

به نام خدا

PORTS & SHIPPING GUIDE
راهنمای بنادر و کشتیرانی

جعفر اسحاق تیموری



انتشارات مؤسسه دیدار نو

۱۳۸۳

اسحاق تیموری، جعفر، ۱۳۴۴ -

راهنمای بنادر و کشتیرانی = Ports & shipping Guide

جعفر اسحاق تیموری. - تهران: دیدار نو، ۱۳۸۳.

۳۸ ص. مصور، جدول.

ISBN 964-96037-0-0: ۲۰۰۰۰ ریال

فهرست نویسی بر اساس اطلاعات فیپا.

۱. بندرها — راهنماها. الف. عنوان.

۲ ر ۵ الف / HE ۵۵۲ ۳۸۷/۱۰۲۵

۱۳۸۳

۳۱۹۱۴ - ۸۳م

کتابخانه ملی ایران

کتاب راهنمای بنادر و کشتیرانی

ناشر: مؤسسه انتشاراتی دیدار نو

مؤلف: جعفر اسحاق تیموری

مشاور پژوهشی: سوزان مقصودی

لیتوگرافی: آینده پرداز

چاپ: سبز آرنج

چاپ اول: ۱۳۸۳

شمارگان: ۱۱۰۰ نسخه

بها: ۲۰۰۰ تومان

همه حقوق چاپ محفوظ است

شابك: ۹۶۴-۹۶۰۳۷-۰-۰

ISBN 964-96037-0-0

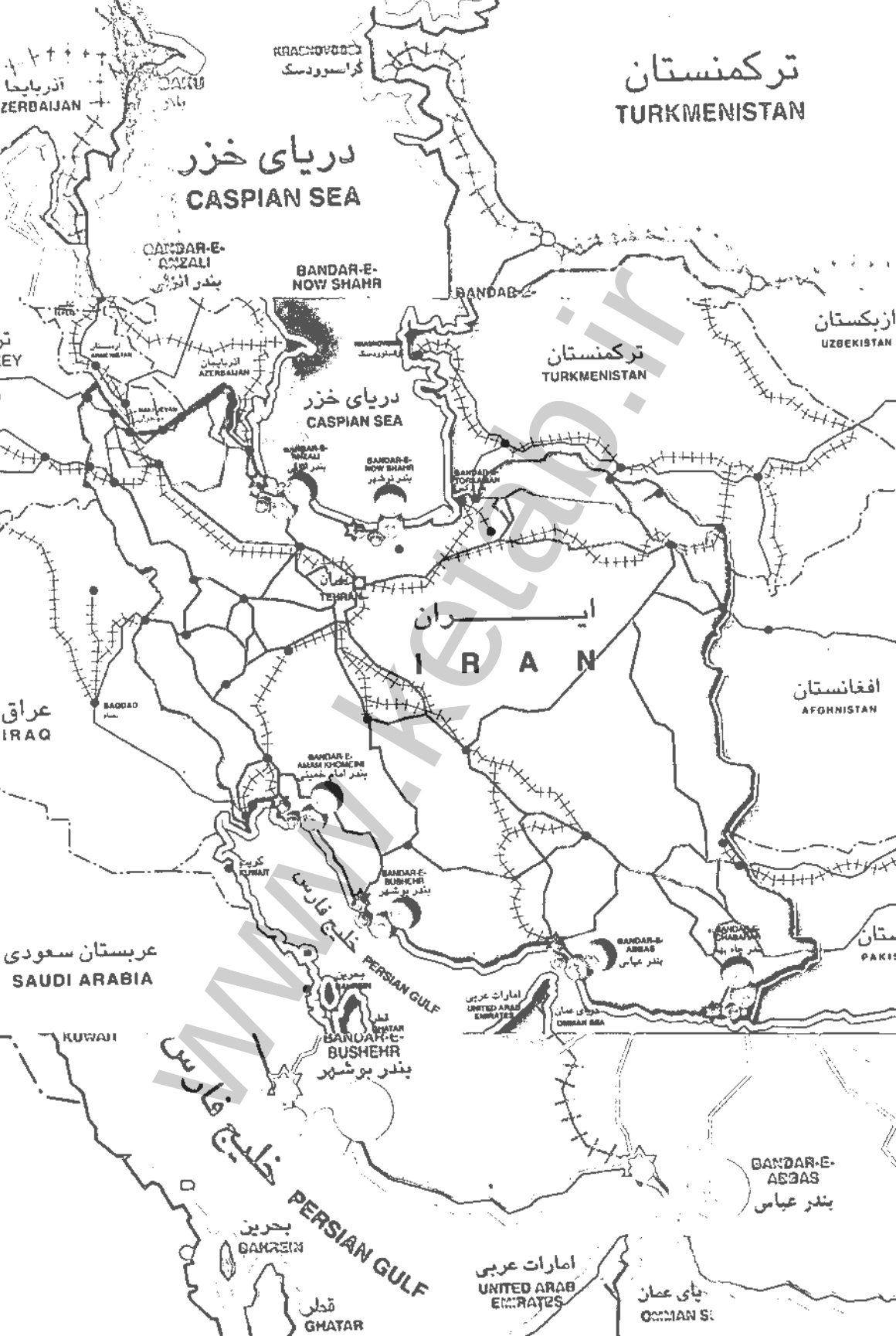
مستطقی خیابان استاد مطهری، نرسیده به سهروردی، خیابان اورامان، پلاک ۸، واحد ۸
تلفن ۷۲ - ۸۸۳۷۷۷۱ فکس ۸۸۳۱۷۰۲





فهرست مطالب

۳	معرفی سازمان بنادر و کشتیرانی
۴	پیام مدیر عامل سازمان
۶	پیشگفتار روابط عمومی سازمان
۸	پیام دبیر کل آیمو
۱۲	تاریخچه و اهداف تاسیس سازمان
۱۴	سخن ناشر
۱۶	فهرست شرکتهای صنایع دریایی، خدمات کشتیرانی و حمل و نقل
۱۷	فصل اول : بنادر ایران
۱۸	بنادر شهید رجایی، شهید باهنر، امام خمینی، بوشهر، شهید بهشتی، شهید کلانتری، انزلی، نوشهر و امیرآباد
۲۲	امکانات و تجهیزات بنادر
۲۴	زیر بخش ترابری دریایی
۲۷	تاسیسات زیربنایی
۲۷	پروژه های طرح ساماندهی زیر بخش دریایی
۲۸	ترانزیت
۲۹	فصل دوم : مناطق ویژه اقتصادی ایران
۳۰	اهداف جهانی تاسیس مناطق آزاد و ویژه اقتصادی
۳۱	اهداف ایران از تاسیس مناطق ویژه اقتصادی
۳۱	اهداف تاسیس مناطق ویژه در کنار مناطق آزاد
۳۲	مقایسه مناطق آزاد با مناطق ویژه اقتصادی
۳۲	سیاست گذاریها و عوامل موفقیت آزاد و ویژه
۳۳	منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
۳۵	منطقه ویژه اقتصادی بندرانزلی
۳۶	منطقه ویژه اقتصادی مجتمع بندری امیرآباد
۳۷	منطقه ویژه اقتصادی بندر خرمشهر
۳۸	منطقه ویژه اقتصادی بندر بوشهر



ترکمنستان
TURKMENISTAN

دریای خزر
CASPIAN SEA

بندر آمل
BANDAR-E-AML

بندر نوشهر
BANDAR-E-NOU SHAHR

بندر گنبد کاووس
BANDAR-E-GONDB KAVOUS

ترکمنستان
TURKMENISTAN

ازبکستان
UZBEKISTAN

دریای خزر
CASPIAN SEA

بندر لنگرود
BANDAR-E-LANGRUD

بندر نوشهر
BANDAR-E-NOU SHAHR

بندر گنبد کاووس
BANDAR-E-GONDB KAVOUS

ایران
IRAN

افغانستان
AFGHANISTAN

عراق
IRAQ

بندر امام خمینی
BANDAR-E-AMAM KHOMEINI

بندر بوشهر
BANDAR-E-BUSHEHR

بندر عباس
BANDAR-E-ABBAS

پاکستان
PAKISTAN

عربستان سعودی
SAUDI ARABIA

بندر کویز
BANDAR-E-KOUIZ

خلیج فارس
PERSIAN GULF

امارات عربی
UNITED ARAB EMIRATES

بحر عمان
OMAN SEA

بندر بوشهر
BANDAR-E-BUSHEHR

بندر عباس
BANDAR-E-ABBAS

خلیج فارس
PERSIAN GULF

بحرین
BAHRAIN

قطر
QATAR

امارات عربی
UNITED ARAB EMIRATES

عمان
OMAN SEA

The History of Ports and Shipping Organization

The History of PSO, the maritime administration of Iran dates back to 1814. At that time a department called "South Customs Branch" was established at the Port of Bushehr. Its duty was to monitor Iranian coasts and seaports to prevent smuggling of goods in and out of the country. The function of marine and port affairs was also fulfilled by the South Customs Branch. On Feb 6, 1927, the control and administration of the Port of Anzali on the northern part of the country was transferred by the Russian Government to Iran. In the same year, Iran's railway network connected the Port of Torkaman on the east coast of Caspian Sea to the Port of Imam Khomeini on the coast of Persian Gulf.

In 1928, after completion of Tehran - Khoramshahr Highway, the southern Port of Khoramshahr gained great importance and its sea trade began to develop. In order to manage the affairs of the ports of the country, the "General Directorate of Ports" was established in Tehran on Feb. 4, in which all the affairs of ports were concentrated.

At this time, a new port was constructed in Noshahr, and the berths of the Port of Khoramshahr were expanded. Necessary port facilities were also constructed in other northern and southern ports of the country.

In Jan 1938, the Cabinet approved the "Port Regulations" which had been formulated and recommended by the Ministry of Roads. It was decided that the "General Directorate of Customs" put the regulations into effect in those ports where the Ministry of Roads had no representative.

On 26th Aug. 1946, according to the decree of the Council of Ministers, the revenue from operating port facilities was decided to be collected in a special fund for the development of port facilities.

In 1949, the "General Corporation of Ports and Shipping" succeeded the "General Directorate of Ports".

On May 28, 1952, a decree comprising 18 articles for registration and utilization of vessels was approved by the Cabinet. Based on these regulations, the use of vessels in territorial and coastal waters was subject to registration and issuance of the certificate in one of the Iranian ports.

In 1959, following an agreement reached between the Ministry of Roads and the Ministry of Customs and Excise, the "General Agency of Ports and Shipping" was transferred to the Ministry of Roads and Transportation. On May 25, 1960 the title of the "General Directorate of Ports and Shipping" was changed to "Ports and Shipping Organization", now entrusted with broader responsibilities and functions.

Based on these developments, the Organization was assigned the task of exercising the authority of the Government to control all ports and maritime affairs, implement the port and coastal shipping regulations, promote shipping and commerce, collect port duties and taxes and register Iranian vessels.

On Oct. 31, 1964, the Maritime Law of Iran consisting of 914 articles was put into effect, and on July 3, 1966, the present Ports and Shipping Organization was separated from the Ministry of Economy and Finance.

On Feb 2, 1969, The Organization gained the status of a legal entity and its functions, rights, and organizational charts were formally declared. Internal Regulations on Financial Transactions and on the Employment of Staff of the Organization were on Jan 14, and 28 July, 1970, respectively. The Organization was separated again from the Ministry of Finance and was transferred to the Ministry of Roads and Transportation in 1974.



پیام مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی

می‌شود و ورود، خروج، نگهداری، توزیع و پردازش کالا در این بنادر به هر میزان بلامانع است.

خصوصی‌سازی نیز یکی دیگر از اهداف سازمان بوده است که در قالب طرح ساماندهی کلان اقتصادی در بخش حمل‌ونقل دریایی و بنادر مورد توجه قرار گرفته است. براین اساس با حفظ حاکمیت و نظارت دولت بر بنادر، فعالیت‌های تصدی‌گری حذف شد.

اجرای طرح سیستم پیشرفته دریایی کالا که با همکاری و مشارکت دفتر برنامه عمران سازمان ملل متحد صورت گرفت یکی دیگر از اقدامات زیر بنایی سازمان است که بنادر کشور را به سیستم تجارت الکترونیکی مجهز کرد و زمینه را برای توسعه صادرات غیر نفتی، مدرنیزه کردن گمرک و اطلاعات در شبکه حمل‌ونقل به ویژه در امور بندری فراهم ساخت.

توسعه حمل‌ونقل کانتینری نیز از دستاوردهای مهم سازمان در سال ۱۳۸۲ بوده است که از مرز یک میلیون تی‌ای‌یو گذشت. سازمان همچنین طی سالهای پس از انقلاب به منظور افزایش توان دریایی کشور به کنوانسیون‌های مختلف بین‌المللی پیوست که آموزش دریانوردان در داخل، برگزاری امتحانات دریانوردان، بازرسی کشتی‌ها، یکسان‌سازی اسناد و... از ثمرات آن بوده است.

سازمان در سال ۱۳۸۳ و در طی برنامه چهارم، افزایش ظرفیت و توان عملیات بندری، ایجاد تحول در نظام انباری و اجرایی، ارتقاء سطح ایمنی دریانوردی و حفاظت محیط زیست دریایی، جلب مشارکت سرمایه‌های خارجی و داخلی، توسعه و بهبود تجارت الکترونیکی، بهینه‌سازی مدیریت و توسعه منابع انسانی، جذب و افزایش ترانزیت و ترانشیپ صادرات کالا و... را در ریف اهداف کلان خود در نظر گرفته است.

اینک که شاهد برگزاری نوزدهمین مراسم سالروز جهانی دریانوردی هستیم، امیدوارم به یاری خداوند متعال و با همت نیروهای متخصص و متعهد سازمان و مشارکت همه جانبه ارگانهای دولتی و غیردولتی مرتبط، ان شاء الله زمینه برای رونق و توسعه هرچه بیشتر صنایع دریایی و امور بندری کشور فراهم شود.

سازمان بنادر و کشتیرانی متولی بهره‌برداری و توسعه بنادر کشور و مسئول تهیه، تنظیم و نظارت بر اجرای قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی حاکم بر فعالیت‌های دریانوردی، وصول حقوق و عوارض بندری، اداره امور تخلیه و بارگیری و حمل و نقل کالا در بنادر، ثبت کشتی‌ها و شناورهای بازرگانی است. این سازمان با تدوین و بررسی سیاست‌های اقتصادی جهت توسعه حمل‌ونقل دریایی با ساماندهی و بهبود حمل‌ونقل دریایی، طراحی اهرم‌های انگیزشی، بهره‌جویی از موقعیت سوق الجیشی کشور و فن‌آوری پیشرفته براساس کنوانسیون‌ها و استانداردهای بین‌المللی در سالهای اخیر گام‌های اساسی برداشته است. بطوریکه تا پیش از انقلاب شکوهمند اسلامی ایران، ساختار و اساس فعالیت‌های دریایی کشور تابع صادرات نفت و واردات انواع کالاهای مصرفی بود.

ولی بعد از انقلاب سیاست عدم اتکا به اقتصاد تک محصولی و قطع وابستگی، حمل و نقل دریایی را نیز به توسعه صادرات کالاهای غیر نفتی ترغیب کرد. با آغاز جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، علی‌رغم تهاجم بی‌امان دشمن، محدودیت حمل‌ونقل دریایی، محاصره اقتصادی و ناامنی حوزه خلیج فارس و دریای عمان، این سازمان با اهداء ۱۱۰ شهید به انقلاب اسلامی همچنان حافظ و پاسدار عرصه اقتصادی در صنعت دریایی بوده و با اتکاء به خداوند توانست با ساخت و تجهیز بنادر شهید رجایی و شهید بهشتی و دهها بندر کوچک دیگر به وظیفه خود عمل کند. پس از ۸ سال دفاع مقدس با توجه به اهداف تعیین شده در برنامه‌های اول و دوم توسعه اقتصادی، سازمان علاوه بر برنامه‌ریزی و بازسازی بنادر آسیب‌دیده، چند بندر تجاری چندمنظوره احداث کرد و با ایجاد امکانات و تجهیزات مدرن، ظرفیت جابجایی کالا در بنادر کشور را افزایش داد. بطوریکه در طول برنامه‌های اول و دوم توسعه و نیز ادامه برنامه سوم منتهی به سال ۸۲، سازمان تجهیزات مدرن و استراتژیکی به ارزش تقریبی ۲۶۰ میلیون دلار و ۶۲ میلیارد ریال خریداری و در بنادر کشور به کار گرفت.

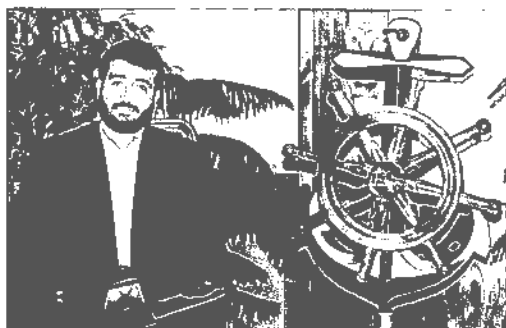
موقعیت استراتژیکی بنادر کشورمان در منطقه سازمان را بر آن داشت تا با همکاری شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی، مناطق ویژه اقتصادی در بنادر شهید رجایی، بوشهر، خرمشهر، انزلی و امیرآباد تاسیس کند. براساس قوانین موجود، محوطه‌های اصلی و پشتیبانی این بنادر خارج از مرزهای گمرکی کشور محسوب

احمد دنیا مالی

معاون وزیر راه و ترابری

و مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی

The message of PSO Managing Director



Ports and Shipping Organization is the legal body in charge of operation and expansion of the national ports and is responsible for preparing, ordering and monitoring the implementation of national and international regulations on maritime activities, collecting port rights and dues, administrating cargo handling and transportation affairs in ports and registering commercial ships and vessels. Through compilation and studies of economical policies for the development of maritime transportation, the Organization has taken great strides in recent years by planning and improving the maritime transportation sector, design of motivational tools, capitalizing on the country's strategic position and the use of modern technology according to international conventions and standards. Before the Great Islamic Revolution the structure and foundation of the country's maritime activities depended solely on oil exports and consumer goods imports, but after the revolution and the policy of non-reliance on single product economy and independence, the shipping industry was also encouraged in the path of non-oil exports. At the start of Iraq-Iran War and despite the relentless enemy attacks, numerous limitations for shipping, economical siege and insecurity in the Persian Gulf and the Oman Sea, The Organization by offering 110 martyrs to the Islamic Revolution, never wavered in its mission as the protector of the maritime industry, and with strong trust in God was able to accomplish its task with the construction and equipment of the ports of Shahid Rajaei and Shahid Beheshti and many other smaller ports. After 8 years of defense and conscious of the targets set for the First and the Second Economical Development Plans, PSO in addition to planning and rehabilitation of damaged ports, constructed a number of multi-modal commercial ports and through modern facilities and equipment increased the cargo handling capacity in ports, to the extent that throughout the First, Second and the Third Plans ending in 2003, The organization purchased a total of 260 million USD

and 62 billion Rials worth of modern and strategic equipment for national ports.

The strategic situation of our ports in the region, prompted the Organization to found Port Special Economic Zones in Shahid Rajaei, Bushehr, Khoramshahr, Anzali and Amir Abad in cooperation with the Supreme Council for Free Trade and Industrial Zones.

According to existing regulations, the main and support yards of these ports are considered to be outside the legal Customs boundaries, and therefore the import, export, storage, distribution and processing of goods regardless of the amount in these ports are permitted.

Privatization is also among the Organization's approaches, which is considered in the frame of organization of the macro-economy of the shipping and ports sector. To this end while maintaining the state governance and control, the Government relegated the administration of the ports.

The plan for advanced cargo tracking, which was implemented in cooperation with UNDP, was another essential measures taken by PSO, gearing the ports with electronic trade systems and paving the way for non-oil exports and modernization of Customs and information exchange in transportation network, particularly port affairs.

The expansion of container transport was another important achievement for PSO in 2003, exceeding the 1 million TEU mark.

Moreover in a move to boost the maritime capacity of the country PSO joined many international conventions, resulting in training seamen inside the country, taking exams from seafarers, ship inspection, unification of document formats, etc.

In 2004 and during the Fourth Plan the Organization has considered the increase in capacity of port operations, institutional reforms, enhancing safety, protecting the maritime environment, attracting domestic and foreign investment, expansion and enhancement of electronic trade, improving management and development of human resources, and attraction and increase of cargo transit and transshipment as its major goals.

Now on the 19th Anniversary of the World Maritime Day, I hope that with God's Assistance and through the efforts of committed experts in the Organization as well as full fledged support of relevant state and Non Governmental organizations, the path would be open for development and prosperity of maritime and port industry.

Ahmad Doniamali

Deputy Minister of Roads and Transportation
and Managing Director PSO



پیشگفتار روابط عمومی و امور بین الملل

روابط عمومی و امور بین الملل سازمان بنادر و کشتیرانی از آغاز شکل گیری در سال ۱۳۶۶ خورشیدی، به عنوان یک اداره مستقل همواره سعی کرد در جهت رشد و تعالی اهداف سازمان و نیز اطلاع رسانی فعالیتها و برنامه های سازمان گامهای اساسی بردارد.

روابط عمومی و امور بین الملل طی سالهای گذشته با انجام فعالیتهای مختلف، پل ارتباطی مناسبی را بین سازمان با رسانه های جمعی و مردم فراهم ساخته است. برگزاری مصاحبه های مطبوعاتی و رادیو تلویزیونی و اعزام تورهای خبری به بنادر مختلف جهت آشنایی خبرنگاران با توانمندیها و تجهیزات بنادر از جمله اقداماتی بوده که در راستای برنامه های اطلاع رسانی به موقع، صورت گرفته است.

برگزاری همایش های داخلی و بین المللی از جمله برگزاری اجلاس سران دریایی کشورهای عضو اگو، همایش بین المللی مدیریت آب و توازن کشتی ها، همایش بین المللی آبنگاری خلیج فارس با همکاری سازمان بین المللی هیدروگرافی و راپی و ...، مدیریت اجرایی ۶ سری کنفرانس سواحل، بنادر و سازه های دریایی و نیز مشارکت در ۵۰ نمایشگاه داخلی و بین المللی مرتبط با حمل و نقل که در داخل و خارج کشور برگزار شده از دیگر فعالیتهای این واحد است.

در زمینه انتشارات، چاپ و نشر مجله بندر و دریا به عنوان معتبرترین و با سابقه ترین نشریه تخصصی صنعت دریایی و بندری، خبرنامه داخلی سازمان، بولتن عملکردهای سالانه سازمان و نیز تهیه و انتشار چندین بروشور جداگانه برای بنادر کشور، از جمله اقدامات دیگر روابط عمومی بوده است.

در زمینه تهیه فیلم مستند از امکانات و تجهیزات بنادر کشور با همکاری گروه های مختلف تلویزیونی سیمای جمهوری اسلامی ایران، گزارش های تصویری نیز تهیه شده است.

برگزاری مراسم سالروز جهانی دریانوردی نیز هرساله توسط روابط عمومی برگزار شده است. در این مراسم که به مناسبت روز جهانی دریانوردی و بطور همزمان در ایران و برخی کشورهای جهان برگزار می شود، رئیس جمهور، معاونین رئیس جمهور، وزیر راه و ترابری و وزرای دیگر و تمام دست اندرکاران و متخصصان صنعت دریایی کشور حضور دارند و از دریانوردان نمونه کشور تقدیر و قدردانی می شود.

در مراسم امسال که با شکوه خاصی برگزار می شود این کتاب به عنوان نخستین کتاب مصور، رنگی و دو زبانه راهنمای بنادر و کشتیرانی به شرکت کنندگان مراسم اهداء می شود. این کتاب حاوی جدیدترین مطالب و اطلاعات راجع به معرفی بنادر، اسکله ها، ارگانهای دریایی، شرکتها و مؤسسات صنعت دریایی کشور است که انتظار می رود با استقبال جامعه دریایی کشور روبرو شود و در آینده نیز با اطلاعات جامع تر، منتشر و در دسترس عموم قرار گیرد.

حسن رجایی

مشاور مدیرعامل سازمان

و رئیس روابط عمومی و امور بین الملل



Introduction by Public Relations and International Affairs



From its beginning in 1987, the Public Relation and International Affairs of the Ports and Shipping Organization (PSO), as an independent department has always tried to take measures to realize the high goals of the Organization and informing the public of its plans and activities.

In recent years and through different activities the Public Relations has acted as a communication bridge, linking PSO to mass media and the public. Conducting press and radio and television interviews, and dispatch of news correspondents to different ports to become acquainted with the potentials and the facilities in ports, were among initiatives taken for timely information exchange.

Organizing national and international conferences, including the Meeting of Heads of Maritime Officials of ECO States, The International Conference on Management of Ballast Water, the International Conference on Persian Gulf Hydrography in cooperation with IHO, ROPME, Etc; executive management of 6 ICOPMAS Conference, and participation in over 50 different domestic and international maritime exhibitions inside the country and abroad, were among the main activities of the Department in this respect.

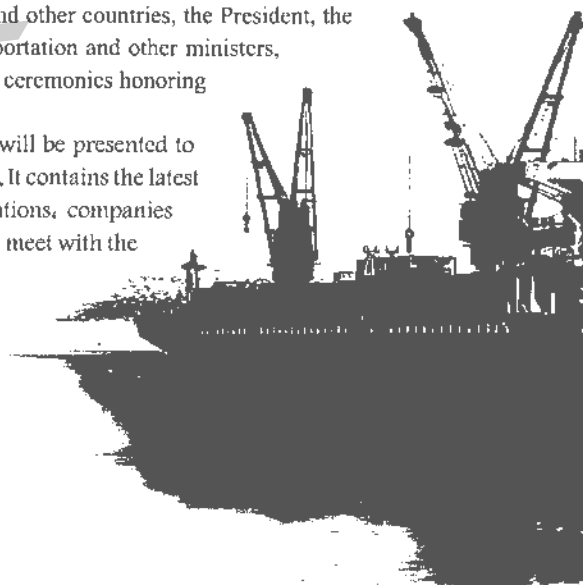
The publication activities of the Department include printing and distribution of Port and Sea Periodical as the most accredited and longest standing maritime industry publication, the internal newsletter, the annual report and compilation and publication of numerous brochures on each port.

The Department has also prepared a number of documentaries and video reports on different facilities and potentials of national ports with the assistance of various IRIB groups.

Each year the Public Relations also commemorates the World Maritime Day. On this day, which is celebrated simultaneously in Iran and other countries, the President, the Vice Presidents, the Minister of Road and Transportation and other ministers, officials, and maritime industry experts attend the ceremonies honoring the outstanding seafarers of the country.

This colored, bilingual book introducing PSO will be presented to participants during this year's special ceremonies. It contains the latest information on ports, piers, maritime organizations, companies and institutes in the country, which we hope shall meet with the maritime community's approval.

Hassan Rajaei
Advisor to
MD & Head of Public Relations
and International Affairs



پیام دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)

سازمان بین‌المللی دریانوردی و ۱۶۶ کشور عضو و ۳ عضو وابسته آن هر ساله روز جهانی دریانوردی را جشن می‌گیرند. روزی که ما فرصت را غنیمت می‌شماریم تا اهداف و دستاوردهای سازمان را به سمع و نظر مردم برسانیم و در عین حال، اطلاعات عمومی مردم را نسبت به نقش حیاتی که صنعت کشتیرانی در زندگی ما دارد، ارتقاء بخشیم.

در سال ۲۰۰۲، ایمو با پذیرش مأموریت جدید، تغییر اولویت‌های این سازمان را مورد تصدیق قرارداد و شعار خود را از «کشتیرانی ایمن‌تر و اقیانوسهای پاک‌تر» به «کشتیرانی امن، ایمن و کارآمد در اقیانوسهای پاک» تغییر داد. این شعار اهداف کلان سازمان ایمو را بهتر منعکس می‌سازد و برنامه کلی اقداماتی که در آینده صورت خواهد پذیرفت را در اختیار عموم قرار می‌دهد. در انتخاب شعار امسال روز جهانی دریانوردی، ترجیح دادیم با توجه به اهمیت فراوانی که اخیراً ایمو برای موضوع امنیت دریانوردی قائل شده، آنرا مورد تأکید قرار دهیم.

اگر مخاطرات طبیعی دریا نبود، امروزه همانطور که همه واقف هستیم، صنعت کشتیرانی بطور مضاعف با خطر جرائم ساخت بشر در دریا که اغلب آنها خشونت بار و ددمنشانه هستند، علاوه بر بلای تروریسم بین‌المللی مواجه بود. متأسفانه این پدیده جدیدی نیست. سال‌ها پیش در اواخر دهه ۱۹۷۰، ایمو مجبور شد تا توجه خود را به فعالیتهای غیرقانونی نظیر اعمال غیرقانونی فرماندهان یا خدمه که منجر به ایجاد خسارت به صاحب‌کشتی یا کالا می‌گردد و نیز توقیف غیرقانونی کشتی‌ها و کالاهای آنها در کنگره‌های بین‌المللی دریایی می‌شود. از سال ۱۹۸۲ ایمو اعمال دزدی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها را در مناطق مختلفی از بینا تحت نظارت قرار داد و اقداماتی را علیه مقابله با آنها در مناطقی که بیشتر از این مسئله متأثر بودند، بعمل آورد. شایسته‌ناراحت‌کننده‌ترین مورد، در تمام این تلاشها این است که میزان خشونت و سوانح مربوط به دزدی و سرقت مسلحانه در دریا رو به افزایش است.

به دنبال واقعه سال ۱۹۸۵، که در آن تروریست‌ها یک کشتی تفریحی ایتالیایی به نام Achille Lauro را ربودند، ایمو در مارس ۱۹۸۸ کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی یا کنوانسیون SUA و پروتکل آن که مربوط به سکوهای فراساحلی است را تصویب کرد.

هدف اصلی کنوانسیون و پروتکل SUA این است که افرادی را که مرتکب اعمال غیرقانونی علیه کشتی‌ها می‌شوند، را تحت پیگرد قانونی قرار دهد. حوادث ربع انگیز ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، به گران‌های ایمو در خصوص اعمال غیرقانونی که ایمنی کشتی‌ها و مسافرین و خدمه آنها را به مخاطره می‌اندازد، نیروی بی‌سابقه‌ای بخشید. به دنبال حوادث ۱۱ سپتامبر، مشخص شد که صنعت کشتیرانی به مصوبات جدیدتر، قاطع‌تر و جامع‌تری جهت پرداختن به مسئله امنیت دریانوردی نیاز دارد. در نوامبر ۲۰۰۱ مجمع ایمو با بازنگری دقیق کلیه مصوبات، مقابله با اعمال خشونت آمیز و جرائم در دریا را خواستار شد. در عین حال دولت‌های متعهد به کنوانسیون امنیت‌جان انسانها در دریا (۱۹۷۴)، توافق کردند که کنفرانس دیپلماتیکی را با موضوع امنیت دریانوردی در دسامبر ۲۰۰۲ جهت تصویب مقررات و مصوبات جدیدی که به نظر ضروری می‌رسید، برگزار نمایند. مجمع نیز با افزایش ۱/۵ میلیون پوند بودجه جهت امنیت دریانوردی کشورهای در حال توسعه موافقت کرد.

کنفرانس ۲۰۰۲ یک سری مصوبات جدید امنیتی و جامع را همراه با ۱۱ قطعنامه به تصویب رساند که نشانگر اوج اقدامات بی‌شمار، دقیق و شدیدی بود که در سال‌ها قبل آن، یعنی سال ۲۰۰۱ در ایمو بعمل آمده بود. این مصوبات جدید از اول جولای ۲۰۰۴ لازم الاجرا شد.

این آئین‌نامه در چارچوب ISPS آئین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری یا آئین‌نامه یکپارچه و استاندارد را جهت ارزیابی خطر فراهم می‌کند و دولت‌ها را قادر می‌سازد تا میان تغییرات خطر و تغییرات آسیب‌پذیری کشتی‌ها و تسهیلات بندری از طریق تعیین سطوح امنیتی، اقدامات امنیتی مناسب برقرار نمایند.

تلاشهای ایمو بخشی از اقدامات همه‌جانبه‌ای بوده است که در سیستم سازمان ملل جهت رسیدگی به مسئله تروریسم صورت گرفته است. قطعنامه ۱۳۶۸ شورای امنیت سازمان ملل درست یک روز پس از حملات ۱۱ سپتامبر تصویب شد و از آن به بعد، قطعنامه‌های متعددی جهت مقابله با تروریسم تصویب شده است. بطور مثال قطعنامه ۱۴۵۶ شورای امنیت در ژانویه ۲۰۰۳ تصویب شد که در آن از کشورها درخواست شده بود تا به یکدیگر در جهت ارتقاء توانایی‌های خود برای جلوگیری و مقابله با تروریسم کمک کنند. در این قطعنامه همچنین از سازمانهای بین‌المللی و ایمو درخواست شد تا راههایی را بررسی نمایند که از طریق آن کشورها بتوانند کارایی اقدامات خود در برابر تروریسم را از طریق گفت‌وگو و تبادل اطلاعات با یکدیگر افزایش دهند.

در این راستا، ایمو در چهارچوب فعالیتهای سازمان ملل، مانند نشست ویژه کمیته ضد تروریسم و اجلاس گروه ضربت ضد تروریسم در فوریه‌سال جاری، شرکت کرد. این گروه توسط رهبران گروه ۸ موسوم به G8 مرجعی جهت هماهنگی و گسترش کمک‌های ضد تروریستی است.

ایمو همچنین با سازمان بین‌المللی کار و سازمان جهانی گمرکات درخصوص مسائل کلیدی خصوصاً در رابطه با امنیت دریانوردی همکاری کرده است. در جولای ۲۰۰۲، ایمو و سازمان جهانی گمرکات جهت همکاری درخصوص مواردی که هر دو ارگان در آن ذینفع هستند از جمله بررسی و آزمایش کانتینرها و حفظ یکپارچگی در حمل و نقل ترکیبی و مسائل مربوط به تعامل کشتی و بندر، یادداشت تفاهم امضاء کردند.

متعاقب درخواست کنفرانس بین المللی امنیت دریانوردی ۲۰۰۲، سازمان بین المللی کار، سند جدید هویت دریانوردان را تهیه نمود که نظام تعیین هویت سخت گیرتری را برای دریانوردان پایه ریزی کرد. این در حالی بود که گروه کاری مشترک سازمان بین المللی دریانوردی و سازمان بین المللی کار، دستورالعمل مشترک IMO/ILO درخصوص امنیت بنادر را تهیه کرد. اقدامات آیمو در حیطه امنیت دریانوردی از بعد دیگر، موجب افزایش ایمنی دریانوردی و نیز جلوگیری از آلودگی محیط زیست شد. حمله به کشتی های حامل نفت، مواد شیمیایی و یا دیگر مواد خطرناک و سسمی می تواند اثرات بسیار زیانباری بر محیط زیست داشته باشد. لذا با افزایش قدرت دفاعی در برابر تروریست ها، ما می توانیم حفاظت بیشتری را در این رابطه بعمل آوریم. بدلیل همین روح همکاری بین المللی جهت مقابله با خطر جهانی تروریسم است که آیمو برنامه های جامع و چند جانبه همکاری های فنی را با هدف کمک به دولت ها در جهت تقویت امنیت دریانوردی و بنادر، بویژه به کشورهای در حال توسعه بر عهده گرفته است.

در حقیقت آیمو، برنامه جهانی همکاری های فنی خود درخصوص امنیت دریانوردی را از ۱۹۷۰ آغاز کرد. یعنی ۱۱ ماه قبل از اینکه مجموعه مقررات امنیتی جدید تصویب شود. بطور کلی هدف از این برنامه، افزایش آگاهی درخصوص تهدیدات امنیتی در بخش دریانوردی و تصویب اقدامات قانونمند و احتمالی در آینده بود که در آن زمان، هنوز در دست تهیه بود و این کار از طریق برگزاری سمینارها و نشست های منطقه ای و جهانی و کارگاه های آموزشی و ارائه مشاوره ها صورت می گرفت. همچنین صندوق ذخیره امنیت دریانوردی تأسیس شد تا به عنوان منبع حمایت های مالی برای همکاری های فنی آیمو، در جهت تقویت امنیت دریانوردی و بنادر استفاده شود.

آرقامی که بطور مرتب از طریق آیمو در دسترس قرار می گیرد تا جامعه دریانوردی را نسبت به پیشرفت های حاصله به روز نگه دارد، حاکی از آن است که بیش از ۸۶ درصد کشتی ها و ۶۹ درصد بنادر از اول جولای ۲۰۰۴ دارای طرح های امنیتی تأیید شده بودند. من از اتمام افرادی که در رسیدن به تطابق نسبی و کامل نقش داشته اند تشکر می کنم.

باید بپذیریم که هدف اصلی اقدامات صورت گرفته، افزایش آگاهی از خطرات تروریستی و نیز تقویت نیروی دفاعی صنعت کشتیرانی جهت حفاظت از صنعت و تجارت دریایی در مقابل هر گونه حملات تروریستی بوده است. اکنون باید مطمئن شویم که از تمام جوانب و در هر شرایطی، هوشیار و گوش به زنگ خواهیم بود.

مذکور برخی دستگاه های اداری نیز وجود داشته است. اگر این دستگاه ها نبود تعداد گواهی نامه های بین المللی امنیت کشتی ها که تا اول جولای ۵۶ درصد گزارش شد، بسیار بیشتر بود. آنچه واقعا مهم است، کارهایی است که در این زمینه انجام شده است. از جمله: تعیین مأمورین امنیتی در کشتی ها، شرکت های کشتیرانی و تسهیلات بندری، آموزش های ارائه شده، طرح های امنیتی تدوین شده، بالابردن آگاهی و افزایش هوشیاری.

البته این چنین مصوبات مهم و جامع را بدون هزینه، نمی توان اجرا کرد. بطور مثال سازمان توسعه و همکاری های اقتصادی، هزینه اولیه ای که متصدیان کشتی ها متحمل می شوند را حد اقل ۱/۲۷ میلیارد دلار آمریکا و در سالهای بعد ۷۳۰ میلیون دلار در هر سال برآورد کرده است. اگر خوش بین باشیم برآورد می شود که منافع حاصله از کاهش درزی و اعمال قریب کارانه از میزان هزینه های مربوطه بیشتر باشد.

با این حال هرگونه سهل انگاری عواقب ناگوار غیر قابل جبران دارد. زیرا یک حمله تخریبی گسترده و حساب شده، می تواند منجر به تعطیلی کل سیستم حمل و نقل دریایی شود که هزینه های احتمالی آن میلیاردها دلار است. بعلاوه، اندوخته های بالقوه ای نیز در نتیجه معرفی مصوبات جدید در گزارشات سازمان توسعه و همکاری های اقتصادی مشخص شده که ناشی از کم شدن زمان تأخیر، بررسی سریعتر، کنترل بهتر دارایی ها و صدمات کمتر ناشی از دردی ها است.

ما باید تلاش کنیم تا میان لزوم اجرای قاطع و مؤثر نظام امنیتی جدید تعادل درستی برقرار شود و در عین حال اطمینان حاصل کنیم که اختلال در تجارت جهانی با آرایه مصوبات امنیتی به حداقل رسانده شود. ما باید بین لزوم تشدید مقررات امنیتی به نحوی که مجرمین و تروریست ها نتوانند به کشتی ها و بنادر با تظاهر به دریانورد بودن، دسترسی پیدا نمایند و در عین حال حصول اطمینان از اینکه دریانوردان بی تقصیر غیرمنصفانه تنبیه نشوند، تعادل برقرار کنیم.

اگر واقعا صنعت کشتیرانی بنا دارد راه خود را به سوی ایمنی، پاکیزگی، امنیت و کارآمدی بیشتر سوق دهد، به کارکنان شایسته و با لیاقت نیازمند است. من از همه دست اندرکاران انتظار دارم که معاضدت دریانوردان را در سراسر جهان در جهت ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست پاس بدارند و برای آن ارزش قائل شوند.

در پایان، اگر چه اکنون مصوبات ب طرات آنقدر بی شمار است و ما باید اطمینان حاصل کنیم که بیشترین هوشیاری و آگاهی، حفظ و تقویت شود تا در تمام ابعاد صنعت کشتیرانی نهادینه شود. تروریسم یک مسئله نگران کننده برای یک کشور یا گروهی از کشورها نیست. تروریسم یک بحران جهانی است که همه ما را تحت تأثیر قرار می دهد و ما باید از هرگونه کوششی جهت حصول اطمینان از اینکه پدافند نیرومند و انعطاف پذیری را ایجاد کرده ایم دریغ نکنیم.

باشد که هیچگاه حادثه تلخ و غم انگیز تروریستی علیه کشتیرانی را تجربه نکنیم.

افتیمیوس میتروپولوس

روز جهانی دریانوردی ۲۰۰۴

and matters relating to the ship/port interface. Following a request by the 2002 International Conference on Maritime Security, a new seafarers' identity document was developed by ILO establishing a more rigorous identity regime for seafarers, whilst a joint ILO/IMO working Group has developed an ILO/IMO Code of practice on security in ports, which was adopted by the two Organizations earlier this year. In the broader scheme of things, IMO's work in the realm of maritime security provides support for its objectives in enhancing safety and also preventing pollution of the marine Environment. The detrimental impact on the environment of a successful attack on a ship laden with oil, chemicals or other hazardous or noxious substance could be immense and, by raising our defences against terrorists, we are providing further protection in this respect. It is very much in the spirit of international co-operation to counter the universal threat of terrorism that IMO has undertaken a far-reaching and multi-faceted programme of technical assistance aimed at helping Governments strengthen maritime and port security, particularly in the developing world.

IMO actually launched its global technical co-operation programme on maritime security in January 2002, that is 11 months before the package of new maritime security measures was adopted. The aim of the programme initially was to raise awareness of maritime security threats and of the possible future regulatory measures which, at that stage, were still under development through activities such as regional and sub-regional seminars, workshops, training courses and advisory missions. Subsequently, the emphasis has moved on to practical matters and implementation of the new regulatory regime, with the development of training programmes and material guidance on plans and model codes. For the moment, the Maritime Security Trust fund has been established to provide a dedicated source of financial support for our maritime security technical co-operation activities. Governments and the shipping and port industries made major efforts to improve Maritime Security in the weeks and months that followed the 2002 Conference leading up to the entry into force of the ISPS Code and all the related security measures. All over the world, a huge amount of work was undertaken to ensure the highest possible level of compliance. Figures made available by IMO regularly to keep the maritime community updated on progress being made indicated that more than 86 per cent of ships and 69 per cent of port facilities had their security plans approved by 1 July 2004. Coming close to 100 per cent compliance, I applaud all those involved for the work done. Having agreed that the prime objective of the work done was to increase awareness of the real and present threat of terrorism and explain the implications of the ISPS Code and how best to implement it and, in so doing, raise the shipping industry's defences to protect it and seaborne trade from any terrorist attack, we must now ensure that we remain vigilant and alert in all respects and in all circumstances.

There were, however, administrative bottlenecks in the run up to the entry-into-force date. Without them, the reported 56 per cent of international Ship security Certificates issued by 1 July would have been much higher. But, although certification is undoubtedly important, what really counts is the work that has been done on the ground: security officers appointed on ships, in companies and port facilities; training undertaken; security plans drawn up; awareness raised; and vigilance heightened. It goes almost without saying that significant and far-reaching measures such as these cannot be implemented without cost. The OECD, for example, has estimated the initial burden on ship operators to be at least US\$1.27bn and US\$730m per year thereafter. On the plus side, however, efficiency gains and reductions in theft and fraud are anticipated to exceed the expenses involved. However, the price of inaction could potentially be far greater, as a large, well co-ordinated attack could result in the shutting down of the entire maritime transport system, with costs likely to be measured in billions of dollars. Moreover, potential savings resulting from the introduction of the new measures are also identified in the OECD report due to reduced delays, faster processing times, better asset control and losses due to theft.

Another important element in all this is to realize the need for balance, not just in the cost/benefit equation but in other aspects, too. We must try to achieve the right balance between the need to implement the new security regime strictly and robustly and yet ensure that disruption to global trade, as a result of the introduction of security measures, is kept to a minimum; we must find a balance between the traditional and legally enshrined right of ships to enjoy freedom of navigation on the high seas and the need to make sure that strategic and potentially vulnerable sea lanes have the special protection they may need; and we must find a balance between the need to tighten security provisions so that criminals and terrorists cannot gain access to ship and port facilities by posing as seafarers, while ensuring that innocent seafarers are not themselves unfairly penalized as a result. If shipping really is to continue on its path towards being safer, cleaner, more secure and more efficient, it needs to attract staff of high quality and high caliber and I look to all involved to recognize and appreciate the contribution seafarers the world over make towards safety, security and environmental protection.

To conclude: even though the new international maritime security measures are now in force, we must not make the mistake of resting on our laurels and assuming the work has been completed. The risks are too high to allow for any hint of complacency and we must make sure that high levels of vigilance and awareness are maintained and built upon until they become second nature throughout the shipping and port industries. Terrorism is not a matter of concern

to one country or a group of countries – it is a global issue that affects us all and we should spare no effort to ensure that, together, we build a robust and resilient defence.

May we never experience the bitter and painful experience of a terrorist act against shipping.



World Maritime Day 2004

IMO 2004: FOCUS ON MARITIME SECURITY

A message from the Secretary-General of the
International Maritime Organization
Mr. Efthimios Mitropoulos

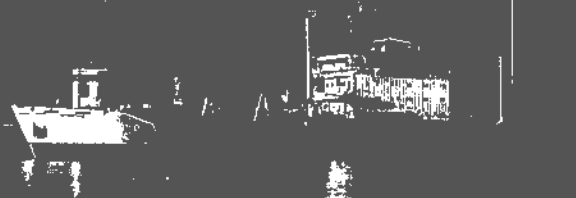
Every year, the International Maritime Organization and its 164 Member States and 3-Associate-Members celebrate World Maritime Day, when we take the opportunity to bring the objectives and achievements of the Organization to the attention of a wider audience and, at the same time, increase overall public awareness of the vital role that the shipping industry plays in all our lives. In 2002, IMO acknowledged its changing priorities by endorsing a new mission statement, an evolution from the then theme of "safer shipping and Cleaner Ocean" to "Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans". This better reflects the broader objective of The Organization and provides a blueprint for future action. In selecting our World Maritime Day theme for this year, we have chosen to highlight the increased emphasis that IMO has placed recently on maritime security. If the natural perils of the sea were not sufficient today, as we all know, shipping has additionally to confront the man-made threat of crime at sea, which is often violent and brutal, along with the scourge of international terrorism. Regrettably, this is not a new phenomenon. As long ago as the late 1970s, IMO was forced to turn its attention to unlawful acts, such as piracy, the unlawful seizure of ships and their cargoes and other forms of maritime fraud; and since 1982, we have been monitoring acts of piracy and armed robbery against ships in various parts of the world and have taken measures to combat them in those areas that suffer most. Perhaps the most disconcerting aspect in all these efforts is that the degree of violence in incidents involving piracy and armed robbery seems to be increasing.

Following the 1985 incident, in which terrorists hijacked the Italian cruise ship *Achille Lauro* and killed a passenger before agreeing terms to end their siege, IMO developed a series of technical measures to prevent unlawful acts against passengers and crews on board ships and later on, in March 1988, adopted the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation – the SUA Convention – and its Protocol relating to offshore platforms. The principal purpose of the SUA instruments is to ensure that persons committing unlawful acts against ships will not be given shelter in any country but will either be prosecuted or extradited to a state where they will stand trial. Unlawful acts covered by the SUA Convention include the seizure of ships by force; acts of violence against persons on board ships; and the placing of devices on board a ship which are likely to destroy or damage it. The 2002 Conference adopted a series of wide-ranging new security measures, along with 11 associated resolutions, which represented the culmination of a great deal of intense and detailed work in IMO during the preceding year. These new measures entered into force on 1 July 2004. The most far-reaching of them is the International Ship and Port Facility Security Code – the ISPS Code. It provides a consistent, standardized framework for evaluating risk, enabling Governments to offset changes in threat with change in vulnerability for ships and port facilities through the determination of appropriate security levels and corresponding security measures.

IMO's efforts to improve maritime security have been apart of an all-embracing initiative across the UN system to tackle terrorism. UN Security Council resolution 1368 was adopted the day after the 9/11 attacks and, since then, several more UN resolutions have been adopted to counter terrorism. Security Council resolution 1456, for example, adopted in January 2003, requested States to assist each other to improve their capacity to prevent and fight terrorism and invited the Counter-Terrorism Committee to facilitate the provision of technical and other assistance by developing targets and priorities for global action. This resolution also calls on international organization, such as IMO, to evaluate ways in which they can enhance the effectiveness of their action against terrorism, including by establishing dialogue and exchanges of information with each other. To this end, IMO has participated in UN-organized activities such as the special Meeting of the Counter-Terrorism Committee in March 2003 and the meeting of the Counter-Terrorism Action Group in February this year. That group was established by the G-8 Leaders in June 2003 to serve as a forum for co-ordinating and expanding the provision of counter-terrorism training and assistance. The boundaries between acts of terrorism and crime are often indistinct and, within the overall perspective of the UN's fight against terrorism, it is important also to mention the United Nations Convention against Transnational Organized Crime, adopted by the General Assembly in November 2000 and which entered into force in September 2003. IMO has been working with the UN Office on Drugs and Crime in this context. Also adopted by the General Assembly was a Protocol, developed to supplement the Convention, aimed at combating the smuggling of migrants by land, air and sea. This Protocol reflects the relevant provisions of IMO's own measures for combating unsafe practices associated with the trafficking or transport of migrants by sea, which were updated in 2001.

IMO has also been working in co-operation with the International Labour Organization and the World Customs Organization on key issues with a bearing on maritime security. In July 2002, IMO and WCO signed a Memorandum of Understanding for co-operation on such issues of mutual interest as ensuring examination and integrity in multimodal transport

تاسیس سازمان بنادر و کشتیرانی



بنادر و کشتیرانی تغییر نام داد و بر مسئولیت و اختیارات آن افزوده شد. بر اساس آن، اعمال حاکمیت در آبهای ساحلی و تولید کلیه امور بندری و دریایی کشور و اجرای مقررات بندری و کشتیرانی ساحلی و مراقبت در توسعه کشتیرانی و بازرگانی و وصول حقوق و عوارض بندری و ثبت شناورهای تابع کشور به عهده آن گذاشته شد.

در همین سال اداره کل بندر خرمشهر که به طور مستقل فعالیت می کرد تابع سازمان بنادر و کشتیرانی شد. این سازمان در ۱۰ خرداد ۱۳۴۰ به وزارت بازرگانی منتقل گردید و در ۲۰ اسفند ۱۳۴۱ پس از تشکیل وزارت اقتصاد به این وزارتخانه ملحق شد. در ۹ آبان ۱۳۴۳ قانون دریایی ایران که در ۹۱۴ ماده تنظیم شده بود به اجرا درآمد. از ۱۲ تیرماه ۱۳۴۵ سازمان بنادر و کشتیرانی مطابق قانون با کلیه کارکنان و بودجه و اموال از وزارتخانه منفک و تابع وزارت دارایی گردید.

بر اساس قانون اختیارات مالی و استخدامی و تشکیل بنادر و گمرکات، از ۱۹ تیر ۱۳۴۸ سازمان بنادر و کشتیرانی از شمول مقررات قانون محاسبات عمومی و قانون استخدامی کشوری و آئین نامه معاملات دولتی خارج شد. برای حفاظت انبارها، کالاهای ساختمانی و همچنین انجام اجرائیات، امور انتظامی و حفاظتی در اسکله ها تشکیل سازمان جدید بنادر و گمرکات در وزارت دارایی پیش بینی شد. به استناد ماده دوم قانون اختیارات و به موجب آئین نامه دیگری که به تصویب کمیسیونهای دارائی و استخدامی مجلسین رسید، از ۱۲ بهمن ۱۳۴۸ این سازمان شخصیت حقوقی یافت و وظایف و اختیارات، ارکان و تشکیلات آن اعلام شد.

آئین نامه های معاملات مالی در ۲۴ مرداد ۱۳۴۹ و آئین نامه استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی در ۶ مرداد ۱۳۴۹ مورد تصویب شورای عالی سازمان قرار گرفت و این سازمان در سال ۱۳۵۳ مجدداً از وزارت دارائی منفک و به وزارت راه و ترابری واگذار شد.

ارکان سازمان

سازمان بنادر و کشتیرانی دارای سه رکن شورای عالی، هیئت عامل و مدیر عامل است. شورای عالی از وزیر اقتصاد و دارائی، وزیر راه و ترابری، وزیر دفاع و پشتیبان نیروهای مسلح، معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه، فرمانده نیروی دریائی جمهوری اسلامی ایران یا معاونان آنها تشکیل می شود. ریاست شورای عالی با وزیر راه و ترابری است و در جلساتی که وزیر راه و ترابری حضور نداشته باشد رئیس جلسه را اعضای حاضر انتخاب خواهند کرد. سازمان بنادر و کشتیرانی

حاکمیت دولت در سواحل و بنادر به منظور فراهم ساختن تسهیلات لازم جهت گسترش امور تجارت دریایی و ارتباطات ساحلی و همچنین وصول حقوق و عوارض متداول، بخشی از وظایف سازمان بنادر و کشتیرانی است که از ۱۲ ذیحجه ۱۳۲۹ هجری قمری برابر ۲۵ نوامبر به این سازمان محول شد.

در آن ایام در بندر خرمشهر اداره ای به عنوان شعبه گمرکات جنوب تأسیس شد. این اداره وظیفه داشت ضمن مراقبت از سواحل ایران از ورود و صدور کالاهای قاچاق از راه های دریایی جنوب نیز جلوگیری کند. در حقیقت وظایف امور دریایی و بندری را نیز شعبه گمرکات جنوب بر عهده داشت. در ششم بهمن ماه ۱۳۰۶ شمسی دولت روسیه تأسیسات و تجهیزات اداره بندر انزلی در شمال کشور را به ایران تحویل داد و اداره امور آن به مأموران ایرانی سپرده شد. در همین سال بندر ترکمن در ساحل دریای خزر با احداث راه آهن به بندر امام خمینی (ره) در کرانه خلیج فارس متصل شد.

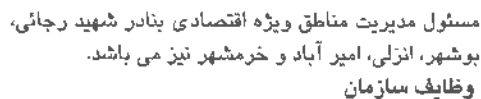
از سال ۱۳۰۷ با افتتاح راه شوسه تهران - خرمشهر، بندر خرمشهر در جنوب کشور اهمیت فراوان یافت و تجارت دریایی در آن رونق گرفت. تا اینکه در ۱۵ بهمن ۱۳۱۴ اداره کل بنادر به منظور اداره امور بنادر کشور تأسیس شد و کلیه امور بنادر ایران در آن متمرکز گردید. پس از آن بندر جدیدی در نوشهر تأسیس شد و تأسیسات بندری دیگری هم در سایر بنادر شمال و جنوب کشور ایجاد شد.

در ۲۴ دیماه ۱۳۱۷ هیئت وزیران آیین نامه بندری که از طرف وزارت راه تهیه و پیشنهاد شده بود را تصویب کرد و بر این اساس مقرر گردید در بندری که وزارت راه فاقد نماینده است، اداره کل گمرک به نمایندگی از این وزارتخانه مجری باشد.

در ۴ شهریور ۱۳۲۵ طبق تصویب نامه هیئت وزیران مقرر شد که درآمد حاصل از بهره برداری بنادر جهت توسعه تأسیسات بندری در حساب مخصوص منظور شود. سپس در سال ۱۳۲۸ بنگاه کل بنادر و کشتیرانی جایگزین اداره کل بنادر در وزارت راه شد.

در ۷ خرداد ۱۳۳۱ آیین نامه ثبت و بهره برداری شناورها مشتمل بر ۸۱ ماده به تصویب هیئت وزیران رسید و بر اساس آن مقرر گردید که استفاده از شناورها در آبهای داخلی و ساحلی ایران موکول به ثبت آنها و اخذ گواهینامه مربوط در یکی از بنادر ایران باشد. در سال ۱۳۳۸ براساس توافق وزارت راه و وزارت گمرکات و انحصارات، بنگاه کل بنادر و کشتیرانی از وزارت راه به وزارت گمرکات و انحصارات منتقل شد.

در ۴ خرداد ۱۳۳۹ بنگاه کل بنادر و کشتیرانی به سازمان



سازمان بنادر و کشتیرانی دارای وظایف شرح زیر است:

- ۱- اداره امور بندری و امور دریائی بازرگانی کشور ۲- ایجاد، تکمیل و توسعه ساختمانها، تأسیسات، تعمیرگاههای بندری و دریائی بازرگانی و وسایل و تجهیزات مربوطه و بهره برداری از آنها ۳- تهیه، تنظیم و اجرای مقررات بندری دریائی و کشتیرانی بازرگانی مطابق قوانین مربوطه ۴- تنظیم امور مربوط به راهنمایی کشتیها با تصویب شورایعالی سازمان بنادر و کشتیرانی ۵- اداره امور تخلیه، بارگیری و حمل و نقل کالا در محوطه بنادر و انبارداری در بنداری که سازمان دارای اداره یا شعبه است ۶- اداره همه کاره های مخابراتی (رادیونی، تلفنی، تلگرافی، تله تایپ و پیکر) در دریا و خشکی برای تماس با کشتیها و بنادر تابعه و تهیه و تأمین وسائل مربوطه با همکاری وزارت ارتباطات و فن آوری اطلاعات ۷- نظارت کامل در امور کشتیرانی ساحلی و بازرگانی و مجاهدت در توسعه آنها و تأمین ایمنی عبور و مرور و انجام هر نوع اقدامی که در پیشرفت و توسعه فعالیت کشتیرانیهای ساحلی و بازرگانی لازم است ۸- اداره و برقراری علائم و وسایل روشنائی دریائی

سازمان بنادر و کشتیرانی برای توسعه حمل و نقل دریائی سیاستهای استراتژیک زیر را دنبال می کند:

رشد بهره‌وری با استفاده از منابع ، تجهیزات و ابنیه و تأکید بر نگهداری آنها ؛ افزایش حدود اختیارات مدیران و اعمال مدیریت غیر دولتی در بهره برداری از ناوگان ؛

اشاعه فرهنگ دریانوردی و تشویق مسافرت‌های دریایی ، بسترسازی جهت رونق ترانزیت کالا و رشد صادرات غیر نفتی ؛ رقابتی بودن تعرفه ها؛ ایمنی و حفظ محیط زیست دریائی بر اساس استانداردهای جهانی ؛ تکمیل بنادر تجاری اصلی و تکمیل و تجهیز بنادر صیادی کشور ؛

مطالعه و تدوین طرح جامع سواحل و بنادر در قالب طرح آمایش سرزمین ؛ حذف فعالیتهای موازی دستگاههای اجرایی جهت جلوگیری از داخل وظایف و رفع تعدد مراکز تصمیم‌گیری ؛ ایجاد بسترهای لازم مخابراتی پیشرفته و تجارت الکترونیکی در سطح کشور و به کارگیری فن‌آوری پیشرفته و نوین ؛ توسعه و تجهیز ایستگاههای اندازه‌گیری مشخصه های دریایی و توسعه مراکز تحقیقاتی و دانشگاهی؛

سیاستگذاری متمرکز و امور اجرایی غیر متمرکز؛ توسعه حمل و نقل کانتینری؛ حمایت‌های قانونی و مالی از بخش غیر دولتی به طریق واگذاری تسهیلات مالی و بانکی در بخش حمل و نقل دریایی ؛ جذب سرمایه های داخلی و خارجی ؛ خصوصی سازی از طریق اعمال مدیریت خصوصی بر اساس قانون تجارت بر سرمایه دولتی و نیز اعمال سیاستهای تشویقی در جهت ایجاد و توسعه شرکتها حمل و نقل دریایی.

رودخانه‌ای برای تأمین ایمنی عبور و مرور کشتیها و شناورهای ۹ - ثبت کشتیها و شناورهای بازرگانی و تفریحی و غیره در آرای با کشور و اجرای مقررات مربوطه ۱۰ - اعطای گواهینامه‌های صلاحیت فنی، دریائی و غیره به اراخدهای دریائی طبق مقررات مربوطه ۱۱ - وصول حقوق و عوارض بندری، رودخانه‌ای و آبیاری و باربری و انبارداری و سایر درآمدهائی که بر طبق مقررات مربوط به وسیله سازمان یا یکی از سازمانهای دولتی برای سازمان وصول می‌شود ۱۲ - اجرای قانون دریائی ایران و انجام وظایف مقررات قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی و سایر قوانین مربوط ۱۳ - تعیین نحوه استفاده و نرخ بهرم برداری از تأسیسات، تجهیزات بندری و اموال منقول و غیر منقول سازمان و اجرای آن پس از تصویب شورایعالی ۱۴ - تحقیق و مطالعه در امور بندری و دریائی و کشتیرانی ۱۵ - تهیه و تنظیم برنامه سالانه و فصلی و همچنین برنامه‌های گران قیمت و اجرای آنها ۱۶ - وصول عوارض و سایر درآمدهای سازمان ۱۷ - طرح و اجرای برنامه‌های سرمایه‌گذاری و سایر امور مالی و اعتباری و استفاده از اموال بین‌المللی و سایر امور مالی و اعتباری ۱۸ - دریافت و پرداخت و وصول و پرداخت و سایر امور مالی و اعتباری ۱۹ - تعیین مناطق آزاد در صورت لزوم و تهیه مقررات و شرایط استفاده از آن یا موافقت شورایعالی سازمان و تصویب مجلس شورای



خداوند دربارا برای هما رام خرد تا تختی ما در آن به فرمان او روان خود و هما از نعمت او روزی بپویید و باشد نه سپاس خنید.
سوره جاثیه آیه ۱۳

حمل و نقل دریایی به عنوان ارزان ترین وسیله حمل کالا، در گسترش اقتصاد جهانی نقش مؤثری تاکنون ایفا کرده است. حدود ۸۰ درصد تجارت جهانی امروزه از طریق دریا صورت می گیرد. بی شک موجودیت و گسترش تجارت جهانی بدون رشد و رونق صنایع دریایی میسر نبود. رشد شتابان تجارت جهانی، ضرورت افزایش توان عملیاتی بنادر را به عنوان سکوی لجستیکی در زنجیره ارزش افزوده حمل و نقل بیشتر کرد. ایجاد اسکله های جدید، توسعه باراندازها، لایروبی و حوضچه های بنادر و نیز تامین امکانات و تجهیزات استراتژیک به ویژه تجهیزات پیشرفته ترمینال کانتینری در همین راستا صورت گرفته است. با ایجاد و توسعه اسکله، محوطه، بارانداز، تجهیزات و کیفیت آرایه خدمات به عنوان چهار رکن عملیات بندری، ظرفیت بنادر افزایش می یابد. در واقع بنادر با سه شاخص کیفیت، سرعت و قیمت از مراکز توزیع تدریجی و رسوب کالا به محل ترخیص فوری کالا مبدل می شوند.

اکنون حدود ۹۰۰ بندر و ترمینال کانتینری در جهان مشغول فعالیت اند و ۲۰۰ ترمینال نیز در حال ساخت است. بنادر هنگ کنگ، سنگاپور، پوسان کره جنوبی، شانگهای چین، کانوسیانگ تایوان، شن زن چین، رتردام هلند، لوس آنجلس، هامبورگ و آنتورپ بلژیک به ترتیب رتبه اول تا دهم بنادر کانتینری برتر جهان در سال ۲۰۰۲ میلادی بودند. چین، ژاپن و کره جنوبی صنعت کشتی سازی جهان را نیز در انحصار دارند. ژاپن ۴۰ درصد و کره ۳۰ درصد بازار کشتی سازی جهان را از آن خود کرده است. کشتی سازی به عنوان صنعت مادر، حداقل به ۱۰۰ صنعت به طور مستقیم و غیر مستقیم وابسته است. صنایع فولاد، جوش، رنگ، فایبرگلاس، آلومینیوم، الکترونیک و تجهیزات الکتریکی از جمله این صنایع هستند. این صنعت در ایران توان ایجاد سالانه ۵۰ هزار شغل را دارد که البته با افزایش ۲۵ درصدی نقش صنایع داخلی وابسته به کشتی سازی، می تواند سالانه به ارزش ۲ میلیارد دلار بازار کار فراهم سازد. لایحه توسعه صنایع دریایی که اخیراً در هیئت دولت به تصویب رسید در همین راستا و در جهت حمایت اصولی از صنایع دریایی به ویژه صنعت کشتی سازی تدوین و به مجلس ارائه شده است.

سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) وابسته به سازمان ملل متحد با ۱۶۲ کشور عضو و ۶۰ سازمان غیردولتی، مهم ترین نهاد بین المللی در زمینه تدوین قوانین و نظارت بر فعالیتهای دریایی در جهان است که مسئولیت تضمین ایمنی دریانوردی، مقابله با آلودگی دریایی و تدوین قواعد و مقررات مربوط به مسئولیت و جبران خسارات ناشی از سوانح دریایی را برعهده دارد و تمام کشورهای عضو از جمله ایران باید در چهارچوب مقررات قانونی این سازمان فعالیت کنند.

ایران با داشتن حدود ۲۹۰۰ کیلومتر مرز دریایی و موقعیت خاص جغرافیایی، به عنوان پل ارتباطی کشورهای حوزه خزر و آسیای میانه و نیز قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال جنوب از ظرفیتهای خاصی برای توسعه حمل و نقل بین المللی برخوردار است. ایران با بیش از ۱۰ بندر فعال بین المللی و حدود ۲۰۰ قرون کشتی با قابلیت تردد در آبهای بین المللی، به لحاظ ظرفیت بنادر و کشتیرانی رتبه بیست و چهارم جهان را دارد. در بنادر ایران اکنون ۱۱۲ پست اسکله وجود دارد که ۹۳ پست در بنادر جنوب و ۱۹ پست در بنادر شمالی کشور است. ظرفیت عملیاتی بنادر ایران در سال ۱۳۸۲ به ۵۵ میلیون تن رسید که تا پایان ۱۳۸۳ به ۶۰ میلیون تن افزایش می یابد. بنادر شهید رجایی و امیرآباد به ترتیب فعال ترین بنادر کشور در زمینه ترانزیت کالاهای غیر نفتی و نفتی در سال گذشته بودند. عملیات جابجایی کانتینر نیز در بنادر کشور طی سال ۱۳۸۲ برای نخستین بار به بیش از ۱ میلیون TEU رسید و برآورد شده که این میزان در سال جاری به بیشتر از ۱/۵ میلیون برسد.

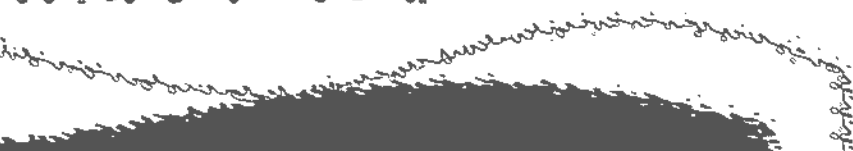
در صنایع دریایی به ویژه در کشتی سازی نیز ما اکنون دارای ظرفیتهای توانایی های فراوانی هستیم. بطوریکه تا کنون بیش از یک میلیارد دلار در صنعت کشتی سازی سرمایه گذاری شده است و تا ۱۰ سال آینده کشتی های اقیانوس پیمای ایران در آبهای بین المللی تردد خواهند کرد. ابرودان، صدرا و مجتمع کشتی سازی ایران مهمترین سازندگان کشتی در کشور هستند.

به رغم تمام تلاشهایی که تاکنون در جهت رشد و رونق بنادر و صنایع دریایی صورت گرفته است، افکار عمومی کشور از اطلاعات دریایی کافی بهره مند نیست. فقدان اطلاعات دریایی را می توان با اشاعه فرهنگ دریایی و از طریق اطلاع رسانی فراگیر از میان برد. تاسیس انجمن ها و برگزاری همایش ها و نمایشگاههای تخصصی دریایی، راه اندازی سایتهای اینترنتی، تهیه و پخش برنامه های جذاب رادیو و تلویزیونی و انتشار نشریات و کتابهای تخصصی، ابزارهای مناسبی برای تولید و نشر اطلاعات دریایی می باشند.

براین اساس، موسسه فرهنگی هنری دیدارنو که در راستای تحقق اهداف اطلاع رسانی و فرهنگی، چندین کتاب و نشریه تخصصی راجع به صنایع گردشگری، خودرو، حمل و نقل و ... منتشر کرده، زیر نظر سازمان بنادر و کشتیرانی و با همکاری صمیمانه شرکتهای حمل و نقل و صنایع دریایی و بندری، نخستین کتاب جامع و رنگی راهنمای بنادر و کشتیرانی را همزمان با مراسم روز جهانی دریانوردی منتشر کرد. این موسسه امیدوار است مجلدات دیگری هم تهیه و منتشر سازد.

جعفر اسحاقی

مدیرعامل مؤسسه فرهنگی هنری دیدارنو



Publisher's Speech



The marine transportation has played an important role in developing the world economics as the cheapest means for shipping the goods. Today within 780 of the world trade is accomplished through the sea. Undoubtedly, the existence and development of the world trade were not possible without the growth and briskness of marine industries. The quick growth of the world trade increased the necessity of increasing the operational power of ports as the logistic platform in the chain of distribution and cost of transportation. Erecting the new wharfs, developing the docks, dredging the basins of ports and also preparing the strategic facilities and equipments specially modern equipment of container terminal are performed in the same way. Building and developing the wharf, Lot, dock, equipment and quality of offering the services, the capacity of ports will be increased as four main elements of port operation. In fact, the ports are changed to a place for the urgent releasing of goods with the typical of quality, velocity and price from the center of gradual distribution and sediment of goods.

Now within 900 ports and container terminals are active in the world and 200 terminals are being built. Hong Kong ports, Singapore, South Korea Pusan, China Shanghai, Kao Siang Taiwan, Shenzhen of China, Rotterdam of Holland, Los Angeles, Hamburg and Antwerp of Belgium were the 1st to 10th grades of high container ports of the world respectively in 2002. China, Japan and South Korea have the exclusive shipbuilding industry of the world. Japan and Korea have 40 and 30 of the world shipbuilding as a mother industry, is dependent to, at least, 100 industries directly and indirectly. The industries of steel, welding, paint, fiberglass, aluminum, electronics and electrical equipments among these industries. This industry can create 50,000 jobs in Iran annually that of course by a 25% increase of role of domestic industries dependent on the shipbuilding can provide 2 billions \$ of business market annually. The bill of development of marine industries which has approved in the board of government recently, is collected and offered to the assembly in the same way as for supporting the marine industries specially shipbuilding industry.

The international marine organization (IMO) affiliated to United Nations organization, having 162 countries of member and 60 private organization, is the most important international organization for assembling the laws and supervising on marine activities of the world which has the responsibility of navigation safety guarantee, confronting to the marine pollution and assembling the regulations related to the responsibility and compensating the damage due to the marine accidents and all countries of member, including Iran, should have activity in the framework of legal regulations of this organization.

Iran, having within 2900 kilometer of marine border and special geographical situation has the special capacities for developing the international transportation as a connective bridge of the middle Asia and Khazar area countries and also located in the route of north-south corridor. Iran, having more than 10 international active ports and within 200 ships with a capability of traveling in the international seas has 24th grade in the world from the viewpoint of capacity of ports and navigation.

Now there are 112 wharf post in Iran's ports that 93 posts are in the southern ports and 19 posts are in the northern ports. The operational capacity of Iran ports reached to 55 millions of tons in 2003 that it will be increased to 60 millions of tons up to the end of 2004. Amirabad and Shahid Rajaei ports were the most active ports of non-petroleum goods in the last year. Also, container replacement operations in Iran ports during 2003 reached to more than one million TEU for the first time and it was estimated that this amount would reach to more than 1.5 million in the current year.

We have the high capacities and capabilities in the marine industries specially shipbuilding industry and ocean-traveling ships of Iran will travel in the international seas two future years. ARVANDAN, SADRA and Iran shipbuilding complex are the most important manufacturers of ship in Iran.

Regarding the efforts which are accomplished for the growth and briskness of ports and marine industries but the public don't have the sufficient marine information. The lack of marine information can be eliminated by propagating the marine culture and through informing totally. Establishing the associations and holding the conferences and specialized marine exhibitions, switching the internet sites, providing and broad casting the radio and television attractive programs and publishing and publishing the marine information.

Therefore, the Didar-e-No artistic, cultural institute, which has published several books and specialized publications about the tourism, vehicle, transportation industries and.... In the way of achieving the cultural and information objectives, published the first colored and comprehensive book of navigation and ports guide under the supervision of navigation and ports organization and with the sincerely cooperation of port and marine industries and transportation companies synchronous with the ceremony of the world navigation day. This institute is hopeful to provide and published the other volumes.