و دریایی کشورمان دلمشغولی ها و نگرانی های بی حدوحصری دارند که همایش نمی تواند از کنار آن ها به سادگی عبور کند.

البته می توان از برگزار کنندگان همایش متشکر بود که اولاً به موضوعات و مقالات کاربردی در این همایش اهمیت زیادی بخشیده اند و ثانیاً برای بخش خصوصی نیز پائل جداگانه ای پیش بینی کرده اند تا هر آنچه در دل تنگش دارد بگوید و بی محایا هم بگوید. نگرانی های آینده آن چنان سهمگین می توانند باشند که در پیش گرفتن هرگونه حزم و احتیاطی را برای بازتاب آن ها برنمایند. گفتگو برسر تحریم هایی هم هست که اگر به اجرا در آید در بهترین شرایط هم می تواند دردسر ساز باشد و شرکت های کشتیرانی و ناوگان داران کشورمان را با آسیب های اقتصادی جدی روبه رو کند.

همایش هم چنین ترفندی اندیشیده است که هر مقاله و سخنرانی با جلسه مشابیهی برای کنکاش و پاسخگویی به سوالات همراه باشد. این تفاهم زمانی ارزشمندتر به نظر می آید که از زبان اعضای گروه تدارک کننده همایش شنیده ایم که از احتمال حضور ۴ وزیر دولت در جلسات همایش سخن گفته اند. تردیدی نیست که دولت بیش از دیگران نگران آینده حمل و نقل دریایی کشور است و هر زبانی هم که از هرسو برسد دولت سهمی بزرگ برای جبران آن بردوش خواهد داشت. به همین خاطر است که همه نهادهای دولتی و خصوصی می بایستی در برآورد مشکلات و تخمین ضایعات بحرانی که نشانه های بروز آن از مدت ها پیش آشکار شده دست به دست هم بدهند و کشتی بازرگانی کشور را به سلامتی از گرداب ها بگذرانند.

ما در گذشته کم کاری های زیادی را در تدوین قطعنامه ها و بخصوص پی گیری مفاد آن ها از سوی برگزار کنندگان همایش های دریایی داشتیم که انتظار می رود امسال به صورت جدی تر از سال های گذشته پیگیری و به نتیجه برسانند. این که شعار همایش امسال روی دریانوردان و نیروی انسانی شاغل در دریا متمرکز شده شاید موجب تحرك بیشتر همایشی بشود که به خود آنان تعلق دارد و می خواهد این بار مصلحت ها، شرایط کار و نحوه ارتقا و تعالی مهارت و سطح زندگی آنان را مورد بحث قرار دهد و تردیدی هم نیست که می باید بخش مهمی از قطعنامه همایش به خود این مسایل اختصاص داده شود که طبعاً امید بیشتری هم می توان به احتمال تحقق آن ها بست. اما فراموش نکنیم که همایش های دریایی هیچ گاه متصدیان و مسئولان را مجبور نکرده است که در داخل دایره بسته موضوع اصلی همایش متوقف شوند و به قول معروف پا از گلیم خودشان درازتر نکنند. برای رسیدن به هدف شعاری همایش چه بهتر که درحال حاضر موضوع الحاق ایران که کنوانسیون کار دریایی در مجلس شورای اسلامی مطرح است، مسئولین دست اندرکار از جمله سازمان بنادر و وزارت کار و تامین اجتماعی و تشکیلات بخش خصوصی به صورت جدی نسبت به تدوین آیین نامه کار دریانوردان مطابق با ضوابط و شرایط بین المللی و علی به اقدام مشترکی دست بزنند که همایش آینده بهترین نقطه برای رسیدن به تفاهم ماندگار در این زمینه است.

دلیل اصلی اهمیت همایش دریایی هیجدهم در این است که مسایل حاشیه ای دیدار دریایان کشورمان با اوج گرفتن بحران اقتصاد جهانی از یک سو و شیطنت های قدرت های بین المللی علیه منافع ایران، ابعاد متفاوتی یافته است که حتی می تواند شعار اصلی همایش را که رسیدن به وضعیت دریانوردان کشورمان است، زیر سایه برد. برای کار دریانوردان و بهبود شرایط کار و معیشت آنان ابتدا باید کشتی هایمان روی آب های جهان در رفت و آمد بمانند تا فرصت های اشتغالی هم دیدید بیاید تا درباره معایب و نواقص کار آن ها اظهار نظر کنیم. به زبان ساده تر تمام گوشش بنگاه ها و شرکت های درگیر در فعالیت های دریایی، کشتیرانی،



پیام اتحادیه مالکان کشتی ایران  
زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای خیابان ایرانشهر

شماره ۲۲۱ طبقه ۵

تلفن: ۸۸۸۳۷۷۲۶ تلفاکس: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin:

Shipowners Union of Iran

Tel: 88837726 Telefax: 88841068

www.iranemka.ir

E-mail: shipowners\_union@yahoo.com

طی نامه ای به آقای دکتر نیاوندیان رییس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران اعلام شد

## توصیه های اتحادیه درباره

### بخش حمل و نقل دریایی در برنامه پنجساله توسعه

در پی واگذاری مسئولیت تدوین برنامه های بخش حمل و نقل در قالب برنامه پنجساله توسعه اقتصادی و اجتماعی جمهوری اسلامی ایران به اتاق بازرگانی و صنایع و معادن، اتحادیه مالکان کشتی ایران، با ارسال نامه ای پیشنهادی مورد نظر خود را کتبا به ریاست این اتاق ارائه داد. در این نامه، اتحادیه مالکان کشتی ایران خواست های اعضای این اتحادیه را که مکرراً در موارد مختلف به نهادهای سیاستگذار امور دریایی کشور منعکس شده، تکرار کرده و ضمناً خواستار برقراری رفتارهای ترجیحی مشخصی برای کاهش هزینه شرکت های کشتیرانی و برقراری تسهیلات مالی و گمرکی به منظور کمک به فعالیت مربوطه به توسعه ظرفیت های ناوگانی مالکان کشتی ایران شده است. متن کامل نامه مزبور برای اطلاع کلیه اعضای اتحادیه و دیگر مخاطبان نشریه، در این صفحه درج می شود. امید آن که اعضای اتحادیه نیز در ابراز نظر برای بهبود شرایط فعالیت شرکت های کشتیرانی و مالکان کشتی در کاهش مسایل و مشکلات خودشان تردید نکرده و به اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران امکان بدهند مسایل این بخش را با وقوف بیشتری بررسی کرده و برنامه جامع شرایطی برای درج در برنامه پنجم اقتصادی کشور تدارک ببینند.

### جناب آقای دکتر نیاوندیان

ریاست محترم اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران

باعنایت به مواردیکه در نشست روز یکشنبه مورخه ۸۹/۱/۲۹ جناب آقای مهندس خوانساری اعلام نمودند که مجلس محترم شورای اسلامی " تهیه و تدوین لایحه برنامه پنج توسعه حمل و نقل کشور " را به اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران محول نموده است علیهذا احکامی که این اتحادیه پیشنهاد می نماید تا در رابطه با حمل و نقل دریایی و کشتیرانی در آن منظور گردد به شرح زیر تقدیم حضور می گردد:

به منظور دستیابی به سهم مناسبی از بازارهای جهانی و منطقه ای و اجرای برنامه های از پیش تعیین شده در زمینه های سفارش و ساخت شناورها و آموزش و تأمین نیروی انسانی دریایی و توسعه فعالیتهای فراساحلی، بندری، بانکرینگ، ترانزیت و ترمینال داری و باعنایت به دستیابی به تقویت بیشتر اقتدار ملی در منطقه و قطع وابستگی به کشورهای بیگانه و خودکفائی کشور و صرفه جویی ارزی و اشتغال زایی نیاز است که موارد ذیل بصورت قانونی به اجرا درآید.

۱- ارائه سوخت یارانه ای به کلیه شناورهای فعال در بنادر جنوبی و شمالی کشور به میزان ۵۰٪ و درطول برنامه پنجم توسعه.

۲- ارائه تسهیلات مالی ارزان قیمت و با نرخ و مدت زمان بازپرداخت بین

المللی جهت توسعه ناوگان ایرانی متعلق به مالکان ایرانی و امکان تحویل گیری شناور سفارش شده از یاردهای ایرانی و خارجی.

۳- با توجه به کمبود پرسنل دریایی در دنیا و همچنین در کشور ایران، اصلاح و رفع محدودیت اعمال ماده ۹ قانون نظام وظیفه ( سپری نمودن زمان خدمت نظام وظیفه کار دریایی بروی ناوگان ایرانی کشتیرانی ج.ا.ا. شرکت ملی نفتکش و سازمان بنادر و دریانوردی به تعداد ۲۰۰ نفر ) و امکان تعمیم آن به کلیه فارغ التحصیلان رشته های مرتبط به مشاغل دریایی از کلیه دانشگاهها و مراکز عالی و بهره مندی همه مالکان شناور ایرانی فعال در شمال و جنوب کشور و همچنین کلیه بخشهای دریانوردی و دریایی از اینگونه افراد.

۴- بازنگری در قانون دریایی ایران توسط سازمان بنادر و دریانوردی با مشارکت ارگانهای دریایی کشور، مجلس شورای اسلامی، وزارت کار و

امور اجتماعی و تشکلهای دریایی.

۵- تسهیل در صدور مجوزهای لازم برای راه اندازی یاردهای اسقاط و اوراق سازی کشتی که موجب جلوگیری از کوچ بومیان از مناطق ساحلی به داخل کشور، ایجاد اشتغال بالا، بسط صنایع و ایستگاه سازی و درآمد سازی فراوان خواهد بود.

۶- معافیت یاردهای تعمیراتی، ساخت و اسقاط کشتی از پرداخت مالیات، در طول برنامه پنجم توسعه.

۷- لحاظ نمودن فعالیتهای کشتیرانی و مالکان کشتی، یاردهای تعمیر ادواری و ساخت کشتی به عنوان صدور خدمات فنی و مهندسی و برخورداری این فعالان از حمایت ها و جوایز صادراتی

۸- ورود قطعات کشتی بدون انجام تشریفات گمرکی و تحویل به کشتی با حضور ناظر گمرکی

۹- ایجاد تسهیلات گمرکی برای ورود تجهیزات و قطعات به یاردهای کشتی سازی

۱۰- مالکان کشتی و شرکتهای ایرانی به جای پرداخت مالیات بردارند که مغایر این حرفه در سطح بین المللی است از پرداخت مالیات برای مدت ۱۵ سال (براساس مالیات قانون بردارند قبل از انقلاب ) معاف و پس از آن نیز بر مبنای مالیات بر تناژ کشتی

(Tonnage Tax) پرداخت شود و

در صورت عدم امکان معافیت مالیاتی برای ۱۵ سال، تا پایان برنامه پنجم توسعه از پرداخت مالیات معاف و پس از آن بر مبنای پرداخت مالیات بر تناژ کشتی منظور گردد. ( شیوه و فرمول محاسبه مشابه کشورهای یونان، هند و ... که استفاده می نمایند ) فرمول آن در صورت نیاز تقدیم خواهد شد.

۱۱- ثبت و ترخیص کشتیها از شمول پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف باشند ( مشابه سایرملل دنیا ).

۱۲- قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، مصوب ۱۳۸۴/۰۸/۱۵ از جمله اصلاح مواد ۱۲۳ و ۱۲۴ اصلاحی قانون ثبت، تعرفه ثبت کلیه اسناد در دفاتر اسناد رسمی ( منجمله اسناد ثبت کشتی ) به میزان نیم درصد مبلغ مندرج در سند اعلام شده که با اجرای آن هزینه ثبت کشتیها به میزان غیرمتعارفی افزایش یافته است. قبلاً در قانون، برای حق الثبت، یک حداکثری وجود داشت ( مبلغ هشت میلیون ریال ) در حالی که در این قانون حدی در نظر گرفته نشده و لذا برای کشتیهای بزرگ و تانکرها، حق الثبت غیرمعقولی دریافت می شود که بایستی این قانون تصحیح گردد.

۱۳- متأسفانه سازمان تأمین اجتماعی پرسنل دریایی روی شناورها را فقط بهنگامی که در دریا حضور دارند پوشش داده و به هنگام حضور در لنگرگاه و یا در کنار اسکله پوشش نمی دهد که بایستی این دریابیان در کل زمان تحت پوشش بیمه تأمین اجتماعی قرارگیرند ( این مهم شامل پرسنل شناورهای فعال و سنتی در جنوب و شمال کشور می باشد ). نیاز است که این قانون تصحیح گردد.

۱۴- ارائه تخفیف ۵۰٪ در تعرفه های بندری برای شناورهای شرکت های کشتیرانی داخلی طی برنامه پنجم توسعه.

۱۵- اعمال معافیت عوارض ۱۰٪ حق پرچم برای شناورهای ایرانی بدون در نظر گرفتن پرچم کشتی ها. استدعا دارد مقرر فرمایند که این اتحادیه را از تصمیمات متخذه مطلع نمایند.

با سپاس - محمد سمعی دبیرکل

توضیح: رونوشت این نامه به شخصیت های زیر نیز ارسال شده است:

آقای مهندس خوانساری دبیر محترم کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران.  
آقای مهندس محمد سوری مدیرعامل محترم شرکت ملی نفتکش ایران.  
آقای محمدحسین داجمر مدیرعامل محترم شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.



طی نامه ای رسماً به معاونت اداره کل بازرگانی شرکت ملی بخش فرآورده های نفتی ایران منعکس شد

## ابهامات فراوان در مقررات تحویل سوخت یارانه ای به شناورها

اتحادیه مالکان کشتی ایران طی نامه ای به آقای مهندس ملکان معاون اداره کل بازرگانی شرکت ملی بخش فرآورده های نفتی دیدگاه خود را در زمینه وجود ابهامات فراوان در مقررات مربوط به تحویل سوخت شناورها که موجبات سردرگمی صاحبان شناورها و نگرانی آنان درباره ادامه فعالیت شان را موجب شده است، منعکس کرد و خواستار تغییر این مقررات به گونه ای شد که صاحبان شناورها بتوانند در شرایط رکود کنونی اقتصادی جهانی و منطقه ای به کارشان ادامه داده و از قدرت رقابتی مناسبی برای دریافت بار از منابع بین المللی برخوردار گردند.

فروغی در بند ۴-۵ قید شده که تأمین و تحویل سوخت مورد نیاز برای گرمایش و سرمایش و معادل یک دوم قدرت موتور فرعی طبق فرمول FAO امکان پذیر است که این مورد در اطلاعیه تنظیمی ۵۰۰/۱۴۶۷۴۴-۸۸/۷/۲۷ از قلم افتاده است و لذا به همین منظور به هنگام محاسبه سوخت برای سفر این مهم محاسبه نمی گردد به خصوص در خرمشهر اصلاً ملحوظ نظر قرار نمی گیرد بلکه سهمیه سوخت ژنراتورها در طول یک هفته فقط ۱۵ ساعت محاسبه می شود در حالی که بایستی سوخت یک ژنراتور در طول ۲۴ ساعت فعالیت برای مدت زمان سفر محاسبه گردد. علیهذا خواهشمند است ضمن ابلاغ بند ۴-۵ به کلیه مناطق لطفاً علت محاسبه ۱۵ ساعت سوخت ژنراتور در هفته را از خرمشهر استفسار بفرمایید.

حالی که طی متمم اطلاعیه ابلاغ نموده اند که در صورت رفت و برگشت شناور بدون بار بهای سوخت یک طرف سفر به نرخ بین المللی محاسبه گردد و مابه التفاضل آن از خریدار اخذ می گردد بنابراین دیگر نیازی به اجرای بند ۱-۵ که کاپیتان یا مالک، تعهد نامه بدهند وجود ندارد. ضمن این که این تعهد نامه در مورد بندر بوشهر بسیار سخت تر از قبل شده است. پیشنهاد می شود تا نسبت به حذف آن اقدام و موضوع مورد بررسی قرار گرفته و نتیجه به این اتحادیه ابلاغ شود.

در متمم اطلاعیه در بند ۲ آمده است که منشاء تأمین سوخت مورد بررسی قرار گیرد لطفاً بفرمایید چه مواردی نیاز است که مالک کشتی ارائه نماید تا منشاء سوخت معین گردد چه این که نیابستی در هر منطقه به روش خاص خود بخواهند که این منشاء را معین نمایند.

متأسفانه در خرمشهر همواره تانکرهای تحویل سوخت به شناورها پس از زمان کاری وارد بندر می شوند و به همین علت در آن منطقه محروم گمرک به مالکان مبلغ ۱۰۰/۰۰۰ ریال بابت دیناند برای هر تانکر تحویل می نماید. علی الهذا جهت رفع این معضل درخواست می شود تا تانکر سوخت را به هنگام زمان های کاری بندر تحویل شناورهای متقاضی نماید.

متأسفانه سایت شرکت بخش در خرمشهر اکثر اوقات با مشکل مواجه شده و مجدداً تحویل حواله چند روز طول می کشد. پیشنهاد می گردد تا یک سایت ثانوی تعیین تا از این طریق مالکان یا معطلی زیاد حواله خود را تحویل بگیرند و یا مقرر فرمایند که حواله را دستی تهیه و در مدت زمان مناسب صادر و تحویل مالکان نمایند.

با تشکر و سپاس - محمد سمیعی دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران

آنجا برود و در نهایت با باربرگردند

سؤال ؟

مرفوع فرموده اند در نامه به منطقه بوشهر ۵۵۶/۲۳۲۵۵۸-۸۸/۱۲/۱- که میزان سوخت دریافتی در سفرهای بعدی مورد محاسبه قرار خواهد گرفت. برای مثال: شناوری از بندر عباس به دومی می رود بار ندارد به دوه می رود و بار برای بوشهر می برد سپس اعلام می کند که در بندر عباس بار دارد میزان سوخت جهت محاسبه و تحویل بقیه سوخت به این شناور چگونه خواهد بود و آیا سوخت مصرفی از بندرعباس به امارات و سپس به دوخه و نهایت تا بوشهر بصورت یارانه به این شناور تعلق می گیرد ؟

در بند (ج) اطلاعیه مقرر شده که قرارداد شناور توسط منطقه به مدیریت بازرگانی ارسال شود :

الف: منطقه چه زمانی از هنگام دریافت تقاضا بایستی این قرارداد را به مدیریت بازرگانی منعکس کند؟

ب: مدیریت بازرگانی در چه مدتی پاسخگو خواهد بود و منطقه مجدداً در چه زمانی به مالک بایستی ابلاغ نماید ؟

ج: اصولاً برای نجات کشتی چنانچه با این روش سوخت تحویل گردد و با معطلی شناور حرکت کند، کشتی که درخواست نجات نموده، غرق خواهد شد، لذا برای این مهم تقاضا دارد یک روش ساده تری پیش بینی شود:

پیشنهاد این که: منطقه سوخت لازم را در کمترین زمان ممکنه به این شناورها تحویل دهد و در طول رفت و برگشت این اقدامات انجام (بررسی قرارداد و رفت و برگشت ها) و مدت فعالیت شناور در دریا مورد تأیید سازمان قرار گرفته و سپس حساب و کتاب مقدار سوخت محاسبه و دریافت شود.

طبق اطلاعیه به شناورها بر اساس بندهای (الف) و (ب) و (ج) بایستی سوخت یارانه و یا نیمه یارانه تحویل گردد لیکن در خرمشهر به یک کشتی که مجوز خروج از بندر گرفته اند سوخت تحویل نمی گردد و حتی آن دسته از یک کشتی که قرارداد هم دارند سوخت نمی دهند. لذا خواهشمند است در این مورد دستورات صریح داده شود.

در نامه شماره ۱۴۳۳۹۶۹-۸۷/۳/۱۲ به سازمان بندر جناب آقای

علیهذا نیاز است که به اینگونه شناورها کمک نموده تا بتوانیم سهم بالائی از تحویل سوخت به شناورها را در کشور عزیزمان به عهده بگیریم و در این رهگذر موجب اشتغال و درآمدزائی بیشتر و ورود ارز به کشور گرد.

مسئله سوخت لنگرگاهی بیشتر مربوط به شناورهای صیادی ارتباط پیدا می کرد و آنهم به علت اینکه مجوز صید داده نمی شود و لذا شناورها بایستی این سوخت را دریافت دارند از سویی گاه اتفاق می افتد که شناوری در لنگرگاه برای مدت یکماه یا بیشتر برای تعمیرات بر روی لنگرناشده که دربخشنامه شماره ۱/۴۳۹۲۹ مورخه ۸۷/۰۳/۱۲ در بند ۲ مرقوم شده بود که با درخواست متقاضیان به امور بازرگانی سوخت های دریایی به نرخ نیمه یارانه و ربالی قابل تأمین است در اطلاعیه در بند ۲ مرقوم شده سوخت لنگرگاهی با برآورد منطقه امکان پذیر است. در اینجا برآورد منطقه چگونه خواهد بود و چه روشی دارد روشن نیست تا متقاضیان سردرگم نباشند و هر منطقه با روش تفسیر خود آنرا به اجرا درنیاورد لطفاً راهنمایی فرموده که

در بخشی از نامه دبیر اتحادیه آمده است که خوشبختانه جنابعالی و همکاران عزیزتان در جهت رفع مسائل و مشکلات همواره یار و پشتیبان مالکان شناور بوده و در این بحوجه بحرانی، همکاری های زیادی را با انتشار نامه ها و بخشنامه های متعدد انجام داده اند مع الوصف یارانه ای از ابلاغیه ها در مناطق برابر با مقدار آن اجرا نمی شود و یا برخی از مواردیکه در بخشنامه های قبلی مندرج بوده از قلم افتاده است که به شرح زیر به آن ها اشاره می شود:

علیرغم جزء ۱ بند الف اطلاعیه شماره ۵۰۰/۱۴۶۷۴۴ مورخه ۸۸/۰۷/۲۷ که صراحتاً قید شده سوخت شناورهای صیادی برای هرروز ۱۴ ساعت کاری محاسبه شود متأسفانه دایره فروش بندرعباس به جای ۱۴ ساعت ۱۲ ساعت کاری محاسبه و تحویل مالکان می دهد که این مقدار سوخت نفت گاز، تکاپوی فعالیتهای شناورها را نداشته و صاحبان را دچار مشکل جدی نموده است.

باتوجه به اینکه بخشی از کشتیها در اجاره شرکتهای بانکرینگ در بوشهر و



برآورد منطقه ها برکدام اصول و روش متکی است ؟

در جزء ۱ بند الف اطلاعیه مرقوم شده که "فروش نفت نیمه یارانه به خریدارانی از مبدأ بندر ایران به اولین مقصد کشورهای خارجی به صورت رفت و برگشت خواهد بود" در متمم اطلاعیه بند یک همین مطلب را می رساند. در حالیکه جنابعالی کاملاً واقفند که در حال حاضر، مالکان شناور با بحران مواجه هستند و منطقه با کمبود بار مواجه است حال اگر شناور به قصد اینکه باری در بندر دیگر پیدا کند و به

در بندرعباس است و با مالکیت و پرچم ایرانی در آبهای ایران مطابق با جزء ۱ بند الف اطلاعیه فوق الذکر فعالیت می نمایند ولی عملاً نفت گاز مورد مصرف این شناورها که برای نیروی محرکه است علیرغم درخواستهای متعدد تاکنون به نرخ بین المللی داده می شود که این موضوع فعالیتهای این شناورها را از حیزانتفاع انداخته است (مطمئناً جنابعالی شاهد این امر هستید که مقدار سوختی که در فیچره به صورت بانکرینگ به کشتیها تحویل می گردد ۸۰ درصد آن از سوخت ایران است

## گزارشی از اقدامات انجام شده در رابطه با بیمه ایران

پروژه آخرین نشست کارشناسان اتحادیه با مسئولین محترم بیمه ایران در دفتر جناب آقای گل پرور، موضوع بیمه هال و ماشینری نهائی گردید و راهکار و جزئیات مربوطه به بیمه شخصی ثالث بصورت مشروح به اطلاع مسئولان بیمه رسید و انتظار می رفت تا قبل از اسفندماه سال گذشته توافقنامه مربوطه تنظیم شود. جهت پیگیری در تاریخ ۸۸/۱۲/۱۲ شخصاً با جناب آقای سهامیان مدیرعامل محترم بیمه ایران را ملاقات و درخواست کردم تا توجه به اطلاعاتی که به اعضا در جلسات مختلف اعلام شد مقرر فرمایند تا این توافقنامه تهیه و ارسال گردد و ایشان نیز قول مساعد در این زمینه را دادند. لیکن تا اواخر ماه اسفند چیزی دریافت نشد و به همین علت طی نامه ای جهت یادآوری و پیگیری، مجدداً برای ایشان و کلیه مسئولان دست اندرکار ارسال شد. پس از ایام تعطیلات تلفنی و همچنین حضوری با جناب آقای اکبری راد مدیر شعبه فاطمی بیمه ایران که در این امر همکاری تنگاتنگی داشته مذاکره و اعلام نمودند که دولت یک میلیارد دلار برای صنعت بیمه در بخش بیمه شخص ثالث شناورها در نظر گرفته. ضمن اینکه بانک مرکزی خود اجرائی کردن این امر را خواستار شده و به همین علت در جلساتی با مدیران عامل همه بیمه ها، موضوع به بحث گذاشته شد.

آقای داجمر: بانک مرکزی روش اجرائی این امر را در حال تدوین دارد البته این موضوع با پیگیری ما شکل گرفته ولی بایستی بدانیم که با صدور برگه  $P + I$  مشکل برطرف نمی شود بلکه ارائه خدمات به موقع در بندار است که بایستی دید چگونه خواهد بود. آقای روشنائی: اخیراً به عللی جهت بیمه شناورها با بیمه ملت مذاکره کردم و مشاهده کردم که متخصصان خوب و آشنا به کاری دارند و می توانند این پوشش  $P + I$  را انجام دهند. لذا قرار شد که این موضوع در اتحادیه با بیمه مذکور به بحث گذارده شود. در خاتمه مقرر شد که بحث بیمه و  $P + I$  کماکان از سوی دبیرخانه پیگیری گردد.

### تاریخ تشکیل مجمع عمومی

مقرر شد در نیمه خرداد ماه با هماهنگی با دفاتر هیات مدیره و وزارت محترم کار برگزار گردد. لذا آنگهی حضور در مجمع در روزنامه رسمی چاپ و از اعضا دعوت شود.

با توجه به هماهنگی قبلی، جناب آقای مرادی نسبت به افتتاح دفتر نمایندگی اقدام نماید. ۹- در جلسه کارگروه راهبردی کشتی سازمان بنادر مصمم است تا امور اجرائی را به بخش های خصوصی واگذار نماید. علیهذا پیشنهاد شد که امور اجرائی ثبت شناورها را هم به بخش خصوصی واگذار بنماید که جناب آقای مهندس فروغی قبول نمودند. تا چنانچه مجامعی (NGO ها) آمادگی دارند و حاضرند این مهم را به آنان محول نمایم درحقیقت تشکل ها همانند پلیس + ۱۰ عمل خواهند نمود یعنی اینکه کلیه مدارک را دریافت و مورد بررسی قرار داده و در صورت تکمیل برای سازمان بنادر ارسال و سازمان هم سند مربوطه را صادر و از طریق آن تشکل به متقاضی تحویل خواهد داد. پس از بحث و بررسی هیات مدیره مقرر فرمودند:

به سازمان بنادر و دریانوردی اعلام شود که آمادگی داریم که این امر اجرائی را تقبل بنمائیم. بدهی است برای نهائی شدن آن در مورد جزئیات و نحوه اجرا بایستی مذاکره شود...

۱۰- نشست که با جناب آقای مهندس اخوی در فروردین ماه سال جاری در اتحادیه داشتیم در رابطه با اطلاعیه و متمم اطلاعیه و نامه های مربوطه به سوخت بحث گردید و ایرادات مطرح شده از سوی اعضا ارائه شد که بخش اعظمی از آنها را با نظر مثبت قابل حل اعلام کردند که در همین زمینه نامه ای با ذکر مشکلات و پیشنهادات تهیه شده تا برای شرکت بخش فرآورده های نفتی ایران جهت رفع آنها ارسال شود. ۱۱- در رابطه با حق الثبت شناورها نامه هایی برای شرکت کشتیرانی ج.ا.ا و شرکت ملی نفتکش ارسال تا مکاتبات انجام شده در این موارد و سوابق مربوطه را برای دبیرخانه اتحادیه ارسال نمایند تا اعتراضیه لازم از سوی اتحادیه تهیه و به اداره کل ثبت فرستاده شود.

۱۲- دست اندرکاران شرکت های دریائی حمل بار و مسافر ( بخصوص در بخش مسافربری دریائی ) درخواست نموده اند تا کارگروهی بنام کارگروه گردشگری دریائی بمنظور رفع معضلات در این زمینه در دبیرخانه اتحادیه تشکیل گردد.

مقرر گردید که این کارگروه باتوجه به حفظ منافع اعضا تشکیل گردد.

۱۳- درخواست عضویت شرکت خدمات کیش مارین به مدیرعاملی آقای مجید سلیمانی مقام بامدارک مربوطه ارائه شد و عضویت شرکت مذکور در اتحادیه مورد تصویب قرار گرفت.

۴- در مورد دریافت کد مالیاتی، کلیه اقدامات انجام پذیرفت لیکن از آنجائیکه فرم نهائی مشخصات و اعطای کد در سازمان مالیاتی کشور در شرف تغییر بود مسئولین موضوع اعطای کد را پس از دریافت فرم جدید به سال جاری موکول کردند که هنوز به اتحادیه اعلام نشده است.

۵- بحث مالیات بر تناژ، مقرر شد موضوع برای باز کردن این مبحث در ارگانهای ذیربط، متن نامه برای وزارت دارائی و اقتصاد ( اداره کل مالیات ) و اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران که ارتباط بسیار خوبی با مجلس برقرار نموده تهیه و پس از تأیید جناب آقای گل پرور این نامه ها برای آنان ارسال شود که به همین نحو اقدام گردید.

۶- جلسه تشکل ها که در اسفند ماه در اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران برگزار شد پیشنهادات خوبی برای NGO ها در نظر گرفته شد.

۷- سالن اجتماعات ساختمان شمالی اتاق بازرگانی بصورت رایگان برای تشکیل جلسات عمومی در اختیار تشکل ها قرار گیرد.

۸- به منظور فعال تر نمودن تشکل هایی که با مشکلات مالی مواجه هستند پیشنهاد شد که اتاق بودجه ای برای پشتیبانی آنان در نظر گرفته شود. که این دو بند بصورت ضمنی مورد موافقت قرار گرفت ولی به منظور رسمیت یافتن این پیشنهادات مقرر شد موضوع بصورت مکتوب نیز خواسته شود.

۹- مقرر شد جلسه تشکل ها هر ماهه در اتاق تشکیل گردد.

۷- مجلس محترم شورای اسلامی تدوین و تهیه قانون برنامه پنجم در بخش های حمل و نقل، صنعت و ... را به عهده اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران محول نموده است و لذا در جلسه اخیر کمیته حمل و نقل اتاق ایران از کلیه اعضا درخواست گردیده که احکامی که بایستی در این برنامه گنجانده شود تا ۸۹/۲/۱۵ به اتاق اعلام نمایند. به همین منظور بخشنامه ای به کلیه اعضا صادر تا پس از اخذ نظرات مراتب به اتاق منعکس شود.

۸- جلسه حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران مجدداً یکی از اعضا مشکلات مالکان شناورها در بوشهر را اعلام و درخواست کرد تا دفتر نمایندگی اتحادیه در بوشهر تشکیل گردد. موضوع پس از بحث و بررسی و اینکه در سال گذشته در یکی از جلسات هیات مدیره هر یک از اعضا آمادگی خود را برای پرداخت هزینه و در اختیار قرار دادن مکان برای دفتر نمایندگی در بندار را تقبل نموده بودند و برای بندر بوشهر آقای مرادی این مهم را تقبل نموده بود لذا مقرر شد:

## گذری به

## بحث های

## اولین نشست

## هیات مدیره

## در سال ۱۳۸۹

اولین نشست هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران در تاریخ سه شنبه ۳۱ فروردین ۸۹ در ساختمان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شد و فعالیت های دبیرخانه و مسائل روز اعضای اتحادیه را مورد بررسی قرار داد.

در این جلسه آقایان: محمد حسین داجمر، دکتر غلامحسین گلپور، امان ... حیات داوودی، محمد تقی روشنائی، اسماعیل میران و حسین کاشانی حضور یافته بودند.

### خلاصه فعالیت های دبیرخانه:

ابتدا خلاصه ای از گزارش فعالیت های انجام شده توسط دبیرخانه به شرح زیر به اعضای هیات مدیره تقدیم شد.

۱- نظرات اعضای محترم اتحادیه در مورد آئین نامه کار دریایی جمع آوری و پیشنهادات به وزارت کار ارسال گردید. ضمناً پیگیری شد تا در صورتیکه جلسه ای در این زمینه تشکیل می شود این اتحادیه را نیز دعوت نمایند.

۲- در مورد سایت اتحادیه صفحه اصلی برای اعضای محترم هیات مدیره ارسال و آقایان گل پرور و روشنائی نظرات خود را اعلام کردند. امید است که با پشتیبانی شرکت کشتیرانی ج.ا.ا این سایت تا آخر اردیبهشت فعال گردد.

۳- در مورد پیشنهاد آقای قائم مقامی که خواسته بودند که نام لاتین اتحادیه از Union به Association تبدیل گردد. موضوع این تغییر مورد بررسی قرار گرفت و با مذاکرات با آقای تبریزی مشارلیه یادآور شدند که قبلاً در جلسه ای تصمیم گیری بر این شده بود که این نام تغییر یابد. نهایتاً پس از بحث و بررسی مقرر شد:

نام فارسی، اتحادیه باقی بماند. لیکن نام لاتین از Union به Association تغییر یابد.

## با پیشنهاد ایران

### اتحادیه مالکان کشتی

#### حوزه دریای خزر تشکیل می شود

دومین نشست مشترک مدیران بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر در هفته جاری در بندر اولیا روسیه برگزار می شود. آقای "محسن صادقی فر" سرپرست معاونت امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی ضمن اعلام خیر فوق اظهار داشت: در اولین نشست مدیران بنادر کشورهای دریای خزر که سال گذشته در ایران برگزار شد، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان دبیرخانه نشست مدیران بنادر کشورهای دریای خزر انتخاب شد.

وی با بیان این که ایران با داشتن سه بندر امیرآباد، نوشهر و انزلی سهم عمده ای در دریای خزر دارد خاطر نشان کرد: مدیران بنادر آستاراخان، اولیا و ماخاچ کالا در روسیه اکتاتو در قزاقستان، باکو در آذربایجان و بندر ترکمن باشی در ترکمنستان از جمله بنادر حاشیه دریای خزر هستند که در اولین نشست مدیران بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر حضور یافتند. وی اظهار داشت: تهیه پیش نویس برگزاری این نشست ها به منظور توالی و تداوم آن به سه زبان روسی، فارسی و انگلیسی تهیه و به اداره کل حقوقی وزارت امور خارجه و ریاست جمهوری ارسال شد و به تایید رسید. تا به عنوان الگوی تشکیل این جلسات در دستور کار قرار گیرد.

آقای صادقی فر از تهیه سند تشکیل اتحادیه مالکان کشتی های حوزه دریای خزر توسط ایران خبر داد و گفت: این سند که هم اکنون به تایید طرف روسی رسیده است به منظور تصویب سایر کشورهای حوزه دریای خزر در این نشست مطرح خواهد شد. سرپرست معاونت امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی هدف از تشکیل این اتحادیه را تعیین وظایف مشخص برای مالکان کشتی هایی که در حوزه دریای خزر تردد می کنند دانست و گفت: تأسیس انجمن خطوط کشتیرانی که در دریای خزر تردد می کنند نیز از جمله اقداماتی است که قرار است در نشست مدیران بنادر کشورهای دریای خزر مطرح شود این در حالی است که هم اکنون این سند تهیه و به تایید طرف روس نیز رسیده است که در صورت موافقت سایر کشورها اجرایی خواهد شد. صادقی فر اذعان داشت: بررسی وضعیت بازار، افزایش درآمد، منافع مشترک کشورهای حاشیه دریای خزر و اجتناب از خالی بودن ظرفیت ناوگان خطوط کشتیرانی این دریا نیز از جمله محورهای برگزاری این نشست به شمار می رود. وی همچنین از امضای یادداشت تفاهم ایمنی و آتش نشانی بین بنادر ایران با بنادر روسیه خبر داد و گفت: هم اکنون این یادداشت تفاهم نهایی شده و در نشست مزبور به امضا خواهد رسید. وی: انتقال تجربیات دو کشور در زمینه نحوه خاموش کردن آتش در بنادر، کشتی ها و کالاهای همچنین حضور در مانورهایی که در بنادر هر دو کشور برگزار می شود؛ را از جمله اهداف یادداشت تفاهم ایمنی و آتش نشانی بنادر برشمرد.

سرپرست معاونت امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی از پیشنهادهای ایران برای ایجاد کمیسیون هیندروگرافی در دریای خزر و تعیین هماهنگ کننده فرعی این منطقه خبر داد و گفت: این پیشنهادها به صورت پرونده در اختیار کشورهای حاشیه دریای خزر قرار خواهد گرفت تا پس از مطالعه و بررسی های لازم در سالهای آینده به امضا برسد. وی بار دیگر اذعان داشت: با برگزاری چنین نشستهایی قصد داریم چگونگی فعال شدن در دریای خزر همچنین فعال شدن گریددور شمال جنوب، یکسان شدن تعرفه های بندری بین بنادر واقع در حاشیه دریای خزر، کاهش قیمت ها و یکسان شدن خدمات نیز در دستور کار مدیران بندری این کشورها قرار گیرد تا با این اقدامات خدمات در بنادر دیگر با کیفیت، نظم و نظام مشخص ارائه شود. آقای صادقی فر دریایان یاد آور شد: در بخش IT نیز قرار است؛ نحوه اجرایی کردن از تریاطات رایانه ای این بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر تعریف شود که با این اقدام اطلاعات کشتی را که از کشور مبدأ حرکت می کند دریافت خواهیم کرد. دومین نشست مدیران بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، مدیران خطوط کشتیرانی و مدیران بنادر سایر کشورهای حاشیه دریای خزر برگزار می شود.

## نگاه هجدهمین

### همایش ارگان های دریایی

#### به بحث خصوصی سازی

در جلسه شورای هماهنگی مدیران ارشد ارگان های دریایی کشور، بر مشارکت بیشتر دانشگاه ها و مراکز علمی و پژوهشی در کارگروه های تخصصی شورای هماهنگی ارگان های دریایی و همچنین، پنل های همایش هماهنگی ارگان های دریایی کشور تأکید شد. در این جلسه که به ریاست آقای سید عطاءالله صدر، معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، و با حضور مدیران ارشد ۱۴ ارگان دریایی در سازمان بنادر برگزار شد، گزارش اقدامات دبیرخانه همایش ارگان های دریایی در خصوص همایش هجدهم ارائه شد. در این جلسه، مقرر شد مساله خصوصی سازی و جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در پتل های تخصصی این همایش گنجانده و بعنوان یکی از محورهای اصلی هجدهمین همایش ارگان های دریایی مطرح شود.

## ارائه تسهیلات چهار درصدی

### برای شناورهای مسافری

ایزدیان با اشاره به ارائه تسهیلات با نرخ سود هشت درصد برای ساخت و خرید شناورهای مسافری، تصریح کرد: چهار درصد نرخ سود این تسهیلات از طریق وجود اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی پرداخت می شود و در واقع می توان گفت هم اکنون تسهیلات با نرخ سود چهار درصدی برای ساخت و خرید شناورهای مسافری ارائه می شود.

## بررسی هشت لایحه دریایی

### در جلسات علنی مجلس

مجلس شورای اسلامی در جلسات علنی خود هشت لایحه مرتبط با بخش دریایی را مورد بررسی قرار می دهد که شامل بررسی گزارش کمیسیون اجتماعی در مورد لایحه الحاق ایران به معاوله نامه کار دریایی مصوب سازمان بین المللی کار، بررسی گزارش کمیسیون عمران در مورد لایحه الحاق ایران به پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مباد خطرناک و سنی مصوب ۲۰۰۰ میلادی (برابر با ۱۳۷۹ هجری

شمسی)، علاوه بر این بررسی گزارش کمیسیون عمران در خصوص لوایح الحاق ایران به دو کنوانسیون بین المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتیها و کنوانسیون بازنگری کننده کنوانسیون مدارک شناسایی دریانوردان نیز قرار است در جلسات علنی مجلس شورای اسلامی بررسی شود.

## دومین نشست کارگروه

### تدوین لایحه بیمه دریایی

#### برگزار می شود

دومین نشست کارگروه تدوین لایحه بیمه دریایی طی هفته جاری در بیمه مرکزی برگزار می شود. این کارگروه بر اساس تکلیفی که معاونت حقوقی ریاست جمهوری برای بیمه مرکزی به عنوان مقام ناظر صنعت تعیین کرده است، با حضور نمایندگان نهادهای ذیربط از جمله سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شده است. لایحه بیمه دریایی به استناد ماده ۱۹۱ قانون دریایی، پیش از این توسط سازمان بنادر و دریانوردی تدوین و برای سیر مراحل تدوین ارائه شد که بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران با آن مخالفت کرد و با حکمیت معاونت حقوقی ریاست جمهوری مقرر شد بیمه مرکزی لایحه مستقلی برای بیمه دریایی تدوین کند.

## نجات شناور لایروپ

### در اسکله شهید رجایی

کارشناس مسوول ایمنی و آتش نشانی مجتمع بندری شهید رجایی از نجات لایروپ حامد از غرق شدن در این بندر خبر داد. کوروش پورموسی گفت: در پی درخواست اداره حفاظت و ایمنی دریانوردی مبنی بر کمک رسانی به شناور در حال غرق حامد، اکیپ اسداد و نجات آتش نشانی بندر شهید رجایی سریعاً به محل اعزام و عملیات نجات را آغاز کرد. وی گفت: نیروهای امدادی بلافاصله با استفاده از پمپ های مخصوص نسبت به تخلیه شناور از آب اقدام کردند. پورموسی خاطر نشان کرد: پس از پیدا کردن محل نشست، عملیات جلوگیری از ورود آب به داخل شناور انجام گرفت که سرانجام از غرق شدن آن جلوگیری به عمل آمد. وی علت اصلی آبگرفتگی را گرفتار شدن شناور به زیر اسکله به هنگام بالا آمدن آب عنوان کرد.

## معاون سابق

### وزیر راه مدیر عامل

### تاسیسات دریایی شد

با اعمال نظر صندوق بازنشستگی صنعت نفت آقای علی ظاهری معاون سابق وزیر راه به عنوان مدیرعامل جدید شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی جایگزین مسعود سلطانیور شد. با صدور حکمی از سوی شرکت سرمایه گذاری صندوق بازنشستگی کارکنان صنعت نفت در روزهای پایانی اسفند ماه سال گذشته ترکیب هیئت مدیره شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی دستخوش تغییراتی شد که در نهایت روز شانزدهم فروردین با نظر هیئت مدیره، مدیرعامل جدید این مجموعه فراساحلی نیز منصوب شد. بر این اساس علی ظاهری مطلق معاون سابق وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مدیرعامل جدید شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران جایگزین مسعود سلطانیور شد.

مسعود سلطانیور یکی از بنیان و پایه گذاران اصلی ایجاد شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران بود که از سال ۱۳۷۱ تاکنون خدماتی را در سمت های سازمانی مختلف ارائه کرده است. مدیر بازرگانی، مدیریت مهندسی، مسئولیت احداث و راه اندازی کارخانه اندود بتن، مدیر کل پروژه ها، سرپرستی واحد نصب و مدیریت عاملی (از شهریور ۱۳۸۰) سمت های سلطانیور را در سالهای دوران مسئولیتش تشکیل می دهد. به گزارش مهر، سلطانیور از سال ۱۳۸۱ تاکنون با خروج مهدی هاشمی در شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران مسئولیت داشته است. شرکت تاسیسات دریایی در شرایط فعلی یکی از شرکتهای سودده و تنها شرکت نفتی ایران بوده که در طرحهای فراساحلی کشورهای مختلف دنیا همچون هند، نیجریه، قزاقستان، مصر، مالزی و ترکمنستان حضوری فعال دارد ضمن آنکه اخیراً این مجموعه نفتی برای حضور در مناقصات طرحهای دریایی عمان و عربستان سعودی نیز تأیید صلاحیت شده است. در حال حاضر این شرکت فراساحل در طرحهای مختلف نفتی و گازی کشور همچون فازهای ۱۲، ۱۵، ۱۶، ۱۷ و ۱۸ میدان مشترک پارس جنوبی، طرح توسعه میدان نفتی فروزان، بهرگانس، خط لوله سیری به عسلویه و هنگام نیز فعال است که عملیات اجرایی این مجموعه در هیچ یک از این طرحها تا تأخیر روبرو نیست.

ظاهراً قصد دارد بار دیگر با حکم قضایی، نسبت به توقیف شناورها اقدام کند. در این حرکت که گفته می شود با چراغ سبز و تأیید سازمان بنادر و دریانوردی انجام خواهد شد؛ قرار است ۶ شناور نیز به مزایده گذاشته و به مالکان جدیدی، واگذار شود. در این میان، مالکان شناورها عملاً هیچ دستاویزی هم برای پیگیری مشکل خود ندارند. چرا که نه بانک و نه سازمان بنادر و دریانوردی، هیچ سند و مدرک رسمی دال بر کاهش نرخ اقساط و یا پرداخت یارانه، در اختیار مالکان شناورها نگذاشته اند.

به گفته یکی از مالکان، علیرغم آنکه اعضای کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی از انعقاد تفاهنامه مجددی با بانک خیر می دهند که طبق آن، بخش عمده سود تسهیلات به شکل یارانه از سوی این سازمان پرداخت می شود؛ اما هیچ سند و مدرکی دال بر این توافق از سوی سازمان بنادر ارائه نشده است و اطلاع مالکان شناورها از این امر، در حد مصاحبه های خبری و مطالب عنوان شده از سوی مسؤولان این سازمان در سایت های خبری بوده است. این مالک شناور با بیان اینکه «از طرف دیگر ما می دانیم که بانک هیچ اقدامی برای عملیاتی شدن موضوع کاهش نرخ سود اقساط نموق انجام نداده است»، گفت: بدین ترتیب، باید گفت که بانک در یکسال گذشته با ترغیبی زیرکانه، اولاً جو بوجود آمده علیه خود را ساکت کرده و ثانیاً، اسناد و مدارکی علیه متقاضیان تهیه کرده تا در زمان مناسب، اقدام لازم را علیه آنها صورت دهد. نکته جالب دیگری که این مالک به آن اشاره می کند، آن است که حتی نسخه ای از صورت جلسه مربوط به کاهش نرخ اقساط تسهیلات از سوی بانک به مالکان شناورها ارائه نشده است و فراتر از آن، چون دفترچه اقساط بانکی شناورها همچنان بر مبنای تسهیلات سنگین اولیه است؛ مبالغ پرداختی در ماه های اخیر که طبق توافق شفاهی بوده، عملاً بعنوان جرایم بدهی های قبل محاسبه شده و بعنوان قسط محسوب نمی شود. این توجه به این مسایل، به نظر می رسد مجموعه مدیریتی بانک ملت که در جریان طرح وجوه اداره شده قرار دارند؛ با اقدامی از قبل برنامه ریزی شده و بدون پایبندی به تعهدات خود در جلسه کمیسیون اقتصادی مجلس، در ماه های گذشته به دفع الوقت و ساکت کردن منتقدان دست زده اند و حال، تسویه حساب با مالکان شناورها را در دستور کار قرار داده اند. گفتنی است، مارین نیوز آسنادگی کامل خود را برای درج توضیحات متقابل بانک ملت و سازمان بنادر و دریانوردی اعلام می دارد.

## دیدگاه

### چالش مالکان شناورها با بانک؛

### نقطه سر خط!

مشکل تأمین اعتبار برای خرید کشتی همیشه از معضلاتی است که هم برای خریداران کشتی و هم موسساتی که اعتبارات مورد نیاز را در اختیار آنان می گذارند درگیر است و در مقوله استفاده از وجوه اداره شده نیز که مدیریت آن برعهده سازمان بنادر و دریانوردی گذاشته شده با همه حسن تفاهم های موجود میان کشتی داران، اتحادیه مالکان کشتی و هم چنین موسسات اعتباری درگیر در این عملیات، نکته های رنجور کننده ای پدید می آید می تواند به بهره گیری مفید از اقدامات انجام شده در تأمین تسهیلات مالی صدمه برساند. توضیح لازم است که متنی که در ادامه منتشر می شود، دیدگاهی است که از سوی مارین نیوز در زمینه مورد بحث مطرح شده و انتشار آن فقط در چارچوب اطلاع رسانی انجام می گیرد و نیابتی بخشی از دیدگاه رسمی اتحادیه تلقی شود.

توقیفی، رفع توقیف شوند و رقم اقساط تسهیلات اعطایی پایین بیاید هر چند رفع توقیف از شناورها انجام شد؛ اما به گفته مالکان شناورها، تاکنون بانک نه تنها هیچ اقدام رسمی در جهت کاهش رقم اقساط تسهیلات پرداختی انجام نداده، بلکه با تهیه صورت جلسه ای، مالکان شناورها را در برابر عمل انجام شده ای قرار داد که اینک، با گذشت حدود یکسال، اهداف و نتایج آن در حال روشن شدن است. به گفته مالکان شناورها، نمایندگان بانک ملت با مراجعه به مالکان شناورها صورت جلسه ای را تنظیم کرده اند که در آن، میزان اقساط معوق هر یک از مالکان و توان پرداخت اقساط از سوی آنها عنوان و چک هایی نیز از آنها دریافت شده است. نمایندگان بانک به مالکان شناورها وعده داده بودند که اداره اعتبارات بانک با نرخ مورد نظر آنها برای بازپرداخت اقساط موافقت می کند و سازمان بنادر و دریانوردی هم با پرداخت یارانه لازم، به این امر کمک خواهد کرد.

علیرغم آن وعده و توافقات بوجود آمده در کمیسیون اقتصادی مجلس، اخیراً بانک به مالکان شناورها اعلام کرده که در پی ارسال صورت جلسات و گردش کار به مدیرعامل بانک ملت، وی با کاهش رقم اقساط مخالفت کرده است. این ادعا در حالی مطرح می شود که یکی از اعضای هیات مدیره بانک ملت به نمایندگی از این بانک در جلسه کمیسیون اقتصادی مجلس حضور داشته است و صورت جلسه و توافقات را امضاء کرده است. اما ماجرا به همین جا نیز ختم نمی شود. چرا که بنابر گزارش های رسیده، بانک نسبت به اجرا گذاردن اسناد، مدارک و چک های مالکان شناورها اقدام کرده است و

علیرغم اخبار مثبتی که از سامان مند شدن وضعیت طرح وجوه اداره شده و حل مشکلات متقاضیان شناورهای تجاری (لندنیک کرافت) با بانک عامل طرح در سال گذشته منتشر شده بود؛ برخی فعالان صنایع دریایی کشور از بی نتیجه ماندن تلاش ها و برنامه تازه بانک برای توقیف شناورها و بازگشت ماجرا به نقطه اول خیر می دهند. ماجرا از آنجا آغاز شد که اوایل سال گذشته پیرو مجادلات سازمان بنادر و دریانوردی، بانک ملت (بعنوان بانک عامل طرح وجوه اداره شده) و مالکان شناورها بر سر بازپرداخت اقساط شناورهای لندنیک کرافت ۱۰۰۰ تنی، کمیسیون اقتصادی مجلس با حضور مدیران ارشد طرف های درگیر ماجرا جلسه ای را برگزار و صورت جلسه ای را شامل تفاهات فی مابین یا امضای حاضران تنظیم کرد.

مشکل اصلی مطرح در آن جلسه، عدم امکان بازپرداخت اقساط از سوی مالکان شناورها به دلیل سنگین بودن نرخ تعیین شده از سوی بانک بود. این اقساط مبلغی بین ۲۷ تا ۳۳ میلیون تومان در ماه را در بر می گرفت که به گفته مالکان شناورها، حتی در زمان رونق اقتصادی هم، درآمد حاصل از فعالیت شناورها تکاپوی بازپرداخت آن را نمی کرد و از طرفی، بانک هم با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی، نسبت به توقیف شناورهایی که اقساط معوق داشتند؛ اقدام کرده بود. در این شرایط، با پیگیری تشکل های دریایی و به ویژه کمیته کشتی سازی انجمن مهندسی دریایی ایران، کمیسیون اقتصادی مجلس برای حل موضوع وارد عمل شد و با برگزاری جلسه ای که شرح آن رفت؛ مقرر ساخت که شناورهای

## شرکت کشتیرانی برهان دریا کیش

## معرفی شرکت های عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران

به راه اندازی سرویسهای مستقیم فیدری از بنادر خاور دور و شبهه قاره هندوستان به بنادر ایران نمود و بدین ترتیب گام مثبتی در حذف هزینه ترانشیپ در بنادر امارات برای تجار ایرانی برداشته شد.

در سال ۱۳۸۴ با سرمایه گذاری مشترک با شرکت تایدواتر خاورمیانه موفق به ایجاد و راه اندازی ترمینال ۲۰ هکتاری کانیتیری بندرعباس آریا در بندر شهید رجایی گردید که بزرگترین و مدرن ترین ترمینال کانیتیری بخش خصوصی کشور است. بخش عمده این پایانه در سال ۱۳۸۶ به بهره برداری رسید و در

محوطه باز برای نگهداری کالا به مساحت ۱۲۰۰۰ متر مربع  
آب شیرین کن با ظرفیت ۲۰۰ متر مکعب در روز.  
امکان پذیرش کشتی ها با آبخور تا ۵ متر و یک پست اسکله عمومی به طول ۹۰ متر.  
دو پست اسکله به صورت رمپ.  
با سرویس های منظم روزانه انتقال خودرو بین بندر آفتاب- جزیره کیش.  
مهمانسرا و امکانات پذیرایی مناسب.  
آدرس: استان هرمزگان - ۱۲۰ کیلو متری غرب بندر لنگه - بعد از روستای گرز - بندر آفتاب  
تلفن / فکس: ۰۷۶۴-۴۲۲۵۰۳۰-۴۰  
وب سایت: [www.Kigco.net](http://www.Kigco.net)  
Email: [info@Kigco.net](mailto:info@Kigco.net)

### شرکت کشتیرانی

### خدمات ساحلی ایران

شرکت خدمات ساحلی ایران به شماره ثبت ۵۶۹۵۳ از سال ۱۳۶۰ فعالیت خود را در زمینه امور حمل و نقل دریایی بین المللی و تخلیه و بارگیری شروع نموده و در آغاز کار شرکت سالانه بطور متوسط امور ۵۰ فروند کشتی را با استفاده از پرسنل مجرب و ورزیده خود رسیدگی و کنترل می نمود. به تجوی که با ارائه خدمات مؤثر و سریع توانست رضایت مشتریان را جلب نماید. در سالهای بعد این شرکت موفق گردید حضور خود را به عنوان یکی از کارگزاران اصلی در خلیج فارس اثبات نموده و سالانه سرویسهای لازم برای تعداد بیش از ۳۰۰ فروند کشتی را ارائه نماید.

در سال ۱۳۶۸ شرکت خدمات ساحلی ایران بعنوان نماینده انحصاری شرکت اورگرین در ایران برگزیده و منصوب شد که باستناد آمار منتشره توسط سازمان بنادر و دریانوردی در طی سالیان متوالی همواره از بیشترین آمار تخلیه و بارگیری کانیتیر و پهلو دهی کشتی در بخش خصوصی در بندرعباس برخوردار بوده است.

در سال ۱۳۷۱ شرکت سیمانک بعنوان فیدر اوپراتور نخستین سرویس خود را از طریق این شرکت انجام داد. شرکت کشتیرانی سیمانک در سال ۱۹۹۲ آغاز به کار کرده و ظرف مدت کوتاهی به یکی از بزرگترین فیدر اپراتورهای منطقه تبدیل گردید. این شرکت اولین شرکت فیدری در منطقه است که اقدام

۷- رزرو هتل و تهیه بلیط جهت مسافران و پرسنل شرکت های کشتیرانی ایرانی و خارجی.  
۸- ارائه خدمات مشاوره ای در خصوص خرید و فروش یدک کشتی، پارچ و لندینگ کرافت.  
۹- حمل بار و خودروی سواری و باری از بنادر حوزه خلیج فارس به جزیره کیش و سایر بنادر جنوبی ایران  
۱۰- انجام خدمات بارگیری در بنادر امارات متحده عربی  
نشانی: جزیره کیش، بلوار ایران، جنب کمپ صبا، پلاک C-25، ساختمان اداره بنادر و دریانوردی کیش

تلفن: ۰۷۶۴-۴۴۴۲۲۷۲۹

۴۴۴۲۲۱۴۹-۴۴۴۲۲۸۳۵

فاکس: ۰۷۶۴-۴۴۴۲۲۱۴۸

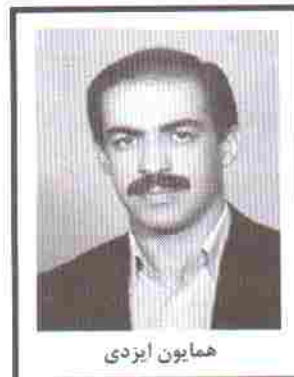
ایمیل:

[bdk@borhandarya-kish.com](mailto:bdk@borhandarya-kish.com)

### شرکت

### بندر و کشتیرانی آفتاب

اولین بندر عمومی خاورمیانه است که با سرمایه گذاری کامل بخش خصوصی فعالیت خود را آغاز کرده است.  
خدمات شرکت بندر و کشتیرانی آفتاب در بخش های مسافری و باری به شرح زیر است:  
حمل و نقل مسافر و بار در مسیر جزیره کیش به بندر آفتاب مطابق برنامه روزانه اعلام شده



همايون ايزدي

دارای دو انبار مجهز و سرپوشیده هرکدام به وسعت ۲۶۰۰ متر مربع

شرکت کشتیرانی برهان دریاکیش به شماره ثبت ۲۱۳۸ با بیش از بیست سال سابقه کار در عرصه حمل و نقل دریایی و لجستیک شرکت های نفتی در منطقه آزاد کیش و سایر مناطق ویژه اقتصادی حوزه خلیج فارس و دریای عمان است.  
همچنین این شرکت افتخار همکاری با شرکت های بین المللی نظیر سی جی جی، توتال فرانسه، نفت فلات قاره ایران و روبال اویستر را نیز دارد.  
این شرکت با رعایت همه



غلامرضا یزدان پناه

مقررات بین المللی موفق به دریافت گواهینامه های ISO 9001 در مدیریت و HSE گردیده است.  
شرکت کشتیرانی برهان دریا کیش عهده دار بیشترین خدمات سفرهای دریایی و حجم بار حمل شده بین جزیره کیش و بنادر حوزه خلیج فارس بوده و در این زمینه از نیروهای مجرب و کارآموده بهره مند می باشد.

### خدمات شرکت برهان دریا کیش:

- ۱- خدمات حمل و نقل دریایی کالا و خودروهای سبک و سنگین به صورت روزانه از بندر چارک به جزیره کیش و برعکس.
- ۲- انجام خدمات گمرکی و بندری و انتظامی کالا و مسافر، ترخیص کالا.
- ۳- کاپوتاژ کالا و وسایل نقلیه سبک و سنگین
- ۴- بارگیری و تخلیه کالا
- ۵- اخذ ویزا و انجام تشریفات گذرنامه در ارتباط با جایجایی مسافران ایرانی و خارجی
- ۶- قبول انجام خدمات دریایی در کلیه بنادر اصلی کشور و خارج با استفاده از پرسنل مجرب



خانم افروز شریفیان

حال حاضر بیش از ۵۰ میلیون دلار سرمایه صرف راه اندازی و خرید تجهیزات در این ترمینال گردیده است. این شرکت که دفتر مرکزی

آن در تهران واقع است، دارای شعب و نمایندگیهای متعدد در بنادر جنوبی ایران بندر عباس، بندر امام خمینی و بندر خرمشهر و عسلویه می باشد و بیش از صد نفر از افراد متخصص و مجرب در امور عملیات، بازاریابی، خدمات مشتریان، انفورماتیک، اسناد و مدارک و کارهای لجستیکی اشتغال داشته تا بدین طریق خدمات مؤثر و سریع به مشتریان خود ارائه نمایند. شرکت خدمات ساحلی ایران در سال های اخیر از نظر حجم فعالیت و کیفیت خدمات کشتیرانی باستناد آمار منتشره توسط سازمان بنادر متوالیا" موفق به احراز رتبه های برتر در بین شرکت های نمایندگی کشتیرانی گردیده است.

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، پلاک ۷۲ طبقه سوم. تلفن: ۸۸۷۷۱۱۵۳ فاکس: ۸۸۶۴۳۴۰۰

[info@iranlandservice.com](mailto:info@iranlandservice.com)  
[www.Iranlandservice.com](http://www.Iranlandservice.com)



**ISLAMIC P&I CLUB**



**Venture amongst  
57 Islamic countries  
to provide  
Liability Insurance Cover  
for  
shipowners trading worldwide**

**Organization of the Islamic Conference  
Organization of the Islamic Shipowners' Association**

**Tehran Office:** 24, 15th St., Ahmad Ghasir St., Argentine Sq.,  
Tehran 15138-13511, I.R.IRAN  
**Tel:** +98 21 8878 5585-7 **Fax:** +98 21 8878 4505

**Dubai Office:** Flat 418, Belshalat Bldg., Kuwait St., Sheikh Khalifa  
Bin Zayed Road, Dubai, UAE **P.O. Box:** 181891  
**Tel:** +971 4 397 8495 **Fax:** +971 4 397 8496

**Jakarta Office:** Jl. Cikini Raya, No. 8, Jakarta 10330  
**Tel:** +62 21 3149061 **Fax:** +62 21 3148528

**info@islamicpandiclub.com www.islamicpandiclub.com**