



وزارت راه و ترابری  
سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور

سازمان برنامه‌ریزی و آموزش  
دفعه پنجم

# آشنایی با سازمانهای مرتبط با

## حمل و نقل بین‌المللی

هرگونه نقل، نشر و یا چاپ مطالب این جزوه منوط به  
اجازه کتبی از دفتر برنامه‌ریزی و آموزش سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور می‌باشد.

دفتر برنامه‌ریزی و آموزش

پائیز ۱۳۸۰

امروزه صاحب‌نظران بر این عقیده اند که اولین گام در جهت توسعه اجتماعی - اقتصادی جامعه، آموزش نیروی انسانی یا به عبارت دیگر توسعه نیروی انسانی در آن جامعه است. با توجه به روند رو به رشد و تحول روز افزون در علوم و فنون و تاثیرات آن در عرصه های مختلف فعالیت های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی، آن دسته از سازمانها و نهادها، ماندگار و قادر به ادامه حیات هستند که منابع انسانی آنها بطور مستمر، توانائیهای خود را افزایش داده و به نتایج موردنظر دست یابند.

امر آموزش در فعالیت های حمل و نقل مشابه سایر فعالیتهای اقتصادی، ضمن برخورداری از اهمیت خاص، بسترهای لازم برای تبدیل روشهای موجود سنتی فاقد کارایی لازم رابه سیستم های نوین و کارآمد فراهم می نماید. بدون شک نیل به این هدف زیربنایی، آموزش کاربردی را بر آموزش آکادمیک برتر می نماید که طبعا برگزاری دوره های آموزش تخصصی - کاربردی مرتبط با فعالیت های حمل و نقل را طلب می نماید. در این حالت است که آموزش بعنوان یکی از موثرترین عوامل در تغییر مهارت، تخصص، بینش و نگرش منابع انسانی و تحول سازمان مطرح می گردد.

دفتر آموزش مصمم است با استفاده از تجربیات و نظرات اساتید برجسته ذیربط، مستندات آموزشی مربوط و موردنیاز جهت شاغلین و دست اندرکاران صنعت حمل و نقل را تهیه نماید تا بدینوسیله ضمن ارائه موضوعات آموزشی مناسب و لازم، گامی برای ترویج و توسعه و گسترش مفاهیم حمل و نقل بویژه جاده ای برداشته شود و نظام آموزش تخصصی - کاربردی آن در یک ساختار منطقی و منسجم مورد بهره برداری قرار گیرد.

در این راستا آنچه که با عنوان "آشنایی با سازمانهای مرتبط با حمل و نقل بین المللی" بعنوان یک مستند آموزشی تهیه و آماده تقدیم شده است نتایج زحمات بی شائبه "آقای غلامحسین امیری" می باشد که بدینوسیله از کوششهای بی دریغ ایشان قدردانی و سپاسگزاری می گردد.

در خاتمه مزید تشکر و امتنان خواهد بود که شما عزیزان نظرات اصلاحی و پیشنهادات خود را جهت هر چه پر بارتر شدن این مجموعه به این دفتر ارسال فرمائید.

دفتر برنامه ریزی و آموزش

پائیز ۸۰

۱۹۹۸۹

## فهرست مندرجات

\*\*\*\*\*

صفحه	عنوان
۱.....	مقدمه
	قسمت اول
	سازمانهای داخلی مرتبط با حمل و نقل بین المللی
۲.....	وزارت راه و ترابری
۶.....	سازمان بنادر و کشتیرانی
۱۱.....	سازمان هواپیمائی کشوری
۱۴.....	شرکت هواپیمائی جمهوری اسلامی ایران (هما)
۱۸.....	راه آهن جمهوری اسلامی ایران
۲۵.....	سازمان حمل و نقل و بایانه های کشور
۳۴.....	گمرک ایران
۳۸.....	بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران
۴۶.....	اتاق بازرگانی و صنایع و معادن جمهوری اسلامی ایران
۵۱.....	کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران
۵۴.....	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
۵۷.....	سازمان حمل و نقل بنیاد مستضعفان
۶۱.....	شورای عالی هماهنگی ترابری کشور
۶۴.....	شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور

- ۶۷ ..... کمیته ساماندهی، هماهنگی و توسعه ترانزیت
- ۶۹ ..... شورای هماهنگی امور کارانه تیر
- ۷۱ ..... کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی
- ۷۶ ..... انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ۸۰ ..... انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایران
- ۸۴ ..... انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی خراسان
- ۹۰ ..... انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی شمال غرب کشور
- ۹۴ ..... انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی گلستان
- ۹۸ ..... انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی آذربایجانغربی

#### قسمت دوم

سازمانهای بین المللی مرتبط با حمل و نقل بین المللی

#### فصل اول: سازمانهای عمومی

- ۱۰۱ ..... اتاق بازرگانی بین المللی ICC
- ۱۰۷ ..... کمیسیون اقتصادی و اجتماعی در خصوص آسیا و اقیانوسیه ESCAP
- ۱۱۱ ..... کنفرانس ملل متحد در مورد تجارت و توسعه UNCTAD
- ۱۱۵ ..... موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت GATT
- ۱۲۰ ..... سازمان هواشناسی جهانی WMO
- ۱۲۲ ..... سازمان جهانگردی جهانی WTO
- ۱۲۴ ..... سازمان همکاریهای اقتصادی ECO

..... فصل دوم: سازمانهای بین المللی حمل و نقل جادهای

- ۱۳۰ ..... فدراسیون بین المللی اتحادیههای شرکتهای حمل و نقل بین المللی فورواردر FIATA

- ۱۳۷ ..... اتحادیه بین المللی حمل و نقل جاده‌ای IRU.
- ۱۴۱ ..... سازمان حمل و نقل مواد غذایی فاسد شدنی
- ۱۴۳ ..... کنفرانس وزرای حمل و نقل اروپا ECMT.
- ۱۴۵ ..... اتحادیه بین المللی عملیات بار ICHCA.
- ۱۴۶ ..... فدراسیون بین المللی اتومبیل IAF.
- ۱۴۸ ..... انجمن بین المللی دائمی کنگره‌های راه PIARC.
- ۱۴۹ ..... فدراسیون بین المللی راهها IRF.
- ۱۵۲ ..... کمیته هماهنگی شاهراه آسیایی AHCC/ESCAP.

فصل سوم: سازمانهای بین المللی حمل و نقل ریلی (راه آهن)

- ۱۵۳ ..... اتحادیه بین المللی کنگره‌های راه آهن IRCA.
- ۱۵۴ ..... سازمان بین الدول برای حمل و نقل بین المللی راه آهن OTIF.
- ۱۵۵ ..... کمیته بین المللی حمل و نقل راه آهن IRTC.
- ۱۵۶ ..... اتحادیه بین المللی راه آهنها UIC.
- ۱۵۹ ..... اتحادیه تعرفه‌های راه آهن بالکان و خاور نزدیک (خاورمیانه) BPO.
- ۱۶۰ ..... اتحادیه واگنهای باری RIV.
- ۱۶۱ ..... اتحادیه راه آهنهای خاورمیانه CMO.
- ۱۶۲ ..... اتحادیه راه آهن امریکای لاتین
- ۱۶۳ ..... سازمان همکاری راه آهنها OSSHD.
- ۱۶۴ ..... اتحادیه راه آهنهای عربی UACF.
- ۱۶۵ ..... اتحادیه راه آهنهای افریقائی
- ۱۶۶ ..... گروه تعاونی راه آهن آسیا و حوزه اقیانوس کبیر APRG.
- ۱۶۷ ..... شرکت بین المللی خطوط آهن حمل و نقل یخچالدار INTERFRIGO.
- ۱۶۸ ..... شرکت بین المللی حمل و نقل توسط ترانس کانتینر (اینتر کانتینر)

فصل چهارم: سازمانهای بین المللی حمل و نقل دریایی

- ۱۷۰ ..... سازمان بین المللی دریانوردی IMO
- ۱۷۶ ..... سازمان بین المللی هیدروگرافی IHO
- ۱۷۹ ..... اتحادیه بین المللی بنادر و لنگرگاهها IAPH
- ۱۸۲ ..... انجمن بین المللی چراغهای دریایی IALA
- ۱۸۵ ..... کنفرانس های چهارگانه دریایی
- ۱۸۶ ..... اتحادیه کشتیرانی کشورهای اسلامی ISA
- ۱۸۷ ..... اتحادیه کشتیرانی آمریکای لاتین ALAMAR
- ۱۸۸ ..... اتحادیه کشتیرانی کارائیب CSA
- ۱۸۹ ..... کنفرانس بین المللی دریایی بالتیک BIMCO
- ۱۹۰ ..... شرکت کشتیرانی اکو
- ۱۹۱ ..... کنفرانس وزیران کشورهای آفریقای مرکزی MINCONMAR
- ۱۹۲ ..... کمیته آسه آن در زمینه حمل و نقل و ارتباطات COTAC
- ۱۹۳ ..... سازمان جهانی ارتباطات ماهواره ای دریایی INMARSAT
- ۱۹۴ ..... انجمن بین المللی انجمن های طبقه بندی IACS
- ۱۹۵ ..... فدراسیون بین المللی کشتیرانی ISF
- ۱۹۶ ..... انجمن بین المللی مالکان کشتی های فله بر INTERCARGO
- ۱۹۷ ..... اتحادیه بین المللی ارتباطات دور ITU
- ۱۹۸ ..... انجمن بین المللی صاحبان کشتی های تانکر INTERTANKO
- ۱۹۹ ..... اتاق کشتیرانی بین الملل ICS
- ۲۰۱ ..... کمیته بین المللی دریایی CMI
- ۲۰۳ ..... سازمان توسعه و همکاری های اقتصادی OECD

فصل پنجم: سازمانهای بین المللی حمل و نقل هوایی

- ۲۰۵ ..... سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری (ایکائو) ICAO
- ۲۱۰ ..... انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی IATA
- ۲۱۳ ..... انستیتو حمل و نقل هوایی ITA
- ۲۱۴ ..... شورای هماهنگی اتحادیه های فرودگاهی
- ۲۱۵ ..... شرکت هواپیمائی اکو
- ۲۱۷ ..... منابع و مآخذ

## مقدمه

توسعه هر امری نیاز به تشکل و سازمان دهی دارد توسعه حمل و نقل نیز میسر نبوده مگر تبعیت از نظام کلی، لذا بدین منظور با تلاش مؤثر دست اندرکاران صنعت حمل و نقل سازمانهای بین المللی مختلف حمل و نقلی بوجود آمده که این سازمانها بعضاً بین المللی، منطقه ای یا بین الدولی می باشند که با توجه به شقوق مختلف حمل و نقل به چهار دسته تقسیم می شوند. جاده ای، ریلی، دریائی و هوائی شایان ذکر است که برخی از این سازمانها بصورت عام بوده و مرتبط به برخی یا کلیه شقوق حمل و نقل می باشند از آنجائیکه تعداد آنها اندک می باشد لذا سرفصل جداگانه باز ننموده و آنها را در بخش حمل و نقل جاده ای ذکر نموده ایم.

نظر به اینکه شناخت سازمانهای داخلی ذی ربط در امر حمل و نقل بین المللی در کنار سازمانهای بین المللی حمل و نقل موجب آگاهی و تسلط بیشتر شیفتگان توسعه صنعت حمل و نقل بین المللی کشور و دانش پژوهان این رشته می گردد لذا تلاش گردید تا مطالبی نیز در این خصوص ارائه گردد.



## قسمت اول : سازمانهای داخلی مرتبط با حمل و نقل بین المللی

### وزارت راه و ترابری

آنچه مسلم است مقارن جنگ جهانی اول راههای کشور را همان راههای کاروان رو تشکیل می داده است و دولت از سال ۱۲۹۹ هجری شمسی اقدام به احداث راه شوسه نموده است.

در راستای ایجاد بستر مناسب جهت حمل و نقل کالا و مسافر و عبور و مرور و سائط نقلیه در کشور در ۱۱ فروردین سال ۱۳۰۱ «اداره کل طرق و شوارع» در وزارت فوائد عامه تشکیل و با درآمد حاصله از اخذ باج یا حق العبور در راهدارخانهها مامور ساختن و نگهداری راههای کشور میگردد.

در سال ۱۳۰۴ مجلس شورای ملی دریافت حق العبور در راهدارخانهها را ممنوع و مقرر می دارد که از وزن ناخالص صادرات و واردات مملکتی مالیاتی به عنوان مالیات راه دریافت گردد که این امر باعث افزایش اعتبار سالیانه جهت توسعه راههای کشور می گردد.

توسعه روزافزون راهها در کشور و ضرورت تسریع در این امر موجب گردید که در تاریخ ۱۳۰۸/۱۲/۲۷ قانونی توسط مجلس شورای ملی (سابق) تصویب گردیده و اداره طرق و شوارع از اول فروردین ماه ۱۳۰۹ به وزارت طرق و شوارع تبدیل میگردد و مسئولیت مراقبت در ایجاد و نگهداری راههای آهن و شوسه و تنظیم و توسعه کشتیرانی و

اداره کردن امور بندری را به عهده می‌گیرد.

در سال ۱۳۱۵ وزارت طرق و شوارع به وزارت راه تغییر نام می‌دهد.

و در سال ۱۳۵۳ نیز به موجب قانون تغییر نام وزارت راه و ترابری نام این وزارت به

وزارت راه و ترابری تغییر می‌یابد.

## وظایف

وظایف وزارت راه و ترابری عبارتند از:

۱- مطالعه و تهیه و تنظیم برنامه‌های جامع و هماهنگ به منظور تعیین خط مشی‌ها اجرایی در

زمینه ترابری کشور و اجرای آنها

۲- احداث، توسعه، بهره برداری و نگهداری راهها، راه آهن و بنادر.

۳- بررسی نیازمندیهای ترابری کشور و تعیین اولویتهای اجرایی آنها و تهیه و اجرای

برنامه‌های دراز مدت، میان مدت و کوتاه مدت به منظور رفع این نیازمندیها با توجه به

برنامه‌های عمرانی کشور

۴- تهیه و تنظیم ضوابط و معیارهای لازم برای احداث و نگهداری و تأسیسات زیربنایی

ترابری با توجه به مقتضیات و پیشرفتهای وسائل ترابری و نظارت بر اجرای آنها

۵- بررسی روشهای ساختمان و نگهداری و بهره‌برداری از راهها، راه آهن و بنادر

۶- طبقه بندی کلیه تأسیسات زیربنایی ترابری و تعیین مشخصات فنی و هندسی آنها

همچنین تعیین تشکیلات و دستگاههایی که باید از هر یک از آنها نگهداری نمایند.

۷- تعیین مشخصات مجاز وسائل ترابری در بهره‌برداری از تأسیسات زیربنایی ترابری و

ممانعت از بهره‌برداری وسائل ترابری خارج از مشخصات مذکور در استفاده از تأسیسات

فوق

۸- بررسی درباره راههای ترابری بین‌المللی و نحوه ارتباط با آنها و عنداللزوم پیشنهاد پیوستن

به موافقتنامه‌های بین‌المللی منطقه‌ای و تنظیم و پیشنهاد قراردادهای دوجانبه و چند جانبه با دولت‌ها و مؤسسات خارجی

۹- بررسی نیازمندیها و شناسائی مجموع قدرت و ظرفیت ترابری کشور اعم از راهها، راه‌آهن، راههای آبی، بنادر و خطوط لوله به منظور تهیه برنامه‌ها و ارائه توصیه‌های لازم به سازمانهای مربوط.

۱۰- ایجاد، نگهداری، بهره‌برداری از خطوط پایگاههای مواصلاتی اختصاصی زمینی و دریائی با توجه به برنامه‌ها و نیازمندیهای ترابری کشور

۱۱- بررسی و ارائه پیشنهادهای لازم به سازمانهای مربوط در باب سیاست نرخ گذاری خدمات ترابری و همچنین خدمات جنبی آن

۱۲- تعیین ضابطه‌ها و معیارهای فنی، اقتصادی و ایمنی ترابری در راههای زمینی و آبی و نظارت بر اجرای آنها

۱۳- تعیین ضابطه‌ها و معیارهای لازم با همکاری دستگاههای مربوط برای ایجاد اداره و توسعه مؤسسات ترابری اعم از آنکه در داخل یا در خطوط بین‌المللی فعالیت داشته باشند و نظارت بر فعالیت آنها.

۱۴- تهیه طرح مقررات و آئین نامه مربوط به صدور اجازه تأسیس مؤسسات، دفاتر شعبه‌ها و نمایندگی‌های ترابری خارجی که در کشور فعالیت می‌کنند و نظارت بر فعالیت آنها با جلب نظر وزارت کشور

۱۵- تعیین ضابطه‌ها و معیارهای لازم به منظور تنظیم امور مربوط به ترابری سازمانهای دولتی «به استثناء نیروهای مسلح» با همکاری دستگاههای مربوط و ایجاد هماهنگی و تمرکز امور مذکور.

۱۶- تعیین ضابطه‌ها و معیارها و پیشنهاد اتخاذ سیاست‌های لازم برای تشویق بخش خصوصی به سرمایه گذاری در امور مربوط به ترابری.

۱۷- بررسی در زمینه حریم‌های تأسیسات زیربنائی ترابری و تهیه و تنظیم مقررات مورد نیاز برای پیشنهاد به مراجع صلاحیتدار و نظارت بر اجرای آنها.

۱۸- بررسی نیازمندیهای کشور از نظر خدمات خاکشناسی و شناسائی مصالح ساختمان و تجهیز توسعه آزمایشگاههای مربوط و عرضه و فروش خدمات (آزمایشگاههای فنی و مکانیک خاک) به بخش عمومی و خصوصی

۱۹- بررسی نیازمندیهای کشور از نظر شناسائی راههای آبی و دریا و اقیانوس‌شناسی و ایجاد و تجهیز و توسعه تشکیلات سازمانهای لازم و عرضه و فروش خدمات آن به بخش عمومی و خصوصی.

۲۰- تهیه آئین نامه‌های مجازات خلافی با موافقت وزارت دادگستری و وزارت کشور و پیشنهاد قوانین و مقررات لازم درباره رسیدگی به موارد تخلف از مقررات ترابری کشور

۲۱- تشکیل واحدهای مطالعاتی و تحقیقاتی لازم برای انجام وظایف بالا.

## سازمان بنادر و کشتیرانی

اعمال حاکمیت دولت در سواحل و بنادر به منظور فراهم ساختن تسهیلات لازم در جهت گسترش امور تجارت دریائی و ارتباطات ساحلی و همچنین وصول حقوق و عوارض متداول، در مجموع قسمتی از وظایف سازمان بنادر و کشتیرانی را تشکیل می‌دهد که سابقه تنظیم تاریخی آن به ۱۲ ذیحجه سال ۱۲۲۹ هجری قمری برابر با ۲۵ نوامبر ۱۸۱۴ میلادی باز می‌گردد.

در آن سالها در بندر بوشهر اداره‌ای به عنوان «شعبه گمرکات جنوب» تأسیس گردید این اداره وظیفه داشت ضمن مراقبت از سواحل ایران از ورود و صدور کالاهای قاچاق از راههای دریائی جنوب نیز جلوگیری نماید و در حقیقت وظایف امور بندری و دریائی را نیز شعبه گمرکات جنوب بر عهده داشت.

در تاریخ ششم بهمن ماه ۱۳۰۶ شمسی تأسیسات و تجهیزات اداره بندر انزلی در شمال کشور از دولت روسیه تحویل و اداره امور آن به مأمورین ایرانی سپرده شد و نیز راه آهن سرتاسری ایران، بندر ترکمن را از کنار دریای خزر به بندر امام خمینی (ره) فعلی (بندر شاهپور سابق) در کرانه خلیج فارس متصل ساخت.

از سال ۱۳۰۷ پس از افتتاح راه شوسه تهران - خرمشهر، بندر خرمشهر در جنوب کشور اهمیت فراوان پیدا کرد و امر تجارت دریایی آن رونق یافت و به منظور اداره امور

بنادر کشور (اداره کل بنادر) در روز ۱۵ بهمن ماه ۱۳۱۴ در تهران تأسیس گردید و کلیه امور بنادر ایران در آن متمرکز شد در این زمان ضمن ایجاد بندر جدیدی در نوشهر نسبت به توسعه و تکمیل باراندازهای بندر خرمشهر و همچنین ایجاد تأسیسات بندری لازم در سایر بنادر شمال و جنوب کشور نیز اقدام گردید.

در تاریخ ۲۴ دیماه ۱۳۱۷ هیات وزیران آئین نامه بندری ایران را که از طرف وزارت راه تهیه و پیشنهاد گردیده بود تصویب و مقرر گردید در بندری که وزارت راه نماینده ندارد اداره کل گمرک به نمایندگی از طرف وزارت مذکور مجری آئین نامه مورد بحث باشد در چهارم شهریور ماه ۱۳۲۵ طبق تصویب هیات وزیران مقرر گردید که درآمد حاصل از بهره برداری بنادر جهت توسعه تأسیسات بندری در حساب مخصوصی منظور گردد.

در سال ۱۳۲۸ بنگاه کل بنادر و کشتیرانی بجای اداره کل بنادر در وزارت راه تشکیل گردید. در تاریخ هفتم خرداد ماه ۱۳۳۱ آئین نامه ثبت و بهره برداری شناورها مشتمل بر ۱۸ ماده به تصویب هیات وزیران رسیده و براساس آن مقرر گردید که استفاده از شناورها در آبهای داخلی و ساحلی ایران موکول به ثبت آنها و اخذ گواهینامه مربوطه در یکی از بنادر ایران باشد در سال ۱۳۳۸ با توافق دو وزارت راه و گمرکات و انحصارات بنگاه کل بنادر و کشتیرانی از وزارت راه به وزارت گمرکات و انحصارات منتقل گردید. در چهارم خردادماه ۱۳۳۹ بنگاه کل بنادر و کشتیرانی به «سازمان بنادر و کشتیرانی» تبدیل و بر مسئولیت و اختیارات آن افزوده گردید، براساس آن، اعمال حاکمیت در آبهای ساحلی و مراقبت در توسعه کشتیرانی و بازرگانی و وصول حقوق و عوارض بندری و ثبت شناورهای تابع کشور بعهدہ آن گذاشته شد.

در همین سال اداره کل بندر خرمشهر که مستقلاً انجام وظیفه می نمود تابع سازمان بنادر و کشتیرانی گردید این سازمان در دهم خرداد ماه ۱۳۴۰ به وزارت بازرگانی منتقل و در تاریخ بیستم اسفند ماه ۱۳۴۱ پس از تشکیل وزارت اقتصاد تابع این وزارت خانه

می‌گردد.

از دوازدهم تیرماه ۱۳۴۵ سازمان بنادر و کشتیرانی فعلی بر طبق قانون با کلیه کارکنان و بودجه و اموال از وزارت اقتصاد منتزع و تابع وزارت دارائی میگردد. براساس قانون اختیارات مالی و استخدامی و تشکیل بنادر و گمرکات، از تاریخ ۱۹ تیرماه ۱۳۴۸ سازمان بنادر و کشتیرانی از شمول مقررات قانون محاسبات عمومی و قانون استخدام کشوری و آئین نامه معاملات دولتی خارج شد و برای حفاظت انبارها، کالاها، ساختمانها و همچنین انجام اجرائیات و امور انتظامی و حفاظتی در اسکله‌ها و باراندازها، سازمانی بنام بنادر و گمرکات در وزارت دارائی پیش بینی گردید. به استناد ماده دوم قانون اختیارات آئین نامه دیگری که به تصویب کمیسیون‌های دارائی و استخدامی مجلسین رسید از تاریخ ۱۳ بهمن ماه ۱۳۴۸ سازمان شخصیت حقوقی پیدا نمود و وظایف و اختیارات، ارکان و تشکیلات آن اعلام گردید. آئین نامه‌های معاملات مالی در تاریخ ۲۴ خرداد ماه ۱۳۴۸ و آئین نامه استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی در تاریخ ۶ مرداد ۱۳۴۹ مورد تصویب شورای عالی سازمان قرار می‌گیرد.

این سازمان در سال ۱۳۵۳ براساس ماده ۲ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری از وزارت دارائی منتزع به وزارت راه و ترابری انتقال می‌یابد.

## ارکان

سازمان بنادر و کشتیرانی دارای ارکان ذیل است:

### الف - شورای عالی

این شورا با ترکیب وزیر راه و ترابری به عنوان رئیس، وزیر اقتصاد و دارائی: وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی، فرمانده نیروی دریائی جمهوری اسلامی ایران یا معاونان آنان تشکیل میگردد تعیین

خط مشی کل سازمان برعهده آن می باشد.

#### ب - هیئت عامل

که هر یک از مدیرعامل و چهارعضو که سمت معاون سازمان را هم خواهند داشت برای مدت سه سال توسط شورایعالی انتخاب میگردند.

#### ح - مدیرعامل

که بالاترین مقام اجرائی و مسئول اداره و حسن جریان امور و حفظ حقوق سازمان می باشد.

### وظایف

سازمان بنادر و کشتیرانی دارای وظایف متعددی در امور بندری و دریائی است که

برخی از آنها بشرح ذیل است :

- ۱- اداره امور بندری و امور دریائی بازرگانی کشور
- ۲- ایجاد و تکمیل و توسعه ساختمانها و تأسیسات و تعمیرگاههای بندری و دریائی بازرگانی و وسائل و تجهیزات مربوط به بهره برداری از آنها
- ۳- تهیه و تنظیم و اجرای مقررات بندری و دریائی و کشتیرانی بازرگانی طبق قوانین مربوط.
- ۴- اداره شبکه های مخابراتی (رادیویی - تلگرافی - تلفنی - تله تایپ و غیره) در دریا و خشکی برای تماس با کشتی ها و بنادر تابعه و تهیه و تامین وسائل مربوط با همکاری وزارت پست و تلگراف و تلفن
- ۵- ثبت کشتی ها و شناورهای بازرگانی و تفریحی و خیریه دارای تابعیت کشور و اجرای مقررات مربوط
- ۶- تعیین منطقه آزاد در صورت لزوم و تهیه مقررات و شرایط استفاده از آن با موافقت شورای عالی سازمان و تصویب مجلس



۷- صدور اجازه تاسیس اسکله و سایر تأسیسات و تجهیزات ضمن تصویب طرح مربوطه با داشتن حق نظارت در اجراء و بهره‌برداری

۸- اهتمام در پائین آوردن نرخ کرایه حمل کالا به بنادر ایران با تجهیز بنادر و تسریع در امر تخلیه و بارگیری و از بین بردن مدت انتظار نوبت کشتی‌ها به منظور کمک به اقتصاد کشور

۹- تأسیس آموزشگاه تعلیم راهنمایان و کارکنان دریانوردی بازرگانی و اعزام دانشجو برای تحصیل در رشته‌های تخصصی به خارج از کشور با توجه به احتیاجات سازمان

۱۰- بررسی طرح موافقتنامه و قراردادهای بین‌المللی مربوط به امور بنادر و کشتیرانی و دریانوردی بازرگانی جهت تقدیم به مراجع مربوط

## سازمان هواپیمائی کشوری

در سال ۱۳۰۱ در اداره کل قشون دفتری بنام «دفتر هواپیمائی» تأسیس میگردد و متعاقب آن در سال ۱۳۰۲ ناوگان متشکل از هفت فروند هواپیما در ایران شکل گرفته و دولت عده‌ای از جوانان مستعد و علاقمند را جهت کسب فنون خلبانی راهی اروپا می‌نماید. در نتیجه این اعزام اولین گروه خلبانان فارغ التحصیل در سال ۱۳۰۴ به وطن مراجعت می‌نمایند و متعاقب آنان نیز اولین هوانورد ایرانی در سال ۱۳۰۵ با یک فروند هواپیمای دو موتوره نظامی فاصله پاریس تا تهران را طی نموده و در فرودگاه قلعه مرغی به زمین می‌نشینند.

همزمان با تحولات فوق بر اساس قانون واگذاری حق انحصاری هواپیمائی به مؤسسه هواپیمائی یونکرس (آلمان) در بهمن ماه ۱۳۰۴، مؤسسه مذکور در ازاء حق انحصاری هواپیمائی در سه خط (تهران بندر پهلوی)، (تهران، بندر بوشهر)، (تهران - قره‌تو) برای مدت پنج سال، متعهد انجام بسیاری از امور هواپیمائی از جمله موارد ذیل می‌گردد:

۱- تأسیس یک باب مدرسه فنی هواپیمائی و آوردن طیارات تعلیمی برای تعلیم و تربیت

طیاره چپی و میکانیکچی ایرانی

۲- تأسیس یک کارخانه هواپیمائی بزرگ برای تعمیرات لازمه طیارات در تهران و کارخانه‌های

### کوچکتر در سایر نقاط مهم هواپیمائی ایران

۳- پذیرش حداقل دونفر شاگرد ایرانی به خرج مؤسسه یونکرس به صورت متناوب از طرف

دولت برای تحصیل اطلاعات و معلومات لازمه در کلیه شعب هوانوردی خود.

ضرورت نظم و نسق دادن به امر هوانوردی در کشور باعث می‌گردد که در سال

۱۳۲۷ دفتری به صورت غیر رسمی جهت انجام امور هواپیمائی در وزارت راه گشایش

یابد این دفتر به لحاظ اهمیت امور هواپیمائی در سال ۱۳۲۸ با تصویب قانون هواپیمائی

کشوری به یک اداره کل مستقل به نام «اداره کل هواپیمائی کشوری» در وزارت مذکور تبدیل

می‌گردد و اداره امور آن بعهده رئیس کلی که سمت معاونت وزارت راه را داشت و برای

مدت سه سال توسط هیأت وزیران انتخاب می‌گردید و گذار می‌شود.

در سال ۱۳۵۳ و بر اساس ماده ۴ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری

این اداره کل با کلیه کارکنان و تشکیلات، بودجه و اعتبارات و دارائی و تعهدات و وظایف

از وزارت راه منتزع و بانام سازمان هواپیمائی کشوری بصورت سازمانی مستقل و وابسته به

وزارت جنگ (سابق) انتقال می‌یابد که رئیس آن سمت معاونت وزارت جنگ را دارا بود.

در تاریخ ۵۷/۱۲/۸ بر اساس مصوبه هیأت وزیران دولت موقت انقلاب اسلامی،

سازمان هواپیمائی کشوری از وزارت دفاع منتزع و مجدداً به وزارت راه و ترابری انتقال

می‌یابد.

در سال ۱۳۶۷ نیز بر اساس مصوبه مجلس شورای اسلامی ماده ۵ قانون هواپیمائی

مصوب ۱۳۲۸ که در آن تشکیلات هواپیمائی بصورت اداره کل مستقل پیش بینی گردیده

بود مطابق با تغییرات انجام شده فوق در قالب سازمان اصلاح می‌گردد. سازمان دارای

رئییسی است که در عین حال معاون وزیر راه و ترابری نیز می‌باشد و به پیشنهاد وزیر راه و

ترابری و تصویب هیأت دولت برای مدت حداکثر ۳ سال به این سمت منصوب می‌شود

انتصاب مجدد وی به این سمت به روال مذکور بلامانع است.

## وظایف سازمان

وظایف عمده سازمان هواپیمائی کشوری عبارتست از:

- ۱- ایجاد توسعه، بهره‌برداری و نگهداری فرودگاهها و دستگاههای ناوبری و مخابراتی، رادیویی و تلگرافی و تلفنی که مخصوص تنظیم رفت و آمد هواپیماها و تأمین بی خطری پرواز آنها می‌باشد و بطور کلی هر نوع نظارت و مساعدتی که به منظور پیشرفت هواپیمائی کشوری و تأمین بی خطری پرواز لازم باشد.
- ۲- نظارت بر فعالیت هواپیمائی کشوری طبق مقررات مربوط به منظور جلوگیری از وقوع مخاطرات و رقابتهای مضر، بین متصدیان حمل و نقل هوائی و حفظ مصالح عمومی
- ۳- تربیت متخصصین فنی هواپیمائی کشوری با هماهنگی دستگاههای ذیربط
- ۴- اهتمام در پیشرفت و توسعه هواپیمائی کشوری و تشویق صنایع مربوط
- ۵- مطالعات و تحقیقات علمی و فنی در مسائل مربوط به هواپیمائی کشوری و ایجاد تسهیلات و تشویق افراد و موسسات صلاحیتدار به انجام این امور و تهیه موجبات آن
- ۶- تهیه طرح موافقتنامه و قراردادهای هواپیمائی با دول خارجی که طبق مقررات بوسیله دولت تقدیم مجلس شورای اسلامی می‌شود.
- ۷- شرکت در اجلاسها - دوره‌های آموزشی و سایر مجامع داخلی و بین‌المللی مرتبط با هواپیمائی کشوری
- ۸- صدور گواهینامه‌ها و اجازه نامه‌های پروازی، کنترل و هدایت هواپیما در فضای هوائی کشور
- ۹- بررسی سوانح هوایی
- ۱۰- صدور مجوز فعالیت کلیه شرکتهای مرتبط با صنعت هواپیمائی کشوری و اعمال نظارت عالی بر فعالیتهای شرکتهای فوق و....

## شرکت هواپیمائی جمهوری اسلامی ایران (هما)

سابقه هواپیمائی تجاری در ایران به سال ۱۹۳۰ میلادی (۱۳۰۹ هجری شمسی) برمیگردد در این سال اولین شرکت هواپیمائی بازرگانی ایرانی تأسیس می‌گردد و فعالیت خود را به حمل مسافر و محموله‌های پستی در داخل کشور و کشورهای همسایه آغاز می‌نماید و تا زمان جنگ جهانی دوم فعالیت می‌نموده است.<sup>(۱)</sup>

پس از جنگ جهانی دوم در سال ۱۹۵۴ میلادی (۱۳۳۳ شمسی) شرکت دیگری تحت نام IRANIAN AIR WAYS COMPANY (شرکت هواپیمائی ایران) توسط گروهی از بازرگانان ایرانی تأسیس می‌گردد این شرکت کار پروازهای مسافربری در داخل کشور و کشورهای خارجی و منطقه‌ای را انجام می‌داد و در هفته یک بار نیز پرواز باری به اروپا داشت.

شرکت دیگری نیز تحت نام PERSIAN AIR SERVICES (خدمات هوائی پارس) در همین سال (۱۹۵۴) تأسیس می‌گردد و ابتداء مبادرت به حمل بار به کشورهای اروپائی می‌کند و سپس در سال ۱۹۶۰ حمل مسافر به چند کشور اروپائی نیز آغاز می‌کند.

---

۱- تحقیق و بررسی فراوان جهت مشخص شدن نام این شرکت بجائی نرسید. احتمالاً این شرکت براساس بند «و» ماده ۸ قانون واگذاری حق انحصاری هواپیمائی به موسسه یونکرس آلمان مصوب ۱۳۰۴ مبنی بر تأسیس یک شرکت هواپیمائی ایرانی مطابق قوانین ایران توسط مؤسسه مذکور ظرف پنج سال، شرکت موصوف توسط مؤسسه یونکرس تأسیس شده باشد.

براساس قانون مصوب ۲۴ فروردین ماه ۱۳۳۸ «شرکت هواپیمائی ایران» و «شرکت خدمات هوائی پارس» ادغام گردیده و تشکیل شرکتی بنام «شرکت واحد هواپیمائی ایران» را می دهند با پیشرفت صنعت هواپیمائی بازرگانی و حمل مسافر و بار از طریق هوا، شرکتهای خارجی حق ترافیک به ایران را کسب نموده و از تهران به عنوان پل ارتباطی هوائی استفاده می کردند با توجه به این شکوفائی و محوری شدن تهران، شرکتی ملی بنام «هواپیمائی ملی ایران» IRAN NATIONAL AIR LIANE CORPORATION و در سال ۱۹۶۶ (۱۳۴۵ شمسی) تشکیل می گردد و شرکت «واحد هواپیمائی ایران» با تمام تشکیلات و دارائی و اعتبارات و دیون و اختیارات و امتیازات و تعهدات و حقوق مکتسبه داخلی و بین المللی ضمیمه این شرکت می گردد.

براساس مصوبه جلسه مورخ ۱۳۶۰/۱۲/۸ هیات وزیران (اصلاح ماده ۱ اساسنامه شرکت) و همچنین تصویب مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۶۳ (بیست نهم آبانماه) این شرکت به نام «شرکت هواپیمائی جمهوری اسلامی ایران» تغییر نام می دهد.

## ارکان

هواپیمائی جمهوری اسلامی ایران دارای ارکان ذیل می باشد :

۱- مجمع عمومی - که مرکب است از وزیر راه و ترابری به عنوان رئیس و وزیر امور اقتصادی و دارائی و معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور که تعیین خط مشی کلی امور مربوط به شرکت به عهده آن می باشد.

۲- هیئت مدیره - که مرکب است از پنج عضو اصلی و دو عضو علی البدل که به وسیله مجمع عمومی انتخاب می گردند. دو نفر از اعضای اصلی هیئت مدیره از بین کارکنان ثابت شرکت که حداقل ده سال سابقه

وزیر اطلاعات و امور ارتباطات  
جمهوری اسلامی ایران

خدمت در زمینه‌های مختلف صنعت حمل و نقل هوایی و بازرگانی

بوده و حسن شهرت داشته باشند انتخاب می‌شوند.

اعضاء هیات مدیره برای مدت چهار سال توسط مجمع عمومی انتخاب می‌شوند و

انتخاب مجدد آنها بلامانع است.

یک نفر از اعضا اصلی هیئت مدیره به انتخاب مجمع عمومی و تصویب هیئت

وزیران برای مدت چهار سال به عنوان مدیریت عامل شرکت منصوب و دوره مأموریت

وی از مدت عضویت وی در هیئت مدیره بیشتر نخواهد بود و انتخاب مجدد آن بلامانع

است.

مدیرعامل بالاترین مرجع امور اجرایی شرکت است که به تنهایی دارای حق امضاء

از طرف شرکت می‌باشد و به طور کلی اداره امور شرکت اعم از عملیات فنی - اداری -

مالی و بازرگانی در حدود اساسنامه و آئین نامه‌های مصوب مربوط به شرکت به عهده وی

می‌باشد.

۳- بازرسان - شرکت دو نفر بازرس دارد که از طرف مجمع به پیشنهاد وزیر راه و ترابری و

وزیر دارائی و امور اقتصادی برای مدت یکسال انتخاب می‌شوند.

## موضوع شرکت

موضوع شرکت عبارتست از تصدی هرگونه حمل و نقل هوایی مسافر و بار و

محمولات پستی در داخل و خارج کشور و انجام امور مربوط به هواپیمای بازرگانی و

بهره‌برداری هوایی و انجام هرگونه عملیات بازرگانی مربوط به حمل و نقل هوایی از قبیل:

الف: خرید و فروش اجاره و استیجاره هواپیما و موتور و متفرعات آن و همچنین آلات و

وسائل و لوازم یدکی و هرگونه تجهیزات زمینی یا هوایی دیگر مربوط به امور هواپیمائی

ب: ایجاد تسهیلات لازم برای ساختن هواپیما و تعمیر و نگهداری آن و بازدید اساسی مربوط

به هواپیما، موتور آلات و ادوات - دستگاهها و متفرعات و قطعات آنها و سایر وسائل و

تجهیزاتی که در امر هواپیمائی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ج - آموزش کارکنان هواپیمائی اعم از پروازی و فنی و اداری

د - اعطای نمایندگی کل و همچنین نمایندگی فروش بلیط به اشخاص یا مؤسسات در داخل و

خارج کشور

ه - انجام خدمات مربوط به هواپیما و مسافر و بار (هندلینگ)

و - ایجاد وسائل مخابراتی و ارتباطی اختصاصی

ز - سرمایه گذاری یا مشارکت در سایر شرکتها و مؤسسات داخلی و خارجی در امور که

مستقیم یا غیرمستقیم مربوط به امر هواپیمائی بازرگانی است و اخذ و اعطای کمک‌های

عملیاتی - فنی و اداری در امور مربوط به هواپیمائی

ح - اخذ و اعطای وام از به مؤسسات داخلی و خارجی با رعایت قوانین و مقررات مربوط



## راه آهن جمهوری اسلامی ایران

بنا به اهمیتی که ساخت راه آهن از لحاظ سیاسی و اقتصادی برای بعضی از کشورهای خارجی داشت قبل از اولین سفر ناصرالدین شاه قاجار به فرنگستان عده زیادی داوطلب تأسیس راه آهن شدند و اشخاص مختلفی که غالباً مامور شخصی و نماینده دول خارجی بودند به شیوه های مختلف سعی در گرفتن امتیاز داشتند، از سال ۱۸۶۵ میلادی (۱۲۴۴ هجری شمسی) عده زیادی از کشورهای اروپائی به تهران آمده و هریک سعی می کردند امتیاز قسمتی از راه آهن ایران را بگیرند از میان این عده اکثریت با فرانسوی ها، آلمانها، اطریشی ها - انگلیسی ها و روس ها بودند. این دوره که از زمان سلطنت ناصرالدین شاه قاجار آغاز میگردد در تاریخ راه آهن به دوره «امتیازات» مشهور است اولین بار سرمایه دار معروف انگلیسی «بارون ژولیوس روتتر» امتیاز ساختمان راه آهن سراسری ایران را در ۲۵ ژانویه ۱۸۷۲ دریافت نمود و لیکن به واسطه فشار روس بر دولت ایران این امتیاز پس از یک سال لغو می گردد.

در سال ۱۸۷۴ یکی از مهندسین نظامی روسیه بنام فالکن هاگن تقاضای امتیاز راه آهن جلفا و تبریز را نمود که این تقاضا این بار به دلیل مخالفت دولت انگلیس به مرحله عمل درنیامد.

امتیاز راه آهن رشت - تهران به ترتیب در سالهای ۱۸۷۸ و ۱۸۷۹ به «الیئین» از

فرانسه و «شیررهان» از اطریش داده شد ولیکن هر دو امتیاز به دلیل تنزیل گزافی که دولت ایران مجبور به پرداخت آن بود به مرحله اجراء در نیامد. امتیاز حاصله در سال ۱۸۸۱ توسط «مستر وینستون» وزیر مختار امریکا جهت احداث چند رشته خط آهن در ایران به نتیجه‌ای نمی‌رسد.

امتیاز اخذ شده مهندس «فایبوس بوآتال» فرانسوی جهت احداث راه آهن رشت تهران که قرار بود تا بندر بوشهر ادامه یابد به دلیل مزاحمت‌های روس‌ها در رساندن مصالح و لوازم مربوطه منجر به نتیجه‌ای نمی‌گردد به دنبال این موضوع مهندس فایبوس بوآتال برای اینکه محرومیت خود را جبران کند در سال ۱۸۸۶ امتیاز احداث راه آهن حضرت عبدالعظیم به تهران و تراموای شهری را برای مدت ۹۹ سال کسب نموده و با همکاری چند نفر بلژیکی شرکتی بنام «شرکت سهامی راه آهن و تراموای ایران» را تأسیس می‌نمایند و مبادرت به احداث خط آهن حضرت عبدالعظیم به تهران به طول ۸/۷ کیلومتر و یک خط آهن فرعی به طول ۶/۵ کیلومتر به معدن سنگ می‌نماید این خط در سال ۱۸۸۸ میلادی با تشریفات خاصی توسط ناصرالدین شاه افتتاح می‌گردد.

در سال ۱۸۸۴ امتیاز راه آهن محمودآباد به تهران از طریق آمل به حاجی محمدحسین امین الضرب تاجر مشهور ایرانی داده می‌شود این خط از محمودآباد تا آمل ساخته شده ولیکن به دلیل اختلاف امین الضرب با مهندسین بلژیکی ناتمام می‌ماند این خط مدتی نیز فعال بود.

امتیاز واگذار شده به «ویندسن» آمریکائی در سال ۱۸۸۷ برای ساختن چند رشته خط آهن در ایران به دلیل مخالفت روسها به نتیجه‌ای نمی‌رسد از آنجائیکه اساساً روسها مخالف احداث راه آهن در ایران بودند با دادن امتیاز به چهارتن از اتباع خود برای احداث راه آهن رشت. تهران خلیج فارس، هند در سال ۱۸۸۹ مخالفت می‌نمایند.

امتیاز راه آهن ایران هندوستان به یک کنسرسیوم روسی نیز با مخالفت دول روس و

انگلیس مواجه شده و به نتیجه منجر نمی‌گردد.

در سال ۱۹۱۲ میلادی دولت ایران قرارداد احداث راه آهن جلفا تبریز و خط فرعی صوفیان به بندر شرفخانه را با بانک استقراضی ایران که از طرف دولت روسیه در ایران تأسیس شده بود امضاء می‌نماید این بانک امتیاز خود را به شرکت راه شوسه جلفا تبریز واگذار و نام این شرکت را به «شرکت راه آهن تبریز جلفا» تغییر داده و لذا خط آهن جلفا تبریز و صوفیان شرفخانه و راه آهن ماکو بازرگان که امتداد آن از طریق خاک ترکیه به رود فرات می‌رسید توسط این شرکت احداث و در سال ۱۹۱۵ مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. شایان ذکر است که راه آهن ماکو - بازرگان بطور کلی از بین رفته و اثری هم از آن باقی نمانده است راه آهن پیر بازار رشت نیز به طول ۸ کیلومتر توسط مقاطعه کار روسی بنام «خوش تار» احداث که در سال ۱۹۲۱ میلادی برچیده می‌شود.

راه آهن بوشهر برازجان در سال ۱۹۱۹ میلادی به طول ۵۰ کیلومتر توسط انگلیسی‌ها ساخته شد و مدتی از آن برای حمل بار و مسافر بهره‌برداری می‌گردید ولیکن بعد از پایان جنگ متروکه و برچیده می‌شود و بر روی آن خط شوسه احداث می‌گردد.

شرکت انگلیسی «پیرسن و پسران» براساس قرارداد سال ۱۹۱۹ میلادی در سال ۱۹۲۰ قرارداد ی با دولت ایران جهت نقشه برداری و احداث راه آهن خانتین به همدان و نوبران منعقد می‌نماید این شرکت با یک شرکت دیگری «سندیکای راه آهن ایران» را تشکیل می‌دهند و در نظر داشتند که خط آهن تهران - قزوین - انزلی و خط آهن همدان - خرمشهر - خرم آباد را شروع کنند که با لغو قرارداد ۱۹۱۹ این موضوع منتفی می‌گردد. شرکت ملی نفت نیز در سال ۱۹۲۱ (۱۳۰۰ هجری شمسی) جهت رفع احتیاجات خود و تسهیل در امر حمل و نقل محمولات خود به مراکز و چاه‌های نفتی خوزستان اقدام به احداث چند خط راه آهن می‌نماید از جمله خط آهن در خزینه - مسجد سلیمان به ضول ۵۲/۱ کیلومتر و مسجد سلیمان چشمه علی به طول ۴/۷ کیلومتر و راه آهن آبادان -

ماهشهر - آغاچاری به طول ۱۲۰ کیلومتر که ۲۱ کیلومتر آن به بهره‌برداری می‌رسد.

اینها اقدامات کوچک و بزرگی بود که راساً توسط ایرانیان و یا خارجیان و یا با مشارکت ایران و یا بنا به ملاحظاتی، در آغاز فعالیت راه‌آهن در جهان در جهت توسعه و گسترش و استفاده از این صنعت در گوشه و کنار ایران به عمل آمد. اما تحول واقعی این فعالیت را در ایران باید از سال ۱۳۰۴ شمسی به بعد دانست که در زمان نخست وزیری رضاخان، «قانون انحصار دولتی قند و شکر و چای» به منظور تهیه سرمایه تأسیس راه‌آهن به مجلس شورای ملی (سابق) برده شد و در نهم خرداد ماه همان سال به تصویب رسید به موجب این قانون مقرر شد از هر سه کیلو قند و شکر ۲ ریال و از هر سه کیلو چای ۶ ریال برای مصارف ساختمانی راه‌آهن اخذ گردد.

در این سال و براساس قانون مذکور «وزارت فوائد عامه» مأمور تشکیل کمیسیونی برای مطالعه ایجاد «راه‌آهن سراسری ایران» می‌گردد.

کمیسیون مذکور با شرکت نمایندگان وزارخانه‌های مختلف تشکیل و موضوع راه‌آهن سراسری ایران از خلیج فارس تا دریای خزر و پیش بینی هزینه آن را مطالعه و گزارش آنرا به وزارت مذکور می‌دهد و براساس گزارش مذکور مجلس شورای ملی «قانون ساختمان راه‌آهن سراسری» را در بیستم بهمن ماه ۱۳۰۴ تصویب می‌نماید. پس از تصویب قانون مذکور بلافاصله اداره‌ای بنام «اداره راه‌آهن» در وزارت فوائد عامه که حاج مخبرالسلطنه هدایت سرپرستی آنرا به عهده داشت تأسیس میگردد پس از تصویب این قانون و مطالعات فراوان و تهیه نقشه‌های گوناگون بالاخره مسیر قطعی خط آهن سراسری تهیه و در چهارم خرداد ماه ۱۳۰۵ شمسی تحت عنوان «قانون اجازه احداث خط آهن سراسری ایران» به تصویب مجلس وقت می‌رسد و سرانجام روز ۲۳ مهر ماه ۱۳۰۶ شمسی اولین کلنگ آن به زمین زده شد و در آن واحد ساختمان راه‌آهن سراسری از سه نقطه مرکز و شمال و جنوب آغاز گردید و در سوم شهریور ماه ۱۳۱۷ خاتمه می‌پذیرد. چون جریان

ساختمان راه آهن با مهندسين استخدامي به نحو مطلوبي پيشرفت نمي كند قراردادى با «سنديكاي راه آهن ايران» منعقد ميگردد و اداره اى بناى «اداره نظارت راه آهن» جهت نظارت و كنترل كارهاى سنديكاي تشكيل مي شود.

شايدان ذكر است هر شركتي كه در انجام احداث راه آهن سراسري كوتاهي مي كند از آن خلع يد گرديده و ادامه كار به شركت يا شرکتهای ديگري واگذار مي گرديد، كما اينكه در ادامه احداث قرارداد سنديكاي مذکور نیز لغو و به شرکتهای ديگري واگذار مي گردد.

با توجه به توسعه عمليات راه آهن و احداث شبكه خط آهن سراسري و به منظور اداره كردن و بهره برداري راه آهن دولتي ايران اعم از خطوط موجود و يا خطوطي كه در آينده احداث مي شود در ۱۲ مردادماه ۱۳۱۴ مؤسسه اى بناى «راه آهن دولتي ايران» تشكيل و در زير مجموعه وزارت طرق و شوارع قرار مي گيرد. اين مؤسسه بناى «سازمان بنگاه راه آهن دولتي ايران» فعاليت مي نمود و متشكل از يك هيأت مديره، يك هيأت نظارت و قسمتها و شعب اداري و فني بوده و رياست آن به عهده يك مدير كل بوده است.

ظاهراً در سال ۱۳۲۸ قسمت ساختمان بنگاه مذکور كه عملاً امور زيربنائي يا زيرسازي خطوط آهن را عهده دار بوده است به وزارت راه انتقال يافته و تحت عنوان «اداره كل ساختمان راه آهن» وظيفه ساخت راه آهن را به عهده گرفته است.

در ۱۳۵۵/۱۲/۱۶ به منظور حمل و نقل بار و مسافر بوسيله راه آهن و انجام امور مربوط به تجهيز و توسعه و ايجاد و نگهداري و بهره برداري از تاسيسات راه آهن، براساس مصوبه مجلس وقت مقرر مي گردد كه شركتي بناى «شركت سهامى راه آهن ايران» وابسته به وزارت راه و ترابري تشكيل گردد و كليه دارائي و تعهدات راه آهن دولتي ايران و اداره كل ساختمان راه آهن به اين شركت منتقل گردد و ليكن اين امر تحقق نمي يابد و قانون مذکور به اجراء در نمي آيد و در سال ۱۳۵۸ به منظور رعايت شكلي قانون براساس لايحه قانوني «انتقال اداره كل ساختمان شركت راه آهن به وزارت راه و ترابري» تشكيلات مورد عمل «تفكيك

بودن راه آهن دولتی ایران و اداره کل ساختمان راه آهن» قانونی میگردد.

یکبار دیگر جهت ادغام تشکیلات راه آهن دولتی ایران و اداره کل ساختمان راه آهن تلاش می گردد و براساس قانون تشکیل شرکت سهامی راه آهن جمهوری اسلامی ایران در ۱۳۶۶/۶/۲۹ از ادغام «راه آهن دولتی ایران» و «اداره کل ساختمان راه آهن» شرکت سهامی راه آهن جمهوری ایران ایجاد میگردد و براساس قانون مذکور «شرکت سهامی راه آهن» که وجود خارجی نداشت و صرفاً در چارچوب قانون وجود داشت ملغی اعلام میگردد.

## ارکان

شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران دارای ارکان ذیل است.

### الف - مجمع عمومی:

مجمع عمومی مرکب از وزیر راه و ترابری به عنوان رئیس مجمع، وزیر امور اقتصادی و دارائی و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی می باشد که تصویب خط مشی و بودجه سالانه شرکت و انتخاب اعضای هیات مدیره و مدیر عامل شرکت و... به عهده این مجمع می باشد.

### ب - هیات مدیره:

هیات مدیره شرکت مرکب از پنج نفر عضو می باشد که بوسیله مجمع عمومی از میان افراد متعهد و کاردان و با تجربه و آشنا به امور راه آهن که دارای تحصیلات عالی باشند انتخاب می شوند و حداقل سه نفر از اعضای هیات مدیره باید از کادر رسمی و با سابقه راه آهن باشند و یکی از اعضای هیات مدیره به پیشنهاد وزیر راه و ترابری و تصویب مجمع عمومی و تأیید هیات وزیران به سمت رئیس هیات مدیره و مدیر عامل شرکت انتخاب خواهد شد و سمت معاونت وزارت راه و ترابری را خواهد داشت این اعضا برای مدت

چهار سال انتخاب می‌گردند.

#### ج - مدیرعامل

رئیس هیات مدیره و مدیرعامل بالاترین مقام اجرایی شرکت و امور شرکت را طبق مفاد اساسنامه و آئین نامه‌ها و مقررات مربوطه اداره می‌نماید و برای نیل به این منظور دارای اختیارات اجرایی اعم از اداری، مالی و فنی و بازرگانی می‌باشد.

#### د- بازرس (حسابرس)

شرکت دارای یک نفر بازرس (حسابرس) می‌باشد که بنا به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارایی و تصویب مجمع عمومی برای مدت یکسال انتخاب می‌شود و انتخاب مجدد او بلامانع می‌باشد و تازمانی که انتخاب جدید بعمل نیامده بازرس (حسابرس) سابق به خدمت خود ادامه می‌دهد.

### وظایف (اهداف)

وظایف شرکت عبارتست از تامین امر حمل و نقل کشور (بار و مسافر) از طریق راه آهن و انجام مطالعات و تحقیقات و فعالیت در زمینه حمل و نقل و امور مربوط به ایجاد، تجهیز، توسعه، نگهداری خطوط و تأسیسات راه آهن کشور و بهره‌برداری از آنها و مطالعه و نیز فراهم نمودن امکانات آموزشی لازم جهت تامین پرسنل متخصص مورد نیاز است.

## سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور

آنچه که مسلم است پیشینه این سازمان به سال ۱۳۰۱ هجری شمسی برمیگردد زیرا در این سال اداره کل طرق و شوارع در وزارت فوائد عامه بوجود می‌آید و مسئولیت نظارت بر امور حمل و نقل نیز به آن واگذار می‌شود. ضرورت امر حمل و نقل و راهسازی در کشور موجب آن می‌گردد که اداره مذکور در سال ۱۳۰۹ به وزارت طرق و شوارع تبدیل و در سال ۱۳۱۵ نیز به وزارت راه تغییر نام می‌دهد و اداره بنام «اداره باربری راه» در آن دائر گردد.

بوجود آمدن مؤسسه راه آهن دولتی در مرداد ماه ۱۳۱۴ و اداره کل بنادر در بهمن ماه همین سال حاکی بر آنست که وظیفه اداره باربری راه همان وظایف حمل و نقل جاده‌ای بوده است و از زمان تأسیس این اداره امور حمل و نقل جاده‌ای بطور مجزا در قالب آن شکل‌گیری نموده است.

مواد ۴۳ و ۴۶ آئین‌نامه وسائط نقلیه موتوری مصوب سال ۱۳۲۱ هیات وزیران به

شرح ذیل:

ماده ۴۳- اتومبیل‌های باری مجاز نیستند بیش از میزانی که اداره باربری راه با در نظر گرفتن استعداد

لاستیک‌ها برای هر اتومبیل تعیین کرده است بار حمل کنند در این موارد شوفر به پرداخت

جریمه‌ای معادل دو برابر قیمت جنسی که اضافه حمل شده است محکوم و در کارنامه



اتومبیل قید خواهد شد و هرگاه خود شوfer مالک اتومبیل نیز باشد علاوه بر پرداخت جریمه به نظر «اداره باربری راه» از حق دریافت لاستیک در مدت سه الی شش ماه محروم خواهد شد.

ماده ۴۶- «اداره باربری راه» ظرفیت مسافر برای انواع مختلف اتوبوس و تاکسی را با در نظر گرفتن استعداد لاستیک تعیین کرده و به اداره کل شهربانی اعلام خواهند نمود تا بر طبق آن عمل شود.

خود دلائل دیگری است بر صحت موضوع.

اداره باربری راه پس از تشکیل وزارت خواربار در سال ۱۳۲۱ در زیرمجموعه این وزارت قرار می‌گیرد این اداره در سال ۱۳۲۲ به «اداره کل باربری راه» تبدیل شده و به وزارت دارائی ملحق میگردد.

در سال ۱۳۲۲ اداره دیگری تحت عنوان «اداره حق تقدم حمل و نقل» به منظور دریافت وصول درخواستهای راجع به حمل و نقل کالا بوسیله راه آهن و کامیون و سایر وسائل حمل و نقل دولتی و تنظیم حق تقدم درخواستها و اعلام آنها به اداره کل باربری راه و راه آهن... در وزارت دارائی تشکیل می‌گردد این اداره و اداره کالا و اتومبیل که در زیرمجموعه اداره کل گمرک بودند در سال ۱۳۲۳ ضمیمه اداره کل باربری راه می‌گردند.

با توجه به روند رو به رشد کشور و تامین قطعات یدکی، لاستیک و سوخت مورد نیاز و لزوم کاهش دخالت دولت در امور تصدی گرایانه در نیمه دوم سال ۱۳۲۴ اداره کل باربری راه منحل میگردد و بسیاری از وظایف آن از جمله اعلام موافقت آن اداره با نقل و انتقال وسائل نقلیه باری و مسافری و سواری به دفاتر اسناد رسمی و همچنین توزیع لاستیک و غیره منتفی گردیده و برخی نیز به مرور زمان جزء وظایف وزارت راه میگردد.

براساس تصویب نامه شماره ۱۱۶۸۰ مورخ ۱۳۳۶/۵/۲۲ «وزارت راه» مسئول تهیه وسائل لازمه برای توزین و اندازه گیری ابعاد وزن محور و سائط نقلیه سنگین در شاهراهها

میگردد و با جلب مساعدت قوای انتظامی از عبور و مرور وسائط نقلیه که وزن و طرز بارگیری و ظرفیت محموله آن اضافه بر میزان مقرر بود جلوگیری می نماید.

به منظور تنظیم امور حمل و نقل زمینی و تطبیق آن با احتیاجات کشور و ایجاد شرایط مساعد برای حمل و نقل بار و مسافر با اصول و شرایط صحیح و با نرخ عادلانه و انطباق آن با موازین اقتصادی و مدیریت صحیح حمایت از سرمایه‌هائی که در ایجاد و توسعه و بهبود و اداره امور حمل و نقل زمینی بکار می‌رود و ایجاد حفظ هماهنگی لازم بین دستگاههای مختلفی که به امر حمل و نقل بار و مسافر اشتغال دارند براساس مصوبه هیأت وزیران هیئتی به نام «هیئت نظارت بر حمل و نقل زمینی کشور» زیر نظر مستقیم وزیر راه تشکیل می‌گردد که مرکب از وزیر راه به عنوان رئیس هیئت، وزرای اقتصاد، جنگ، کشور و کار و امور اجتماعی و مدیر عامل سازمان برنامه بود.

لذا بر همین اساس دبیرخانه‌ای در این سال تحت عنوان «دبیرخانه هیئت نظارت بر حمل و نقل زمینی کشور» به دبیری یکی از معاونین وزیر راه تشکیل می‌گردد و عهده‌دار کارهای اداری و اجرائی هیئت نظارت بر حمل و نقل زمینی کشور می‌گردد و در نتیجه امور حمل و نقل جاده‌ای کشور به عهده این دبیرخانه واگذار می‌شود.

اهمیت امر حمل و نقل در کشور باعث گردید که در سال ۱۳۵۰ دفتری تحت عنوان «واحد مطالعه هماهنگی حمل و نقل کشور» در نخست وزیری تشکیل گردد و کلیه امور حمل و نقل را مورد بررسی قرار داده و پیشنهادات لازم جهت بهبود امر حمل و نقل ارائه نماید. در سال ۱۳۵۱ در زیر مجموعه معاونت امور فنی وزارت راه واحدی تحت عنوان «نظارت بر ترافیک و حمل و نقل» تشکیل و عهده دار وظایف ذیل می‌گردد.

۱- انجام مطالعات درباره ترافیک و ایمنی راهها

۲- بهبود و توسعه علائم در راهها و استفاده از علائم جدید

۳- استفاده از استاندارد بهتر برای راهسازی اعم از جاده‌های اصلی و فرعی

۴- اجرای مقررات ترافیک با استفاده از پلیس ژاندارمری، ایجاد ایستگاههای بازرسی وسائط نقلیه، استفاده از سرعت سنج و...

۵- آزمایش رانندگان برای دادن گواهینامه پایه یک با همکاری پلیس ژاندارمری

۶- تجزیه و تحلیل سوانح و آمار تصادفات

۷- شمارش وسائط نقلیه (ترافیک) به دو طریق میکانیکی و دستی

۸- تجزیه و تحلیل جریان وسائط نقلیه

۹- کنترل وزن وسائط نقلیه و مقررات مربوط به ابعاد آنها

۱۰- صدور اجازه حمل برای کامیونهای بوژی دار

در اوایل سال ۱۳۵۴ «معاونت ترابری در وزارت راه و ترابری تشکیل می‌گردد ولیکن چند ماهی از ایجاد آن نگذشته بود که در راستای تحقق ماده ۳ «قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری» مبنی بر اینکه

«واحد مطالعه هماهنگی حمل و نقل کشور به صورت سازمان هماهنگی ترابری کشور با کلیه

کارکنان، تشکیلات، بودجه، اعتبارات دارائی و تعهدات در وزارت راه و ترابری متمرکز می‌گردد»

واحد مذکور از نخست وزیری منفک و به صورت «سازمان هماهنگی ترابری کشور»

عهده دار امور مهمی در حمل و نقل از جمله امور حمل و نقل جاده‌ای می‌گردد و در نتیجه معاونت ترابری در دی ماه ۱۳۵۴ منحل می‌گردد و سازمان مذکور جایگزین آن می‌شود این سازمان علیرغم شرح وظایف و جایگاه مناسب تشکیلاتی به لحاظ عدم توجه و عنایت مسئولین امر نمی‌تواند در راستای هماهنگی حمل و نقل به توفیقاتی دست یابد و علیرغم اینکه براساس قانون رسمیت یافته بود بدون انجام عمل قانونی معتبر در سال ۱۳۵۷ با تغییرات در تشکیلات مجدد وزارت راه و ترابری عملاً منحل می‌گردد و «معاونت هماهنگی و نظارت» با زیر مجموعه «دبیرخانه شورای هماهنگی ترابری کشور» و «دفتر برنامه‌ریزی و هدایت ترابری» و پنج دفتر دیگر جایگزین آن می‌شود که امور حمل و نقل جاده‌ای نیز از وظایف آن

بوده است.

دو سال بعد در سال ۱۳۵۹ معاونتی تحت عنوان «معاونت راهداری و ترابری» جایگزین «معاونت هماهنگی و نظارت» و «معاونت امور استانها» می‌گردد و با ایجاد «دفتر ترافیک و امور حمل و نقل» وظیفه حمل و نقل جاده‌ای را متقبل می‌شود. دیری نمی‌پاید که در همین سال (۱۳۵۹) این معاونت نیز منحل و معاونتی تحت عنوان «معاونت ترابری و برنامه‌ریزی» جایگزین آن می‌شود و با زیرمجموعه «دفتر ترافیک و امور حمل و نقل» عهده‌دار امور حمل و نقل جاده‌ای می‌گردد.

هنوز «معاونت ترابری و برنامه‌ریزی» شکل و شمایل لازمه را به خود نگرفته بود که در سال ۱۳۶۱ معاونت دیگری تحت نام «معاونت حمل و نقل جاده‌ای» جایگزین آن می‌شود و با ایجاد دفاتر ذیل:

- ۱- دفتر برنامه‌ریزی حمل و نقل
- ۲- دفتر استانداردها و تدوین مقررات
- ۳- دفتر ترانزیت و قراردادهای حمل و نقل
- ۴- اداره کل حمل و نقل و ترافیک
- ۵- اداره کل پشتیبانی امور حمل و نقل

امور حمل و نقل جاده‌ای را برعهده می‌گیرد.

با توجه به رشد روزافزون حمل و نقل جاده‌ای و پراکندگی امور حمل و نقل در سازمانها و وزارتخانه‌های مختلف ضرورت تشکیل سازمانی منسجم که دربرگیرنده کلیه وظایف و مسئولیتها و اختیارات حمل و نقل جاده‌ای باشد در سال ۱۳۶۴ در معاونت حمل و نقل جاده‌ای احساس می‌گردد لذا اقدامات لازم را جهت تحقق آن در سال ۱۳۶۵ شروع می‌نماید. پیگیری امر موجب می‌شود به منظور بهره‌برداری، توسعه و نگاهداری پایانه‌های عمومی و وسائل نقلیه سنگین باربری (مستحدثه موجود) و نیز احداث، بهره‌برداری، توسعه و نگهداری پایانه‌های عمومی مورد نیاز در کلیه نقاط کشور که به

تشخیص وزارت راه و ترابری ایجاد آن‌ها جهت ارائه خدمات به رانندگان و سائل نقلیه باربری ضرورت دارد، شرکت سهامی پایانه‌های عمومی و سائل نقلیه باربری براساس مصوبه مورخ ۶۷/۱۰/۲۸ مجلس شورای اسلامی تأسیس گردد.

اخرا لامر پس از ده سال تلاش بی وقفه در این زمینه شورای عالی اداری در پهنجاه و هشتمین جلسه مورخ ۷۳/۸/۳ بنا به پیشنهاد مشترک سازمان امور اداری و استخدامی کشور (سابق) و وزارت راه و ترابری وظایف و مأموریت‌های معاونت حمل و نقل وزارت راه و ترابری با وظایف و اختیارات شرکت سهامی خاص پایانه‌های عمومی و سائل نقلیه باربری ادغام و با این ادغام سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور بوجود می‌آید.

براساس تبصره ۱- ماده ۱ این مصوبه رئیس سازمان معاون وزیر راه و ترابری و دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور می‌باشد.

در راستای تغییرات انجام شده و به منظور رفع مغایرت قانونی براساس مصوبه مورخ ۷۴/۴/۲۵ مجلس شورای اسلامی، قانون تأسیس شرکت سهامی خاص پایانه‌های عمومی و سائل نقلیه باربری اصلاح و نام شرکت به سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور تغییر می‌یابد و بدین‌طریق سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور شکل می‌گیرد.

## ارکان

سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور دارای ارکان ذیل می‌باشد.

- ۱- مجمع عمومی- که مرکب از وزیر راه و ترابری به عنوان رئیس و وزیر امور اقتصادی و دارائی و معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور بوده و تعیین خط مشی کلی سازمان برعهده آن می‌باشد.
- ۲- هیئت عامل- مرکب از رئیس سازمان «مدیرعامل» و چهار عضو دیگر (۳ عضو موظف و ۲ نفر عضو غیر موظف) می‌باشند که برای مدت ۲ سال به پیشنهاد رئیس مجمع و تصویب

مجمع عمومی انتخاب می‌شوند و انتخاب مجدد آنان بلامانع است.

۳- رئیس سازمان یا مدیرعامل- که بالاترین مقام اجرایی و مسئول اداره حسن جریان امور و

حفظ حقوق سازمان می‌باشد رئیس سازمان در عین حال رئیس هیئت عامل نیز می‌باشد

۴- بازرس (حسابرس)- انجام امور بازرسی (حسابرسی) سازمان به عهده سازمان حسابرسی

وزارت امور اقتصادی و دارایی است و سازمان مذکور عهده دار وظیفه بازرس قانونی

سازمان وفق قوانین و مقررات مربوط می‌باشد.

## اهداف و وظایف اساسی

سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور دارای اهداف و وظایف اساسی ذیل

می‌باشد:

### الف - اهداف

- فراهم آوردن زمینه‌ها و امکانات لازم به منظور بهبود و بهره‌برداری بهینه از سیستم حمل

و نقل جاده‌ای و تحقق سیاستهای جامع و هماهنگ در زمینه حمل و نقل جاده‌ای در

چارچوب برنامه‌های توسعه اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی کشور.

### ب - وظایف اساسی

- تنظیم خط مشی‌ها، سیاستها و برنامه‌های حمل و نقل جاده‌ای و ایجاد هماهنگی

اجرایی بین زیربخشهای مختلف حمل و نقل و نظارت و کنترل در امور حمل و نقل جاده‌ای

و ارائه پیشنهادات لازم به منظور رعایت بهره‌وری اقتصادی و تسهیل در ارتباطات به

هنگام تصویب پروژه‌های راهسازی کشور.

- احداث، بهره‌برداری، توسعه و نگهداری پایانه‌های عمومی و سائل نقلیه باربری و سایر

تأسیسات مورد نیاز همچون: تیرپارکها و تأسیسات رفاهی و جانبی بین راهی، مراکز توزین

و کنترل و هدایت ترابری.

- نظارت بر عملکرد شرکتهای مسافربری مستقر در پایانه‌های مسافری به منظور حصول اطمینان از حسن اجرای ضوابط و مقررات جابجائی مسافر.
- تهیه و تنظیم لوایح، تصویب‌نامه‌ها، آئین نامه‌ها و دستورالعمل‌های لازم در خصوص امور ترابری داخلی و بین‌المللی و ارائه آنها به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و یا سایر مراجع جهت تأیید و تصویب و پیگیری مراحل تصویب.
- صدور مجوز فعالیت شرکتهای حمل و نقل جاده‌ای و سایر پروانه‌ها و مجوزهای لازم در فعالیتهای حمل و نقل داخلی و بین‌المللی
- فراهم ساختن مقدمات لازم به منظور تسهیل در امور ترانزیت و صادرات
- فراهم ساختن امکانات و تسهیلات لازم به منظور ارتقاء سطح ایمنی، خدمات و کاهش ضایعات زیست محیطی در حمل و نقل جاده‌ای کشور
- بررسی و تعیین نوع و تعداد و مشخصات ناوگان موجود و مورد نیاز حمل و نقل جاده‌ای و همکاری در تأمین و توزیع آن
- تمرکز آمار و اطلاعات پایه‌ای حمل و نقل جاده‌ای با همکاری سازمان‌ها و مؤسسات ذیربط و تشکیل بانک اطلاعاتی
- صدور مجوز احداث تأسیسات و مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی توسط بخشهای دولتی تعاونی و خصوصی
- صدور مجوز بهره‌برداری‌های ویژه از شبکه راههای کشور از قبیل پروانه تردد وسایل نقلیه خارجی و مجوزهای ویژه عبور بارهای ترافیکی در چارچوب ضوابط و مقررات مربوط
- برنامه‌ریزی آموزش عمومی و تخصصی جهت کارکنان سازمان و فراهم ساختن زمینه‌های لازم به منظور ایجاد گسترش تخصص‌های مورد نیاز ناوگان ترابری جاده‌ای کشور از طریق مراکز آموزشی داخلی و خارجی

- انجام امور بازرگانی در بخش حمل و نقل جاده‌ای و در راستای اهداف و وظایف اساسی

سازمان در چارچوب قوانین و مقررات مربوط

- انجام مطالعات کاربردی و اجرای پروژه‌های پژوهشی مورد نیاز سازمان.



## گمرک ایران

گمرک در ایران سابقه‌ای کهن و بسیار طولانی دارد بطوریکه وجود آن از زمان اشکانیان به اثبات رسیده است در این زمان گمرک به صورت اداره‌ای منظم فعالیت می‌کرده و کلیه کالاهای وارداتی و صادراتی ثبت میگردیده است شایان ذکر است که حقوق و عوارض گمرکی صرفاً از کالاهای وارداتی گرفته می‌شده و از کالاهای صادراتی ❁ و جوهی دریافت نمی‌شده است که حاکی بر اهمیت دولت اشکانیان به صادرات کشور بوده است شکل کنونی گمرک ایران ابتداء بوسیله هیات مستشاران بلژیکی که در سال ۱۲۸۰ هجری شمسی ظاهراً برای همین منظور به ایران دعوت شده بودند پایه گذاری ❁ شده است.

این هیات که ریاست آنرا آقای «نوز» به عهده داشت در سال ۱۲۸۲ تعرفه‌ای را تنظیم کرد که دارای ۴۲ فصل بود و هر فصل به چند قسمت فرعی تقسیم می‌شد و تعداد قسمتهای فرعی آن جمعاً به ۱۱۶ بالغ می‌شد در این زمان آقای نوز بلژیکی از طرف مظفرالدین شاه قاجار به وزارت گمرکات، پست و تلگرافخانه رسیده بود و امور گذرنامه را هم اداره میکرد.

گمرکات ایران بعد از آقای نوز هم به دست بلژیکیان اداره می‌شد تا زمان سلطنت پهلوی، در این زمان رضا شاه کاپیتولاسیون را لغو و به دخالت خارجیان در امور گمرک

خاتمه می‌دهد و گمرک را تابع وزارت مالیه (دارائی) قرار می‌دهد.

بعد از اینکه تصدی گمرک به دولتمردان ایرانی سپرده شد یعنی تا حدود سال ۱۳۳۶ هجری شمسی گمرک تابع وزارت مالیه بود ولیکن در این سال گمرک از وزارت مالیه (دارائی) منتزع و به اتفاق چند سازمان دولتی دیگر بصورت وزارت «گمرکات و انحصارات» درآمد.

چهار سال بعد وزارت «گمرکات و انحصارات» منحل و گمرک بصورت اداره کل تابع وزارت بازرگانی گردید.

در سال ۱۳۴۱ (اسفندماه) که وزارت بازرگانی با وزارت صنایع و معادن ادغام شد و تحت عنوان «وزارت اقتصاد» فعالیت نمود گمرک نیز در وزارت اقتصاد ادغام و شاخه‌ای از معاونتهای این وزارتخانه شد.

در تیرماه ۱۳۴۵ گمرک از وزارت اقتصاد جدا و به وزارت دارایی پیوست

در سال ۱۳۵۳ با انحلال وزارت اقتصاد و تقسیم مجدد این وزارتخانه به وزارت بازرگانی و وزارت صنایع و معادن و ادغام بخشی از آن در وزارت دارایی و تغییر عنوان وزارت دارایی به «وزارت امور اقتصادی و دارائی» گمرک نیز در وزارت امور اقتصادی و دارائی ادغام و تاکنون نیز به این وضع باقی مانده است در اجرای مفاد قانون مورخ ۱۴ خرداد ماه ۱۳۵۳ نام اداره کل گمرک به «گمرک ایران» تغییر یافت.

## اهداف و وظایف گمرک ایران

الف - اهداف

اهداف گمرک ایران عبارتست از

- ۱- اجرای قانون امور گمرکی و آئین نامه اجرائی آن و همچنین سایر مقررات و قوانینی که اجرای آنها به عهده گمرک ایران محول شده و می‌شود.

## ۲- وصول درآمد برای دولت

### ب - وظایف کلی

اهم وظایف کلی گمرک ایران عبارتند از:

- ۱- تحویل گرفتن کالاهای وارداتی، صادراتی و مسافری از طریق هوایی، زمینی و دریائی و نگهداری و حفاظت آنها در انبارهای گمرکی و نظارت بر تحویل و تحویل کالاهای مزبور تا انجام تشریفات قانونی در انبارها و اماکن زیر نظر گمرک ایران، تشخیص و وصول حقوق و عوارض و هزینه‌های گمرکی و عوارض غیرگمرکی و ترخیص و تحویل کالا به صاحب کالا یا نماینده قانونی او.
- ۲- اجرای مقررات عمومی واردات و صادرات سالانه و قراردادهای بازرگانی و موافقتنامه‌های پایاپای
- ۳- اعمال مقررات گمرکی درباره معافیتها و ممنوعیتها
- ۴- انجام تشریفات گمرکی واردات موقت، صادرات موقت، کاپوتاژ، ترانزیت داخلی و خارجی و کالاهای انتقالی
- ۵- اعمال مقررات گمرکی در مورد فری شاپ (فروشگاههای آزاد) و همچنین بسته‌ها و پیک‌های سیاسی و پست بین‌المللی
- ۶- انجام امور گذرنامه در نقاطی که به عهده گمرک ایران است.
- ۷- اجرای مقررات مربوط به حق العمل کاری در گمرک ایران
- ۸- بررسی و انجام امور مربوط به توصیه‌های شورای همکاری‌های گمرکی بروکسل و اجرای قراردادهای گمرکی که به تصویب مجلس رسیده است.
- ۹- بررسی قوانین و مقررات گمرکی جاری و تهیه طرحها و روشهای اصلاحی به منظور انطباق آنها با مقتضیات و تحولات اداری گمرکی
- ۱۰- تهیه و تامین مایحتاج اداری و فنی واحدهای گمرکی کشور

۱۱- تنظیم و پیشنهاد بودجه گمرک ایران و اجرای بودجه مصوب

۱۲- تهیه و تجزیه و تحلیل آمارهای ماهانه و سالانه گمرکی

۱۳- اجرای مقررات مربوط به تخلفات و قاچاق گمرکی

## بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

بانک ملی ایران که در هفده شهریور ۱۳۰۷ تاسیس گردیده بود، براساس قانون بانکداری مصوب سال ۱۳۳۴ علاوه بر عملیات بازرگانی و وظایف بانک ناشر اسکناس و غیره را برعهده داشت.

این امر از یک طرف و تحولات اقتصادی کشور از طرف دیگر، شورای اقتصاد را در سال ۱۳۳۷ به فکر تاسیس بانک مرکزی ایران انداخت تا پاسخگوی نیازهای پولی و بانکی کشور باشد.

لذا در همین راستا کمیسیونی در بانک ملی ایران با مشارکت «فرانسواکراکو» مشاور اقتصادی و مالی تشکیل میگردد.

فرانسواکراکو استاد دانشگاه لوون و عضو کمیته اداری مؤسسه تحقیقات اقتصادی و اجتماعی بلژیک که همکاری ایشان بوسیله «بنیاد فورد» در ایران فراهم شده بود جهت تحقق این امر طرحی را موسوم به «طرح کراکو» ارائه می نماید. اگرچه این طرح تغییرات زیادی در آن داده می شود ولی روی هم رفته چارچوب اساسنامه قانون بانکی و پولی کشور را پایه گذاری می نماید.

کراکو طرح خود را چنین توجیه می نماید:

منظور اصلی از طرح اساسنامه پولی و بانکی این است که کشور دارای آنچنان

سازمان پولی و بانکی گردد که در قبال برنامه‌های توسعه اقتصادی و تحولات اجتماعی، نرمش لازم را داشته باشد در حالیکه سازمان موجود و سیستم بانکی فعلی این خصیصه و صفت را ندارد و جوابگوی چنین توسعه‌ای نمی‌باشد. ایشان اظهار می‌نمایند که مطالعات انجام شده حاکی بر آنست که سازمان پیچیده بانک ملی و ظایف بانک ناشر اسکناس و عملیات بازرگانی را توأماً بر عهده بانک واحدی گذارده است و با توجه به ایرادی که به اعطای اختیارات فوق العاده (اختیاراتی که به مقامات پولی تعلق دارد) به بانک ملی در حد یک بانک تجاری وارد است این طرح سعی می‌کند که تکالیف و مسئولیتهای خاص هر یک از این دو مقام بانکی را از یکدیگر تفکیک نماید. بدیهی است نمی‌توان انتظار راهنمایی و ارشاد پول و اعتبار را از مؤسسه‌ای که خود وارد رقابت با سایر مؤسسات بانکی گردیده است داشت بنابراین اصلاح سازمان بانک ملی ایران شرط لازم برای ایجاد یک دستگاه پولی می‌باشد که بتواند به طور مؤثری تمام مسئولیتهای مربوط به پول را بر عهده بگیرد.

لذا با توجه به مراتب فوق، قانون پولی و بانکی کشور در هفتم خرداد ماه ۱۳۳۹ تصویب گردیده و براساس آن بانک مرکزی ایران در همین سال بوجود می‌آید تا مسئولیت حفظ ارزش پول، نشر اسکناس و حفظ موازنه ارزی و غیره را بر عهده بگیرد.

بانک مرکزی ایران بر اساس مصوبه مجلس شورای اسلامی از تاریخ ۱۳۶۲/۶/۸ به

«بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران» تغییر نام می‌دهد.

## وظایف

۱- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران به عنوان تنظیم کننده نظام پولی و اعتباری کشور، موظف به انجام وظایف زیر می‌باشد.

الف: انتشار اسکناس و سکه‌های فلزی رایج کشور

ب: نظارت بر بانکها و مؤسسات اعتباری

ج: تنظیم مقررات مربوط به معاملات ارزی و تعهد یا تضمین پرداختهای ارزی، با تصویب

شورای پول و اعتبار و همچنین نظارت بر معاملات ارزی

د- نظارت بر معاملات طلا و تنظیم مقررات مربوط به این معاملات با تصویب هیات

وزیران

ه- نظارت بر صدور و ورود ارز و پول رایج ایران و تنظیم مقررات مربوط به آن، با تصویب

شورای پول و اعتبار

۲- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، به عنوان بانکدار دولت، موظف به انجام

وظایف زیر است.

الف - نگاهداری حسابهای وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و وابسته به دولت و شرکتهای

دولتی و شهرداریها و همچنین مؤسساتی که بیش از نصف سرمایه آنها متعلق به

وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و وابسته به دولت و شرکتهای دولتی و یا شهرداریها

می‌باشند، و انجام کلیه عملیات بانکی آنها در داخل و خارج از کشور

ب: فروش و بازپرداخت اصل و بهره انواع اوراق قرضه دولتی و اسناد خزانه، به عنوان

عامل دولت، و واگذاری این عاملیت به افراد و یا مؤسسات دیگر

ج: نگاهداری کلیه ذخایر ارزی و طلای کشور

د: نگاهداری وجوه ریالی صندوق بین‌المللی پول و بانک بین‌المللی ترمیم و توسعه و

شرکت مالی بین‌المللی و مؤسسه بین‌المللی توسعه و مؤسسات مشابه یا وابسته به این

مؤسسات

ه: انعقاد موافقتنامه در اجرای قراردادهای پولی و مالی و بازرگانی و ترانزیتی بین دولت و

سایر کشورها

## اختیارات

بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران دارای اختیارات زیر می‌باشد:

- ۱- دادن وام و اعتبار به وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی با مجوز قانونی
- ۲- تضمین تعهدات دولت و وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی با مجوز قانونی
- ۳- دادن وام و اعتبار و تضمین وام و اعتبارات اعطائی به شرکتهای دولتی و شهرداریها و همچنین به مؤسسات وابسته به دولت و شهرداریها با تامین کافی
- ۴- تنزیل مجدد براتها و اسناد بازرگانی کوتاه مدت بانکها و دادن اعتبار به بانکها با تامین کافی
- ۵- خرید و فروش اسناد خزانه و اوراق قرضه دولتی و اوراق قرضه صادر شده از طرف دولتهای خارجی یا مؤسسات مالی بین‌المللی معتبر
- ۶- خرید و فروش طلا و نقره
- ۷- افتتاح و نگاهداری حساب جاری نزد بانکهای خارج و یا نگاهداری حساب بانکهای داخل و خارج نزد خود و انجام کلیه عملیات مجاز بانکی دیگر و تحصیل اعتبارات در داخل و خارج به حساب خود و یا به حساب بانکهای داخل

## ارکان

بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران دارای ارکان ذیل می‌باشد:

- ۱- مجمع عمومی
- ۲- شورای پول و اعتبار
- ۳- هیات عامل
- ۴- هیات نظارت اندوخته اسکناس
- ۵- هیات نظار



## مجمع عمومی

مجمع عمومی متشکل از وزیر امور اقتصادی و دارائی، وزیر بازرگانی و رئیس سازمان مدیریت دولتی می باشد.

ریاست مجمع به عهده وزیر امور اقتصادی و دارائی است. اعضای سایر ارکان بانک در جلسات و مذاکرات مجمع عمومی بدون حق رای شرکت می کنند.

اهم وظایف مجمع عمومی عبارتست از

- ۱- رسیدگی و تصویب ترازنامه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران
- ۲- رسیدگی و اتخاذ تصمیم نهائی نسبت به گزارشهای هیات نظار
- ۳- رسیدگی و اتخاذ تصمیم درباره پیشنهاد تقسیم سود ویژه
- ۴- انتخاب اعضای هیئت نظار به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارائی

## شورای پول و اعتبار

شورای پول و اعتبار متشکل از اعضاء ذیل می باشد.

- ۱- رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران
- ۲- دادستان کل کشور یا معاون او
- ۳- معاون وزارت امور اقتصادی و دارائی به معرفی وزیر مربوطه
- ۴- معاون سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور به معرفی رئیس سازمان مربوطه
- ۵- رئیس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران
- ۶- دونفر مطلع در امور مالی و پولی، به تشخیص و انتخاب وزیر امور اقتصادی و دارائی
- ۷- یکی از خبرگان به تشخیص و انتخاب ریاست کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران
- ۸- معاون وزارت جهاد و کشاورزی به معرفی وزیر مربوطه

۹- معاون وزارت بازرگانی به معرفی وزیر مربوطه

۱۰- معاون وزارت صنایع و معادن به معرفی وزیر مربوطه

۱۱- معاون وزارت تعاون به معرفی وزیر مربوطه

ریاست این شورا به عهده رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران است.

اعضای شورای پول و اعتبار قبل از شروع بکار باید در جلسه مجمع عمومی سوگند یاد کنند که در انجام وظایف شورای پول و اعتبار نهایت دقت و بی نظری را بکار برند و کلیه تصمیماتی را که می گیرند، مقرون به صلاح کشور بوده و رعایت کامل حفظ اسرار بانک و شورا بشود.

این شورا دارای وظایف ذیل است:

۱- رسیدگی و تصویب سازمان و بودجه و مقررات استخدامی و آئین نامه داخلی بانک

مرکزی جمهوری اسلامی ایران

۲- رسیدگی و اظهار نظر نسبت به ترازنامه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران برای طرح

در مجمع عمومی

۳- رسیدگی و تصویب آئین نامه های مندرج در قانون پولی و بانکی کشور

۴- اظهار نظر و مسائل بانکی و پولی و اعتباری کشور و همچنین اظهار نظر نسبت به لوایح

مربوط به وام یا تضمین اعتبار و هر موضوع دیگری که از طرف دولت به شورا ارجاع

می شود.

۵- دادن نظر مشورتی و توصیه به دولت در مسائل بانکی و پولی و اعتباری کشور که به نظر

شورا در وضع اقتصادی، و بخصوص در سیاست اعتباری کشور، مؤثر خواهد بود.

۶- اظهار نظر درباره هر موضوعی که از طرف رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی

ایران در حدود قانون پولی و بانکی کشور، به شورا عرضه می گردد.

## هیئت عامل

هیئت عامل مرکب از رئیس کل، قائم مقام، دبیرکل بانک و سه نفر معاون، رئیس کل بانک مرکزی و قائم مقام او به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارائی و تأیید مجمع عمومی بانکها و تصویب هیئت دولت تعیین می‌شوند وزیر امور اقتصادی و دارائی موظف است در مدت ۵ روز حکم آنها را صادر و ابلاغ نماید.

اختیارات قائم مقام رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران از طرف رئیس کل تعیین می‌شود و در صورت غیبت یا استعفا یا معذوریت یا فوت رئیس کل بانک، قائم مقام دارای کلیه اختیارات رئیس کل می‌باشد دبیرکل بانک صورتجلسات شورای پول و اعتبار را برای اطلاع وزیر امور اقتصادی و دارائی ارسال خواهد داشت.

معاونان بانک از طرف رئیس کلی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران منصوب و وظایف آنان به وسیله نامبرده تعیین می‌شود.

رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران نماینده دولت در صندوق بین‌المللی پول است و ارتباط دولت با صندوق بین‌المللی پول از طریق بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

## هیئت نظارت اندوخته اسکناس

این هیئت متشکل از افراد ذیل است.

۱- دو نماینده مجلس شورای اسلامی به انتخاب مجلس مزبور

۲- رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران یا معاون او

۳- دادستان کل کشور یا معاون او

۴- خزانه دار کل کشور

۵- رئیس کل دیوان محاسبات

## ۶- رئیس هیئت نظار

نظارت بر پشتوانه انتشار اسکناس، نگاهداری حساب و دارائیهای مورد نیاز جهت صدور اسکناس و نگاهداری صورت جواهرات ملی و تنظیم مقررات مربوط به نمایش و نظارت بر ورود و خروج آنها از خزانه بانک و همچنین نظارت بر معدوم کردن اسکناسهائی که باید از جریان خارج شود به عهده این هیئت می باشد.

## هیئت نظار

هیئت نظار مرکب از یک نفر رئیس و چهار نفر عضو از میان حسابرسان خبره یا افراد مطلع در امور حسابداری یا بانکی، با داشتن حداقل ده سال سابقه کار، است که به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارائی و تصویب مجمع عمومی برای مدت دو سال انتخاب می شوند و انتخاب مجدد آنان بلامانع است.

هیئت نظار مسئول رسیدگی به حسابها و تعهدات بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران است که نسبت به صحت این حسابها و تعهدات اظهار نظر می کند.

دیگر وظایف این هیئت عبارتند از:

۱- رسیدگی به ترازنامه پایان سال بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و تهیه گزارش برای مجمع عمومی سالانه

۲- رسیدگی به صورت ریز دارائیهها و بدهیهها و خلاصه حسابهای بانک و گواهی آنها برای انتشار

۳- رسیدگی به عملیات بانک از لحاظ انطباق آنها با موازین قانونی

اعضاء هیات نظار قبل از شروع بکار در مجمع عمومی سوگند یاد خواهند نمود که اسرار بانک را حفظ نمایند و وظایف قانونی خود را به نحو احسن انجام دهند.

## اتاق بازرگانی و صنایع و معادن جمهوری اسلامی ایران

پیشینه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن جمهوری اسلامی ایران به سال ۱۳۰۹ برمیگردد در این سال براساس قانون «راجع به اتاقهای تجارت» مصوب مجلس شورای ملی (سابق) این اتاق تحت عنوان «اتاق تجارت» تشکیل می‌گردد براساس ماده یک آن تأسیس اتاقهای تجارت در مراکز تجاری مملکتی براساس تقاضای تجار محل و پیشنهاد «وزارت اقتصاد ملی» و تصویب دولت بود.

براساس اصلاحیه این قانون که در سال ۱۳۱۰ بعمل آمد تأسیس اتاقهای تجارت موکول به اقتضاء دولت می‌شود و مقرر می‌گردد در نقاطی که دولت مقتضی بداند اتاق تجارت تشکیل می‌شود و برای تشکیل آنها نیاز به تقاضای تجار محل و پیشنهاد وزارت اقتصاد ملی نبود. و شرایط انتخاب کنندگان نیز به شرح ذیل ساده‌تر از گذشته می‌شود.

«حق انتخاب اعضای اتاق تجارت را اشخاصی دارند که اسمشان در دفتر مالیات بر شرکتها و

تجارت حوزه انتخابیه ثبت و دارای جواز تجارت یا صنفی یا دلالی یا حق العمل کاری باشند»

در سال ۱۳۲۱ قانون دیگری تحت عنوان «قانون اتاقهای بازرگانی» به تصویب می‌رسد و جایگزین قانون فوق الذکر می‌گردد و از این تاریخ «اتاقهای تجارت» به «اتاقهای بازرگانی» تغییر نام می‌دهند و تأسیس آنها موکل به موافقت وزارت بازرگانی میگردد.

در سال ۱۳۳۱ قانون دیگری تحت عنوان «لایحه قانونی اتاقهای بازرگانی» به تصویب

می‌رسد و تاسیس «اتاقهای بازرگانی» موکل به موافقت وزارت اقتصاد ملی می‌شود.

در سال ۱۳۳۳ نیز قانون دیگری تحت عنوان «لایحه قانونی مربوط به تأسیس اتاقهای بازرگانی» تصویب می‌گردد و براساس آن تغییراتی در نحوه تأسیس اتاقهای بازرگانی بعمل می‌آید.

به منظور کمک به توسعه و پیشرفت امور صنایع و تشویق و بهره‌برداری از معادن و بهبود محصولات صنعتی و معدنی داخلی و ترویج و شناساندن آنها در داخل و خارج کشور و جلوگیری از افزایش غیرمعقول بهای فرآوردههای صنعتی و معدنی و جمع‌آوری و تمرکز دادن نظرات صاحبان صنایع و معادن و ایجاد همکاری آنان به یکدیگر و تسهیل و تنظیم ارتباط بین دستگاههای دولتی و صاحبان صنایع و معادن هیئت وزیران در تاریخ ۱۳۴۱/۷/۷ تشکیل «اتاق صنایع و معادن ایران» را به تصویب می‌رساند.

براساس این مصوبه مرکز اصلی اتاق در تهران بوده و در صورت ضرورت می‌توانسته شعباتی در مراکز استانها دائر نماید. وزیر صنایع و معادن ریاست افتخاری آنرا برعهده داشته است.

براساس ماده ۱۰ مصوبه مذکور و وزارت صنایع و معادن مکلف می‌گردد که پس از تهیه و تنظیم اساسنامه بوسیله هیات مؤسس و تصویب آن در هیات وزیران مجوز قانونی آنرا نیز از مجلسین وقت تحصیل نماید.

اساسنامه این قانون در تاریخ ۴۱/۹/۲۴ به تصویب هیات دولت می‌رسد و دو سال بعد نیز در سال ۱۳۴۳ قانون تأسیس آن به تصویب مجلسین می‌رسد. و از این سال (۱۳۴۳) تا سال ۱۳۴۸ هم «اتاقهای بازرگانی» وجود داشت و هم «اتاقهای صنایع و معادن ایران» در سال ۱۳۴۸ که «قانون تشکیل اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران» به تصویب رسید «اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران» جایگزین آنها می‌گردد.

براساس تبصره ۶ ماده واحده این قانون قانون تأسیس اتاقهای بازرگانی مصوب

۱۳۳۳ و قانون تاسیس اتاق صنایع و معادن ایران مصوب ۱۳۴۳ ملغی می‌گردد.

در پانزدهم اسفندماه ۱۳۶۹ قانون دیگری تحت عنوان «قانون اتاق بازرگانی و صنایع و معادن جمهوری اسلامی ایران» به تصویب مجلس شورای اسلامی می‌رسد و براساس آن «اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران» به «اتاق بازرگانی و صنایع و معادن جمهوری اسلامی ایران» تغییر نام می‌دهد و این قانون جایگزین کلیه قوانین قبلی می‌گردد.

مرکز اتاق بازرگانی و صنایع و معادن جمهوری اسلامی ایران که «اتاق ایران» نامیده می‌شود در تهران است.

## وظایف اتاق ایران

وظایف اتاق ایران براساس قانون فوق الذکر و اصلاحیه بعدی آن در تاریخ پانزدهم

آذرماه ۱۳۷۳ عبارتست از:

۱- ایجاد هماهنگی و همکاری بین بازرگانان و صاحبان صنایع و معادن و کشاورزی در اجرای

قوانین مربوط به مقررات جاری مملکتی

۲- ارائه نظر مشورتی در مورد مسائل اقتصادی کشور اعم از بازرگانی، صنعتی و معدنی و

مانند آن به قوای سه گانه

۳- همکاری با دستگاههای اجرائی و سایر مراجع ذیربط به منظور اجرای قوانین و مقررات

مربوط به اتاق

۴- ارتباط با اتاق سایر کشورها و تشکیل اتاقهای مشترک و کمیته‌های مشترک با آنها براساس

سیاستهای کلی نظام جمهوری اسلامی ایران.

۵- تشکیل نمایشگاههای تخصصی و بازرگانی داخلی و خارجی با کسب مجوز از وزارت

بازرگانی و شرکت در سمینارها و کنفرانسهای مربوط به فعالیتهای بازرگانی، صنعتی،

معدنی و کشاورزی اتاق در چارچوب سیاستهای نظام جمهوری اسلامی ایران

- ۶- کوشش در راه شناسایی بازار کالاهای صادراتی ایران در خارج از کشور و تشویق و کمک به مؤسسات مربوطه جهت شرکت در نمایشگاههای بازرگانی داخلی و خارجی.
- ۷- تشویق و ترغیب سرمایه گذاری داخلی در امور تولیدی بالاخص تولید کالاهای صادراتی که دارای مزیت نسبی باشند.
- ۸- تلاش در جهت بررسی و حکمیت در مورد مسائل بازرگانی داخلی و خارجی اعضا و سایر متقاضیان از طریق تشکیل مرکز داوری اتاق ایران طبق اساسنامه‌ای که توسط دستگاه قضائی تهیه و به تصویب مجلس شورای اسلامی خواهد رسید.
- ۹- ایجاد و اداره مرکز آمار و اطلاعات اقتصادی به منظور انجام وظایف و فعالیتهای اتاق
- ۱۰- صدور کارت عضویت طبق آئین نامه اتاق ایران جهت تکمیل مدارک صدور کارت بازرگانی.
- ۱۱- تشکیل اتحادیه‌های صادراتی و وارداتی و سندیکاهای تولیدی در زمینه فعالیتهای بازرگانی، صنعتی، معدنی و خدماتی طبق مقررات مربوط.
- ۱۲- دائر کردن دوره‌های کاربری در رشته‌های مختلف بازرگانی، صنعتی، معدنی و خدماتی متناسب با احتیاجات کشور
- ۱۳- تهیه صدور، تفریح و تائید اسنادی که طبق مقررات بین‌المللی به عهده اتاق ایران می‌باشد با هماهنگی وزارت بازرگانی.
- ۱۴- تشکیل اتاقهای مشترک با کشورهای دوست با هماهنگی وزارتین بازرگانی و امور خارجه

## ارکان اتاق ایران

ارکان اتاق ایران عبارتند از:

الف: شورایی عالی نظارت که عبارتند از وزراء بازرگانی، امور اقتصادی و دارائی، صنایع، معادن و فلزات، کشاورزی، رئیس موسسه استاندارد و رئیس و دو نایب رئیس اتاق ایران،



ریاست شورای عالی نظارت با وزیر بازرگانی می‌باشد این شورا حداقل سالی دو بار تشکیل جلسه می‌دهد.

ب: هیات نمایندگان

هیات نمایندگان اتاق ایران مرکب است از منتخبین اتاقهای سراسر کشور و نمایندگان اتحادیه‌ها و سندیکای‌های وابسته به اتاق که انتخاب هیات رئیسه اتاق به عهده آنها می‌باشد این هیات برای مدت چهار سال انتخاب می‌گردند.

ج: هیأت رئیسه: که مرکب از هفت نفر می‌باشند و در اولین جلسه هیات نمایندگان برای مدت چهار سال انتخاب می‌شوند.

## کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران

این کانون موسسه‌ای است عمومی و غیرانتفاعی که به منظور سرویس دهی و خدمات جهانگردان و عبور و مرور مسافری بین‌المللی ایجاد شده است. دولت ایران براساس تعهداتی که تحت نظارت و برنامه‌ریزی سازمان ملل متحد بعهده داشت و با توجه به عضویت در سازمانهای ذیل:

۱- اتحادیه بین‌المللی جهانگردی که مقر آن در ژنو است.

۲- فدراسیون بین‌المللی اتومبیل که مقر آن در پاریس است.

در سال ۱۳۱۴ مبادرت به ایجاد کانونی تحت عنوان «کانون جهانگردی اتومبیل کلوب

شاهنشاهی ایران» می‌نماید تا تسهیلات لازم را جهت جهانگردان فراهم آورد.

هیات وزیران بنا به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و با توجه به مواد ۳۵ و ۴۱ قانون

الحاق ایران به کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها و کنوانسیون مربوط به علائم راهها

براساس مصوبه مورخ ۵۶/۶/۲۱ کانون جهانگردی و اتومبیل کلوب شاهنشاهی ایران را

مجاز می‌دارد تا براساس کنوانسیونهای مذکور و با رعایت کلیه مقررات جاری و ضوابط

بین‌المللی نسبت به صدور گواهینامه، مشخصات جواز عبور بین‌المللی و تأییدیه

مشخصات ثبتي و سیله نقلیه و گواهینامه بین‌المللی برای استفاده از راههای بین‌المللی

اقدام نماید. و بدین طریق حوزه اختیارات و وظایف آن افزوده می‌شود.

این کانون در سال ۱۳۵۸ براساس مصوبه شورای انقلاب تحت سرپرستی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی قرار گرفته و نام آن به کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران تغییر می‌یابد.

## ارکان

ارکان کانون عبارتند از

- ۱- مجمع عمومی که پنج نفر هستند و از طرف وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی برای مدت چهار سال تعیین می‌گردند.
- ۲- هیات مدیره: که مرکب است از سه تا پنج نفر که توسط مجمع انتخاب می‌گردند
- ۳- مدیر عامل: که مجری تصمیمات و سیاستهای هیات مدیره است و برای مدت دو سال انتخاب می‌گردد.

## اهداف و وظایف

اهداف و وظایف کانون عبارتست از:

- ۱- صدور اسناد بین‌المللی اتومبیل و پلاک ترانزیت و کارنه دوپاساژ
- ۲- برقراری تسهیلات لازم در زمینه ارتباطات بین‌المللی و جهانگردان
- ۳- ایجاد هتل و مهمانسرا و اقامتگاه و کمپینک در شهرها و جادههای ترانزیتی به منظور رفاه حال مسافرین و اعضاء کلوبهای عضو که از کشور ایران دیدن می‌کنند.
- ۴- صدور کارت عضویت بین‌المللی استفاده از کمپینگ و خدمات جهانگردی کلوبهای عضو
- ۵- ایجاد تسهیلات حمل و نقلی جهت توریست و جهانگردان داخلی و خارجی
- ۶- ایجاد دفاتر خدمات مسافرتی و جهانگردی - هوایی، زمینی و غیره

۷- برقراری سرویس امداد خودرو

۸- برگزاری مسابقات اتومبیلرانی - سرعت، استقامت، رالی و غیره

## شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

هزینه بالای سرمایه گذاری به صورت فردی و در واقع توسط بخش خصوصی برای تأسیس یک شرکت کشتیرانی که حداقل بتواند در سطح منطقه خود را مطرح سازد و همچنین حساسیت حیاتی حمل و نقل کالا از طریق دریا موجب شد که مطالعه تأسیس یک شرکت کشتیرانی ایرانی از سال ۱۳۴۰ توسط گروه کارشناسان سازمان برنامه و بودجه آغاز شود در اولین طرحهای ارائه شده برای ساماندهی حمل و نقل کالا و بارگیری کشتیها در سواحل جنوبی، ایجاد یک شرکت به عنوان یک راه حل پیشنهاد شد و در نتیجه این پیگیریها طرح تأسیس نخستین شرکت کشتیرانی ایرانی در اولین مجمع عمومی شرکت که با شرکت نمایندگانی از بانک ملی ایران، بانک صادرات، بانک توسعه صنعتی و معدنی ایران، سازمان برنامه و بودجه و آقای محمد خسروشاهی (تنها سرمایه گذار حقیقی آن با ۳۰ سهم از ۲۵ هزار سهم ده هزار ریالی) به تصویب می رسد.

این شرکت ابتداء با نام «شرکت سهامی کشتیرانی آریا» به ثبت می رسد ولیکن در تاریخ ۱۲ بهمن ۱۳۴۶ به «شرکت سهامی خطوط کشتیرانی ملی آریا» و سپس در ۲۰ بهمن ماه ۱۳۵۲ به «کشتیرانی ملی آریا» تغییر نام می دهد پس از انقلاب در سال ۱۳۵۸ این شرکت مجدداً تغییر نام داده و با نام شرکت «کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران» تحت پوشش وزارت بازرگانی ادامه فعالیت می دهد. در تاریخ ۷۸/۱۱/۹ به موجب مصوبه

شماره ۶۱۹۷۲ هیات وزیران مستند به بندهای ج و ی تبصره ۱۰ قانون بودجه ۱۳۷۸ کل کشور ۲۵/۵ درصد از سهام این شرکت به سازمان بازنشستگی کشور و ۲۵/۵ درصد دیگر نیز به شرکت سرمایه گذاری سازمان تامین اجتماعی واگذار گردیده است.

این شرکت که در سال ۱۳۴۷ با دو فروند کشتی کوچک به ظرفیتهای ۱۰۰۰ و ۱۵۵۰ تن در حوزه خلیج فارس و چهار فروند کشتی اقیانوس پیما با مجموع ظرفیت ۴۰۳۳۸ تن در مسیر خلیج فارس اروپا و بالعکس آغاز نموده بود هم اکنون با دارا بودن بیش از ۱۲۰ فروند کشتی اقیانوس پیما و ظرفیت حمل ۲ میلیون ۵۵۰ هزار تن کالا به عنوان یکی از قدرتمندترین ناوگانهای تجاری جهان پشوانه پر اعتباری برای اقتصاد کشور می باشد.

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توانسته است فعالیت خود را از دریاهاى جنوب کشور به سواحل شمالی کشور گسترش دهد و با دایر کردن دفاتر نمایندگی در بیش از ۱۲۰ نقطه جهان به یکی از پرسابقه ترین و پراعتبارترین ناوگانهای حمل و نقل کالا و مسافر تبدیل شود.

## ارکان

ارکان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران عبارتند از

۱- مجمع عمومی

۲- هیات مدیره

۳- رئیس هیات مدیره و مدیرعامل

۴- بازرس

این شرکت دارای معاونت های ذیل می باشد.

الف - معاونت اداری      ب - معاونت مالی

وزارت نظامی و راهبردی جمهوری اسلامی ایران  
سازمان نظامی و راهبردی

ج - معاونت هماهنگی و برنامه‌ریزی

د- معاونت عملیات بازرگانی فله

ه- معاونت عملیات بازرگانی خطوط

و- معاونت فنی

این شرکت دارای ۱۱ شرکت اقماری است که عبارتند از:

- ۱- کشتیرانی ایران و هند که در سال ۱۳۵۵ تأسیس شده است
- ۲- کشتیرانی ایران و مصر که در سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵) تأسیس شده است.
- ۳- کشتیرانی والفجر ۸ که در سال ۱۳۶۵ دائر گردیده است.
- ۴- شرکت تدارک ناوگان که در سال ۱۳۶۵ دائر گردیده است.
- ۵- شرکت خدمات ماشینی که در سال ۱۳۶۵ تأسیس شده است.
- ۶- شرکت اوسیس فرایت که با سرمایه‌گذاری ۴۹ درصدی کشتیرانی والفجر ۸ و ۵۱ درصدی شرکت کشتیرانی «شرف» متعلق به امارات متحده عربی در سال ۱۳۶۶ در دبی به ثبت رسیده و شعبه آن در شارجه می‌باشد.
- ۷- مؤسسه آموزشی کشتیرانی که در سال ۱۳۶۸ ایجاد شده است
- ۸- شرکت مشترک ایریتال (ایران ایتالیا) که در سال ۱۹۹۲ (۱۳۷۱) دائر شده است در دریای مدیترانه و بنادر ایتالیا با هدف نمایندگی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در زمینه بازرسی کالا، نظارت بر بارگیری و تخلیه، بازاریابی، رزرو بار، سرویس دهی، تعمیر و خدماتی از این قبیل.
- ۹- شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران که در سال ۱۳۷۳ تشکیل گردیده است.
- ۱۰- کشتیرانی دریای خزر که در سال ۱۳۷۱ ایجاد شده است.
- ۱۱- شرکت کشتیرانی اکو که در سال ۱۳۷۳ دائر گردیده است.

## سازمان حمل و نقل بنیاد مستضعفان

این سازمان در سال ۱۳۷۰ توسط بنیاد مستضعفان و جانبازان انقلاب اسلامی

ایران با اهداف اصلی ذیل تشکیل گردیده است.

۱- توسعه حمل و نقل در کشور

۲- گسترش حمل کالای ترانزیتی از کشور

۳- حمل کالا برای کشورهای دیگر

۴- کمک در گسترش صنعت گردشگری در کشور

با توجه به اهداف مذکور سیاستهای این سازمان از طریق زیر دنبال میگردد.

- گسترش ناوگان حمل و نقل دریائی، هوایی و زمینی

- گسترش فعالیتهای حمل و نقل کالا و مسافر در تمامی ابعاد خدمات جانبی در داخل و

خارج کشور

- گسترش ارایه خدمات حمل و نقل با تاکید بر تقویت زمینههای کیفی در واحدهای

مختلف سازمان

- گسترش شبکههای ارتباطی و ایجاد پایگاههای اطلاعاتی برای ارتقاء نظامهای

بهره‌برداری، بهسازی و نوسازی ناوگان

- جذب سرمایه‌ها و منابع خارجی و داخلی در زمینه فعالیتهای زیربنایی و توسعه ناوگان



- بهبود ساختار سازمانی متناسب یا سیاستهای سازمان

- پدید آوردن ساختارهای مناسب در جهت تقویت و گسترش حمل و نقل ترکیبی در داخل

و خارج از کشور از طریق سرمایه گذاری لازم.

- ارتقای ناوگان و کیفیت خدمات حمل و نقل برای گسترش صنعت گردشگری کشور

- تاسیس شرکتهای تخصصی تحت پوشش برای پدید آوردن تمرکز در سیاستگذاری

فعالیت های سازمان

- انجام فعالیتهای تحقیقاتی و آموزشی در زمینه های مختلف نرم افزاری و سخت افزاری

مربوط به حمل و نقل این سازمان در حال حاضر دارای یازده شرکت در زمینه های مختلف

حمل و نقل می باشد که عبارتند از:

#### ۱- شرکت ترابری بین المللی تهران (تی بی تی)

که دارای چهل سال سابقه در امر حمل و نقل داخلی و بین المللی و مواد فاسد

شدنی می باشد.

#### ۲- شرکت حمل و نقل ایران و بلغارستان

#### ۳- شرکت حمل و نقل بین المللی جاده رانان

این شرکت در سال ۱۳۶۲ تاسیس و در زمینه حمل و نقل هرگونه کالا از ایران به کلیه

نقاط جهان و بالعکس فعالیت دارد.

#### ۴- شرکت حمل و نقل شهید کلانتری

فعالیت این شرکت بیشتر بر روی حمل و نقل مواد نفتی، نصب تانکرهای کامیونهای

سوختی و عملیات لازم در خصوص عقد قرارداد با شرکت ملی نفت ایران و سایر

پیمانکاران در داخل کشور می باشد.

#### ۵- شرکت بنیاد بارانداز

این شرکت در سال ۱۳۶۶ جهت انجام تخلیه و بارگیری در بنادر جنوبی کشور

تاسیس گردیده است.

**۶- شرکت کشتیرانی بنیاد (بومسکو)**

این شرکت در سال ۱۳۶۹ در راستای تقویت ناوگان حمل و نقل دریائی کشور تاسیس گردیده است.

**۷- شرکت نمایندگیهای کشتیرانی بنیاد**

این شرکت در سال ۱۳۷۰ جهت فعالیت در زمینه تخلیه و بارگیری، خدمات گمرکی - هماهنگی برای جابجائی کالاهای ترانزیتی از بنادر جنوبی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس، حمل دریائی، فوروآردری، خدمات نمایندگی، انبارداری، دوبه کاری، مشاوره در کلیه امور حمل و نقل تاسیس گردیده است.

**۸- شرکت راه آهن شرقی بنیاد (بن ریل)**

این شرکت در سال ۱۳۷۳ برای حمل مسافر و بار تاسیس شده و بخش مسافری آن در مسیر تهران - مشهد متمرکز شده است.

**۹- شرکت مسافرتی و جهانگردی بنیاد (بن تور)**

این شرکت برای بدست آوردن شناخت و اطلاع از انتظار مسافران در ارتباط با جنبه های مختلف سفر مانند انتخاب سرویس دلخواه، سهولت بدست آوردن بلیط، خدمات پذیرائی در حین سفر و مانند آن تاسیس شده است و قصد دارد از این رهگذر کیفیت خدمات ارائه شده توسط شرکتهای مختلف بنیاد را برآورده سازد.

**۱۰- شرکت هواپیمائی بنیاد (بن ایر)**

این شرکت از سال ۱۳۷۵ عملیات پروازی خود را از ۵ فرودگاه عمده کشور در داخل و خارج شروع نموده و در صدد است با هواپیماهایی که در اختیار داشته و یا خواهد داشت در زمینه های حمل مسافر و بار فعالیت نماید. سرمایه گذاری و مشارکت در ایجاد تأسیسات و خدمات فرودگاهی از دیگر زمینه های برنامه ریزی و فعالیت این شرکت است.

#### ۱۱- شرکت خدمات گمرکی بلیاد (سکو)

این شرکت جهت ارائه خدمات گمرکی تشکیل گردیده است واردات قطعی، ورود موقت، مرجوعی، ترانزیت داخلی و خارجی، صادرات قطعی و موقت، مشاوره درخصوص ترخیص کالاهای وارداتی، دریافت و تطبیق اسناد گمرکی، احتساب حقوق و عوارض گمرکی، تعیین تعرفه و اخذ مجوز ترخیص و ارائه خدمات مشاوره‌ای مربوط از موارد فعالیت این شرکت می‌باشد.

## شورای عالی هماهنگی ترابری کشور

شورای عالی هماهنگی کشور به موجب ماده ۱۰ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری مصوب چهارم تیر ماه ۱۳۵۳ بوجود آمد و براساس ماده مذکور وزارت راه و ترابری موظف گردید حداکثر ظرف مدت سه ماه آئین نامه مربوط به ترکیب اعضاء و شرح وظایف شورا تهیه و پس از تصویب در کمیسیونهای مربوط مجلسین وقت به مورد اجرا گذارد.

پس از تصویب آئیننامه مذکور در دی ماه سال ۵۳ در مجلسین وقت و ابلاغ آن در دوم بهمن ماه ۱۳۵۳ به دولت اولین جلسه شورا در ۲۹ بهمن همان سال تشکیل و بر اساس اولین مصوبه مقرر می گردد کمیسیونی مرکب از

معاون سیاسی و پارلمانی وزارت کشور

معاون وزارت بازرگانی

معاون وزارت صنایع و معادن

معاون وزارت راه و ترابری

نماینده گمرک ایران

نماینده سازمان برنامه و بودجه

تشکیل و قبلا مسائل و موضوعاتی که می بایست در شورای عالی هماهنگی ترابری

کشور مطرح گردد رسیدگی نموده، سپس نتیجه نظرات خود را برای تصویب آن به شورا تسلیم نمایند.

ترکیب شورا با توجه به تغییرات به عمل آمده در وزارتخانه‌ها و سازمان‌های عضو، دست‌خوش تغییرات بوده است. و در حال حاضر ترکیب رسمی به شرح ذیل می‌باشد:

وزیر راه و ترابری به عنوان رئیس شورا

معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور

وزیر کشور

وزیر صنایع

وزیر معادن و فلزات

وزیر تعاون

معاون وزارت راه و ترابری و مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران

معاون وزارت راه و ترابری و مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی

معاون وزارت راه و ترابری و رئیس سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور

معاون وزارت امور اقتصادی و دارایی و رئیس کل گمرک ایران

رئیس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران

دبیری شورا در حال حاضر به عهده رئیس سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور

می‌باشد.

وظایف شورا به شرح ذیل است

۱- تصویب برنامه‌ها و خط مشی‌های اجرایی ترابری کشور

۲- بررسی و تصویب ضوابط پیشنهادی وزارت راه و ترابری در مورد روابط بین موسسات

ترابری و کامیون داران و اتوبوس داران

۳- تصویب آئین نامه مربوط به صدور اجازه تاسیس موسسات، دفاتر شعبه‌ها و

نماینده‌گی‌های‌ ترابری‌های‌ خارجی‌ که‌ می‌ خواهند‌ در‌ کشور‌ فعالیت‌ کنند.

۴- بررسی و اظهار نظر در باره پیشنهاد پیوستن به موافقت نامه‌های بین‌المللی و منطقه‌ای

و قراردادهای دو جانبه یا چند جانبه با دولت‌ها و موسسات خارجی

۵- بررسی و اظهار نظر در مورد پیشنهادهای مربوط به سیاست نرخ‌گذاری و خدمات ترابری

۶- تعیین ضابطه و معیارهای لازم با همکاری دستگاه‌های مربوط برای ایجاد و اداره و توسعه

موسسات ترابری اعم از که در داخل و یا در خطوط بین‌المللی فعالیت داشته باشند.

۷- تصویب ضوابط و معیارهای پیشنهادی در مورد امور مربوط به ترابری سازمان‌های دولتی

(به استثنای نیروهای مسلح)

۸- اتخاذ سیاست‌های لازم برای تشویق بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در امور مربوط به

ترابری

۹- بررسی و اظهار نظر نسبت به طرح لوایح قانونی و مقررات لازم در مورد رسیدگی به موارد

تخلف از مقررات ترابری کشور

۱۰- بررسی و اظهار نظر در مورد طرح‌های مربوط به تشکیل شرکت‌های دولتی در زمینه امور

ترابری و خدمات جنبی آن با رعایت ماده ۱۱ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و

ترابری

## شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی

این شورا بنا به پیشنهاد مشترک سازمان امور اداری و استخدامی کشور و وزارتخانه‌های راه و ترابری و کشور (نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران) به منظور ایجاد هماهنگی میان دستگاه‌های مستقر در مرزهای زمینی و در جهت ساماندهی و تسهیل و تسریع امور حمل و نقل مسافر و کالا در مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور (اعم از جاده‌ای و ریلی)

در تاریخ ۷۵/۸/۲۹ براساس مصوبه هفتادمین جلسه شورایعالی اداری بوجود آمد

ترکیب شورا عبارتست از:

- ۱- وزیر راه و ترابری (رئیس شورا)
- ۲- رئیس سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور
- ۳- رئیس کل گمرک ایران
- ۴- معاون ذیربط وزارت اطلاعات
- ۵- معاون ذیربط وزارت کشور
- ۶- معاون ذیربط وزارت امور خارجه
- ۷- معاون ذیربط نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران
- ۸- معاون ذیربط وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی

۵- معاون ذریبط وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

۱۰- معاون ذریبط وزارت کشاورزی

۱۱- رئیس سازمان دامپزشکی

۱۲- معاون ذریبط وزارت پست و تلگراف و تلفن

بنا به تشخیص رئیس شورا، نمایندگان سایر دستگاههای دولتی حسب مورد ملزم به شرکت در جلسات مربوط می‌باشند و عدم حضور آنان مانع اجرای تصمیمات شورا نمی‌شود.

وظایف شورا به شرح ذیل است.

الف: برنامه ریزی و تعیین خط مشی در خصوص توسعه، بهره‌برداری و حفظ و نگهداری از پایانه‌های مرزی

ب: تصویب نقشه استقرار (جانمایی) و طرح‌های معماری پایانه‌های مرزی کشور با در نظر گرفتن ترتیب و توالی انجام وظایف خاص دستگاههای ذریبط و تسهیل و تسریع امور حمل و نقل مسافر و کالا

ج: تصویب دستورالعملهای اجرایی مرتبط با ترتیب و توالی و تعیین زمان مراحل رسیدگی به امور حمل و نقل مسافر و کالا

د: هماهنگی و نظارت بر حسن جریان امور پایانه‌های مرزی کشور

ه- تعیین ساعات و شیفت کاری واحدهای مختلف مستقر در پایانه‌های مرزی

و: بررسی گزارشهای ارائه شده از سوی سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور و سایر دستگاههای مستقر در مرز در خصوص مسائل و مشکلات پایانه‌های مرزی و اتخاذ تصمیم لازم وفق قوانین و مقررات مربوط.

وزارت راه و ترابری (سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور) دبیرخانه این شورا می‌باشد و مسئولیت ابلاغ مصوبات و دستورالعملهای شورا و پیگیری اجرا آنها را برعهده



دارد مصوبات شورا برای کلیه دستگاههای اجرایی ذیربط در حدود وظایف قانونی آنان  
لازم اجرا می باشد.

اولین جلسه شورا در تاریخ ۷۵/۱۰/۳ تشکیل گردیده است.

## کمیته ساماندهی. هماهنگی و توسعه ترانزیت

ضرورت توسعه امر ترانزیت و ناهماهنگی موجود بین ارگانهای دست اندرکار ترانزیت باعث شد که هیات محترم دولت در برنامه «ساماندهی اقتصاد» خود طی مصوبه شماره ۲۰۰۳۵ مورخ ۷۷/۵/۲۱ (بند ۲۹) مسئولیت ساماندهی، هماهنگی و توسعه و تشویق امر خدمات عبور کالا از کشور (ترانزیت) را برعهده وزارت راه و ترابری واگذار نماید.

براساس این مصوبه و ابلاغیه شماره ۱۴۱۸۸/۱۱ مورخ ۷۷/۱۰/۱۲ وزیر محترم راه و ترابری به سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور این کمیته با ترکیب اعضای ذیل

- ۱- رئیس کل گمرک ایران
- ۲- مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی
- ۳- مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
- ۴- معاون اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و ترابری
- ۵- رئیس سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور (رئیس کمیته)

به ریاست رئیس سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور تشکیل و اولین جلسه خود را در تاریخ ۷۷/۱۰/۲۷ در سازمان حمل و نقل و پایانه کشور برگزار می‌نماید.

جلسات کمیته هر پانزده روز یک بار بصورت چرخشی در یکی از سازمانهای اعضا

کمیته برگزار می‌گردد و دبیرخانه آن سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور (دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی) می‌باشد.

برخی از وظایف و اهداف کمیته بشرح ذیل است:

۱- هماهنگی بین سازمانها و دواير دولتي و ساير ارگانهای دست اندرکار امر ترانزیت در قلمرو

کشور

۲- برطرف نمودن موانع و کاستی‌های ترانزیت در قلمرو کشور

۳- تحقیق و بررسی جهت دست یابی به راههای ترانزیتی در قلمرو دیگر کشورها

۴- سوق دادن کالاهایی که هم اکنون از مسیرهای دیگر به کشورهای همسایه و غیره حل می‌گردد

به مسیر ترانزیتی کشور

۵- کاهش مراحل و تشریفات ترانزیت و برقراری تسهیل در روند حمل کالاهای ترانزیتی

۶- تعدیل هزینه‌های ترانزیت از قلمرو کشور

۷- اتخاذ راهکارهای مناسب در جهت حمل بهینه کالاهای ترانزیتی و جلوگیری از

سوءاستفاده‌های احتمالی.

۸- حمایت از شرکتهای ترانزیت کننده کالا و مسافر از قلمرو کشور

۹- بررسی و پیشنهاد اصلاح قوانین و مقررات بانکی، گمرکی، بیمه، حمل و نقل و غیره مرتبط با

ترانزیت و منطبق با شرایط روز ترانزیت

۱۰- برگزاری همایش‌های ملی و بین‌المللی در جهت شناساندن موقعیت ترانزیتی کشور و

امکانات آن

## شورای هماهنگی امور کارنه تیر

شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در تاریخ ۱۳۶۰/۹/۲۳ در دوازدهمین جلسه خود مسئله انتزاع صدور کارنه تیر از سندیکای شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی را تصویب و مقرر داشت امر صدور کارنه تیر، براساس تبصره ۱ ماده واحده قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین‌المللی کالا در جاده‌ها، توسط اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران که قانوناً مرجع صادرکننده کارنه است تحت نظارت شورائی مرکب از نمایندگان دائمی وزارت بازرگانی، وزارت راه و ترابری، گمرک ایران که در اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران استقرار می‌یابند انجام پذیرد.

براساس هیجدهمین مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در تاریخ ۶۱/۴/۵ نام شورای مذکور از شورای نظارت به شورای هماهنگی امور کارنه تیر تغییر می‌یابد و نماینده اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران با حق رأی و نماینده سندیکای شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی بعنوان مطلع و بدون حق رأی به اعضای شورا اضافه می‌گردد در تاریخ ۶۱/۶/۱۵ نیز براساس بیستمین مصوبه شورا نماینده بانک مرکزی نیز در مواقع لزوم جهت مشاوره در امور مربوط با تشخیص شورای هماهنگی امور کارنه تیر بدون حق رأی در جلسات آن شورا شرکت خواهد نمود.

وظایف این شورا عبارتست از

الف: تشخیص صلاحیت شرکتهای حمل و نقل اعم از کریر و فورواردر در جهت استفاده از

تسهیلات کنوانسیون تیر

ب: پیشنهاد اصلاح آئین نامه نحوه اجرای مقررات کارنه تیر و وظایف شورای هماهنگی

ج: صدور دستورات برای طرز کار و رسیدگی به اتهامات و تخلفات شرکتهای رانندگان

د: محروم ساختن شرکتهای بطور موقت یا دائم از استفاده از مزایای کارنه تیر

ه: پیشنهاد ابطال موقت یا دائم کارت بازرگانی یا پروانه فعالیت شرکتهای متخلف در رابطه با

امور حمل و نقل به مراجع ذیربط

تصمیمات این شورا با اکثریت سه رای از چهار رای قابل اجرا می باشد.

**کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی** IRANIAN NATIONAL COMMITTEE

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE

این کمیته در سال ۱۳۴۲ تاسیس شد و فعالیت آن از اواخر سال ۵۷ لغایت ۶۳ متوقف میگردد.

به دنبال تجدید سازمان ارگانهای مملکتی کمیته ایرانی نیز در سال ۱۳۶۴ بنا به توصیه دولت و به همت اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران دوره جدید فعالیت خود را آغاز می نماید.

کمیته ایرانی مؤسسه ای است مستقل که در زمینه های زیر فعالیت می کند.

- ۱- ایجاد ارتباط بین ICC (اتاق بازرگانی بین المللی) و اعضاء ایرانی آن
- ۲- دریافت اطلاعات از ICC و انتقال آن به اعضاء برحسب نیاز آن
- ۳- تدوین نظرات اعضاء در کمیسیون های تخصصی و ارائه به ICC
- ۴- ارائه خدمات مشورتی فنی به اعضاء
- ۵- انجام خدمات انتشاراتی و آموزشی
- ۶- انتخاب مواضع جهت حفظ منافع کشور در زمینه مسائل بازرگانی اقتصادی در سطح بین المللی و ایجاد امکانات برای تحقق این مواضع
- ۷- بررسی مقررات داخلی کشور که به بازرگانی بین المللی مربوط می شود و اظهار نظر کارشناسی نسبت به آنها

ارکان کمیته عبارتند از:

۱- مجمع عمومی - که متشکل از کلیه اعضاء کمیته ایرانی است که به صورت عادی و فوق العاده تشکیل می‌گردد و بالاترین مرجع تصمیم‌گیری کمیته ایرانی است.

۲- شورا - که مرکب از ۲۴ عضو منتخب مجمع عمومی است که هر یک برای سه سال انتخاب می‌شوند ۹ عضو از بین اعضاء سازمانی و بقیه از اعضاء انفرادی انتخاب می‌گردند.

۳- هیأت اجرائی - که مرکب از ۸ عضو منتخب شورا می‌باشد و امور اجرائی را زیر نظر دارد و انتخاب اعضاء این هیأت هر سال تجدید می‌شود.

۴- دبیرخانه - که به وسیله دبیرکل و قائم مقام دبیرکل منتخب شورا زیر نظر هیأت اجرائی امور جاری کمیته را اداره می‌نماید.

۵- کمیسیونهای تخصصی - که وظیفه تبیین نظرات اعضاء و مطالعه در زمینه‌های مختلف مربوط به همکاری با دبیرخانه را بر عهده دارند.

اعضاء کمیته ایرانی دو دسته‌اند - اعضاء سازمانی که هر یک گروهی از اشخاص حقیقی و حقوقی را در بردارند و اعضاء انفرادی

۱- اعضاء سازمانی کمیته ایرانی شامل اتاقهای بازرگانی و صنایع و معادن کشور، اتاقهای مشترک بازرگانی، بانکهای تجاری و تخصصی کشور، شرکتهای بیمه، شرکتهای حمل و نقل، سازمان صنایع ملی ایران، انجمن مدیران صنایع، اتحادیه‌ها و سندیکائی بازرگانی و صنعتی، شرکت ملی فولاد ایران و... می‌باشند.

۲- اعضاء انفرادی کمیته ایرانی را شرکتهای بزرگ دولتی و خصوصی که فعالیت گسترده بازرگانی بین‌المللی دارند و یا افرادی که دارای دانش و اطلاعات عمده در امر بازرگانی بین‌المللی می‌باشند تشکیل می‌دهند.

کمیسیونهای تخصصی کمیته ایرانی عبارتند از:

۱- کمیسیون با شیوه و عملکرد بانکداری

۲- کمیسیون بیمه

۳- کمیسیون حمل و نقل

۴- کمیسیون حقوق بازرگانی بین‌المللی و داوری

که فعالیت چند ساله دارند و

کمیسیونهای:

۵- خدمات بازرگانی

۶- خدمات صنعتی

۷- خدمات انرژی

که فعالیت آنها در حال شکل‌گیری است.

## کمیسیون حمل و نقل

کمیسیون حمل و نقل کمیته ایرانی کار خود را با شرکت فعال نمایندگان و

کارشناسان سازمانهای زیر در اواخر سال ۶۵ آغاز کرده است.

معاونت حمل و نقل جاده‌ای وزارت راه و ترابری (سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور)

معاونت امور زیربنایی سازمان برنامه و بودجه (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور)

بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

هواپیمائی جمهوری اسلامی ایران

اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران

سندیکای شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایران (انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل



بین‌المللی ایران)

انجمن نمایندگی‌های خطوط کشتیرانی بین‌المللی و خدمات جنبی (انجمن کشتیرانی و

خدمات وابسته)

چند کارشناس مستقل

با توسعه فعالیت کمیسیون نمایندگان سازمانهای دیگر از جمله

سازمان بنادر و کشتیرانی

سازمان حمل و نقل بنیاد مستضعفان و جانبازان

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

گمرک ایران

به عضویت کمیسیون درآمده‌اند

به لحاظ تنوع در مسائل حمل و نقل این کمیسیون با برگزاری جلسات متعدد دو

هفته یک بار اهداف خود را در زمینه مسائل مربوط به حمل و نقل در سطح کشور و مسائل

و معضلات اعضاء در زمینه‌های ذیل پیگیری نموده است.

- اظهار نظر کارشناسی در زمینه مسائل حمل و نقل در کشور

- برگزاری سمینارهای آموزشی و تدوین انتشارات راجع به حمل و نقل

برای دستیابی به اهداف فوق اسناد متعدد واصله از اتاق بازرگانی بین‌المللی مورد

مطالعه و بررسی قرار گرفته و در صورت نیاز برای سازمانهای ذیربط داخلی ارسال و متقابلاً

نقطه نظرات کارشناسی از طرف کمیسیون به ICC اعلام میگردد.

مسائل حمل و نقل کشور در جلسات کمیسیون مورد بررسی اعضاء قرار می‌گیرد و

گزارشهای کارشناسی آن جهت مسئولین ذیربط ارسال می‌گردد که در بسیاری موارد این

نقطه نظرها در مقررات موضوعه کشور مورد توجه قرار گرفته است.

در زمینه برگزاری سمینارهای تخصصی کمیسیون تاکنون پنج سمینار با موضوعات

ذیل برنامه ریزی و اجرا کرده است:

- ۱- سمینار «بارنامه و نقش آن در تجارت بین‌المللی» که نتیجه آن به صورت جزوه به عنوان نشریه شماره ۵ کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی منتشر شده است.
  - ۲- سمینار «نقش فوروارد در حمل و نقل بین‌المللی» که نتیجه آن به صورت کتاب شماره ۱۸ کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی منتشر شده است.
  - ۳- سمینار «نقش کرایه حمل در حمل و نقل بین‌المللی» که نتیجه آن در دست چاپ می‌باشد.
  - ۴- سمینار «نقش کانتینر در حمل و نقل بین‌المللی»
  - ۵- سمینار «ترانزیت کالا از کشور»
- کمیسیون در زمینه انتشارات و چاپ مقالات نیز فعالیت قابل توجهی ارائه نموده است و علاوه بر ترجمه تعدادی از نشریات ICC مقالات متعددی در نشریه اتاق بازرگانی و سایر نشریات به چاپ رسانیده است.

## انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

پیشینه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به سال ۱۳۳۲ بر می‌گردد در آن سال تراکم کشتی‌ها در بندر خرمشهر و گرفتن نوبت پهلوگیری کشتی‌ها معضلی را ایجاد کرده بودند لذا نمایندگان خطوط کشتیرانی برای رفع مشکل مذکور با همکاری اداره بندر خرمشهر اقدام به تشکیل سندیکائی بنام «سندیکای نمایندگان خطوط کشتیرانی» در بندر مذکور می‌نمایند.

این سندیکا در بدو تشکیل خود مسئولیت سامان دادن برای تعیین نوبت پهلوگیری کشتی‌ها را به عهده گرفت و با هماهنگی اداره بندر خرمشهر مشکل مذکور برطرف گردید. در سال ۱۳۳۳ سندیکای نمایندگان خطوط کشتیرانی اقدام به انتشار بولتن هفتگی حاوی اطلاعاتی در مورد کشتی‌های در حال تخلیه، در انتظار نوبت و میزان عملکرد هر کشتی نمود بولتن مذکور به زبان انگلیسی تهیه و برای سازمان بنادر و صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی و... ارسال می‌شود.

سندیکای مذکور پس از موفقیت در امور مرقوم فعالیت خود را به سایر بنادر کشور از جمله بوشهر، بندر عباس، بندر امام (بندر شاپور) گسترش داد و عملاً به هماهنگی میان فعالیتهای نمایندگان خطوط کشتیرانی پرداخت.

در سال ۱۳۴۹ سندیکای نمایندگان خطوط کشتیرانی به لحاظ تغییر ساختار

اقتصادی کشور و فعالیت در سایر بنادر و با توجه به مسئله بازاریابی تغییر ساختار داد و به نام «سندیکای صاحبان و نمایندگان کشتیرانی» تغییر نام داد و در تاریخ ۴۹/۹/۲۶ تحت شماره ۴۲۸ ثبت دفتر اداره کل سازمان کارگزاری و کارفرمایی وزارت کار و امور اجتماعی می‌گردد.

سندیکای صاحبان و نمایندگان کشتیرانی بعد از انقلاب با توجه به قانون اساسی و ساختار اقتصادی و بازرگانی کشور به «انجمن صاحبان و نمایندگان کشتیرانی و خدمات جنبی» تغییر نام داده و اهداف خود را تبیین می‌نماید.

انجمن در بدو جنگ تحمیلی با هماهنگی سازمان بنادر و کشتیرانی با استقرار گروه ضربت کمک مؤثری در اداره تخلیه کشتی‌های که در بندرعباس نوبت برای پهلوگرفتن داشتند نمود و همین امر موجبات جلوگیری از انحراف مسیر کشتی‌ها به بنادر امارات متحده عربی و... برای تخلیه کالاهای متعلق به کشور را فراهم آورد و باعث صرفه‌جویی در بسیاری از امور و همچنین جلوگیری از کمبود کالاهای مصرفی و مواد اولیه در کشور در مقطع مذکور می‌گردد.

سندیکای صاحبان و نمایندگان کشتیرانی و خدمات جنبی براساس اصل بیست و ششم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و به استناد ماده دو قانون فعالیت احزاب، جمعیتها و انجمنهای سیاسی و صنفی و انجمن‌های اسلامی یا اقلیتهای دینی شناخته شده مصوب ۱۳۶۰/۶/۷ و با عنایت به آئیننامه اجرائی واحدهای صنفی موضوع قانون فعالیت احزاب مصوب سال ۱۳۶۸ به منظور انطباق مفاد اساسنامه انجمن با موارد مذکور در قانون و آئین‌نامه‌های مربوط اقدام و در تاریخ ۷۵/۵/۲۵ موفق به اخذ پروانه فعالیت تحت نام «انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته» از وزارت کشور می‌گردد.

## ارکان انجمن

انجمن دارای ارکان ذیل است

۱- مجمع عمومی ۲- هیئت مدیره ۳- بازرس

انجمن در حال حاضر دارای دبیرخانه‌های است که دو مدیر اجرایی آنرا اداره

می‌کنند مدیران اجرایی مجری طرحها و برنامه‌ها و مصوبات هیئت مدیره می‌باشند.

انجمن دارای هفت گروه کارشناسی بنامهای ذیل است :

۱- گروه عملیات بندری

۲- گروه امور حقوقی

۳- گروه ترانزیت و بیمه

۴- گروه آموزش و مطالعات و تحقیقات

۵- گروه روابط عمومی و بین‌الملل

۶- گروه خدمات وابسته در امور بندری و دریائی

۷- شورای سردبیری پیام انجمن

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته از سال ۷۴ نشریه‌ای بنام «پیام انجمن» نشر

نموده است که بصورت ماهیانه چاپ میگردد.

انجمن در حال حاضر دارای ۱۲۲ عضو با شخصیت حقوقی و ۱۳ عضو با

شخصیت حقیقی می‌باشد.

## اهداف انجمن

اهداف انجمن بطور خلاصه بشرح ذیل است:

۱- ایجاد همکاری بین اعضاء و راهنمایی آنان برای ارائه خدمات با کیفیت بهتر در زمینه

کشتی داری، نمایندگی کشتیرانی و خدمات وابسته به کشتیرانی

۲- ایجاد تعاون بین اعضاء انجمن و فراهم کردن تسهیلات لازم در این مورد

۳- جمع آوری و تدوین و انتشار نظریات و تجارب مربوط به کشتی داری و نمایندگی و

خدمات کشتیرانی و در صورت لزوم تشکیل و اداره برنامه‌های آموزشی در رشته‌های

مختلف مربوط به اهداف انجمن

۴- پژوهش و بررسی در زمینه اهداف فوق به منظور بالابردن سطح کارائی و بهبود امور

کشتیرانی و ارائه آن به اعضاء

۵- ایجاد ارتباط و تبادل نظر با مؤسسات دولتی و نهادها و ارگانهاییکه به نحوی از انحاء در

امور کشتیرانی مرجع و صاحب نظر می‌باشند.

۶- تشکیل صندوق تعاون به منظور کمک به اعضاء با توجه به قوانین و مقررات حاکم بر

تأسیس اینگونه امور

۷- سعی و اهتمام در حل و فصل اختلافات بین اعضاء و سایر شخصیت‌های حقیقی و حقوقی

به صورت دوستانه و کدخدامنشی و صرفاً در ارتباط با مسائل صنفی و در صورت نیاز و

موافقت طرفین دعوی حل مشکل از طریق داوری.

۸- ارائه طرحها، برنامه‌ها و سایر اقداماتی که در نیل به اهداف اشاره شده در فوق ضروری

است.

## انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایران

پیشینه انجمن به سال ۱۳۴۸ برمی‌گردد در این سال با همت و فعالیت سه شرکت حمل و نقل بین‌المللی ایرانی تشکلی صنفی به نام «سندیکای شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی» بوجود آمده و به موجب اساسنامه خود وظیفه هماهنگی و ارتقاء وضعیت و کیفیت کار اعضاء را برعهده گرفت.

بعد از پیروزی انقلاب اسلامی ایران و به دنبال سیاستهای وزارت راه و ترابری مبنی بر حمایت از شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایرانی تعداد این شرکتهای افزایش یافت و به تبع آن تعداد اعضاء سندیکا نیز فزونی گرفت بطوریکه هم اکنون تعداد اعضاء فراتر از ۲۶۰ شرکت گردیده است.

با تصویب قانون جدید تشکل‌های صنفی، نام سندیکا در سال ۱۳۷۴ به انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایران تغییر می‌یابد.

### ارکان

انجمن دارای ارکان ذیل می‌باشد.

- ۱- مجمع عمومی
- ۲- هیات مدیره
- ۳- بازرسان

## اهداف

اهداف انجمن عبارتند از

- ۱- همکاری با مسئولین ذیربط در جهت پی ریزی نظام جامع و هماهنگ در امر حمل و نقل بین‌المللی و عملیات وابسته به آن
- ۲- کوشش در جهت پیشبرد و بهبود امور مربوط به صنعت حمل و نقل کشور
- ۳- ارتقاء دانش علمی و فنی اعضاء در رابطه با پیشرفت‌های حاصله در امر حمل و نقل بین‌المللی و عملیات وابسته به آن و اعمال مدیریت پیشرفته.
- ۴- فعالیت جمعی به منظور تأمین حقوق و منافع حرفه‌ای مشروع و قانونی
- ۵- حمایت از اعضاء و دفاع از حقوق قانونی آنان
- ۶- ممانعت از بروز اختلافات بین اعضاء و ایجاد حسن روابط و همکاری نزدیک بین آنان
- ۷- حل مشکلات و اقدام جهت بهبود شرایط کار

## حقوق و وظایف

حقوق و وظایف انجمن عبارتست از:

- ۱- متشکل ساختن شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی
- ۲- حمایت از اعضاء و دفاع از حقوق صنفی آنان در مراجع داخلی و بین‌المللی
- ۳- قبول حکمیت‌های ارجاعی از طرف اشخاص در ارتباط با حمل و نقل بین‌المللی و نیز اعلام نظریه‌های کارشناسی و تخصصی حسب مورد.
- ۴- اعلام نظر مشورتی در مورد نرخ‌های حمل و نقل بین‌المللی و تعرفه‌های خدماتی حمل و نقل
- ۵- اهتمام در جهت تهیه برنامه و طرح‌های لازم در ارتباط با حمل و نقل و تشریک مساعی با مقامات ذیربط با توجه به مصالح و منافع عمومی کشور



- ۶- اظهار نظر پیرامون موضوعات مربوط به حمل و نقل بین‌المللی و ارائه پیشنهادات لازم در این مورد و نیز امور مربوط به آن از جمله امور گمرکی، بندری ارزی و غیره
- ۷- کوشش در جهت رفع موانع و معضلات صنفی و مشکلات ناشی از حمل و نقل
- ۸- جلب همکاری مقامات و مراجع دولتی با مؤسسات ذیربط و اشخاص به منظور نیل به اهداف انجمن
- ۹- معرفی نماینده به مقامات قانونی و کلیه مؤسساتی که به نحوی از انحاء با انجمن ارتباط دارند و تشکیل جلسات مرتبط با آنها.
- ۱۰- ارائه پیشنهاد و تشریح مساعی با اعضاء انجمن و مقامات دولتی جهت تامین وسائل آسایش و رفاه کارکنان شرکتهای عضو
- ۱۱- ارائه پیشنهاد و تشریح مساعی با مقامات ذیربط جهت الحاق به کنوانسیونهای بین‌المللی مرتبط و کوشش در اجرای صحیح آنها
- ۱۲- عضویت و ایجاد ارتباط با سازمانهای مرتبط با وظایف انجمن در داخل یا خارج از کشور در چهارچوب فعالیتهای صنفی و قوانین و مقررات کشور
- ۱۳- اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از رقابتهای ناسالم اعضاء و ملزم ساختن آنها به رعایت مفاد اساسنامه، نظامنامه و مصوبات مجامع
- ۱۴- تأسیس دفتر یا دفاتر در داخل و خارج از کشور با توجه به ضروریات و مقتضیات زمانی و مکانی با رعایت قوانین و مقررات کشور
- ۱۵- ارائه طرحهای لازم جهت ایجاد ترمینال و هرگونه تأسیسات و تسهیلات مورد نیاز در داخل و خارج از کشور با مشارکت اعضاء و با رعایت قوانین و مقررات مربوطه
- ۱۶- ارائه پیشنهادات و نظریات به منظور تامین نیازمندیهای حمل و نقل بین‌المللی
- ۱۷- ایجاد و برقراری نظام حرفه‌ای صحیح، منطبق با رشد اقتصادی و اجتماعی کشور
- ۱۸- توصیه جهت به کارگیری تجهیزات ایمنی و استحفاظی در حمل و نقل بین‌المللی،

براساس ضوابط و استانداردهای بین‌المللی و مقررات جاری کشور به منظور جلوگیری از

خطرات احتمالی

۱۹- تلاش در ارتقاء معلومات علمی و فنی اعضاء در زمینه حمل و نقل بین‌المللی

۲۰- انتشار نشریه انجمن با اجازه مقامات مسئول کشور و تشکیل کنفرانس و سمینار به منظور

تبادل نظر و آگاهی از پیشرفت‌ها و رویدادهای حمل و نقل بین‌المللی با رعایت قوانین و

مقررات کشور.

۲۱- دایر نمودن دوره‌های آموزشی در زمینه حمل و نقل

## انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی خراسان

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و استقلال کشورهای آسیای میانه و باز شدن مرزهای شمالی استان خراسان و تمهیداتی که از طرف مقامات استان خراسان اندیشیده شد مبادلات تجاری با کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان از طریق استان خراسان آغاز گردید با توجه به نیازهای فراوان کشورهای تازه استقلال یافته و بکر بودن بازارهای جدید فعالیت بازرگانان استانی و غیراستانی به ناگهان و بطور چشم گیر افزایش یافت.

استان خراسان با داشتن سه مرز مشترک، لطف آباد، باجگیران و سرخس با کشور ترکمنستان از بهترین موقعیت جهت جذب بازار کشورهای فوق الذکر برخوردار بوده و به همین جهت تجار و بازرگانان ایرانی به منظور انجام عملیات بازرگانی خود نیاز به ناوگان ترابری برون مرزی را احساس و به دنبال تقاضای فراهم شده در بازار ابتداء تعدادی از شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی با مرکزیت تهران مبادرت به تأسیس دفاتر نمایندگی در استان نموده و فعالیت خود را آغاز نمودند.

مسئولین بخش دولتی در استان به منظور افزایش سطح اشتغال و استفاده از تقاضای ایجاد شده ضمن هماهنگی با وزارت راه و ترابری موجبات تأسیس شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی با مرکزیت مشهد را فراهم نموده و از سال ۱۳۷۱ شرکتهای حمل

ونقل بین‌المللی در شهرستان مشهد تأسیس و فعالیت خود را آغاز نمودند بطوریکه در بهمن ماه سال ۷۱ حدود ۲۵ شرکت حمل و نقل بین‌المللی در استان خراسان فعال گردید. افزایش شرکتها در مشهد و پراکندگی امور و نیاز به ایجاد هماهنگی با دستگاههای بخش دولتی و استفاده از تجارب بخش خصوصی فعال در زمینه حمل و نقل بین‌المللی مدیران شرکتها و مسئولین سازمان حمل و نقل و پایانه‌های استان خراسان را بر آن داشت تا در جهت حفظ منافع و حمایت از شرکتها و یکسان سازی روشها و قانونمند نمودن فعالیت‌های موجود اقدام به ایجاد تشکل صنفی نمایند و بر این اساس مقدمات امر فراهم و نهایتاً در دی ماه ۱۳۷۲ انجمن شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان با مرکزیت مشهد به عنوان (مؤسسه‌ای صنفی، علمی و ارشادی که بصورت غیرسیاسی اداره می‌شود) تحت پروانه شماره ۱۰۶ مورخ ۷۲/۱۱/۲۵ در اداره کل کار و امور اجتماعی استان خراسان به ثبت می‌رسد.

## وظایف و اهداف انجمن

- وظایف و اهداف کلی انجمن با توجه به اساسنامه اولیه و تغییرات بعدی که نهایتاً در مجمع عمومی فوق العاده مورخ ۷۸/۲/۱۵ به تصویب اعضاء رسیده است عبارتند از:
- ۱- متشکل ساختن شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی تحت ضوابط انجمن
  - ۲- دفاع از حقوق صنفی اعضاء در کلیه مراجع داخلی و بین‌المللی
  - ۳- تنظیم و ارائه پیشنهادات لازم در زمینه نرخهای حمل و نقل بین‌المللی و خدمات جنبی کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت و سایر عملیات مربوط به حمل و نقل
  - ۴- اهتمام و تشریک مساعی با مقامات مربوطه جهت تهیه برنامه و طراحی لازم در ارتباط با حمل و نقل با توجه به مصالح و منافع عمومی
  - ۵- اظهار نظر پیرامون موضوعات مربوط به حمل و نقل از نظر اقتصادی و همچنین مسائل

مربوط به تعرفه‌های گمرکی و سیاست ارزی و ارائه طرحها و پیشنهادات سودمند در زمینه

حمل و نقل کشور به مقامات ذیصلاح

۶- رسیدگی به شکایات واصله و کوشش در رفع آنها به طریق داوری و حکمیت

۷- جلب همکاری کلیه مقامات و مراجع دولتی، مؤسسات ذیربط و اشخاص حقیقی و

حقوقی به منظور نیل به اهداف انجمن.

۸- معرفی نماینده به مقامات قانونی و کلیه مؤسساتی که به نحوی از انحاء با انجمن ارتباط

دارند و کوشش در تشکیل جلسات مرتب با آنها

۹- تلاش در جهت تأمین امکانات رفاهی - ورزشی، فرهنگی و غیره برای اعضاء از طریق

تأسیس شرکتهای تعاونی چند منظوره و سهامی و...

۱۰- تشریک مساعی با مقامات ذیربط جهت الحاق به کنوانسیونهای بین المللی و همچنین

کوشش در اجرای هر چه صحیحتر کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین المللی کالا در

جاده‌ها (تیر) و سایر کنوانسیونها

۱۱- اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از رقابتهای ناسالم اعضاء و ملزم ساختن آنها به رعایت

کلیه مفاد نظامنامه و مصوبات انجمن

۱۲- تأسیس دفتر یا دفاتر در داخل یا خارج از کشور با توجه به ضروریات و مقتضیات زمانی و

مکانی

۱۳- ایجاد و احداث ترمینال و امکانات زیربنائی حمل و نقل و هرگونه تأسیسات مشترک در

داخل و خارج از کشور و همچنین ارائه طرحهای لازم به مراجع ذیصلاح

۱۴- ارائه پیشنهادات و نظریات به منظور تأمین نیازمندیهای حمل و نقل بین المللی و

پیش بینی های لازم در تنظیم مقررات صادرات و واردات و ترانزیت

۱۵- کوشش در ایجاد و برقراری نظام حرفه‌ای صحیح منطبق با رشد اجتماعی و اقتصادی

کشور

۱۶- توصیه برای تجهیز وسایل حمل و نقل بین المللی مؤسسات عضو براساس ضوابط و استانداردهای بین المللی جاری کشور به منظور تامین وسائل استحقاقی و ایمنی برای جلوگیری از خطرات احتمالی و صدمات ناشیه از آن و کاهش آلودگیهای محیط زیست.

۱۷- مجاهدت در ارتقاء معلومات علمی و فنی اعضاء مخصوصاً در زمینه حمل و نقل بین المللی با حضور مجامع و کنفرانسهای داخلی و بین المللی

۱۸- انتشار نشریه انجمن با اجازه مقامات مسئول کشور و تشکیل کنفرانس و سمینار و برگزاری دورههای آموزشی به منظور آگاهی و اطلاع از وقایع و رویدادهای بین المللی در زمینه حمل و نقل

انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی خراسان در حال حاضر دارای ۱۰۰ عضو فعال بوده و با تحت پوشش داشتن ۲۰ دفتر نمایندگی مستقر در استان با استفاده از کمیته های تخصصی پنجگانه خود خدمات لازم را به کلیه شرکتهای عضو، تحت پوشش و حتی غیرعضو ارائه می نماید.

## کمیته های تخصصی

کمیته های تخصصی عبارتند از

### ۱- کمیته حل اختلاف و داوری

این کمیته با تعداد ۹ نفر کارشناس و در دو گروه کاری در روزهای سه شنبه هر هفته تشکیل و به شکوائیه های واصله براساس نوبت و یا فوریت مسئله رسیدگی و نظر کارشناسی و رأی حکمیت خود را صادر می نماید اصولاً پرونده هایی در کمیته یاد شده، مطرح خواهد بود که:

الف - یکی از طرفهای درگیر در پرونده از خانواده حمل و نقل بوده و موضوع دعوی انجام عملیات حمل و نقل باشد.

ب - طرفین در قرارداد منعقدہ حکمیت و داوری انجمن را پذیرفته باشند و یا اینکه همزمان با طرح دعوی قبول حکمیت را کتباً اعلام نمایند.

ج - در ابتدای جلسه و قبل از شروع به رسیدگی مجدداً با امضاء فرمهای مربوطه، داوران حاضر در جلسه را قبول و اعلام دارند که از رأی صادره متابعت خواهند نمود.

بدین ترتیب در هر هفته حداقل به سه پرونده اختلافی رسیدگی و آرای لازم ظرف ۲۴ ساعت به طرفین ابلاغ میگردد. ضمناً در مواردیکه پرونده‌ای در مراجع قضائی استان مطرح گردد به درخواست مرجع قضائی کارشناسان مربوط با حضور در مراجع قضائی در حل و فصل دعوی همکاری‌های لازم بعمل می‌آید.

#### ۲- کمیته بیمه

این کمیته در مواقع ضروری با تشکیل جلساتی مسائلی و مشکلات خدمات بیمه‌ای را مورد و تجدیدنظر قرار داده و ضمن هماهنگی با بیمه‌های طرف قرارداد روشهای اجرائی لازم را در جهت تسهیل پیشنهاد می‌نماید.

#### ۳- کمیته آموزشی

با طرح و پیشنهاد کلاسهای آموزشی مختلف در جهت ارتقاء دانش فنی همکاران اقدام نموده و می‌نماید. برگزاری کلاسهای گمرکی - تکدرس مدیریت حمل و نقل بین‌المللی و مدیریت مالی با استفاده از اساتید مربوطه از جمله فعالیتهای این کمیته بوده است.

#### ۴- کمیته روابط عمومی

با ایجاد هماهنگی با سایر انجمن‌های حمل و نقل بین‌المللی و سایر دستگاههای ذریبط در برپائی سمینارهای مورد توافق، حضوری فعال داشته و انتشار پیک انجمن (بصورت ماهانه) از خدمات ارائه شده این کمیته می‌باشد.

## ۵- کمیته امور گمرکی

با تعیین نماینده ضمن هماهنگی با سایر انجمنهای حمل و نقل بین‌المللی در جلسات امور گمرکی حضور فعال داشته و در طول تشکیل تاکنون با تلاش مستمر خود به توافقاتی مفید با مقامات ذیربط دست یافته است.

## ارکان انجمن

انجمن دارای ارکان زیر است.

۱- مجمع عمومی

۲- هیئت مدیره

۳- بازرسان قانونی

امور اجرایی انجمن و مصوبات آن از طریق دبیرخانه انجمن با حضور ۱۲ نفر همکار

در بخش‌های آمار، امور مالی - امور عمومی و اداری به انجام میرسد.



## انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی شمال غرب کشور

این انجمن با توجه به اصل تمرکز زدائی و سیاست واگذاری امور تصدی گرایانه به شکل‌های صنفی و با اعمال نظر به تقویت شکل‌های صنفی از سوی سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور (دفتر ترانزیت و امور بین‌الملل) و به منظور حفظ حقوق شرع و قانونی و بهبود وضع اقتصادی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی استان آذربایجان شرقی با حوزه فعالیت در کشور جمهوری اسلامی ایران و با هدف فعالیت دسته جمعی برای پیشبرد و بهبود امور صنعت حمل و نقل بین‌المللی و حمایت و دفاع از حقوق عموم و کوشش به منظور ایجاد حسن روابط و همکاری نزدیک میان شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی در ایران با رعایت کامل قوانین جاری کشور تحت نام «انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی» در تاریخ ۷۷/۹/۱۰ به مرکزیت شهرستان تبریز تشکیل میگردد. سپس در تاریخ ۷۹/۳/۶ با کسب مجوز و برای تحت پوشش قراردادن کلیه شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی مستقر در حوزه جغرافیائی شمال غرب کشور (استان‌های آذربایجان شرقی - آذربایجان غربی - اردبیل و زنجان) انجمن شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی به «انجمن صنفی کارفرمائی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی شمال غرب کشور» تبدیل و با این نام به فعالیت خود ادامه می‌دهد. و در حال حاضر دارای ۲۰ عضو می‌باشد.

## ارکان

ارکان انجمن عبارتند از:

- ۱- مجمع عمومی
- ۲- هیئت مدیره
- ۳- بازرسان.

## وظایف و اهداف

وظایف و اهداف انجمن بشرح ذیل است:

- ۱- متشکل ساختن شرکتهای عضو انجمن تحت ضوابط انجمن
- ۲- دفاع از حقوق صنفی اعضاء در کلیه مراجع داخلی و بین المللی
- ۳- تنظیم و ارائه پیشنهادات لازم در زمینه نرخهای حمل و نقل بین المللی و خدمات جانبی ترانزیتی و صادراتی و وارداتی و سایر عملیات مربوط به حمل و نقل
- ۴- اهتمام و تشریک مساعی با مقامات مربوط جهت تهیه برنامه و طرحهای لازم در ارتباط با حمل و نقل بین المللی با توجه به مصالح و منافع عمومی
- ۵- اظهارنظر پیرامون موضوعات مربوط به حمل و نقل از نظر اقتصادی و همچنین مسائل مربوط به تعرفه های گمرکی و سیاست ارزی و ارائه طرحها و پیشنهادات سودمند در زمینه حمل و نقل کشور به مقامات ذیصلاح
- ۶- رسیدگی به شکایات واصله و کوشش در رفع آنها به طریق داوری و حکمیت
- ۷- جلب همکاری کلیه مقامات و مراجع دولتی مؤسسات ذیربط و اشخاص حقیقی و حقوقی به منظور نیل به اهداف انجمن
- ۸- معرفی نماینده به مقامات قانونی کلیه مؤسساتی که به نحوی از انحاء با انجمن ارتباط دارند و کوشش در تشکیل جلسات مرتب با آنها
- ۹- ارائه پیشنهادات جهت تامین وسایل آسایش و رفاه کارکنان و رانندگان مؤسسات حمل

ونقل بین‌المللی به اعضای انجمن

۱۰- تشریح مساعی با مقامات ذیربط جهت الحاق به کنوانسیون‌های بین‌المللی و همچنین

کوشش در اجرای هرچه صحیح تر کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین‌المللی کالا در جاده‌ها

(تیر) و سایر کنوانسیونها

۱۱- اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از رقابتهای ناسالم اعضای و ملزم ساختن آنها به رعایت

کلیه مصوبات انجمن و سایر قوانین حمل و نقل

۱۲- تأسیس دفتر یا دفاتر در داخل و یا خارج از کشور با توجه به ضروریات و مقتضیات زمانی

و مکانی.

۱۳- ارائه طرحهای لازم و ایجاد ترمینال و هرگونه تاسیسات در داخل و خارج از کشور به

مراجع ذیصلاح

۱۴- بررسی تعداد وسائل نقلیه با توجه به احتیاجات حمل و نقل بر مبنای آمار و روشهای

علمی و اطلاعاتی و ارائه پیشنهادات لازم به مراجع ذیربط به منظور بهبود امور حمل و نقل

۱۵- ارائه پیشنهادات و نظریات به منظور تامین نیازمندیهای حمل و نقل بین‌المللی و

پیش‌بینی‌های لازم در تنظیم مقررات صادرات و واردات و ترانزیت سالیانه

۱۶- کوشش در ایجاد و برقراری نظام حرفه‌ای صحیح منطبق با رشد اقتصادی و اجتماعی

کشور

۱۷- توصیه و الزام برای تجهیز وسایل حمل و نقل بین‌المللی مؤسسات عضو براساس شرایط

و استانداردهای بین‌المللی و مقررات جاری کشور به منظور تامین وسایل استحفاظی و

ایمنی برای جلوگیری از خطرات احتمالی و صدمات ناشی از آن با نظر کمیته‌امداد و ایمنی

انجمن.

۱۸- مجاهدت در ارتقاء معلومات علمی و فنی اعضای خصوصاً در زمینه حمل و نقل

بین‌المللی

۱۹- انتشار نشریه انجمن با اجازه مقامات مسئول کشور و تشکیل کنفرانس و سمینار به منظور

آگاهی و اطلاع از وقایع و رویدادهای بین المللی در زمینه حمل و نقل و تجارت

۲۰- تهیه و تنظیم اسناد و فرمهای متحدالشکل مربوط به حمل و نقل بین المللی

## انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی گلستان

شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی کالای استان گلستان به منظور ایجاد یک تشکل صنفی هماهنگ، پی‌ریزی یک نظام جامع در امر حمل و نقل بین‌المللی با همکاری مسئولین ذیربط و تامین حقوق حقه حرفه‌ای و افزایش دانش فنی خود در اواخر سال ۷۷ تصمیم به تشکیل «انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی کالای استان گلستان» نموده و پس از تصویب اساسنامه آن در تاریخ ۷۷/۱۱/۱۵ این انجمن را در تاریخ ۷۸/۴/۱۷ تحت شماره ۱۰۵ نزد اداره کل کار و امور اجتماعی استان گلستان به مرکزیت گرگان به ثبت می‌رسانند و هم‌اکنون دارای ۱۹ عضو می‌باشد.

### ارکان

ارکان انجمن عبارتند از

- ۱- مجمع عمومی
- ۲- هیات مدیره
- ۳- بازرسان

### اهداف و وظایف

اهداف و وظایف انجمن به شرح ذیل است:

الف: اهداف

- ۱- همکاری با مسئولین ذیربط در جهت پی ریزی نظام جامع و هماهنگ در امر حمل و نقل بین‌المللی و عملیات وابسته به آن
- ۲- کوشش در جهت پیشبرد و بهبود امور مربوط به صنعت حمل و نقل کشور
- ۳- ارتقاء دانش علمی و فنی اعضاء در رابطه با پیشرفتهای حاصله در امر حمل و نقل بین‌المللی و عملیات وابسته به آن و اعمال مدیریت پیشرفته
- ۴- فعالیت جمعی به منظور تامین حقوق و منافع حرفه‌ای مشروع و قانونی
- ۵- حمایت از اعضاء و حقوق قانونی آنان
- ۶- ممانعت از بروز اختلافات بین اعضاء و ایجاد حسن روابط و همکاری نزدیک بین آنان
- ۷- حل مشکلات و اقدام جهت بهبود شرایط کار

#### ب: وظایف

- ۱- متشکل ساختن شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی کالا
- ۲- حمایت از اعضاء و دفاع از حقوق صنفی آنها در مراجع داخلی و بین‌المللی کالا
- ۳- قبول حکمیتهای ارجائی از طرف اشخاص در ارتباط با حمل و نقل بین‌المللی کالا و نیز اعلام نظریه‌های کارشناسی و تخصصی حسب مورد
- ۴- اعلام نظر مشورتی در مورد نرخهای حمل و نقل بین‌المللی و تعرفه‌های خدماتی حمل و نقل
- ۵- احتمالام در جهت تهیه برنامه و طرحهای لازم در ارتباط با حمل و نقل و تشریک مساعی با مقامات ذیربط با توجه به مصالح و منافع عمومی کشور
- ۶- اظهار نظر پیرامون موضوعات مربوط به آن از جمله امور گمرکی، بندری، ارزی و غیره
- ۷- کوشش در جهت رفع موانع و معضلات صنفی و مشکلات ناشی از حمل و نقل
- ۸- جلب همکاری مقامات و مراجع دولتی، مؤسسات ذیربط و اشخاص به منظور نیل به

## اهداف انجمن

- ۹- معرفی نماینده به مقامات قانونی و کلیه مؤسساتی که به نحوی از انحاء با انجمن ارتباط دارند و تشکیل جلسه مرتبط با آنها
- ۱۰- ارائه پیشنهاد و تشریح مساعی با اعضاء انجمن و مقامات دولتی جهت تامین وسائل آسایش و رفاه کارکنان شرکتهای عضو
- ۱۱- ارائه پیشنهاد و تشریح مساعی با مقامات ذیربط جهت الحاق به کنوانسیونهای بین‌المللی مرتبط و کوشش در اجرای صحیح آن
- ۱۲- عضویت و ایجاد ارتباط با سازمانهای مرتبط با وظایف انجمن در داخل، یا خارج از کشور در چهارچوب فعالیتهای صنفی و قوانین و مقررات کشور
- ۱۳- اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از رقابتهای ناسالم اعضاء و ملزم ساختن آنها به رعایت مفاد اساسنامه، نظامنامه و مصوبات مجامع
- ۱۴- تأسیس دفتر یا دفاتر در داخل و خارج از کشور با توجه به ضروریات و مقتضیات زمانی و مکانی با رعایت قوانین و مقررات کشور و با کسب موافقت قبلی مسئولین سازمان حمل و نقل و پایانه کشور
- ۱۵- ارائه طرحهای لازم جهت ایجاد ترمینال و هرگونه تأسیسات و تسهیلات مورد نیاز در داخل و خارج از کشور با مشارکت اعضاء و با رعایت قوانین و مقررات مربوط به کسب موافقت قبلی مسئولین سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور
- ۱۶- ارائه پیشنهادات و نظریات به منظور تامین نیازمندیهای حمل و نقل بین‌المللی
- ۱۷- ایجاد و برقراری نظام حرفه‌ای صحیح، منطبق با رشد اقتصادی کشور
- ۱۸- توصیه جهت بکارگیری تجهیزات ایمنی و استحفاظی در حمل و نقل بین‌المللی براساس ضوابط و استانداردهای بین‌المللی و مقررات جاری کشور به منظور جلوگیری از خطرات احتمالی

۱۹- تلاش در ارتقاء معلومات علمی و فنی اعضاء در زمینه حمل و نقل بین‌المللی

۲۰- انتشار نظریه انجمن با اجازه مقامات مسئول کشور و تشکیل کنفرانس و سمینار به منظور

تبادل نظر و آگاهی از پیشرفت‌ها و رویدادهای حمل و نقل بین‌المللی با رعایت قوانین و

مقررات کشور

۲۱- دایر نمودن دوره‌های آموزشی در زمینه حمل و نقل بین‌المللی با رعایت مقررات و

قوانین کشور



## انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی آذربایجانغربی

شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی استان آذربایجانغربی به منظور حفظ حقوق مشروع و قانونی و بهبود وضع اقتصادی خود و با هدف فعالیت دسته جمعی برای پیشبرد بهبود امور صنعت حمل و نقل بین‌المللی و ایجاد حسن روابط و همکاری نزدیک میان شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی در اواسط سال ۷۹ تصمیم به تشکیل «انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی آذربایجانغربی» نموده و این انجمن را در تاریخ ۷۹/۹/۱۰ تحت شماره ۱۲۱ نزد اداره کل کار و امور اجتماعی استان آذربایجانغربی به مرکزیت ارومیه به ثبت می‌رسانند و هم‌اکنون دارای ۱۳ عضو می‌باشد.

### ارکان

ارکان انجمن عبارتند از:

- ۱- مجمع عمومی
- ۲- هیئت مدیره
- ۳- بازرسان

### وظایف و اهداف

وظایف و اهداف انجمن عبارتند از:

- ۱- متشکل کردن شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی تحت ضوابط انجمن

- ۲- دفاع از حقوق صنفی اعضاء در کلیه مراجع داخلی و بین‌المللی
- ۳- اعلام نظر مشورتی در مورد نرخهای حمل و نقل بین‌المللی و تعرفه‌های خدماتی حمل و نقل
- ۴- اهتمام و تشریک مساعی با مقامات مربوطه جهت تهیه برنامه و طراحی لازم در ارتباط با حمل و نقل بین‌المللی با توجه به مصالح و منافع عمومی
- ۵- اظهارنظر پیرامون موضوعات مربوط به حمل و نقل از نظر اقتصادی و همچنین مسائل مربوط به تعرفه‌های گمرکی و سیاست ارزی و ارائه طرحها و پیشنهادات سودمند در زمینه حمل و نقل کشور به مقامات ذیصلاح
- ۶- رسیدگی به شکایات واصله و کوشش در رفع آنها به طریق داوری و حکمیت
- ۷- جذب همکاری کلیه مقامات و مراجع دولتی مؤسسات ذیربط و اشخاص حقیقی و حقوقی به منظور نیل به اهداف انجمن
- ۸- معرفی نماینده به مقامات قانونی کلیه مؤسساتیکه به نحوی از انحاء با انجمن ارتباط دارند و کوشش در تشکیل جلسات مرتب با آنها
- ۹- ارائه پیشنهادات جهت تامین وسایل آسایش و رفاه کارکنان و رانندگان مؤسسات حمل و نقل بین‌المللی به اعضاء انجمن
- ۱۰- تشریک مساعی با مقامات ذیربط جهت الحاق به کنوانسیونهای بین‌المللی.
- ۱۱- اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از رقابتهای ناسالم اعضاء و ملزم ساختن آنها به رعایت کلیه مصوبات انجمن و سایر قوانین حمل و نقل
- ۱۲- تأسیس دفتر یا دفاتر در داخل و خارج از کشور، با توجه به ضروریات و مقتضیات زمانی و مکانی با رعایت قوانین و مقررات
- ۱۳- ارائه طرحهای لازم و ایجاد ترمینال و هرگونه تأسیسات مشترک در داخل و خارج از کشور به مراجع ذیصلاح

۱۴- بررسی تعداد وسایل نقلیه با توجه به احتیاجات حمل و نقل بر مبنای آمار و روشهای علمی و اطلاعاتی و ارائه پیشنهادات لازم به مراجع ذیربط به منظور بهبود امور حمل و نقل

۱۵- ارائه پیشنهادات و نظریات به منظور تامین نیازمندیهای حمل و نقل بین المللی

۱۶- کوشش در ایجاد برقراری نظام حرفه‌ای صحیح منطبق با رشد اقتصادی و اجتماعی کشور

۱۷- توصیه و الزام برای تجهیز وسائل حمل و نقل بین المللی مؤسسات عضو براساس ضوابط و استانداردهای بین المللی و مقررات جاری کشور به منظور تأمین وسائل استحفاظی و ایمنی برای جلوگیری از خطرات احتمالی و صدمات ناشی از آن با نظر کمیته امداد و ایمنی انجمن

۱۸- مجاهدت در ارتقاء معلومات علمی و فنی اعضاء مخصوصاً در زمینه حمل و نقل بین المللی

۱۹- انتشار نشریه انجمن با اجازه مقامات مسئول کشور و تشکیل کنفرانس و سمینار به منظور ارتقاء آگاهی و اطلاع از وقایع و رویدادهای بین المللی در زمینه حمل و نقل و تجارت

۲۰- تهیه و تنظیم اسناد و فرمهای متحدالشکل مربوط به حمل و نقل بین المللی

## قسمت دوم: سازمانهای بین‌المللی مرتبط با حمل و نقل بین‌المللی

### فصل اول: سازمانهای عمومی

#### اتاق بازرگانی بین‌المللی ICC<sup>(۱)</sup>

اتاق بازرگانی بین‌المللی غیرانتفاعی و غیرسیاسی است که در سال ۱۹۱۹ توسط جمعی از فعالین و صاحب نظران در تجارت بین‌المللی به منظور دستیابی به اهداف زیر تشکیل یافته است

- ۱- تقویت سیستم اقتصاد بازار بر مبنای رقابت بین مؤسسات بازرگانی
- ۲- تسهیل فعالیتهای بازرگانی بین‌المللی و تلاش در جهت از میان برداشتن موانع و مشکلات توسعه آن
- ۳- تسریع در پیشرفت اقتصادی کشورها اعم از توسعه یافته و در حال توسعه با تأکید بر مشارکت کلیه کشورها در فعالیتهای اقتصادی جهانی.
- ۴- یکسان سازی مقررات بازرگانی بین‌المللی از طریق تدوین مقررات متحدالشکل
- ۵- آموزش مبنای تجارت بین‌المللی از طریق برقراری سیمینارها و انتشارکتب و نشریات
- ۶- کوشش در حل اختلافات بازرگانی بین‌المللی از طریق داوری و فراهم ساختن امکان

---

1 - INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE

## سازش بین طرفهای ذینفع

اتاق بازرگانی بین المللی به اقتضای اهدافی که تعقیب می کند با کلیه سازمانهای بین المللی ذیربط و فعال در امور بازرگانی بین المللی همکاری بسیار نزدیک دارد. سازمان ملل متحد و مؤسسات تابعه آن از اتاق به عنوان یک نهاد مشورتی مجرب و مجهز استفاده می کنند. اتاق در کلیه حرکتیهای جهانی مربوط به توسعه بازرگانی بین المللی نقش مؤثر دارد و در بسیاری از موارد عهده دار عنوان و وظیفه سخنگو و مدافع بخش خصوصی است اکثر مقررات و ضوابط مورد عمل در بازرگانی بین المللی از جمله مقررات مربوط به حمل و نقل کالاها و اعتبارات اسنادی و ضمانت نامه های بانکی توسط اتاق بازرگانی بین المللی تدوین و در سطح جهانی مورد قبول واقع شده است کارنه (ATA)<sup>(۱)</sup>

- محصول اقدامات دفتر بین المللی اتاقهای بازرگانی (IBCC)<sup>(۲)</sup> است که از سازمانهای وابسته به اتاق می باشد حل و فصل اختلافات بازرگانی که توسط دیوان داوری اتاق بازرگانی بین المللی به طور مستمر انجام می شود بسیاری از مشکلات را در روابط مالی بین مؤسسات خصوصی و حتی دولتی کشورها مرتفع می کند اتاق بازرگانی بین المللی در مذاکرات طولانی و مطالعات گسترده ای که منتهی به تدوین سند نهائی GATT و اخیراً ایجاد سازمان بازرگانی جهانی (WTO)<sup>(۳)</sup> شد نقش فعال داشته است اداره امور اتاق توسط دبیرکل و زیر نظر یک هیات اجرائی انجام می شود.

اتاق جهت انجام امور مربوطه مبادرت به ایجاد ۱۶ کمیسیون نموده است که

عبارتند از:

۱- کمیسیون سیاست بازرگانی بین المللی

---

1-ADMISSION TEMPORAIRE - TEMPORAY ADMISSION

2- ICC INTER NATIONAL BUREAV OF CHAMBERE OF COMMERCE

3- WORLD TRADE ORGANIZATION

۲- کمیسیون خدمات مالی

۳- کمیسیون مؤسسات چند ملیتی و سرمایه گذاری بین المللی

۴- کمیسیون مالکیت صنعتی و هنری

۵- کمیسیون مالیات

۶- کمیسیون قوانین و عرف مربوط به رقابت

۷- کمیسیون بیمه

۸- کمیسیون محیط زیست

۹- کمیسیون انرژی

۱۰- کمیسیون سیاستهای ارتباطی و اطلاعاتی

۱۱- کمیسیون بازاریابی - تبلیغ و توزیع

۱۲- کمیسیون بازرگانی بین المللی

۱۳- کمیسیون حمل و نقل هوایی

۱۴- کمیسیون حمل و نقل دریائی و زمینی

۱۵- کمیسیون شیوه و عملکرد بانکداری

۱۶- کمیسیون داوری بین المللی

اتاق بازرگانی بین المللی به منظور فعالیت در بعضی امور، مؤسسات مستقلی تأسیس کرده است که هر یک منشاء خدمات پراهمیتی در سطح بین المللی است که عبارتند از:

THE ICC COURT OF ARBITRATION

۱- دیوان داوری اتاق بازرگانی بین المللی

دیوان داوری ICC بزرگترین مؤسسه داوری بین المللی است که داوری در اختلافات بازرگانی را سازمان می دهد. دیوان به انجام داوری و صدور رأی اقدام نمی کند بلکه خدمات مورد نیاز برای جریان و انجام یک داوری را، از قبیل ارسال مراسلات و مبادله

لوايح و ثبت و ابلاغ آراء از طريق دبیرخانه خود در پاریس ارائه می کند لازم به ذکر است که داوران در رسیدگی به موضوع اختلاف و صدور رأی استقلال کامل دارند ولی موظف هستند که مقررات دادرسی دیوان را رعایت کنند و دیوان از این لحاظ بر جریان داوری نظارت می کند از مشخصات دیوان داوری ICC محرمانه بودن جریان رسیدگی، حق انتخاب داور و حق انتخاب محل داوری توسط طرفین اختلاف و تجربه سالیان متمادی فعالیت این دیوان می باشد.

#### ۲- شورای جهانی صنعت برای محیط زیست (WICE)

WORLD INDUSTRY COUNCIL FOR THE ENVIRONMENT

اتاق بازرگانی بین المللی شورای جهانی صنعت برای محیط زیست را تشکیل داد تا از علایق بازرگانی در مسائل محیط زیستی حمایت نماید. ویس (WICE) رابطه نزدیکی با دولتها و سازمانها بین المللی برقرار می کند و پیشرفتهای حاصله در زمینه حفظ محیط زیست را به اطلاع می رساند.

#### ۳- دفتر بین المللی دریائی (IMB) ICC INTERNATIONAL MARI TIME BUREAU

این دفتر در سال ۱۹۸۱ در لندن تأسیس شده است و هدف آن تلاش در پیشگیری از تخلف و تقلب در روابط بازرگانی دریائی است این دفتر اطلاعات مختلف مربوط به فعالیتهای تجاری در دریا و رفت و آمد کشتی ها را جمع آوری می کند و در اختیار اعضای خود قرار می دهد. اعضای این دفتر می توانند به کمک دفتر، اطلاعات مورد نیاز راجع به آنچه برای کشتی حامل کالای آنها رخ داده است بدست آورند.

#### ۴- مرکز همکاری دریائی (CMC) ICC INTER FOR MARI TIME COORPORTION

هدف این مرکز تسهیل و توسعه ارتباط بین المللی در زمینه های مختلف صنعت کشتیرانی است کمک های کارشناسی و آموزشی این مرکز در سطوح مختلف در اختیار مؤسسات و دولتهایی قرار می گیرد که قصد ایجاد همکاری و تأسیس شرکتهای کشتیرانی

مختلط دارند.

ICC COUNTER FETING INTELIGENCE

۵- دفتر اطلاعات مقابله با تقلب (CIB)

این دفتر به مؤسسات صنعتی و سایر واحدهای ذی‌علاقه در زمینه جلوگیری از سوءاستفاده از علائم بازرگانی کمک می‌کند. مراکز تولید و توزیع کالاهای تقلبی را در سطح بین‌المللی کشف می‌کند و اقدامات قانونی برای مقابله با آنها و حفظ حقوق صاحبان علائم بازرگانی به عمل می‌آورد.

ICC COMMERCIAL CRIME BUREAU

۶- دفتر تقلب بازرگانی (CCB)

از آنجایی که فعالیتهای IMB دفتر بین‌المللی دریائی معمولاً محدود به صنعت دریانوردی است، دفتر تقلب بازرگانی در ژانویه ۱۹۹۲ به وجود آمد تا تقلبات بازرگانی در حیطه بانکداری، سرمایه‌گذاری و بیمه و دیگر مواردی را که خارج از حیطه عمل دفتر بین‌المللی دریائی است تحت پوشش قرار دهد اخیراً - دفتر بین‌المللی دریائی - مرکز همکاری دریائی - دفتر اطلاعات مقابله با تقلب و دفتر تقلب بازرگانی زیر چتر سازمانی بنام ICC COMMERCIAL CRIME SERVICES (CCS) متمرکز شده‌اند.

۷- مؤسسه حقوق و رویه تجارت بین‌المللی

ICC INSTTUTE OF INTERNATIONAL BUSINESS LAWANDPRACTICE

این مؤسسه در سال ۱۹۷۹ در پاریس شروع به کار کرده است وظیفه اصلی آن بالابردن سطح آشنائی بازرگانان به قوانین و عرف بین‌المللی در امور بازرگانی خارجی است و سمینارهای مختلف در این خصوص برگزار می‌نماید.

INTERNATIONAL CENTER FOR EXPERTISE

۸- مرکز کارشناسی بین‌المللی

این مرکز که در سال ۱۹۷۶ تأسیس شده است کارشناسان متخصص در زمینه‌های مختلف را در اختیار دارد و آنها را به طرفین قراردادهای بین‌المللی به منظور بررسی مشکلات آنان و ارائه راه‌حلهای مناسب معرفی می‌کند همچنین در مواردی که داوران



دعاوی بین‌المللی نیاز به کارشناسان ذیصلاحیت داشته باشند می‌توانند از وجود این مرکز و کارشناسان آن استفاده نمایند.

**۹- دفتر بین‌المللی اتاق‌های بازرگانی (IBCC)**

INTERNETIONAL BUREAU CHAMBERS OF COMMERCE

این دفتر که در پاریس استقرار دارد ارتباط بین اتاقهای بازرگانی کشورها را اداره می‌کند از جمله اقدامات آن تنظیم سیستم معروف به کارنه آت آ (ATA) است این دفتر دوره‌های کارآموزی برای بازرگانان کشورهای در حال توسعه ترتیب می‌دهد.

ICC PUBLISHING S.A

**۱۰- مؤسسه انتشاراتی اتاق بازرگانی بین‌المللی**

مرکز این موسسه نیز در پاریس است متجاوز از ۶۰ نوع نشریه در موضوعات مختلف منتشر کرده است. انتشارات ICC غالباً به زبان انگلیسی و فرانسه است بعضی از آنها به زبانهای اسپانیایی و آلمانی و عربی هم انتشار می‌یابند برخی از انتشارات ICC در بیش از یک میلیون نسخه منتشر شده است از جمله مقررات

ICC UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY

CREDITS (VCP)

## کمیسیون اقتصادی و اجتماعی در خصوص آسیا و اقیانوسیه<sup>(۱)</sup> ESCAP

کمیسیون اقتصادی آسیا و خاور دور (اکافه) در مارس ۱۹۴۷ و با حضور ده کشور آمریکا، شوروی، فرانسه، هلند، هند، فیلیپین، استرالیا و تایلند در شهر شانگهای چین تأسیس گردید هدف اصلی این کمیسیون بازسازی ویرانه‌های ناشی از جنگ جهانی دوم در کشورهای آسیائی و خاور دور تحت نظارت شورای اقتصادی اجتماعی سازمان ملل (اگوسوک) بوده اکافه در نظر داشت تا به نوعی از کمک‌های طرح مارشال که از سوی امریکا برای بازسازی اروپا اختصاص یافته بود بهره‌مند شود که این هدف عملی نشد. پس از پیروزی انقلاب چین مقر «اکافه» بنا به دعوت دولت تایلند به بانکوک منتقل شد و در سال ۱۹۸۲ به کمیسیون اقتصادی - اجتماعی آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ) تغییر نام یافت.

گسترش دامنه فعالیت اسکاپ از ایران تا جزایر کوک، آنرا به بزرگترین کمیسیون منطقه‌ای تبدیل نموده که بیش از نیمی از جمعیت جهان دوم و دوسوم جمعیت کشاورزی جهان را تحت پوشش قرار داده است.

---

1- ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC

## اهداف

توسعه و رشد اقتصادی و بهبود شرایط اجتماعی کشورهای عضو عمده ترین هدف اسکاپ می باشد که از طریق بهره گیری از تجربیات کشورهای پیشرفته عضو و غیرعضو و افزایش همکاریهای منطقه ای دنبال می شود. فعالیتها و برنامه های اسکاپ جهت دستیابی به اهداف مذکور عبارتند از:

۱- تشخیص مسایل مشترک میان اعضاء و تسهیل همکاریهای اقتصادی، فنی و فرهنگی و

اجتماعی بین ملتها به منظور بالا بردن سطح زندگی مردم

۲- ایجاد امکانات و محیط مساعد برای بحث و تبادل نظر در زمینه های مختلف اقتصادی و

اجتماعی

۳- تدارک کمک های فنی و خدمات مشورتی براساس خواست اعضاء و تلاش در جهت

تامین کمک های مورد نیاز از منابع خارج از منطقه اسکاپ

۴- ایجاد مراکز تبادل اطلاعات اقتصادی و اجتماعی در منطقه

این فعالیتها با همکاری نزدیک سایر ارگانهای وابسته به سازمان ملل متحد از

جمله برنامه عمران ملل متحد UNDP - سازمان توسعه صنعتی ملل متحد UNIDO سازمان

خواربار کشاورزی FAO و کنفرانس تجارت توسعه ملل متحد UNCTAD انجام می گیرد از

مهمترین برنامه های این کمیسیون عبارتند از

۱- توسعه شبکه حمل و نقل و ارتباطات و ایجاد بزرگراه آسیائی به طول تقریبی ۶۳ هزار

کیلومتر که پل ارتباطی بین آسیا و اروپا خواهد بود.

۲- برنامه های توسعه کشتیرانی بنادر و راههای آبی در زمینه های مختلف لایروبی تاسیسات

بندری، استفاده بیشتر از کانتینر و مسائل آموزشی بنادر و کشتیرانی

## اعضای اسکاپ

کمیسیون اقتصادی، اجتماعی آسیا و اقیانوسیه در حال حاضر ۴۹ عضو پیوسته و وابسته دارد و گستردگی فعالیت آن سبب شده است تا کشورهای مختلف با سطح ثروت متفاوت و با ایدئولوژی‌های مختلف، گرد هم جمع شوند این گوناگونی، موجبات همکاری نزدیکتر کشورهای عضو را از طریق پیمانهای دیگر، بین منطقه‌ای فراهم نموده است که از این نظر اعضای اسکاپ را می‌توان در دسته بندیهای مختلف زیر یافت.

۱- مجمع اقیانوسیه ۲- اتحادیه آسه آن ۳- اتحادیه سارک ۴- هند و چین

اعضای اسکاپ عبارتند از افغانستان - استرالیا، آمریکا - فدراسیون روسیه، اندونزی - انگلستان - بنگلادش - بوتان - بروئتی (دارالسلام)، برمه (میانمار)، چین، کامبوج، فرانسه، هندوستان، جمهوری اسلامی ایران، ژاپن، جمهوری دمکراتیک خلق لائوس - مالزی - مالدبور - مغولستان، نپال، هلند، زلاندنو - پاکستان - پاپائوگینه نو، فیجی، فیلیپین، جمهوری کره، ساموا، سنگاپور، جزایر سلیمان - سری لانکا، تایلند - تونکا - توالو - نارو - وانواتو و جمهوری سوسیالیستی ویتنام که اعضاء وابسته می‌باشند و جزایر مشترک المنافع ماریانای شمالی ایالات فدراتیو میکرونزی، هنگ کنک، جمهوری جزایر مارشال، گوام، کریباتی، جزایر کوک، نیو، جمهوری پالاو، سرزمین ساموای آمریکائی و ماکائو که اعضا پیوسته می‌باشند.

## تشکیلات اسکاپ

تشکیلات دبیرخانه اسکاپ به عنوان بازوی اجرایی و هماهنگ کننده تصمیمات و طرحهای کمیته‌های تخصصی عمل می‌نماید. ریاست دبیرخانه بر عهده، دبیر اجرایی است که برای مدت سه سال از میان اعضا و با رای اکثر آنها انتخاب و توسط دبیرکل سازمان ملل منصوب می‌گردد.

## بودجه اسکاپ

هزینه‌های جاری اسکاپ از بودجه عمومی سازمان ملل متحد و از کمک‌های داوطلبانه کشورهای عضو تامین می‌شود از میان اعضاء ژاپن و استرالیا بیشترین کمک را به اسکاپ می‌نمایند که در نتیجه از نفود فراوانی نیز در این کمیسیون برخوردار هستند.

## کمیته‌های تخصصی اسکاپ

اسکاپ دارای هفت کمیته تخصصی می‌باشد که همه ساله غالباً در بانکوک تشکیل

می‌گردد این کمیته‌ها عبارتند از:

۱- کمیته برنامه‌ریزی توسعه و آمار

۲- کمیته تجاری

۳- کمیته جمعیت و توسعه اجتماعی

۴- کمیته صنعت و تکنولوژی و مسکن

۵- کمیته کشتیرانی و حمل و نقل و ارتباطات

۶- کمیته کشاورزی، توسعه، روستایی و محیط زیست

۷- کمیته منابع طبیعی و انرژی

کشورمان در سال ۱۳۳۷ به عضویت اسکاپ (اکافه قبلی) پذیرفته شده و سازمان

مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مسئول فعالیتهای اسکاپ در جمهوری اسلامی ایران

می‌باشد.

## کنفرانس ملل متحد در مورد تجارت و توسعه (۱) UNCTAD

کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد در سال ۱۹۶۴ بنا به تصمیم مجمع عمومی سازمان ملل در راستای این مطلب که «همکاری بین المللی در زمینه تجارت و توسعه برای رشد اقتصادی جهان و به خصوص توسعه اقتصادی کشورهای در حال توسعه بسیار ضروری و حیاتی می باشد» تاسیس گردید.

در حال حاضر ۱۸۷ کشور در انکتاد عضویت دارند. انکتاد ارکان بین الدولی دائمی و از ارکان اصلی مجمع عمومی سازمان ملل متحد می باشد که وظیفه آن سرعت بخشیدن به رشد تجارت و توسعه بین المللی از طریق همکاری، مذاکره و مشارکت می باشد.

### ارکان

ارکان انکتاد عبارتند از

۱- **کنفرانس:** که بالاترین بخش سیاستگذاری انکتاد می باشد هر چهار سال یکبار تشکیل شده و سیاستهای کلان، دستورالعملها و برنامه کار انکتاد را تعیین می نماید.

۲- **هیات تجارت و توسعه (TDB):** که بالاترین ارگان اجرائی انکتاد می باشد و سالانه دو بار در پائیز و بهار تشکیل جلسه می دهد و از طریق شورای اقتصادی و اجتماعی به مجمع

عمومی سازمان ملل متحد گزارش می‌دهد در حال حاضر ۱۳۸ کشور در این هیات عضویت دارند و کلیه کشورهای عضو انکتاد می‌توانند به عضویت این هیات در آیند.

## ارگانهای فرعی انکتاد

ارگانهای فرعی انکتاد شامل چهار کمیته دائمی و پنج گروه کار موقتی بشرح ذیل

می‌باشد.

### کمیته‌های دائمی

- ۱- کمیته دائمی کالاها
- ۲- کمیته دائمی کاهش فقر
- ۳- کمیته دائمی همکاری اقتصادی بین کشورهای در حال توسعه
- ۴- کمیته دائمی بخش خدمات در حال توسعه

### گروههای کار موقتی

- ۱- سرمایه‌گذاری و جریانات مالی
- ۲- کفایت و کارایی تجاری
- ۳- تجارت ترجیحی در خصوصی سازی
- ۴- ایجاد فرصتهای تجاری برای کشورهای در حال توسعه
- ۵- روابط متقابل بین سرمایه‌گذاری و تحول تکنولوژیکی

### برنامه‌های عمده انکتاد

انکتاد برنامه‌های مختلفی را در جهت رسیدن به اهداف ذیل ترتیب داده است.

- ۱- تجارت بین‌المللی

- ۲- قابلیت تجاری
- ۳- منابع توسعه
- ۴- شرکتهای چند ملیتی
- ۵- خصوصی سازی و مبادرت به توسعه
- ۶- کالاها
- ۷- بخشهای خدماتی
- ۸- همکاری اقتصادی بین کشورهای در حال توسعه
- ۹- کاهش فقر
- ۱۰- کشورهای کمتر توسعه یافته
- ۱۱- علم و تکنولوژی
- ۱۲- بهبود وضعیت و توسعه کشورهای افریقائی
- ۱۳- کمک به مردم فلسطین
- ۱۴- همکاری فنی

#### بخش کشتیرانی انکتاد

در چارچوب بخشهای خدماتی، انکتاد به مسائل مربوط به حمل و نقل، بیمه، توریسم و بودجه پرداخته که این امر منجر به تدوین اسناد مختلفی بخصوص در زمینه های حمل و نقل دریائی شده است.

انکتاد در راستای این موضوع در سال ۱۹۶۵ کمیته ای در زمینه کشتیرانی بوجود آورد که این کمیته فعالیت خود را در مورد کشتیرانی بین المللی و مسائل مربوط به توسعه بخصوص در زمینه تأسیس و گسترش کشتیرانی تجاری ملی آغاز می نماید. و موارد ذیل در رتباط با کشتیرانی مورد توجه قرار می دهد.



۱- افزایش و گسترش خدمات دریائی بخصوص توسعه بنادر

۲- تجزیه و تحلیل توسعه در زمینه حمل و نقل ترکیبی از قبیل توسعه تکنولوژیکی و استفاده از کانتینر

انکتاد صاحبان صنایع بندری را به اهتمام بیشتر در زمینه کارهای انکتاد دعوت نموده است.

در سال ۱۹۹۳ TDB گروه بین‌المللی کارشناسان بندری را که توسط دفتر کمیته

دائمی خدمات پیشنهاد شده بود تاسیس کرد وظیفه این کمیته عبارتست از:

۱- ساماندهی بنادر بخصوص مسائل مربوط به خصوصی سازی، تجاری سازی و قانونگذاری

۲- مدیریت بنادر بخصوص در زمینه مسائل مربوط به توسعه منابع انسانی، برنامه‌ریزی، استراتژیک، بازاری کردن، توسعه و سرمایه‌گذاری قابل تحمل.

## موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت<sup>(۱)</sup>GATT

اولین اقدام برای استقرار یک سیستم تجاری آزاد در سال ۱۹۴۵ بعمل آمد که طی آن یک منشور سازمان بازرگانی بین المللی (ITO) تنظیم گردید ولی هرگز به تصویب نرسید، چراکه مقررات آن با استقلال سیاست گذاری کشورها مغایرت داشت بعد از این شکست شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل، کمیته‌ای تدارکاتی متشکل از ۱۹ کشور که ۷۰٪ تجارت جهانی را در دست داشتند را در سال ۱۹۴۶ تشکیل داد تا در جهت برگزاری یک کنفرانس بین المللی درباره تجارت و اشتغال اقدام نمایند و سازمانی بازرگانی و بین المللی در جهت اهداف ذیل بوجود آورد:

- ۱- رفع محدودیتهای کمی
- ۲- رفع تبعیضات
- ۳- حذف امتیازات
- ۴- کاهش حقوق گمرکی
- ۵- برقراری سیستم مبادلات آزاد

کمیته فوق در نوامبر ۱۹۴۷ در هاوانا شروع به کار کرد و تا مارس ۱۹۴۸ ادامه داشت و پیش نویسی را در ماه اوت ۱۹۴۷ تهیه کرده بود که به «منشور هاوانا» معروف شد این پیش نویس دستور کار اولین اساس کار کنفرانس تجارت و اشتغال سازمان ملل را تشکیل داد.

---

1- GENERAL AGREEMENT ON TARIFF AND TRADE

دولت‌های تشکیل دهنده کمیته تدارکاتی که خود منشور هاوانا را جهت تشکیل «سازمان بازرگانی بین‌المللی» تنظیم کرده بودند موقعی که کمیته مذکور منشور را در دست تنظیم داشت موافقت کردند که سرپرستی مذاکراتی که به منظور کاهش تعرفه‌های بازرگانی و سایر محدودیتهای بازرگانی فی مابین آنها انجام می‌پذیرفت خودشان بعهده بگیرند و منتظر تشکیل «سازمان بازرگانی بین‌المللی» نشوند و بدین ترتیب اولین کنفرانس درباره تعرفه‌های بازرگانی در سال ۱۹۴۷ در ژنو تشکیل شد.

توافقات و امتیازات تعرفه‌ای که در این کنفرانس بدست آمد کلاً در یک معاهده چند جانبه به نام «موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت» (گات) گنجانیده شد.

این موافقتنامه در ابتداء مورد قبول ۲۳ کشور واقع شد و در سال ۱۹۸۶ تعداد اعضا بالغ بر ۹۳ کشور شد که حدود ۷۰ کشور آن از کشورهای در حال توسعه بودند.

گات قرار بود به عنوان ابزار موقت تا تشکیل سازمان بازرگانی بین‌المللی و لازم اجراء شدن منشور هاوانا انجام وظیفه نماید لیکن به دلیل اینکه کمتر کشوری منشور هاوانا را قبول کرد و تا پایان سال ۱۹۵۰ روشن شد که کوشش به منظور تاسیس سازمان بازرگانی بین‌المللی مدت نامعلومی معوق خواهد ماند لذا گات به عنوان تنها سازمان بین‌المللی که مقررات تجارت جهانی (بازرگانی بین‌المللی) را وضع می‌نماید به قوت خود باقی ماند.

در سال ۱۹۶۴ مرکزی تحت نام «مرکز بین‌المللی تجارت» در داخل دبیرخانه گات به منظور تهیه اطلاعات تجاری و توصیه‌های تجاری به کشورهای در حال توسعه تاسیس گردید.

## تشکیلات

گات دارای تشکیلات ذیل می‌باشد.

۱. شورای نمایندگان: که مرکب از ۵۰ نفر از نمایندگان منتخب اعضاء بود در سال ۱۹۶۰

بوجود آمد در جلسات این شورا در مورد مسائل فوری و دستور کار سایر کمیته‌ها تصمیم‌گیری می‌شود این شورا سالیانه ۹ اجلاس برگزار می‌نماید.

۲- مجمع عمومی: که سالیانه یکبار در فصل پائیز در ژنو تشکیل جلسه داده و نمایندگان کشورهای عضو در آن به تبادل نظر می‌پردازند و تصمیمات آن معمولاً براساس اکثریت مطلق آراء اتخاذ می‌گردد.

۳- کمیته‌ها: در سال ۱۹۵۷ برای بررسی آینده تجارت جهانی کمیته‌های ذیل تشکیل گردید  
الف: کمیته اول که مامور مذاکرات بازرگانی است

ب: کمیته دوم که مامور داد و ستد محصولات کشاورزی است

ح: کمیته سوم که کمیته بازرگانی و توسعه می‌باشد

کمیته‌های گات به دو دسته تقسیم می‌شوند: ۱- کمیته‌های دائمی ۲- کمیته‌های موقتی که برای مطالعه امور خاص تشکیل می‌گردند.

#### ۴- دبیرخانه و مدیرکل

بنابر تصمیم ۲۳ مارس ۱۹۶۵ شورای نمایندگان دبیر اجرایی گات عنوان مدیرکل گرفت که وظیفه آن اتخاذ نقش رسمی - میانجی و مصلح بین اعضاء متعهد گات می‌باشد. گات دارای دوگونه عضو است:

۱- اعضاء اصلی گات که ملزم به اجرای قطعنامه‌های صادر بوده و از حقوق سازمان مذکور بهره‌مند می‌شود.

۲- اعضاء ناظر که به صورت دو فاکتور پذیرفته شده و ضمن استفاده از مدارک و اسناد سازمان تعهدی در اجرای قطعنامه‌های صادره ندارند.

پذیرفتن عضو جدید منوط به تصویب دو سوم اعضاء فعلی آن است جمهوری اسلامی ایران عضو ناظر گات می‌باشد.

۵- مرکز بین‌المللی تجارت که همانطوریکه قبلاً ذکر شد در سال ۱۹۶۴ بنا به درخواست

کشورهای در حال توسعه برای کمک به صادرات این کشورها بوجود آمده است این مرکز از سال ۱۹۶۸ توسط گات وانکتاد اداره میشود.

## اصول

گات در جهت دستیابی به اهدافی که از اصول شکل‌گیری این سازمان می‌باشد فعالیت می‌نماید زمینه‌های مورد هدف و اصول متشکله آن بشرح ذیل است.

### ۱- اصل رفع تبعیض

این اصل خود مبتنی بر اقداماتی است که عبارتند از

الف: اصل دول کامله الوداد در معاملات و اخذ حقوق گمرکی

بر طبق این اصل هرگونه امتیاز تعرفه‌ای و یا معافیتی که یکی از امضاءکنندگان قرارداد با یک یا گروهی از کالاهای وارداتی و یا صادراتی عضو دیگر قائل شوند بدون قید شرطی به سایر کشورهای عضو هم تسری خواهد یافت

ب: قبول روش ارجحیت

ج: منع معامله به مثل با کشورهای در راه توسعه

۲- اصل حمایت از صنایع داخلی منحصراً از طریق تعرفه‌های گمرکی و یا سایر ضوابط

بازرگانی بعمل آمده و عدم استفاده از وسایل ذیل

الف: محدودیت سهمیه‌های وارداتی و صادراتی

ب: صدور پروانه‌های وارداتی و صادراتی که به طور مستقیم باعث محدودیت واردات

گردند در این خصوص بعضی از استثنائات پذیرفته شده که عبارتند از

استثناء برای حفظ موازنه پرداختها

استثناء برای توسعه اقتصادی

استثناء بخاطر کشاورزی

ج: دامپینگ و اعطای جوایز صادراتی

عمل دامپینگ که عبارت است از فروش کالای صادراتی به قیمت نازلتر از بهای معمولی آن در ماده ۶ موافقتنامه گات محکوم گردیده است.

۳- اصل تخفیف گمرکی و مذاکره برای کاهش تعرفه‌ها و سایر موانع تجاری

۴- اصل مشاوره به منظور اجتناب از ایجاد ضرر و خسارت به منافع تجاری طرفهای قرارداد و افزایش روند موفقیت سازمان گات

بطور کلی گات یک قرارداد عمومی برای کاهش تعرفه‌های گمرکی، رفع محدودیتهای بازرگانی و برداشتن موانع تجارت آزاد می‌باشد که از لحاظ تعداد اعضا وسعت مقررات و شمولیت جامع‌ترین پیمانی است که در این زمینه بین دول جهانی منعقد شده است.

## سازمان هواشناسی جهانی (WMO)

این سازمان در سال ۱۹۵۱ براساس مقاله نامه ۱۹۴۷ که در شهر واشنگتن منعقد و در سال ۱۹۵۰ لازم الاجراء گردید آغاز بکار نمود کشورمان نیز در سال ۱۹۵۹ به عضویت این سازمان درآمده است.

### اهداف

اهداف و فعالیتهای این سازمان عبارتند از:

- ۱- تسهیل همکاری بین المللی در ایجاد شبکه های ایستگاههای هواشناسی
- ۲- ترویج تأسیس سیستمهایی برای مبادله سریع اطلاعات هواشناسی و استاندارد در ملاحظات هواشناسی
- ۳- کاربرد هواشناسی در هوانوردی، کشتیرانی و کشاورزی
- ۴- مبادله بین المللی گزارشهای هوایی
- ۵- تشویق به امر تحقیق در هواشناسی
- ۶- تربیت کارکنان و کمک به هماهنگ ساختن خبرهای بین المللی
- ۷- بهبود و افزایش به کار بستن هواشناسی، آب شناسی در طرحهای توسعه اقتصادی
- ۸- ایجاد سیستم مراقبت هوایی جهانی

این سازمان جهت تحقق اهداف خود مبادرت به ایجاد کمیسیونهای مختلفی از

جمله هواشناسی هوانوردی نموده است



## سازمان جهانگردی جهانی WTO<sup>(۱)</sup>

در سال ۱۹۲۵ با تلاش سازمان جهانگردی کشور هلند اتحادیه‌ای بنام سازمانهای رسمی مسافرتی ایوتو IUOTO در زمینه امور جهانگردی تشکیل میگردد این اتحادیه در نوامبر سال ۱۹۴۷ تغییر نام داده و از این سال با نام سازمان جهانی جهانگردی برنامه‌های قبلی خود را ادامه داده و در سال ۱۹۷۵ اولین اجلاس خود را در اسپانیا برگزار و در این اجلاس شهر مادرید به عنوان مقر دائمی سازمان انتخاب میگردد این سازمان بین‌الدولی است که دارای ۱۰۶ عضو از جمله جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

هدف این سازمان توسعه و گسترش جهانگردی به منظور:

۱- استفاده از مزایای اقتصادی جهانگردی

۲- توسعه تفاهم بین‌المللی

۳- گسترش صلح و دوستی

می‌باشد.

این سازمان خدمات مختلفی از جمله:

الف - تحقیقات متنوع در زمینه‌های جهانگردی

---

1- WORLD TOURISM ORGANIZATION

ب - برگزاری دوره‌های عالی مطالعات جهانگردی

ج - برگزاری سمینارهای منطقه‌ای و کارگاهی

د - تهیه آمار و اطلاعات فنی

ه - ارائه پیشنهادات برای توسعه جهانگردی

جهت اعضاء خود ارائه می‌نماید.

## سازمان همکاری‌های اقتصادی (اِکو) ECO

سه کشور ایران، پاکستان و ترکیه که از دیرباز دارای پیوندهای تاریخی با یکدیگر بودند تصمیم به تشکیل سازمانی جهت همکاری‌های منطقه‌ای گرفتند به همین منظور وزیران خارجه سه کشور در ۲۸-۲۷ تیرماه ۱۳۴۲ (ژوئیه ۱۹۶۴) اجلاسی را جهت تهیه مقدمات نشست سران در آنکارا تشکیل دادند و متفقاً تصمیم گرفتند که دست اتحاد به هم داده و تلاش خود را در جهت نیل به تشکیل سازمانی بنام «سازمان عمران منطقه‌ای» موسوم به RCD بکار ببرند. در ادامه این تلاشها کنفرانسی عالی در سطح سران سه کشور بلافاصله در تاریخهای ۲۹-۳۰ تیرماه ۱۳۴۳ در استانبول برگزار می‌گردد و رسماً همکاری مشترک سه کشور تحت عنوان «همکاری عمران منطقه‌ای» آغاز می‌گردد.

سران سه کشور پیرو کنفرانس تاریخی استانبول و به منظور تحکیم روابط در چارچوب همکاری‌های منطقه‌ای و توسعه فعالیت‌های مشترک، نشست‌های دیگری را در رامسر تیرماه ۱۳۴۶، کراچی آذر ۱۳۴۷، ازمیر اردیبهشت ۱۳۴۹ و ازمیر اردیبهشت ۱۳۵۰ برگزار می‌نمایند.

در سال ۱۳۵۰ با صدور اعلامیه تاریخی ازمیر در واقع نقطه عطفی در همکاری عمران منطقه‌ای بوجود می‌آید. زیرا با توافق سه کشور در مورد انعقاد معاهده‌ای تحت عنوان «معاهده ازمیر» و تصویب آن توسط مجالس سه کشور، همکاری عمران منطقه‌ای از

امتیازات حقوقی برخوردار گردید و این امر نمایندگان آن بود که سه کشور مصمم می‌باشند مناسبات فی مابین را گسترش داده و تصمیمات متخذه را لازم الاجرا نمایند.

اهداف همکاری عمران منطقه‌ای عبارتند از:

- ۱- مبادله آزاد کالا از طریق موافقت نامه‌های بازرگانی
- ۲- تقلیل نرخهای پستی بین کشورهای عضو به میزان تعرفه‌های داخلی
- ۳- بهبود خطوط حمل و نقل هوایی در داخل منطقه
- ۴- فعالیت مشترک در زمینه بهبود وضع کشتیرانی منطقه
- ۵- توسعه جهانگردی منطقه
- ۶- بهبود خطوطی ارتباطی راه و راه آهن بین کشورهای عضو
- ۷- کمک و همکاریهای فنی از راه اعزام کارشناس و تربیت کادر فنی و اعطای بورس تحصیلی در منطقه
- ۸- تسهیل در تشریفات روادید عبور بین کشورهای عضو
- ۹- توسعه علائق فرهنگی و اطلاعاتی از طریق بررسی کلیه امکانات موجود
- ۱۰- تهیه و اجرای طرحهای اقتصادی و صنعتی مشترک
- ۱۱- همکاری بین اتاقهای بازرگانی کشورهای عضو

برای رسیدن به اهداف فوق الذکر سازمان «آرسی دی» از شکل‌گیری در سال ۱۳۴۲ تا پیروزی انقلاب اسلامی ایران در سال ۱۳۵۷ فعالیت‌هایی را پیگیری و اجرا نمود. با پیروزی انقلاب اسلامی ایران و نیز تا چند سال بعد از استقرار نظام جمهوری اسلامی ایران به علت عدم مشارکت ایران در فعالیت‌های آر-سی-دی عملاً در سازمان مزبور هیچگونه فعالیت محسوس و مؤثری صورت نگرفت، تا اینکه با تلاش‌های دو عضو دیگر و نظر مساعد جمهوری اسلامی ایران که ضرورت توسعه همکاریهای منطقه‌ای را به عنوان یکی از اهداف اصولی سیاست خارجی خود اعلام نموده بود. آر-سی-دی با نام جدید

سازمان همکاری اقتصادی (اکو) احیاء می‌گردد.

با توجه به تغییر و تحولات انجام شده پروتکل اصلاحی معاهده از میر در ۲۸ خرداد ماه ۱۳۶۹ توسط مقامات سه کشور عضو به امضاء رسید به موجب این پروتکل بعضی از مواد معاهده از میر از جمله ارکان سازمان، نحوه پذیرش اعضاء جدید و تغییر نام سازمان به سازمان همکاری اقتصادی (اکو) به تصویب می‌رسد. این موضوع سرمنشاء فعالیت‌های مجدد سازمان می‌گردد.

با گسترش و نهادینه فعالیت‌ها سازمان اکو، جمهوری‌های تازه استقلال یافته آسیای مرکزی که با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی به پایگاهی نیاز داشتند تا هم استقلال خویش را تضمین نموده و هم توسعه اقتصادی و رفاه مردم خویش را بهبود بخشند، با توجه به روابط فرهنگی بسیار نزدیکی که با بنیانگذاران اکو داشتند در سال ۱۳۷۱ به این سازمان پیوستند به این ترتیب اکو از یک سازمان کوچک سه جانبه به یک سازمان منطقه‌ای عمده متشکل از ده کشور تبدیل شد و به لحاظ اهمیت ژئوپلیتیکی و توان اقتصادی بالقوه‌ای که کسب کرد در کانون توجه قرار گرفت.

کشورهای عضو اکو عبارتند از:

ایران - ترکیه - پاکستان، ازبکستان - ترکمنستان، تاجیکستان، آذربایجان - قزاقستان،

قرقیزستان، افغانستان

مقر دائمی اکو تهران می‌باشد.

## ارکان

سازمان اکو دارای ارکان ذیل می‌باشد.

### ۱- شورای وزیران

این شورا رکن اصلی سیاستگذاری و تصمیم‌گیری اکو بوده و از وزری خارجه

کشورهای عضو سازمان یا هر نماینده معرفی شده دیگر که دارای اختیارات کامل وزارتی باشد ترکیب گردیده است این شورا حداقل سالی یک بار تشکیل جلسه داده و آئین کار خود را شخصاً تنظیم می کند.

#### ۲- شورای معاونین (قائم مقامان)

این شورا متشکل از مدیکل ذی ربط دروزات امور خارجه جمهوری اسلامی ایران و رؤسای نمایندگیهای سیاسی دولتهای عضو در کشور ایران یا در اکو می باشد و در عمل به صورت جانشین شورای وزیران و از طرف آن و به عنوان یک رکن دائمی سازمان اکو فعالیت می کند.

این شورا به دفعات مورد نیاز طی سال تشکیل جلسه داده و ریاست آن هر شش ماه یک بار به صورت چرخشی و به ترتیب حروف الفبا به عهده یکی از دولتهای عضو دارای نمایندگی ثابت در تهران خواهد بود

#### ۳- شورای برنامه ریزی منطقه ای

شورای برنامه ریزی منطقه ای یکی دیگر از ارکان اکو بوده که از رؤسای سازمانهای برنامه کشورهای عضو و یا نمایندگان دارای همان اختیارات تشکیل گردیده است وظیفه این شورا بررسی برنامه های فعالیت کمیته های فنی به منظور تحقق اهداف اکو و گزارش نتایج ارزیابیها به شورای وزیران برای تصویب نهائی می باشد تنظیم گزارش اقتصادی سالانه در مورد تجزیه و تحلیل روند اقتصادی منطقه از دیگر وظایف این شورا می باشد این شورا حداقل یک نوبت در سال تشکیل جلسه می دهد.

#### ۴- کمیته های فنی

برحسب نیاز و انجام امور کارشناسی در اکو کمیته های فنی تشکیل میگردد کمیته های فنی گزارشات خود را به شورای برنامه ریزی منطقه ای ارسال می کنند و این شورا نیز در صورت تائید آنها را برای تصویب نهائی به شورای وزیران ارسال می نماید در

حال حاضر اکو دارای کمیته‌های فنی ذیل می‌باشد.

الف - کمیته همکاری‌های اقتصادی و بازرگانی

ب - کمیته همکاری در زمینه حمل و نقل و ارتباطات

ج - کمیته همکاری‌های کشاورزی

د - کمیته همکاری در زمینه انرژی

ه - کمیته همکاری‌های فنی و صنعتی

و - کمیته امور زیربنایی و عمومی (کمیته بهداشت و محیط زیست)

ز - کمیته همکاری‌های آموزشی، علمی و فرهنگی

ح - کمیته مبارزه با مواد مخدر

#### ۵- دبیرخانه

اکو دارای دبیرخانه‌ای است که زیر نظر دبیرکل اداره می‌گردد هر یک از کشورهای عضو به نوبت شخص مورد نظر خود را برای تصدی سمت دبیرکلی به شورای وزیران معرفی می‌نمایند مدت تصدی دبیرکلی اکو قبلاً چهار سال بود ولیکن با توجه به افزایش تعداد اعضاء به دو سال کاهش یافته است و دولتها به ترتیب حروف الفبا و حروف اول نام کشورها، حق معرفی افراد برای تصدی سمت دبیرکلی را خواهند داشت. مقر دبیرخانه تهران می‌باشد.

#### ۶- سازمانهای تخصصی

بنا به مقتضیات زمان و به صلاحدید شورای وزیران اکو مبادرت به تشکیل یا انحلال سازمانهای تخصصی وابسته می‌نماید.

وظیفه نظارت و هماهنگی فعالیتهای سازمانهای مزبور با اهداف اکو به دبیرکل اکو

محول گردیده است کلیه سازمانهای تخصصی اکو موظفند که:

۱-۶- در مورد تصمیماتی که متضمن خط مشی و رویه می‌باشد قبل از اجراء از دبیرکل کسب

اجازه نمایند

۲-۶- با دولتهای عضو اكو صرفاً از طريق دبیرخانه ارتباط برقرار کنند.

۳-۶- گزارش سالیانه خود را تقدیم دبیرکل اكو نماید

در حال حاضر سازمانهای تخصصی اكو عبارتند از

الف - شرکت کشتیرانی اكو

ب - شرکت هواپیمائی اكو

ج - شرکت بیمه اتکائی اكو

د - مرکز بیمه اكو

ه- مؤسسه آموزش عالی بیمه اكو

و- بانک تجارت و توسعه اكو

ز- بنیاد جوانان اكو

ح - مؤسسه فرهنگی اكو

ط - اتاق بازرگانی و صنعت اكو



## فصل دوم: سازمانهای بین المللی حمل و نقل جاده‌ای

### فدراسیون بین المللی اتحادیه‌های شرکتهای حمل و نقل

#### بین المللی فورواردر (فیاتا) FIATA<sup>(۱)</sup>

این فدراسیون در ۳۱ می ۱۹۲۶ بوسیله شانزده ملیت از شرکتهای فورواردر در وین (اتریش) پایه گذاری گردید و ریاست اولیه آن به عهده کشور دانمارک بوده و هم اکنون مقر آن در زوریخ (سوئیس) می باشد این فدراسیون از سال ۱۹۲۶ تا ۱۹۳۶ فعالیت بسیار خوبی داشته و کنگره‌ها و جلسات آن مرتب تشکیل می گردید و نیز همکاریهای خوبی با مؤسسات و سازمانهای مختلف بین المللی داشته، اما در زمان جنگ جهانی دوم فعالیت آن به حالت تعلیق درآمد لیکن به همت «سی بی انگلس» دانمارکی در سال ۱۹۴۷ فعالیت مجدد آن از سر گرفته شد و ظرف مدت ده سال اکثر اعضاء عادی آن دوباره به یکدیگر ملحق شده و کمیته‌های مختلفی را برای پیشبرد امور فنی فدراسیون بوجود آوردند، که تاکنون در قالب یک مجمع غیردولتی به عنوان مشاور با شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل و سازمان بین المللی توسعه بازرگانی عمل می نماید و در حال حاضر نمایندگی بالغ بر ۴۰/۰۰۰ شرکت فورواردر از اقصی نقاط دنیا را به عهده دارد و بالغ بر ده میلیون کارمند تحت پوشش دارد. فیاتا دارای دو گروه اعضاءست یکی اعضاء پیوسته (ORDINARY MEMBERS) که شامل سندیکاهاى ملی کشورهاست و هم اکنون دارای

---

1. INTERNATIONAL FEDERATION OF FRIGHT FORWARDERS ASSOCIATIONS

۸۷ عضو سندیکائی از ۷۷ کشور جهان است دیگری اعضای وابسته ....  
(ASSOCIATE MEMBERS) هستند که شامل اعضاء غیر سندیکائی است فیاتا دارای بیش از  
۱۶۰۰ عضو وابسته از ۱۴۴ کشور جهان است انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی  
ایران عضو پیوسته و حدود بیش از یکصد شرکت فورواردر ایرانی عضو وابسته فیاتا  
می باشند. فیاتا هر سال یک بار کنگره ای در یکی از کشورهای مورد توافق اعضاء برگزار  
نموده و به تبادل افکار می پردازند. بیست و نهمین کنگره فیاتا در سپتامبر ۲۰۰۰ در شهر  
روتردام برگزار گردید.

## تشکیلات سازمانی فیاتا

- ۱- مجمع عمومی: که تصمیم گیرنده فدراسیون می باشد.
- ۲- هیأت رئیسه: که مجری امور محوله از طرف مجمع عمومی می باشد.
- ۳- پرزیدنسی: که مرکب از ریاست گذشته، حال و نامزد آینده و دبیر اول و خزانه دار  
می باشد.
- ۴- انستیتوها: که در حال حاضر سه انستیتو یکی حمل و نقل هوایی، دیگری حمل و نقل  
زمینی و دریائی (SURFACE) و سومی حمل و نقل ترکیبی است.
- ۵- گروههای کاری: هر انستیتو دارای یک یا چند گروه کاری دائمی است که کارهای مربوطه  
را بررسی و به انستیتو گزارش می نماید.
- ۶- هیئت مشاورین: شامل سه هیئت مشاورین از جمله هیئت مشاورین موضوعات قانونی،  
آموزش حرفه ای و روابط عمومی می باشد.

## اهداف سازمان فیاتا

اهداف اصلی این سازمان عبارتند از:

- ۱- اتحاد صنعت فرورادری در سطح جهانی
- ۲- مشارکت در چارچوب مشاوره و یا کارشناسی در اجلاسهای مربوط به حمل و نقل بین‌المللی به منظور حمایت و ارتقاء، منافع صنعت فرورادری
- ۳- آشنا نمودن صنعت و تجارت و جامعه بطور گسترده با خدمات ارائه شده توسط صنعت فرورادری از طریق ارائه اطلاعات، توزیع نشریات و نمایش فیلم و غیره
- ۴- تقویت نقش صنعت فرورادری از طریق اقدامات مقتضی
- ۵- بهبود کیفیت خدمات ارائه شده توسط صنعت فرورادری از طریق گسترش و ارتقاء اسناد متحدالشکل فرورادری و شرایط تجاری استاندارد و غیره
- ۶- انجام مطالعات و تحقیقات در مورد صنعت فرورادری و فعالیت آن
- ۷- پیدا کردن راههای عملی در راستای معضلات تکنیکی در چارچوب انستیتوها، گروهها و هیئت‌های مشاوره
- ۸- تقویت کارآیی حمل کالا بطور اعم
- ۹- مساعدت در آموزشهای شغلی باربری در راستای صنعت فرورادری
- ۱۰- مساعدت در حل و فصل نمودن معضلات بیمه‌های اجباری
- ۱۱- مساعدت در ارتباط و اطلاعات الکترونیکی
- ۱۲- تشویق همکاری در راستای صنعت فرورادری در سطح جهانی
- ۱۳- اتحاد بیشتر صنعت فرورادری با ایجاد اجلاسها
- ۱۴- ارتقاء معیارهای اخلاقی و همبستگی جهانی در چارچوب صنعت فرورادری
- ۱۵- ارتقاء روابط با متصدیان حمل و نقل و سازمانهای وابسته
- ۱۶- ارتقاء روابط با متصدیان دریائی و سازمانهای وابسته
- ۱۷- ارتقاء تجارت بین‌المللی بین کلیه کشورها در سطح جهانی

## اسناد فیاتا

یکی از اقدامات مفیدی که سازمان فیاتا به عمل آورده تهیه اسناد متحدالشکل یا مقررات یکسان می باشد. این اسناد که به وسیله فورواردرهای عضو سازمان فیاتا که دارای مجوز برای صدور این اسناد هستند صادر می گردند.

در اینجا لازم است مورد استفاده هر یک از این اسناد به طور مختصر بیان گردد قبل از شروع بحث ذکر نکات ذیل ضروری است.

الف - نظارت بر چاپ و توزیع این اسناد منحصراً در اختیار سازمان فیاتا و اعضای مجاز آن است

ب - قبل از چاپ اسناد فیاتا، سازمان های عضو ملزم به ارائه فرم چاپی به دبیرخانه فیاتا جهت بررسی و تأیید آن می باشند.

ج - حق چاپ گواهی حمل، بارنامه حمل مرکب و رسید انبار فیاتا برای فیاتا محفوظ است و تکثیر این اسناد توسط شرکتها به هر شکل اکیداً ممنوع می باشد.

در حال حاضر فیاتا شش سند ذیل را در اختیار اعضای خود جهت استفاده قرار داده است

### ۱- بارنامه حمل مرکب چند وجهی فیاتا FBL<sup>(۱)</sup>

بارنامه حمل مرکب چند وجهی فیاتا مهمترین سندی است که فیاتا در اختیار اعضای خود قرار داده است این بارنامه تنها سندی است که به دلیل تطبیق شرایط آن با مقررات متحدالشکل اسناد حمل ترکیبی اتاق بازرگانی بین المللی مورد تأیید این اتاق قرار گرفته است، بارنامه حمل مرکب چند وجهی فیاتا سندی است قابل معامله و دال بر تحویل کالا و حمل آن با استفاده از وسایل مختلف حمل از مبدأ تا مقصد تعیین شده می باشد براساس شرایط این بارنامه فورواردر دارای مسئولیت های ذیل می باشد.

---

1- FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

الف - تعهد می نماید به نام خود وسائل اجرای کامل حمل را از محل دریافت تا محل تحویل کالا طبق مندرجات بارنامه فراهم آورد.

ب - فورواردر براساس مفاد و طبق شرایط بارنامه فیاتا مسئول عملکرد و غفلت اشخاصی که از خدمات آنها جهت اجرای قرارداد براساس بارنامه استفاده می نماید می باشد.

ج - فورواردر در زمانی که بارنامه حمل ترکیبی فیاتا را صادر می نماید باید متوجه نکات ذیل باشد

- مطمئن شود که کالا به او یا نماینده یا شعبه اش تحویل و درید اختیار او میباشد و دیگری چنین حقی بر کالا ندارد.

- مطمئن شود که مسئولیت بیمه محموله مورد توافق قرار گرفته است

- مطمئن شود که جزئیات مندرج در سند با دستوراتی که او دریافت کرده مطابقت دارد

- مطمئن شود که کالا با صورت ظاهر صحیح و سالم و مطابق شرایط تحویل می باشد

- اطلاع دقیق از تعداد نسخ اصلی بارنامه داشته باشد.

اعضای فیاتا می توانند به جای بارنامه دریائی MARRINE BILL OF LADING بارنامه

حمل مرکب چندوجهی فیاتا صادر نمایند مشروط بر این که اطلاعات اضافی در مورد بندر بارگیری، بندر تخلیه و وسیله حمل دریایی در آن قید گردد.

## ۲- گواهی رسید فیاتا FCR<sup>(۱)</sup>

صدور این گواهی به فورواردر امکان می دهد که سند مخصوصی را به عنوان

اعلامیه رسمی که به موجب آن مسئولیت کالا را به عهده می گیرد برای فرستنده کالا صادر

نماید. با صدور این گواهی فورواردر تأیید می کند که محموله مشخصی را با دستورات

غیرقابل برگشت جهت ارسال کالا به گیرنده ای که در اسناد مشخص شده است، در تصرف

خود دارد. این گواهی زمانی می تواند باطل شود که نسخه اصلی آن به صادرکننده عودت

---

1- FORWARDER CERTIFICATE OF RECEIPT

داده شود مشروط بر اینکه فورواردر در وضعیتی باشد که بتواند آن را ابطال کند یا تغییر دهد این گواهی عمدتاً زمانی مورد استفاده قرار می‌گیرد که تهیه‌کننده کالا، کالا را بر اساس EX-WORKS فروخته است و نیاز به ارائه گواهی مزبور جهت تأیید این موضوع که وظایف محوله را در مقابل خریدار انجام داده است دارد. پس از تسلیم گواهی رسید فیاتا به خریدار، فروشنده به هیچ وجه حق واگذاری کالاهای تحویل شده به فورواردر را به دیگری ندارد. این گواهی سندی غیرقابل معامله است و مورد قبول بانک‌ها نمی‌باشد مگر این که در اعتبار اسنادی ذکر شده باشد.

### ۳- گواهی حمل فیاتا<sup>(۱)</sup> FCT

با صدور این گواهی و تسلیم آن به فرستنده فورواردر متعهد می‌گردد که کالا را در مقصد توسط نماینده منتخب خود تحویل دهد. همچنین تأکید می‌کند که مسئولیت ارسال و تحویل محموله مشخصی را بر اساس دستورات دریافتی از فرستنده کالا طبق موارد مندرج در اسناد به عهده گرفته است. این گواهی در صورتی که به حواله کرد صادر شود قابل معامله می‌باشد.

### ۴- رسید انبار فیاتا<sup>(۲)</sup> FWR

این رسید سندی است غیرقابل معامله که برای استفاده در عملیات انبارداری در داخل کشور صادر می‌شود رسید انبار فیاتا به عنوان قبض انبار تلقی نمی‌شود و نمی‌توان آن را به این عنوان مورد استفاده قرار داد.

### ۵- اظهارنامه فرستندگان کالا برای حمل کالای خطرناک<sup>(۳)</sup> SDT

برای حمل کالاهای خطرناک فورواردر باید اطلاعات جامعی خصوصاً در رابطه با

---

1-FORWARDER CERTIFICATE OF TRANSPORT

2- FIATA WAREHOUSE RECEIPT

3- SHIPPERS DECLARATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS

طبقه‌بندی کالا داشته باشد این اظهارنامه به فرورادر اجازه می‌دهد وضعیت کالا را مشخص و مسائل مربوط به حدود مسئولیت را در صورت وقوع حوادث یا خسارت، معین نماید لذا می‌بایست این اظهارنامه جهت تکمیل و امضاء به فرستنده کالا تحویل گردد. در هر صورت فرستنده باید این اظهارنامه را مهر و امضاء نماید.

#### ۶- دستور حمل فیاتا (۱)

با توجه به اینکه فرورادرها اغلب از طرح و فرم چاپی خود جهت دستورات حمل مشتریان استفاده می‌کنند و فرم متحدالشکلی در این مورد وجود ندارد، فیاتا طرح نمونه‌ای را مطابق با طرح کلیدی سازمان ملل برای اسناد تجاری که هدف آن ایجاد یک مبنای بین‌المللی برای استاندارد نمودن اسناد مورد استفاده در تجارت بین‌المللی است تدوین نمود. فرورادرهای عضو فیاتا می‌توانند این فرم را براساس نیازهای داخلی خود تغییر دهند منوط بر این که این تغییرات در چارچوب طرح کلیدی سازمان ملل قرار داشته است. فیاتا قانون نمونه‌ای جهت فعالیت‌های فرورادری در کشورهای مختلف تهیه نموده تا کشورهایی که چنین قانونی ندارند و یا قوانین ملی موجود آنها نیاز به تجدید نظر دارد از آن استفاد نمایند.

## اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای (ایرو) IRU<sup>(۱)</sup>

پس از جنگ جهانی دوم اقتصاد اروپا رونقی دوباره یافت و حجم مبادلات بازرگانی افزایش یافت، همه شقوق حمل و نقل به ویژه حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی نقش حساس و مهمی در ایجاد ارتباط نزدیک بین کشورها بازی میکردند. در چنین اوضاع و احوالی نیاز به یک سازمان بین‌المللی که بتواند کلیه مؤسسات و شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای را گرد خود جمع نماید بیش از پیش احساس میگردید در نتیجه این احساس و نیاز، با ابتکار شرکتهای حرفه‌ای صنعت حمل و نقل کشورهای سوئد، دانمارک، نروژ، هلند، بلژیک، فرانسه، انگلیس، سوئیس و با کوشش بی دریغ شخصیتهایی چون دکتر اف ارنست اسپات از هلند آقای پر-ای اریکسون از سوئد و آقای کلود لبلان از فرانسه اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای در ۲۳ مارس ۱۹۴۸ در ژنو تأسیس شد دیری نپائید که این اتحادیه توسط شورای اقتصادی اجتماعی سازمان ملل و شورای اروپا به عنوان مشاور سازمانهای مذکور برگزیده شد با وجود اینکه ایرو در ابتداء مسائل خاص اروپا را مدنظر داشت پس از مدت کوتاهی به عنوان تنها سازمان بین‌المللی نماینده حمل

---

1. INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION



ونقل جاده‌ای شناخته شد و توسط سازمانهای بین‌المللی از آن اتحادیه خواسته شد که تجربیاتش را در اختیار کلیه کشورهای جهان قرار دهد. ایزو در حال حاضر دارای حدود ۱۵۲ عضو از جمله جمهوری اسلامی ایران می‌باشد که به اعضای فعال (فدراسیون‌های ملی حمل و نقل جاده‌ای) و وابسته (شرکتها، گروهها و دست‌اندرکارانی که به فعالیتهای اتحادیه‌ای علاقه‌مندند) تقسیم می‌شوند. اعضاء فعال ۱۰۴ عضو از جمله اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و اعضاء وابسته ۴۸ عضو از جمله شرکتهای ولوو و اسکانیا سوئد می‌باشند.

#### تشکیلات سازمانی ایزو

ایزو شامل پنج بخش می‌باشد:

۱- شورای مدیریت یا مجمع عمومی که بالاترین مرجع اتحادیه است و کارهای اساسی آن تعیین سیاست کلی اتحادیه تصمیم‌گیری درباره تمام فعالیتهایی که در صلاحیتش قرار می‌گیرند، قبول یا رد تقاضای عضویت، انتخاب اعضای هیئت مدیره می‌باشد، این شورا از سه بخش تشکیل گردیده است.

**بخش اول:** در خصوص حمل و نقل مسافر در مقابل کرایه و درآمد شامل تاکسی‌ها، اتومبیل‌های کرایه و سایر وسائل حمل و نقل مسافر عمومی با راننده است یا به عبارتی حمل و نقل تجاری مسافر

**بخش دوم:** مربوط به حمل کالا در مقابل کرایه و درآمد است یا به عبارتی حمل و نقل تجاری کالا

**بخش سوم:** مربوط به حمل و نقل به حساب شخصی است یا به عبارتی حمل و نقل شخصی یا غیرتجاری کالا و مسافر

۲- هیئت مدیره: هیئت مدیره که محل آن در ژنو است و مجری تصمیمات متخذه از سوی

شورا، مدیرعامل و دیگر امور مدیریت می باشد علاوه بر آن دبیرخانه مسئولیت معرفی اتحادیه و برقراری ارتباط بین مراجع مختلف اتحادیه با اعضاء و حفظ ارتباط با سایر سازمانهای بین المللی را برعهده دارد

۳- دبیرخانه: که محل آن در ژنو بوده و مجری تصمیمات متخذه از سوی مدیرعامل و شورا و همه امور دیگر مدیریت و معرفی اتحادیه و برقراری ارتباط بین مراجع مختلف اتحادیه با اعضاء و حفظ ارتباط با سایر سازمانهای بین المللی می باشد.

#### ۴- کمیته های هفتگانه مشورتی

اتحادیه ایرو دارای هفت کمیته می باشد که به عنوان مراجع مشورتی در زمینه های ذیل فعالیت می نماید.

ه: روابط کاری

الف: فنی

و: اساسنامه

ب: حقوقی

ز: مالی

ج: ایمنی جاده ای

د: مسائل گمرکی

#### ۵- کمیته های سه گانه ارتباطی

اتحادیه برای ارتباط با جوامع اروپائی سه کمیته در بروکسل تشکیل داده است که

عبارتند از:

الف: کمیته ارتباط برای حمل و نقل حرفه ای مسافر

ب: کمیته ارتباط برای حمل و نقل حرفه ای کالا

ج: کمیته ارتباط برای حمل و نقل به حساب شخصی

جهت هماهنگی امور از سال ۱۹۷۳ نماینده دائمی ایرو در بروکسل حضور دارد.

## اهداف اتحادیه ابرو

ایرو دارای اهداف متعددی است که عبارتند از:

- ۱- دفاع از منافع حمل و نقل جاده‌ای بر پایه سیاستهای مشترک مورد توافق مؤسسات عضو اتحادیه
  - ۲- همکاری با سازمانهای بین‌المللی چون سازمان ملل و همچنین همکاری با سازمانهای حکومتی مانند کنفرانس وزیران حمل و نقل اروپا و جامعه اقتصادی اروپا
  - ۳- توسعه مداوم حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی و برداشتن موانعی که هنوز بر سر راه آن وجود دارد. کاستن از تشریفات گمرکی در حمل و نقل جاده‌ای یکی از خواسته‌های عمده اتحادیه ابرو می‌باشد که در این راستا دفترچه‌های تیرا بوجود آورده است.
  - ۴- تهیه اسناد مورد لزوم در حمل و نقل جاده‌ای از جمله GMR
  - ۵- ایجاد شبکه‌های همکاری در زمینه برقراری خدماتی چون تعمیرات اضطراری تدارک وسیله نقلیه و یا راننده جانشین، محل اسکان موقت و در صورت نیاز بستری کردن مسافری و رانندگان صدمه دیده
  - ۶- برقراری تسهیلات بیشتر درخصوص اخذ اجازه نامه‌های بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای که توسط مقامات دولتی صادر می‌شود.
  - ۷- کاهش هزینه‌های حمل و نقل و از بین بردن مالیات مضاعف
  - ۸- هماهنگی و توازن روابط بین اعضاء خود و کارکنان آنها و تشویق پرسنل کارآمد از طریق دادن جوایزی چون دیپلم افتخار به بهترین راننده و جایزه بزرگ افتخار به راننده‌ای که کار شجاعانه و استثنائی در راه اجراء عملیات حمل و نقل جاده‌ای انجام می‌دهد.
- اتحادیه ابرو هر دو سال یکبار کنگره‌ای دی یکی از کشورهای مورد توافق اعضاء تشکیل می‌دهد و ضمن ارائه راه کارهای لازمه به اعضاء خود، این امکان را به آنها می‌دهد تا حضوراً مشکلات خود را عنوان و از طرفی نیز تجربیات خود را برای دیگر اعضاء بیان نمایند.

بیست و هفتمین کنگره ابرو در می ۲۰۰۰ در بروکسل برگزار گردید.

## سازمان حمل و نقل مواد غذایی فاسد شدنی (ترانسفریگورت اروپا)

سازمان حمل و نقل مواد غذایی فاسد شدنی به تقاضای کمیته حمل و نقل زمینی کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا و تحت حمایت اتحادیه بین المللی حمل و نقل جاده‌ای (ایرو) در ۲۵ مارس ۱۹۹۵ در بال سوئیس تأسیس گردید

### اهداف

اهداف این سازمان عبارتند از:

- ۱- اقدامات لازم در راستای گسترش حمل و نقل بین المللی جاده‌ای مواد غذایی فاسدشدنی
  - ۲- اتحاد کلیه پیمانکارانها و سازمانهای فعال در سطح بین المللی که به کار مواد غذایی فاسدشدنی مشغول می‌باشند
  - ۳- بهبود کیفیت وسایل نقلیه مورد نیاز مواد غذایی فاسدشدنی
  - ۴- بهبود شرایط عملیاتی پیمانکاران حمل و نقل مواد غذایی فاسد شدنی و آموزش حرفه‌ای کارکنان آنها
  - ۵- آشنائی عموم مردم از امتیازات حمل کالا در درجه و حرارت معین
  - ۶- ایجاد همکاری بین اعضاء و تبادل تجربیات آنها
- این سازمان دو نوع عضو دارد یکی اعضاء فعال دیگری اعضاء مشورتی

اعضاء فعال گروه‌های ملی کشورها هستند که با نام ترانسفریگورت و به دنبال آن نام کشورشان به ثبت رسیده‌اند چنانچه سه مؤسسه حمل و نقل مواد غذایی در کشوری وجود داشته باشد ایجاد یک گروه ملی الزامی است و اگر کمتر از سه مؤسسه باشد می‌تواند عضو یا اعضاء منفرد فعال اتحادیه باشند.

کشورهای اتریش، چک اسلواکی (سابق)، دانمارک، فنلاند، فرانسه، آلمان، مجارستان، ایتالیا، یونان، هلند، نروژ، لهستان، پرتغال، اسپانیا، سوئد، انگلستان و یوگسلاوی سابق دارای گروه‌های ملی ترانسفریگورت می‌باشند و کشورهای قبرس، تونس، آفریقای جنوبی اعضاء منفرد فعال ترانسفریگورت می‌باشند.

اعضاء مشورتی متشکل از: سازندگان، تولیدکنندگان و سائل حمل و نقل و لوازم و تأسیسات و اتصالاتی که در این وسائط نقلیه یخچالی به کار می‌روند و همچنین تولیدکنندگان مواد بسته بندی و شرکتهای گرداننده سردخانه‌ها و دیگر خدمات کمکی مربوطه می‌باشند.

کلیه وسائط نقلیه جاده‌ای عضو این سازمان بایستی برچسب یا نشانه سبز و سفید رنگ ترانسفریگورت که نشان دهنده تطابق وسیله نقلیه با شرایط این سازمان و همچنین نشان دهنده تضمین برای کیفیت عالی خدمات مربوطه هستند دارا باشند.

## ارکان

این سازمان دارای ارکان ذیل می‌باشد.

- ۱- مجمع نمایندگان: که بالاترین رکن آن سازمان می‌باشد و هر دو سال یکبار در یکی از کشورهای مورد توافق کنگره برگزار می‌نمایند.
- ۲- مدیریت: که متشکل از رئیس اتحادیه، ریاست افتخاری، معاون و دو مشاور می‌باشد.
- ۳- شورای مشورتی فنی: که از همه اعضاء مشورتی اتحادیه تشکیل شده و فعالیتش در زمینه‌های اقتصادی - اجتماعی، حقوقی و فنی مربوطه می‌باشد.

## کنفرانس وزاری حمل و نقل اروپا<sup>(۱)</sup> ECMT

بر اساس پروتکل و کنوانسیون بروکسل و به دنبال پیشنهادات مصوب کنفرانس حمل و نقل داخلی اروپا کنفرانس وزرای حمل و نقل اروپا در پاریس در سال ۱۹۵۶ تشکیل و برقرار شد.

### اهداف

اهداف عمده این کنفرانس عبارتند از:

- ۱- اتخاذ تصمیم قاطع در خصوص حداکثر استفاده منطقی از امکانات حمل و نقل داخلی اروپا و حمل و نقل بین المللی و ایجاد هماهنگی بین آنها
- ۲- تبیین سیاست‌های کلی حمل و نقل
- ۳- تبیین اصول و شیوه‌های اجرایی زیربنای حمل و نقل شامل راه آهن - جاده - آبراههای داخلی

### ارکان

این کنفرانس متشکل از ارکان ذیل است

---

1. EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT

- ۱- شورای وزیران که دو بار در سال تشکیل می‌گردد
- ۲- کمیته نمایندگان که شش بار در سال تشکیل می‌گردد
- ۳- اعضاء دائمی و کمکی کمیته که ده نفر می‌باشند

### کمیته‌ها شامل:

- ۱- کمیته عمومی سیاستگزاری کمی حمل و نقل
- ۲- کمیته سرمایه گذاری
- ۳- کمیته حمل و نقل شهری
- ۴- کمیته ترافیک جاده‌ای و علائم و نشانه‌ها
- ۵- کمیته ایمنی راهها
- ۶- کمیته تحقیقات اقتصادی و گروه همکاری راه آهن
- ۷- گروه همکاری راه آهن، حمل و نقل جاده‌ای و حمل و نقل شهری و حمل و نقل مرکب این کنفرانس یک کنفرانس عمومی پیرامون حمل و نقل می‌باشد.

## اتحادیه بین المللی عملیات بار ICHCA<sup>(۱)</sup>

به منظور گسترش و افزایش کارآئی و اقتصادی کردن اداره و جابجائی کالا توسط کلیه شیوه‌های حمل و نقل از نقطه مبدا تا مقصد نهائی، اتحادیه بین المللی عملیات بار در سال ۱۹۵۲ در لندن تأسیس گردید، دبیرخانه کل این اتحادیه هم اکنون در لندن بوده و قسمتهای منطقه‌ای آن در جامائیکا، ایتالیا، مالزی می‌باشد. اتحادیه متشکل از مجمع عمومی که هر دو سال یکبار تشکیل میگردد و شورائی که متشکل از رئیس، معاون، معاون افتخاری، رئیس قسمتهای منطقه‌ای و ملی می‌باشد و همچنین یک دبیرخانه تحت عنوان دبیرخانه ملی که امور مربوط را جمع‌آوری می‌نماید می‌باشد.

این اتحادیه یک اتحادیه عمومی پیرامون امور حمل و نقل می‌باشد.



## فدراسیون بین‌المللی اتومبیل IAF (۱)

فدراسیون بین‌المللی اتومبیل در سال ۱۹۰۲ در هامبورگ آلمان تشکیل گردید این فدراسیون در سال ۱۹۰۶ در قالب اتحادیه بین‌المللی کلوپ‌های اتومبیل درآمد و هم‌اکنون با این نام فعالیت می‌نماید.

حدوداً ۱۰۸ کلوپ اتومبیل و اتحادیه‌های ملی اتومبیل در سراسر جهان از جمله جمهوری اسلامی ایران عضویت این فدراسیون را به عهده دارند و مقر آن هم اکنون پاریس می‌باشند.

### اهداف

اهداف این فدراسیون عبارتند از:

- ۱- برقراری تسهیلات عبور و مرور وسایل نقلیه جاده‌ای در تمام کشورها
- ۲- کمک به حل مشکلات روزانه اتومبیلرانان
- ۳- برگزاری و گسترش مسابقات اتومبیلرانی
- ۴- حفظ منافع اتومبیلرانان
- ۵- حل مسائل فنی و عملیاتی وسایل نقلیه موتوری

## ارکان

فدراسیون بین المللی اتومبیل دارای ارکان ذیل است.

۱- مجمع عمومی

۲- دبیرخانه: که سرپرستی آن به عهده دبیرکل می باشد.

۳- کمیته اجرائی: که مرکب از ۳۲ عضو - یک رئیس و ۹ معاون است که وظیفه اداره اتحادیه

را به عهده دارند

۴- کمیته ها: که مرکب از کمیته های ذیل است

- کمیته هماهنگی

- کمیته امور مالی

- کمیته بازاریابی

- کمیته روابط عمومی

- کمیته حقوقی

این فدراسیون فعالیت های خود را در قالب کمیسیونهای ذیل انجام می دهد.

الف: کمیسیون بین المللی جهانگردی

ب: کمیسیون بین المللی ترافیک

ج: کمیسیون بین المللی گمرکها

د: کمیسیون بین المللی فنی

ه: کمیسیون بین المللی تاریخی

## انجمن بین المللی دائمی کنگره‌های راه PIARC (۱)

انجمن بین المللی دائمی کنگره‌های راه در سال ۱۹۰۸ در پاریس تشکیل گردید این انجمن انجمنی است بین الدول و هر چهار سال یکبار در زمان و مکانی که توسط دولتهای عضو مورد توافق قرار می‌گیرد کنگره‌ای را برگزار می‌نماید و دارای ۵۳ عضو از جمله جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

### اهداف

اهداف این انجمن بشرح ذیل است:

- ۱- جمع آوری و انتشار اطلاعات درخصوص جاده‌ها و ترافیک جاده‌ای در جهان
- ۲- اصلاح و استاندارد کردن شیوه‌های اجرائی، اداری، مالی و طراحی ساختمان و نگهداری راهها
- ۳- یکنواخت کردن علائم، نشانه‌ها و کدهای مربوط به آمد و شد در شاهراههای کشورهای مختلف
- ۴- پیش بینی شبکه ارتباطی لازم برای پیشرفتهای اقتصادی و اجتماعی کشورها
- ۵- تشویق و ترغیب و حمایت از روند پیشرفت راهسازی، ترمیم و نگهداری ایمنی راهها، مدیریت پروژه‌های راهسازی
- ۶- رشد سیستم حمل و نقل به ویژه فن راهسازی

## فدراسیون بین المللی راهها IRF (۱)

این فدراسیون در پنجم ماه مه ۱۹۴۸ در واشنگتن تأسیس و در ۳۰ ژوئن ۱۹۴۸ و ۱۲ مه ۱۹۵۲ و ۲ دسامبر ۱۹۶۴ به ترتیب در شهرهای لندن، پاریس و ژنو شعباتی دائر نمود این فدراسیون توسط هیئت مدیره‌ای اداره می‌گردد که در اجلاسهای سالیانه انتخاب می‌گردند و هم اکنون دارای دو اداره یکی در واشنگتن و دیگری در ژنو می‌باشد.

فدراسیون بین المللی راهها دارای پانصد عضو از ۹۲ کشور جهان از جمله جمهوری اسلامی ایران می‌باشد اعضاء این فدراسیون تنها نمایندگان کشورها نمی‌باشند بلکه سازمانهای خصوصی و اتحادیه‌ها و فدراسیونهای ملی راه نیز در آن عضو می‌باشند.

### اهداف

اهداف این فدراسیون عبارتند از:

- ۱- توسعه فنون راهسازی
- ۲- اصلاح و بهبود شبکه جاده‌ها در جهان
- ۳- تشویق اعضاء درخصوص برنامه‌ریزی صحیح
- ۴- جمع آوری و انتشار آمار مربوطه

۵- ارائه اطلاعات فنی، اقتصادی، آموزشی و سایر موضوعات مربوط به بهسازی راهها به

اعضاء

۶- معرفی آثار و فوائد اقتصادی اجتماعی ناشی از سیستم کافی راه و حمل و نقل جاده‌ای

برای عموم

IRF همانند ایرو نقش مشورتی را در امور جاده‌ها و حمل و نقل جاده‌ای برای

شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد (ECOSOC) سازمان همکاری‌های

عمرانی و اقتصادی اروپا (OECD) کنفرانس وزرای حمل و نقل اروپا (ECMT) شورای اروپا و

اتاق بازرگانی بین‌المللی ایفاد می‌کند

فدراسیون بین‌المللی راهها یک سازمان غیرانتفاعی است و فعالیت‌های در زمینه

توسعه و پیشبرد تکنولوژی ساخت، بهبود و نگهداری راهها به انجام می‌رساند و با

فدراسیون صنایع ساختمان و راهسازی آمریکا، اروپا، آسیا و فدراسیون بین‌المللی

مهندسان مشاور همکاری دارد.

این فدراسیون همه ساله اقدام به جمع‌آوری آمار و اطلاعات ذیل می‌نماید:

الف: میزان، نوع و مشخصات شبکه جاده‌ها، تراکم راه (نسبت طول راه به وسعت سرزمین)

ب: وضعیت چگونگی تولید، ورود و صدور وسایل نقلیه، شماره‌گذاری انواع وسایل حمل

و نقل جاده‌ای

ج: حجم ترافیک جاده‌ای، سفر کیلومتر طی شده توسط وسایل بین‌المللی جاده‌ای

د: میزان حمل و نقل داخلی بار از نظر تناژ و تن کیلومتر از در شیوه‌های مختلف حمل و نقل

جاده‌ای - آبی و راه‌آهن

ه: میزان حمل و نقل داخلی مسافر از نظر نفر حمل شده و نفر کیلومتر

و: میزان مصرف سوخت (بنزین و گازوئیل) و قیمت آن

ز: میزان سوانح جاده‌ای از نظر جرح، فوت و درصد آنها

ح: مالیات‌ها و عوارض در حمل و نقل جاده‌ای (مالیات‌های انواع وسایل حمل و نقل جاده‌ای)

ط: میزان مالیات‌های دریافتی از استفاده‌کنندگان از جاده از قبیل: شماره‌گذاری، واردات، گواهینامه‌های رانندگی، مالیات سوخت، مالیات روغن، مالیات لاستیک، مالیات مسافر، بار و عوارض جاده‌ای

ی: بررسی مخارج و هزینه راهها و حمل و نقل جاده‌ای برای دولت مرکزی از نظر اداری، تحقیقات و غیره، نگهداری و ساخت راهها و همچنین نگهداری و ساخت راهها برای دولت ناحیه‌ای و محلی می‌کند.

ک: انتشار کتاب WORLD ROAD STATISTICS در رابطه با آمار جاده‌های جهان

ل: انتشار کتاب شاهراههای جهان

فدراسیون بین‌المللی راهها علاوه بر اقدامات فوق با دولتها و اتحادیه‌های ملی در زمینه‌های ذیل نیز همکاری می‌نماید.

- مطالعه جاده‌ها، برنامه‌های ساخت و پاسخ به سؤالات مربوط به توسعه راهها

- تأمین کمک‌های فنی مستقیم به دولت‌ها در زمینه فنون ساخت شاهراهها

- ترتیب بورس‌های آموزشی جهت اعزام مهندسان به خارج از کشور

- گسترش مراکز آموزش حرفه‌ای برای مکانیسین‌ها و اپراتورهای تجهیزات راهسازی

- ترتیب اجلاسهای فنی و جهانی پیرامون تکنولوژی ساخت و نگهداری راه - ساختمان

پل، تونل، مسائل حمل و نقل شهری و برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری در سیستم راهها

## کمیته هماهنگی شاهراه آسیائی AHCC ESCAP (۱)

اسکاپ یا کمیسیون اقتصادی و اجتماعی برای آسیا و اقیانوس آرام وابسته به سازمان ملل متحد اهداف متعددی دارد که یکی از آنها توسعه شبکه راههای آسیائی است. اسکاپ در این زمینه طرحی به همین نام پیش بینی نموده که جهت تحقق آن طرح، کمیته‌ای بنام کمیته هماهنگی طرح شاهراه‌های آسیائی در محل دبیرخانه اسکاپ در شهر بانکوک تشکیل نمود. اعضاء این کمیته عبارتند از:

۱- جمهوری اسلامی ایران      ۲- افغانستان      ۳- پاکستان

۴- هندوستان      ۵- نپال      ۶- سری لانکا

۷- میانمار      ۸- تایلند      ۹- مالزی

۱۰- سنگاپور      ۱۱- کامبوج      ۱۲- لائوس

۱۳- ویتنام      ۱۴- اندونزی

این کمیته سالی یک بار تشکیل جلسه می‌دهد و پروژه‌های شاهراه‌های آسیائی را به منظور حل مسائل ترافیک بین آسیا و اروپا و سایر ملل با آسیا در راستای توسعه تجارت سیاحت و تفاهم بیشتر میان ملل آسیائی مورد مطالعه قرار می‌دهد. «اداره فنی حمل و نقل و شاهراه آسیائی» که توسط برنامه توسعه و عمران سازمان ملل متحد تشکیل شده است به عنوان ارگان اداری این کمیته عمل می‌کند.

## فصل سوم: سازمانهای بین المللی حمل و نقل ریلی (راه آهن)

### اتحادیه بین المللی کنگره‌های راه آهن IRCA<sup>(۱)</sup>

اتحادیه بین المللی کنگره‌های راه آهن در تاریخ ۱۸ دسامبر ۱۸۸۴ به منظور توسعه حمل و نقل به وسیله ریل، توسعه و تبادل دانش و تجارب بین اعضاء از طریق برگزاری کنگره‌ها - جمع آوری آمار و اطلاعات و انتشار مقالات فنی در بروکسل تشکیل گردید این کنگره هر چهار سال یک بار کنگره‌ای در یکی از شهرهای مورد توافق اعضاء تشکیل می‌دهد ۷۵ کشور جهان عضویت این اتحادیه را به عهده دارند و کشور ما نیز در ۴ اکتبر ۱۹۵۰ (۱۳۲۹ شمسی) به این اتحادیه ملحق شده است.

---

1- INTERNATIONAL RAILWAYS CONGRESS ASSOCIATION



## سازمان بین الدول برای حمل و نقل بین المللی راه آهن OTIF<sup>(۱)</sup>

به منظور ایجاد نظامی قانونی، یکپارچه و یکنواخت برای حمل و نقل بین المللی با راه آهن و ایجاد تسهیلات قانونی برای حمل و نقل بار و مسافر از طریق راه آهن سازمانی بنام بین الدول برای حمل و نقل بین المللی راه آهن در سال ۱۸۹۰ در شهر برن سوئیس تشکیل گردید این سازمان متشکل از یک مجمع عمومی است که هر پنج سال یکبار تشکیل میگردد و چندین کمیته بنام های کمیته اجرائی - کمیته بررسی و تجدیدنظر، کمیته کارشناسان حمل و نقل کالاهای خطرناک و یک دبیرخانه دائمی می باشد تعداد کشورهای عضو آن ۳۵ کشور از جمله جمهوری اسلامی ایران می باشد.

---

1- INTEGOVERNMENT ORGANIZATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

## کمیته بین المللی حمل و نقل راه آهن IRTC<sup>(۱)</sup>

این کمیته در راستای توسعه و بهبود قوانین بین المللی حمل و نقل با راه آهن بر اساس کنوانسیون کوتیف (COTIF) و ضوابط آن (CIV و CIM) و تطبیق آنها با ضوابط و مقررات و حقوق حمل و نقل بین المللی استاندارد در سال ۱۹۰۲ تشکیل و هر دو سال یک بار در یکی از کشورهای عضو اجلاسی برقرار می نماید و هم اکنون دارای ۳۳ عضو از کشورهای جهان می باشد و کشورمان نیز در سال ۱۹۶۸ (۱۳۴۷ شمسی) به عضویت این کمیته درآمده و از مقررات حمل و نقل بین المللی آن تبعیت می نماید.

## اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها UIC<sup>(۱)</sup>

در ۱۷ اکتبر ۱۹۲۲، کنفرانسی با شرکت ۲۷ کشور در پاریس تشکیل شد و نمایندگان راه‌آهن‌های اروپا، آسیا و ملل متحد در این اجلاس حضور داشتند براساس مطالبی که در کنفرانس طرح شده بود، مقرر شد یک نهاد دائمی به نام اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها تاسیس شود.

ظرف چهار روز اساسنامه این اتحادیه تدوین و در ۲۰ اکتبر ۱۹۲۲ به تصویب حاضران در کنفرانس می‌رسد و در نتیجه در ۲۲ اکتبر ۱۹۲۲ این اتحادیه به منظور تحقق اهداف ذیل:

- ۱- اصلاح و همسان کردن شرایط مربوط به ساختمان و بهره‌برداری از راه‌آهن در رابطه با حجم ترافیک بین‌المللی
- ۲- هماهنگی و استاندارد کردن اقدامات عمومی سازمانهای بین‌المللی در جهت تحقق و اجرای موافقتنامه‌های ویژه حمل و نقل
- ۳- تامین تسهیلات بین‌المللی لازم برای راه‌آهن و دفاع از حقوق اعضاء در خارج از راه‌آهن در شهر پاریس تأسیس گردید.

این اتحادیه دارای ۹۵ عضو در ۶۳ کشور مختلف جهان می‌باشد کشور ما نیز در ۱۵

---

1- UNION INTER NATIONAL DESCHMINS DESFER

اکتبر سال ۱۹۴۷ به این اتحادیه ملحق شده است این اتحادیه دارای چهار نوع عضو است که عبارتند از اعضاء فعال - اعضاء سهیم (مشترک المنافع) - اعضاء وابسته (غیر سهیم) و اعضاء ارتباطی.

این اتحادیه پیرامون مسائل حمل و نقل با راه آهن نشریاتی را به چاپ رسانیده که اهم آنها عبارتند از:

۱- ماهنامه راه آهن

۲- گزیده هائی از اسناد راه آهن بین المللی

۳- فرهنگ راه آهن

۴- آمار راه آهن

می باشد.

زبانهای رسمی UIC زبان فرانسه، آلمانی و انگلیسی است و اکثر اسناد منتشره این اتحادیه به این سه زبان می باشد.

## ارکان

این اتحادیه دارای ارکان ذیل است

- ۱- سازمان عمومی: که مرکب است از سازمانهای «عالی»، «مطالعاتی» و سازمانهای «شریک»
- ۲- مجمع عمومی: که از اعضاء فعالی و سهیم UIC تشکیل می شود و هر عضو نماینده می تواند جای خود را به عضو دیگری واگذار کند به شرط آن که قبل از تشکیل جلسه این موضوع را به اطلاع هیئت مدیره برساند البته رئیس UIC می تواند، در صورتی که صلاح بداند از بعضی از اعضاء وابسته (غیر سهیم) دعوت کند تا نمایندگان خود را برای شرکت در جلسات معرفی کنند و با رأی مشورتی در تمام یا قسمتی از فعالیتها شرکت کنند. به علاوه هر یک از سازمانهای شریک با حقوق کامل و با یک نماینده از طرف مؤسسه عامل

یا ریاست آن سازمان به مجمع عمومی معرفی می شوند.

۳- هیئت مدیره: که مرکب از ۲۶ عضو فعال و نمایندگان سازمانهای شریک می باشد هیات مدیره رئیس UIC را از میان اعضاء فعال و مؤسسات نایب برای مدت دو سال انتخاب می کند.

۴- دبیرکل: که به پیشنهاد مؤسسه کشوری که UIC در آن مستقر می باشد توسط مجمع عمومی انتخاب میگردد و مسئولیت دبیرخانه کل به عهده وی می باشد.

۵- کمیسیونها و گروههای تخصصی: که توسط هیئت مدیره برای مطالعه اصول فعالیتهای مختلف انتخاب می گردند تعدادی از کمیسیونها عبارتند از: کمیسیون مسافرین، کمیسیون کالاها - امور مالی - سیر و حرکت - وسائل نقلیه و کشش - برنامه ریزی استراتژیک - تاسیسات ثابت (خط و ابنیه) انفورماتیک - تحقیق

۶- ادارات دفاتر و مراکز

۷- اتحادیهها و گروههای خارج از UIC

برای برقراری ترافیک بین المللی با تصمیم مجمع عمومی یا در طی نشستها با تصمیم هیات مدیره گروهها و اتحادیههای خارج از UIC به عضویت پذیرفته می شوند. این اتحادیه تنها اتحادیه راه آهنی است که توسط سازمان ملل به رسمیت شناخته شده است.

## اتحادیه تعرفه‌های راه آهن بالکان و خاور نزدیک (خاورمیانه) (۱) BPO

این اتحادیه در سال ۱۹۶۵ با هدف توسعه حمل و نقل کالا با راه آهن بین کشورهای خاور نزدیک و خاورمیانه و حوزه بالکان و ماوراء آنها در بلغارستان تشکیل گردید. کشورهای بلغارستان، یونان، یوگسلاوی (سابق)، ترکیه، سوریه، عراق و ایران و همچنین مؤسسات اینتر فریگو و اینتر کانتینر عضو این اتحادیه هستند.

ایران در سال ۱۹۷۱ میلادی (۱۳۵۰ شمسی) به عضویت این اتحادیه درآمد و از تعرفه‌های این سازمان در زمینه حمل و نقل بین المللی از اروپا به ایران و بالعکس از طریق مرز رازی استفاده می‌کند و به طور مرتب در کنفرانسها و کمیسیونهای سالانه آن شرکت می‌کند و نشریه‌های آن را دریافت می‌دارد.

## اتحادیه واگنهای باری RIV

این اتحادیه در سال ۱۹۲۱ تأسیس شد و مقر آن در پاریس است هدف از تأسیس آن استفاده متقابل از واگنها و وسایل بارگیری، کانتینرها و پالتها در حمل و نقل بین المللی است. این اتحادیه دارای ۳۶ عضو می باشد و کشورمان نیز از سال ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ شمسی) به عضویت این اتحادیه درآمده و در حال حاضر در حمل و نقل بین المللی براساس مقررات این اتحادیه از واگنها و وسایل بارگیری راه آهن های دیگر استفاده می کند.

## اتحادیه راه آهن‌های خاورمیانه CMO

این اتحادیه در سال ۱۹۶۳ تأسیس شده و مقر آن در کشور ترکیه شهر آنکارا می‌باشد اتحادیه راه آهن‌های خاورمیانه به منظور توسعه حمل و نقل بین راه‌آهنهای عضو و در زمینه امور مربوط به برنامه حرکت قطارها، تعرفه‌ها، مبادله واگنها و محاسبات مربوطه فعالیت می‌کند.

کشورهای ترکیه، عراق، سوریه، ایران، لبنان و عربستان و همچنین راه آهن‌های حجاز سوریه و حجاز اردن عضو این اتحادیه هستند ایران در سال ۱۹۶۸ میلادی (۱۳۴۷ شمسی) به عضویت این اتحادیه درآمد است و از خدمات آن در زمینه‌های دریافت تعرفه‌های CMO، دریافت اصلاحیه‌های تعرفه، دریافت صورت جلسه‌ها و مدارک کنفرانس‌ها استفاده می‌کند و در کنفرانسها و اجلاسهای تعرفه‌ای این اتحادیه حضور می‌یابد.



## اتحادیه راه آهن آمریکای لاتین<sup>(۱)</sup>

این اتحادیه در ملاقات نمایندگان راه آهن‌های آمریکای لاتین که در ۱۹۴۶ در

«چاپادمالال» آرژانتین برگزار گردید، تاسیس شد اهداف آن عبارتند از:

- ۱- ایجاد مسیرهای بین قاره‌ای
- ۲- حل مشکلات ترافیک مبادله‌ای
- ۳- توسعه و به سازی خطوط آمریکای لاتین
- ۴- کاستن از مشکلات کارکنان و مسافران
- ۵- تبادل اطلاعات تکنیکی و فروش،
- ۶- استقراض یا مبادله وسایل نقلیه و تجهیزات راه آهن بین اعضاء
- ۷- هماهنگ کردن صنایع راه آهن در آمریکای لاتین
- ۸- ایجاد کد استانداردهای تولیدات مربوط به راه آهن در آمریکای لاتین
- ۹- تشکیل یک بانک راه آهن آمریکای لاتین
- ۱۰- همکاری با تشکیلات مشابه

---

1- LATIN AMERICAN RAIL WAY ASSOCIATION

## سازمان همکاری راه آهن‌ها (OSSH)<sup>(۱)</sup>

این سازمان در ژوئن سال ۱۹۶۵ به دنبال کنفرانس وزیران حمل و نقل کشورهای سوسیالیست تأسیس شد در کنفرانس دوم توافق حاصل شد و تصمیم گرفتند که این سازمان فعالیت خود را از اول سپتامبر ۱۹۵۷ آغاز کند.

هدف این سازمان توسعه ترافیک راه آهن بین المللی و مبادله اطلاعات بین سیزده کشور عضو (آلبانی، بلغارستان، جمهوری خلق چین - کوبا، چکوسلواکی سابق، جمهوری دموکراتیک آلمان سابق، مجارستان، جمهوری دموکراتیک خلق کره، مغولستان، لهستان، رومانی، اتحاد جماهیر شوروی سابق و ویتنام) می باشد. این سازمان سالی شش بار نشریه OSSHD را به زبانهای چینی، آلمانی و روسی منتشر می کند.

## اتحادیه راه‌آهن‌های عربی UACF (۱)

این اتحادیه در سال ۱۹۶۹ تشکیل شد و هدف اصلی آن ایجاد همکاری بین راه‌آهن‌های کشورهای عربی است تهیه آمار سالانه، بررسی اجمالی سه ماهه راه‌آهن‌های کشورهای عضو، جمع‌آوری و توضیح بعضی از کلمات و اصطلاحات راه‌آهن به زبان‌های عربی، فرانسه، آلمانی و انگلیسی از وظایف این اتحادیه می‌باشد راه‌آهن‌های کشورهای: الجزایر، مصر، عراق - اردن (راه‌آهن حجاز و عقبه) لبنان، لیبیا، مراکش، سوریه (راه‌آهن‌های سوریه و حجاز - سوریه) سودان، تونس و همچنین تعدادی از شرکت‌های سازنده تجهیزات و شرکت‌های ساختمانی و اتحادیه عربی حمل و نقل زمینی از اعضای این اتحادیه می‌باشند.

## اتحادیه راه آهن‌های افریقایی (۱)

اتحادیه راه آهن‌های افریقایی در سال ۱۹۷۰ تاسیس و در سپتامبر ۱۹۷۲ اولین کنفرانس مشورتی خود را در آدیس بابا، پایتخت اتیوپی، برگزار کرد.

اهداف این اتحادیه عبارتند از:

۱- مطالعه یکنواخت شدن خطوط آهن افریقا

۲- اصلاح و هماهنگی خدمات

۳- استاندارد کردن وسائل و تجهیزات راه آهن

کشورهای الجزایر، آنگولا، بنین، بورکینا فاسو، کامرون، چاد، کنگو، جیبوتی، مصر، اتیوپی، گابن، غنا، گینه، کنیا، لیبی، مالاوی، مالی، مراکش، موزامبیک، نیجر، نیجریه، سنگال، سودان، سوازیلند، تانزانیا، توگو، تونس، زئیر و زامبیا از جمله اعضای این اتحادیه می‌باشند.

## گروه تعاونی راه آهن آسیا و حوزه اقیانوس کبیر APRCG (۱)

این تعاونی در سال ۱۹۸۳ پس از جلسه وزیران مسئول راه آهن‌های پانزده کشور عضو کمیسیون اقتصادی اجتماعی برای آسیا و حوزه اقیانوس کبیر تأسیس شد  
اهداف این تعاونی عبارتست از:

توسعه همکاری اعضای برای نیل به تعاون هر چه بیشتر در حمل و نقل و ارتباطات آسیا و حوزه اقیانوس کبیر

پنج گروه کاری در این تعاونی وجود دارد که عبارتند از:

۱- سیستمهای آماری و اطلاعات

۲- ترافیک بین المللی

۳- تحقیقات

۴- استاندارد کردن

۵- شبکه حمل و نقل راه آهن حومه شهری

بنگلادش، چین، فرانسه، هند، اندونزی، ایران، ژاپن، مالزی، نپال، پاکستان، فیلیپین، کره جنوبی، سریلانکا و تایلند هفده عضو این تعاونی می‌باشند کشورهای انگلستان - اتحاد جماهیر شوروی سابق و اتریش اعضای وابسته این تعاونی می‌باشند.

---

1- ASIAN PACIFIC RAILWAY CO - OPERATION GROUP.

## شرکت بین‌المللی خطوط آهن حمل و نقل یخچالدار (اینترفریگو) (۱)

اینترفریگو در سال ۱۹۴۹ به صورت یک شرکت تعاونی و براساس قوانین کشور بلژیک توسط مسئولان راه آهن‌های بلژیک، فرانسه، انگلستان، ایتالیا، هلند و سوئیس تأسیس شد. سپس راه آهن‌های آلمان فدرال و دانمارک به عنوان اعضاء مؤسس به آن ملحق شدند و راه آهن‌های اسپانیا، یونان، لوکزامبورگ، ترکیه، مجارستان، یوگسلاوی (سابق)، سوئد، نروژ، بلغارستان، رومانی، آلمان شرقی (سابق)، پرتغال، ایرلند، اتریش و چکسلواکی (سابق) به عنوان اعضاء مشترک به عضویت این شرکت در آمدند کشورمان نیز در سال ۱۹۷۵ (شمسی ۱۳۵۴) به عضویت این شرکت در آمده است.

## شرکت بین المللی حمل و نقل توسط ترانس کانتینر (اینتر کانتینر) (۱)

این شرکت در سال ۱۹۶۷ به صورت یک شرکت تعاونی تابع قوانین بلژیک از سوی یازده مؤسسه راه آهن و اینتر فریگو تأسیس شد.

امروزه اینتر کانتینر نماینده مشترک ۲۲ راه آهن است که اکثریت شبکه راه آهن کشورهای اروپائی را در بر می گیرد.

فی مابین این شرکت و راه آهن های رومانی و ترکیه توافق همکاری وجود دارد از بین کشورهای اروپائی صرفاً راه آهن های آلبانی و اتحاد جماهیر شوروی (سابق) عضویت این شرکت را دارا نمی باشند.

اهداف اصلی اینتر کانتینر سازماندهی، فروش و توسعه ترافیک بین اعضاء است و در حدود ۴۰۰۰ دستگاه واگن حمل کانتینر در اختیار دارد.

دو شرکت اینتر کانتینر و اینتر فریگو (IOF) از سال ۱۹۹۴ ادغام شده و به طور مشترک فعالیت می کنند، مقر این سازمان در شهر بال سوئیس است.

اهداف شرکت اینتر کانتینر و اینتر فریگو عبارتند از

۱- تصمیم گیری و انجام اقدامات لازم در زمینه ایجاد مناسبترین درجه حرارت برای حمل مواد فاسد شدنی از تولیدکننده به مصرف کننده با استفاده از واگنهای سردخانه ای و

عایق‌بندی شده

۲- استفاده از کانتینرهای بزرگ بین راه آهن‌ها

۳- جذب حداکثر میزان حمل و نقل با کانتینر از سوی راه آهن‌ها

۴- کوشش در ارائه شیوه‌های تولید به مصرف (از فروشنده به خریدار)

۵- توسعه حمل و نقل با راه آهن

۶- حفظ میزان حمل و نقل کانتینری با راه آهن در رقابت با سایر روشهای حمل و نقل

۷- به دست آوردن مجدد فعالیت‌های حمل و نقلی که بر اثر رقابت از دست راه آهن خارج شده

و در چارچوب حمل و نقل ترکیبی قرار گرفته است.

پس از ادغام این دو شرکت سهام ایران در شرکت اینتر فریگو به شرکت جدید

منتقل شد.



## فصل چهارم: سازمانهای بین المللی حمل و نقل دریائی

### سازمان بین المللی دریانوردی IMO<sup>(۱)</sup>

سازمان مشورتی دریانوردی بین الدول که طبق مقاوله نامه بین المللی مشورتی دریائی (IMCO) که در سال ۱۹۴۸ توسط ۳۵ کشور در کنفرانس دریائی سازمان ملل متحد در شهر ژنو تنظیم گردید، در سال ۱۹۵۸ پس از تصویب تعداد کافی دولتها لازم اجراء گردید و در سال ۱۹۸۲ بنام سازمان بین المللی و دریانوردی (IMO) تغییر نام داده و به عنوان یک سازمان تخصصی سازمان ملل متحد در زمینه حمل و نقل دریائی درآمد است. مقر این سازمان در حال حاضر در لندن می باشد

### اهداف سازمان

اهداف مهم این سازمان عبارتند از

- ۱- ایجاد سیستمی برای همکاری بین دولتها در زمینه وضع مقررات و طرز عمل دولتها در خصوص انواع مسائل فنی مؤثر در کشتیرانی تجاری بین المللی

---

1- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

- ۲- تشویق و ترغیب دولتها در زمینه تصویب بهترین استانداردهای عملی در مورد ایمنی دریا نوردی و جلوگیری و کنترل آلودگی دریائی بوسیله کشتی ها
- ۳- تهیه پیش نویس کنوانسیونها، موافقتنامهها و سایر اسناد برحسب لزوم و تشکیل کنفرانسهای بین المللی جهت تصویب آنها
- ۴- رسیدگی به کلیه مسائل مربوط به دریانوردی که ممکن است از طرف یکی از ارگان یا یکی از سازمانهای تخصصی سازمان ملل متحد به سازمان محول شود.
- ۵- تسهیل مبادله اطلاعات و مشورت بین اعضاء

## ارکان سازمان

این سازمان مرکب از یک مجمع - یک شورا و پنج کمیته اصلی و یک دبیرخانه بشرح ذیل می باشد:

### مجمع

مجمع بالاترین مرجع تصمیم گیری ایماست که متشکل از ۱۳۰ عضو اصلی از جمله جمهوری اسلامی ایران که در سال ۱۹۵۸ به این سازمان پیوسته اند می باشد.

مجمع هر دو سال یک بار تشکیل جلسه می دهد و کلیه اعضاء (حدود ۱۵۳ کشور) و اعضاء وابسته (حدود دو عضو) می توانند در جلسات شرکت کنند لیکن حق تصمیم گیری صرفاً با ۱۳۰ عضو اصلی است.

### شورا

شورا مرکب از ۳۲ عضو است که از میان دولتهائی که در برقراری بیشترین سرویسهای بین المللی دریانوردی و تجارت بین المللی دریائی و کشورهائیکه دارای منافع

خاص حمل و نقل دریائی و دریانوردی می باشند برای مخفی مجمع برای مدت دو سال انتخاب می گردند و مجری تصمیمات مجمع می باشد انتخاب دبیرکل با تصویب مجمع به عهده شورا می باشد.

طبق اصلاحیه ۱۹۹۳ تعداد اعضاء شورا از ۳۲ به ۴۰ عضو افزایش یافته ولی تاکنون لازم اجراء نشده است.

#### کمیته ایمنی دریانوردی MSC

این کمیته بالاترین رکن فنی سازمان است و کلیه کشورهای عضو سازمان در آن عضویت دارند و جلسات آن برحسب ضرورت با دعوت قبلی تشکیل می گردد و می بایست حداقل سالی یکبار تشکیل جلسه دهد.

کمیته ایمنی دریانوردی وظیفه بررسی هرگونه موضوع داخل در محدوده کار سازمان در ارتباط با علائم کمک ناوبری ساخت و تجهیز شناورها - تامین پرسنل لازم از نظر ایمنی، مقررات ناظر بر جلوگیری از تصادم کشتی ها، جابجائی محموله های خطرناک، آئین نامه ها و الزامات ایمنی دریائی، اطلاعات هیدروگرافی، دفتر وقایع و اسناد دریانوردی، سوانح دریائی، تجسس و نجات و هر موضوعی که مستقیماً بر ایمنی دریانوردی مؤثر می باشد را بر عهده دارد.

#### کمیته حقوقی LEG

تمامی کشورهای عضو سازمان در این کمیته عضویت داشته و می بایست حداقل سالی یکبار تشکیل جلسه دهند.

بررسی موضوعات حقوقی داخل در محدود کار سازمان و تهیه پیش نویس کنوانسیونهای بین المللی و اصلاحات به کنوانسیونهای بین المللی که توسط خود تهیه شده

است به شورای سازمان از عمده وظایف این کمیته می باشد.

## کمیته حفاظت از محیط زیست MEPC

تمامی کشورهای عضو سازمان در این کمیته عضویت داشته و می بایست حداقل سالی یکبار تشکیل جلسه دهند.

کمیته حفاظت از محیط زیست دریائی، هرگونه موضوع در محدوده کار سازمان در ارتباط با جلوگیری و کنترل آلودگی دریائی ناشی از کشتی ها را مورد بررسی قرار می دهد بویژه موارد زیر:

۱- انجام وظایفی که ممکن است بوسیله یا تحت کنوانسیون های بین المللی جلوگیری و کنترل آلودگی دریائی ناشی از کشتی ها به سازمان محول گردیده است خصوصاً در ارتباط با تصویب و اصلاح قوانین یا دیگر مقررات به گونه ای که در آن کنوانسیونها مقرر گشته است.

۲- تسهیل در اجرای کنوانسیونهای فوق الاشاره

۳- فراهم آوردن زمینه برای دستیابی به اطلاعات علمی، فنی یا هرگونه اطلاعات دیگر در مورد جلوگیری از کنترل آلودگی دریائی ناشی از کشتیها جهت اطلاع کشورها بویژه برای کشورهای در حال توسعه و در صورت لزوم ارائه توصیه نامه ها و رهنمودها

۴- ارتقاء همکاری با سازمانهای منطقه ای مرتبط با جلوگیری و کنترل آلودگی دریائی ناشی از کشتی ها

۵- همکاری با سایر سازمانهای بین المللی در زمینه موضوعات محیط زیست

۶- ارائه پیشنهادات لازم برای مقررات مربوط به جلوگیری و کنترل آلودگی دریائی توسط

کشتی ها و اصلاحات مقرراتی که در کمیته تهیه می شود به شورا

## کمیته همکاریهای فنی TC

این کمیته توسط اصلاحیه ۱۴ نوامبر ۱۹۷۵ کنوانسیون سازمان در نهمین اجلاس مجمع شکل گرفت و دارای وظایف مهمی در جهت ارائه همکاریهای فنی به ویژه به کشورهای در حال توسعه می باشد عمده وظیفه این کمیته عبارتست از:

انجام هرگونه موضوع واگذار شده در صلاحیت سازمان در ارتباط با پروژههای همکاریهای فنی که از طرف برنامه عمران، سازمان ملل متحد تامین هزینه می شود و برای اجرای آن، سازمان به عنوان آژانس هماهنگ کننده یا اجرائی انتخاب گردیده است و همچنین انجام پروژههایی که از محل وجوهاتی که بطور داوطلبانه در اختیار سازمان قرار می گیرد.

در این کمیته نیز کلیه اعضاء سازمان عضو می باشند و جلسات آن حداقل سالی یکبار تشکیل می گردد.

## کمیته تسهیل FAL

این کمیته در سال ۱۹۷۲ جهت برخورد با تشریفات و تاخیر غیرضروری و کاهش یا حذف آنها در کشتیرانی بین المللی بوجود آمد و به موجب قطعنامه ۷ نوامبر ۱۹۹۱ این کمیته به عنوان یکی از کمیتههای اصلی ایمو محسوب می گردد شرکت در کمیته تسهیل برای تمامی کشورهای عضو IMO آزاد می باشد.

## دبیرخانه

دبیرخانه شامل دبیرکل و دیگر پرسنلی که ممکن است سازمان لازم داشته باشد میگردد دبیرکل عالی ترین کارمند اداری سازمان خواهد بود که پرسنل سازمان را منصوب

می‌نماید دبیرخانه وظیفه بایگانی اسناد، تهیه و تمرکز و توزیع یادداشتها، اسناد و دستور  
جلسات و اطلاعات مفید، به کار مجمع و شورا و کمیته‌های اصلی و فرعی سازمان را  
بعهده دارد.

## سازمان بین المللی هیدروگرافی IHO<sup>(۱)</sup>

- این سازمان که در بدو تأسیس دفتر بین المللی هیدروگرافی نامیده می شد در ژوئن ۱۹۲۱ پس از برگزاری یک کنفرانس بین المللی که بنا به دعوت اداره دریا نوردی انگلستان در لندن تشکیل شد پایه گذاری گردید مقر این سازمان شهر موناکو است و هر پنج سال یکبار اجلاسی متشکل از هیات های عضو تشکیل می دهد و جمهوری اسلامی ایران نیز یکی از اعضاء آن می باشد.
- سازمان بین المللی هیدروگرافی یک سازمان تخصصی مشورتی است و در ادارات هیدروگرافی کشورهای عضو هیچگونه مداخله ای نداشته و کشورهای عضو در امور مربوط به نقشه برداری و ترسیم آبهای دریائی خود دارای استقلال کامل می باشند.

### اهداف سازمان

اهداف این سازمان عبارتست از:

- ۱- هماهنگ کردن فعالیتهای هیدروگرافی (آب نگاری و نقشه برداری دریائی) بین کلیه کشورهای عضو به منظور تقویت ایمنی دریانوردی
- ۲- یکنواخت کردن نقشه های دریائی

---

1- INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION

- ۳- اتخاذ روشهای مؤثر و قابل اعتماد جهت انجام بررسیهای هیدروگرافیک
- ۴- توسعه و پیشرفت علوم مربوط به هیدروگرافی و تکنیکهای اقیانوس‌شناسی.
- ۵- تبادل اطلاعات فنی از طریق انتشار بولتن‌ها و سایر نشریات علمی

## ارکان سازمان

ارکان سازمان عبارتست از:

- ۱- کنفرانس - که مرکب از نمایندگان دولت‌های عضو می‌باشد و جلسه عادی آن هر پنج سال یک بار برگزار می‌شود جلسه فوق العاده کنفرانس می‌تواند بنا به تقاضای یکی از دولت‌های عضو یا دفتر به شرط قبول اکثریت دولت‌های عضو برگزار بشود.
- انتخاب اعضاء هیأت مدیره و رئیس آن به عهده کنفرانس می‌باشد.
- ۲- دفتر بین المللی هیدروگرافی
- وظیفه این دفتر عبارتست از:
- الف - ایجاد رابطه نزدیک و دائم بین ادارات هیدروگرافی ملی
- ب - مطالعه موضوعات مربوط به هیدروگرافی و علوم و فنون مربوط و جمع آوری رسالات مربوط
- ج - مبادله نقشه‌ها و اسناد دریائی بین ادارات هیدروگرافی کشورهای عضو
- د - انتشار اسناد
- ه- ارائه راهنمایی و مشاوره (بنا به تقاضا) بویژه به کشورهای که مشغول ایجاد یا گسترش سرویس هیدروگرافی خود هستند.
- و - تشویق، هماهنگی بازرسی هیدروگرافیک با فعالیتهای اقیانوس‌شناسی مربوط
- ز - توسعه و تسهیل بکارگیری معلومات اقیانوس‌شناسی در راستای منافع دریانوردان
- ی - همکاری با سازمانهای بین المللی و مؤسسات علمی که دارای دیدگاههای مربوط هستند



این دفتر توسط هیات مدیره‌ای اداره می‌گردد که دارای یک رئیس و دو مدیر که هر کدام از ملیت‌های مختلف توسط کنفرانس برای مدت پنج سال انتخاب می‌شوند، می‌باشد. رئیس هیات مدیره نمایندگی سازمان را بعهدہ خواهد داشت.

## اتحادیه بین المللی بنادر و لنگرگاهها (۱) IAPH

تأسیس این اتحادیه در سال ۱۹۵۵ در لوس آنجلس به تصویب دومین کنفرانس بین المللی بنادر و کنگرها رسید و در همان سال در ژاپن شهر توکیو که مقرر اتحادیه می باشد ایجاد میگردد.

این اتحادیه در حال حاضر دارای بالغ بر ۲۳۰ عضو دائمی و ۱۵۰ عضو وابسته از بیش از ۸۰ کشور می باشد و جمهوری اسلامی ایران نیز از اعضای دائمی آن می باشد که در سال ۱۳۴۴ (۱۹۶۵) به عضویت آن درآمده است.

اتحادیه بین المللی بنادر و لنگرگاهها با تعدادی از سازمانهای بین المللی از جمله یونسکو، آیمو و انکتاد ارتباط نزدیک دارد که این روابط حاکی بر تلاشهای اتحادیه در کمک به توسعه حمل و نقل و صنایع دریائی می باشد. اتحادیه تمایل خود را در همکاری های بین المللی بوسیله ارائه کمک های مختلف به بنادر کشورهای در حال توسعه ابراز داشته است. طرح بورسیه اتحادیه برای تعدادی از پرسنل کشورهای در حال توسعه و برگزاری مسابقه مقاله نویسی که در ارتباط با راههای بهبود کارائی بنادر کشور شرکت کننده به طرح جایزه IAPH معروف است نمونه هائی از این کمک هاست.

## اهداف

اهداف این اتحادیه عبارتند از

- الف - توسعه و گسترش روابط حسنه و تشریک مساعی بین بنادر و لنگرگاههای دنیا.
- ب - توسعه و افزایش کارائی بنادر و لنگرگاهها بوسیله مبادله اطلاعات مربوط به فنون و تکنولوژی‌های جدید در زمینه توسعه، سازمان، اداره و مدیریت بنادر
- ج - تسهیل تنظیم نظریات، سیاستها یا طرحهای مشترک در زمینه مسائل مربوط به منافع مشترک و ارائه نظریات در مورد مباحثات منطقه‌ای و بین المللی
- د - انجام اقداماتی به منظور حمایت از منافع و حقوق مشروع اعضای اتحادیه در سازمانهای بین‌الدولی و بین المللی به منظور بهبود شرایط و کارائی بنادر در سطح جهان
- هـ - افزایش شهرت مورد علاقه به وسیله انتشار روزنامه‌ها - مجلات یا دیگر وسائل ارتباط جمعی در مورد امور بندری و توسعه و تشویق حمل و نقل دریایی
- ی - توسعه بنادر و لنگرگاهها به منظور توسعه حمل و نقل دریایی و صنعت دریائی در همکاری پیوسته با صاحبان کشتی، خطوط کشتیرانی، کلیه شیوه‌های حمل و نقل زمینی و دیگر ارکانهای مربوط به حمل و نقل دریایی.

## ارکان

ارکان این اتحادیه عبارتند از

کنفرانس‌ها - که هر دو سال با شرکت کلیه اعضاء تشکیل و خط مشی و سیاست آتی اتحادیه و امور در دست اجرا و تصمیمات مورد لزوم دیگر را اتخاذ و تصویب می نماید

هیات رئیسه - که شامل یک رئیس، معاون اول، معاون دوم، معاون سوم، معاون کنفرانس و دبیرکل می باشد دبیرکل مسئول اجرای امور معمولی ادارات دبیرخانه و خزانه دار سازمانهای قانونگذار و اداری بوده و در مقابل دفتر مرکزی مسئول خواهد بود.

هیات مدیره - که ارکان سیاست گذار اتحادیه می باشد و مسئول نظارت کلی بر کارهای اتحادیه در طول کنفرانس خواهد بود.

کمیته اجرایی - که صدر ارکان اجرایی اتحادیه می باشد و بخصوص مسئول نظارت بر جهت کلی فعالیتهای اتحادیه در طول فاصله زمانی بین کنفرانسها می باشد

اتحادیه جهت انجام امور مربوطه مبادرت به ایجاد شش کمیته نموده است که

عبارتند از:

۱- کمیته ایمنی بندر، محیط زیست و ساختمان

۲- کمیته بین المللی توسعه بندر

۳- کمیته عملیات تخلیه و بارگیری

۴- کمیته تسهیلات تجاری

۵- کمیته حمایت حقوقی منافع بندر

## انجمن بین المللی چراغهای دریائی IALA (۱)

به منظور تداوم بخشیدن به فعالیتهای مربوط به چراغهای دریائی و علائم کمک

ناوبری شرکت کنندگان در کنفرانس بین المللی چراغهای دریائی در هلند در سال ۱۹۵۵

که هر پنج سال یک بار برگزار می گردید به اتفاق آراء تأسیس و دبیرخانه دائمی را مورد

تصویب قرار داده و متعاقب آن انجمن بین المللی چراغهای دریائی از سال ۱۹۵۷ رسماً

فعالیت خود را آغاز می نماید.

این انجمن که مقر آن پاریس است در حال حاضر دارای ۸۰ عضو وابسته از

سازمانهای مسئول چراغهای دریائی در سراسر جهان، ۲۷ عضو وابسته از بنادر مهم دنیا و

حدود ۴۸ عضو از کارخانجات و مؤسسات تولیدکننده علائم کمک ناوبری به عنوان

عضو صنعتی می باشد.

کشورمان در سال ۱۳۳۶ (۱۹۵۷) به عضویت این انجمن درآمده است و از این

تاریخ سازمان بنادر و کشتیرانی مسئول تامین و نگهداری علائم و چراغهای دریائی در

آبهای ایران گردید. اعضاء انجمن شامل اعضاء ملی - اعضاء اتحادیه های صنعتی و

اعضاء افتخاری می باشد.

## اهداف

اهداف انجمن عبارتند از

- ۱- ارتقاء همکاری و مساعدت بین اعضاء
- ۲- ایجاد کمیته‌های فنی یا گروه‌های کار جهت مطالعه مشکلات خاص و نشر پیشنهادات یا استانداردها
- ۳- تشکیل کنفرانسها و سمینارهای مربوط به کار خود
- ۴- جمع آوری و انتشار اطلاعات مربوط به فعالیتهای اعضاء خود و به همین ترتیب تشویق، پشتیبانی و معرفی پیشرفت‌ها از طریق یک فصلنامه
- ۵- تشویق اعضاء جهت ایجاد سیستمهای چند منظوره که در جهت حفظ محیط زیست دریایی می‌توانند مورد استفاده قرار گیرند
- ۶- افزایش کمک به سرویس‌ها یا سازمانهای درخواست کننده کمک در چارچوب وسائل کمک ناوبری در زمینه‌های فنی، سازمانی یا آموزشی
- ۷- حفظ ارتباط با سازمانهای بین‌الدولی - بین‌المللی و غیره و در صورت لزوم ارائه راهنمایی‌های تخصصی

## ارکان

ارکان انجمن عبارتند از

- مجمع عمومی - که متشکل از کلیه اعضا است و در خلال مدتی که نبایست بیش از پنج سال باشد و معمولاً همزمان با کنفرانس‌های انجمن برگزار می‌شود.
- تصمیم‌گیری در مورد سیاست کلی انجمن و انتخاب اعضاء شورا به عهده مجمع عمومی است.
- شورا - که شامل ۱۸ عضو انتخابی و ۲ عضو انتصابی است، توسط مجمع عمومی انتخاب

میگردد و مسئولیت اجرای سیاستهای کمی انجمن، تصویب بودجه و مخارج سالانه انجمن و تصمیم‌گیری در مورد محل و زمان کنفرانس‌های انجمن و همچنین انتخاب دبیرکل به عنوان نماینده قانونی و رئیس انجمن بعهده شورا می‌باشد.

**کنفرانس** - انجمن هر چهار سال یکبار کنفرانس عمومی برگزار می‌کند در این کنفرانس از تمامی اعضاء انجمن و همچنین اعضاء انتصابی که به وسائل کمک ناوبری کمک می‌کنند جهت شرکت دعوت بعمل می‌آید.

در طی کنفرانس توسط کمیته اعضاء صنعتی یک نمایشگاه صنعتی ترتیب داده می‌شود.

انجمن دارای کمیته‌های مختلفی است که عبارتند از

- کمیته مهندسی

- کمیته عملیات

- کمیته رادیو ناوبری

- کمیته خدمات ترافیک شناورها

- کمیته اعضاء صنعتی

## کنفرانس‌های چهارگانه دریایی

این کنفرانسها که عبارتند از

۱- اکمل (ACMEL) یا دریای شمال

۲- مدمکون (MEDMECON) یا دریای مدیترانه و حوزه خلیج فارس

۳- یوکمل (UKMEL)

۴- چاپرکن (JOPERCON) یا کنفرانس دریائی ژاپن، هند، پاکستان و خلیج فارس به ترتیب در سالهای ۱۹۵۴، ۱۹۶۷، ۱۹۵۴، ۱۹۶۳ توسط کشتیرانی‌های مختلف بطور داوطلبانه تشکیل و در حوزه‌های مورد فعالیت با پیروی از قوانین هماهنگ سورشارژ و نرخهای کرایه مناسب و تثبیت شده و با محدود کردن رقابتهای زیان بخش قدرت واحدی را تشکیل دادند و با جلوگیری از ورود کشتی‌های جدید و افزایش ظرفیت حمل در مسیرهای مربوطه از طرفی محیط اقتصادی با ثباتی را تشکیل داده و از طرفی دیگر نیز موجب اطمینان خاطر صاحبان کالا در راستای همکاری بیشتر با کشتیرانی‌های عضو خود گردیده‌اند.

جمهوری اسلامی ایران در حال حاضر عضویت هر چهار کنفرانس را دارد.



## اتحادیه کشتیرانی کشورهای اسلامی ISA

به منظور برقراری همکاری و اتحاد بین شرکتهای کشتیرانی کشورهای اسلامی و بالا بردن توان حمل و نقل دریائی آنها و استفاده از حداکثر امکانات بالقوه ناوگان دریائی و حمایت از منافع اعضاء در مجامع بین المللی و کمک به اعضاء در زمینههای ایمنی، آلودگی، حقوق و بیمه دریائی و همچنین مطالعه و تحقیق در زمینههای مختلف حمل و نقل دریائی اتحادیه کشتیرانی کشورهای اسلامی تشکیل گردید این اتحادیه در حال حاضر دارای ۳۶ عضو از جمله جمهوری اسلامی ایران بوده و مرکز آن شهر جدّه عربستان سعودی می باشد.

## اتحادیه کشتیرانی آمریکایی لاتین (ALAMAR)<sup>(۱)</sup>

این اتحادیه از ۳۸ شرکت کشتیرانی ۱۲ کشور عضو تشکیل یافته است شرکتهای مذکور به صورت خصوصی و ملی از کشورهای اسپانیا، پرتغال، امریکای لاتین و دریای کارائیب تشکیل یافته‌اند این اتحادیه یک سازمان غیردولتی است که در راستای اهداف ذیل قدم بر می‌دارد.

- ۱- توسعه کشتیرانی تجاری ملی
- ۲- همکاری و ارتباط با سازمان‌ها و مجامع جهانی در جهت اصلاح شیوه‌ها و شرایط حمل و نقل دریائی کشورهای منطقه یا خارج به طور مستقیم و غیر مستقیم
- ۳- تشویق و توسعه حمل و نقل دریائی، رودخانه‌ای و دریاچه‌ای بین اعضا
- ۴- تلاش در مبادله اطلاعات مربوط به توسعه حمل و نقل دریایی
- ۵- حمایت از درخواستهای اعضا از کشورهای متبوعه برای توسعه ناوگان ملی تجاری
- ۶- کوشش در برگزاری سمینار و کنفرانس و کنگره‌ها جهت مبادله اطلاعات
- ۷- حمایت از اعضا در مقابل اقدامات تأثیرگذار بر منافع آنها
- ۸- تلاش در تأسیس مرکز مطالعات دریائی آمریکای لاتین

---

1- ASSOCIATION LATIION AMERICANO DE ARMADORES

## اتحادیه کشتیرانی کارانبیب CSA

اعضای این اتحادیه را بنادر خصوصی و دولتی و شرکتهای مختلف دریائی و کشتیرانی از ۱۵ کشور منطقه تشکیل می دهند اهداف این اتحادیه که در واقع یک سازمان منطقه ای چند ملیتی است عبارتند از

- ۱- برگزاری گردهمایی هایی برای مبادله آخرین اطلاعات و دستاوردهای فنی به یکدیگر
  - ۲- انجام مطالعه و تحقیق در زمینه های مختلف کشتیرانی و تجارت و فعالیت های بندری در منطقه
  - ۳- ارائه مشورت از طریق اعزام مشاوران و ارسال برنامه های آموزشی و کمک های مستقیم به تمامی اعضاء و تلاش در جهت حفظ منافع دریایی آنها
  - ۴- توجه خاص به توسعه بنادر در منطقه و افزایش کارایی آنها می باشد و برای تشویق و بالابردن سطح کارائی بنادر خود جایزه ویژه ای ترتیب داده است که سالانه به بهترین بندر در منطقه که از لحاظ بهره وری به استاندارد بالائی برسد اعطا می کند.
- این اتحادیه سالانه دو اجلاس برگزار می نماید.

## کنفرانس بین المللی دریائی بالتیک BIMCO (۱)

به منظور ایجاد وحدت میان صاحبان کشتی و سایر افراد و سازمانهای مربوط به صنعت کشتیرانی در زمینه اجرای عملیات حمل و نقل دریائی ادعای خسارت و هزینه های اضافی تدارک و اصلاح چارتر پارتی و سایر اسناد حمل در سال ۱۹۰۵ کنفرانسی تحت نام کنفرانس بالتیک و دریای سفید در کپنهاک تأسیس و در سال ۱۹۲۷ تحت نام کنفرانس بین المللی دریائی بالتیک تغییر نام داد.

این کنفرانس دارای یکصد عضو از جمله جمهوری اسلامی ایران می باشد و هر دو سال یکبار اجلاس برگزار می نماید.

## کشتیرانی اکو

با توجه به محصور بودن هفت کشور از کشورهای عضو اکو در خشکی و عدم دستیابی آنها به آبهای آزاد تاسیس شرکت کشتیرانی توسط وزرای امور خارجه جمهوری اسلامی، پاکستان، افغانستان، ترکمنستان، قزاقستان و قرقیزستان مورد توافق قرار می‌گیرد و در اجلاس سران اکو که در تیر ماه ۱۳۷۲ در ترکیه برگزار می‌گردد به تصویب می‌رسد و اولین مجمع عمومی آن در سال ۱۳۷۳ تشکیل و اساسنامه آن به تصویب می‌رسد.

هدف اصلی از تاسیس این کشتیرانی عبارتست از

انتقال محصولات و تولیدات کشورهای آسیای میانه به بازارهای جهانی و بالعکس

می‌باشد

سرمایه این شرکت ده میلیون دلار می‌باشد و اولین مدیر عامل آن از ایران و رئیس

هیئت مدیره از پاکستان و نمایندگان قزاقستان، ترکمنستان و افغانستان به عنوان اعضاء

هیئت مدیره برگزیده شدند.

دفتر مرکزی شرکت در ایران می‌باشد

## کنفرانس وزیران کشورهای آفریقای مرکزی (MINCONMAR)

این کنفرانس با هدف ارتقاء و تشویق به توسعه حمل و نقل دریایی در میان کشورهای آفریقای مرکزی و غربی تشکیل گردید و در حال حاضر دارای ۲۵ عضو می باشد فعالیت های دیگر این کنفرانس را می توان در ایجاد مراکز آموزشی دریایی منطقه ای، توسعه ناوگان دریایی چند ملیتی و مدرنیزه کردن تاسیسات زیربنایی و عملیات بندری خلاصه کرد. از ارکان هایی که به کنفرانس در راه دستیابی به اهداف خود کمک می کنند اتحادیه های ذیل را می توان نام برد:

۱- اتحادیه مدیریت بنادر غرب و مرکز آفریقا

۲- اتحادیه شورای کشتیرانی آمریکن

۳- اتحادیه شرکت های ملی دریایی

۴- مراکز آموزش دریایی

## کمیته آسه آن در زمینه حمل و نقل و ارتباطات (COTAC)

این کمیته که متشکل از کشورهای سنگاپور، مالزی، اندونزی، تایلند و بروئی می باشد در چند سال اخیر تلاش خود را معطوف بهبود فعالیت های ناوگان تجاری کشورهای عضو و تاسیس و تقویت کشتیرانی و نیز اصلاح اداره و عملیات بنادر نموده است

اهداف این کمیته عبارتند از:

- ۱- گسترش همکاری در میان کشورهای آسه آن در زمینه حمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی و ایمنی کشتیرانی و جلوگیری از آلودگی
- ۲- پیشبرد و بهبود استاندارد آموزش ها و تسهیلات و تبادل کارشناس بین اعضاء
- ۳- ارائه طرح های همکاری درباره حمل و نقل و ارتباطات بین کشورهای آسه آن
- ۴- همکاری نزدیک با دیگر سازمان های منطقه ای و بین المللی ارتباطات و حمل و نقل
- ۵- بررسی ساخت و ارزیابی طرح های تحت نظر آسه آن در مورد ارتباطات حمل و نقل و شناسایی منابع مالی بین المللی و کمک های فنی
- ۶- پدید آوردن همکاری و ارائه برنامه های مشترک و گسترش پروژه های فنی در زمینه حمل و نقل و ارتباطات

کمیته آسه آن برای تحقق اهداف خود مبادرت به ایجاد کمیته های جانبی به نام های کشتیرانی- بنادر، حمل و نقل جاده ای، پست و ارتباطات، هواپیمایی کشوری و خدمات مربوطه نموده است.

## سازمان جهانی ارتباطات ماهواره‌ای دریایی INMARSAT<sup>(۱)</sup>

این سازمان در سال ۱۹۷۹ با تصویب سازمان جهانی دریانوردی به دلیل نیاز صنعت کشتیرانی بین‌کشوری به ارتباط پیشرفته در شهر لندن تأسیس شد. با راه‌اندازی سیستم‌های مخابراتی ماهواره‌ای امکانات ارتباطی وسیعی در اختیار حمل و نقل دریایی قرار گرفت. پوشش مخابراتی این سازمان تمامی آبهای کره زمین را در بر می‌گیرد. اهم اهداف این سازمان عبارتند از:

- ۱- استفاده بهینه از ارتباطات فضایی در جهت بهبود ایمنی و کم‌شدن حوادث دریایی
  - ۲- سرعت عمل در عملیات نجات و کمک‌رسانی در وضعیت اضطراری به کشتی‌های سانحه دیده.
  - ۳- تبادل اطلاعات و مخابرات آسانتر بین کشتی‌ها، شرکت‌های کشتیرانی و ایستگاه‌های ساحلی.
- سهام‌داران این سازمان اعضای آن هستند که سرمایه اولیه خرید ماهواره‌ای و تجهیزات پیشرفته مورد نیاز را تأمین کرده‌اند لذا مالکیت این سازمان در دست اعضا می‌باشد که جمهوری اسلامی ایران نیز یکی از آنهاست.
- در حال حاضر تجهیز سیستم‌ها یکی از اهداف سازمان است که به سرعت و از آغاز اولین ارتباط دریایی در سال ۱۹۸۲ رو به تکمیل و پیشرفت می‌باشد.

1- INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE ORGANIZATION



## انجمن بین المللی انجمن های طبقه بندی IACS<sup>(۱)</sup>

این انجمن در سال ۱۹۳۰ برای اولین بار حین کنفرانس خط بار تشکیل شد. ولی فعالیت رسمی خود را از ۱۹۶۸ در اسلو آغاز کرد. موسسات طبقه بندی نظیر لویدز انگلستان، DNV نروژ، GL آلمان، BV فرانسه، ABS آمریکا، RINA ایتالیا و NK ژاپن که همگی دارای اعتبار و اهمیت جهانی هستند، این انجمن را تشکیل داده اند.

اهم اهداف انجمن عبارتند از:

- ۱- مشاوره و هماهنگی با سازمان های بین المللی مرتبط با مسائل دریایی.
- ۲- تداوم همکاری صنعت حمل و نقل دریایی در جهت پیشرفت و بالا بردن استانداردهای کیفی این صنعت برای بهبود مسائل فوق.
- ۳- بهبود استانداردهای ایمنی کشتی ها.

این انجمن نقش مشاوره ای و نظارتی خود را برای سازمان های جهانی مانند IMO را

از طریق ۱۴ کمیته تخصصی به انجام می رساند. کمیته های مزبور عبارتند از:

- برق - موتورخانه - حفاظت در برابر آتش - شناورهای حمل و نقل رودخانه ای، مواد
- آلاینده دریا و کشتی، مقاومت کشتی ها، بازرسی و گزارش ها و مدارک کشتی، تبادل خط بار
- سکوهای حفاری - لوله ها و ظروف تحت فشار، کانیتز تانکرهای حمل گاز و مواد شیمیایی

---

1- INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES

## فدراسیون بین المللی کشتیرانی (۱) ISF

مالکان اروپایی این کشتی‌ها، این فدراسیون را در سال ۱۹۰۹ راه اندازی نموده و در سال ۱۹۱۹ آن را تبدیل به یک سازمان جهانی کردند. هدف این مرکز که در لندن استقرار یافته است، عبارتست از انتقال آراء اعضاء به سازمان‌های جهانی تصمیم گیرنده در زمینه‌های گوناگون و از جمله مسائل ایمنی و شرایط استفاده از کشتی‌ها. کارآیی این فدراسیون در ارائه مشاوره به سازمان‌های بین المللی فراوان بوده و به عنوان سخنگوی مالکین کشتی در سازمان‌های فوق حضور دارد از دیگر زمینه‌های فعالیت موفق این فدراسیون می‌توان به مسائل کار و کارگری کشتی‌ها و کمک در ارتقاء ایمنی دریائی اشاره نمود.

## انجمن بین المللی مالکان کشتی‌های فله بر INTERCARGO (۱)

این انجمن که در سال ۱۹۸۳ تأسیس شد در مجموع ۱۴۰ عضو دارد و به عنوان یک سازمان با اهداف تجاری و در جهت بهبود و افزایش توان مالکان این نوع کشتی‌ها فعالیت می‌کند هدف اصلی آن را می‌توان در رقابت آزاد بدون حمایت دولت‌ها در مقیاس کشتیرانی بین کشوری، حفظ حقوق و حمایت از مالکان کشتی‌های فله بر، تبادل آخرین اطلاعات بین اعضاء و ارائه آن در مجامع بین المللی به نفع اعضاء و انتقال دیدگاه‌های آنان خلاصه کرد این انجمن علاوه بر اهداف فوق در زمینه بهبود ایمنی و حفاظت محیط زیست، تجارت آزاد و وضع قوانین و کنوانسیون‌های بین المللی برای مالکان این کشتی‌ها فعالیت دارد و چون غیردولتی است در اکثر سازمانهای بین المللی قانون گذاری، دارای حق مشاوره است و آنها پیشنهادهای خود را به این انجمن ارائه می‌کنند.

## اتحادیه بین المللی ارتباطات دور ITU<sup>(۱)</sup>

این اتحادیه که مرکز آن در ژنو قرار دارد با هدف ترغیب کشور ما به اصلاح وضع ارتباطات بین المللی تشکیل شده است.

اطلاعات ضروری پیرامون مسائل فنی و مهندسی و حفاظت دستگاههای مخابراتی و همچنین تنظیم طول امواج رادیویی جهانی مربوط به دریانوردی و هواپیما و موشک و هواشناسی و نجوم شبکه را کسب و تجهیزات فنی را بررسی می نماید.

نتایج بدست آمده از طریق انتشار نشریه علمی و فنی در اختیار کشورهای عضو قرار می گیرد.

## انجمن بین المللی صاحبان کشتی‌های تانکر (۱) INTERTANKO

این انجمن در سال ۱۹۷۰ در شهر اسلو پایتخت نروژ تاسیس شد از اهداف آن می‌توان به حمایت از حقوق صاحبان مستقل کشتی‌های نفتکش، تبادل اطلاعات جهانی در این زمینه و موارد مرتبط به امنیت، حقوق و تجارت کشتی‌های نفتکش در دریا اشاره کرد. تمامی مالکان تانکرها بجز آنهایی که شرکت نفتی بوده و تانکر نیز دارند می‌توانند عضو این انجمن شوند. این انجمن به دلیل ارائه اطلاعات فنی و بازرگانی جدید در مورد صنعت حمل و نقل دریایی تانکرها بسیار موفق عمل کرده و لذا هر روز به اعضای خود می‌افزاید این انجمن به عنوان یک منبع علمی و اطلاعاتی موفق در کلیه زمینه‌های مرتبط و به دلیل پژوهش و تحقیق مستمر شناخته شده است. این انجمن به دلیل مورد مشاوره قرار گرفتن توسط سازمان‌های جهانی دریانوردی از موفقیت بسیار خوبی برخوردار است که می‌تواند نظرات و منافع اعضای خود را محافظت نماید.

## اتاق کشتیرانی بین الملل ICS<sup>(۱)</sup>

اتاق کشتیرانی بین الملل به عنوان عامل اصلی انتقال دیدگاههای صنعت کشتیرانی در جهان مطرح است این سازمان با حضور سازنده خود در نظام جهانی حمل و نقل دریائی و بازرگانی بین المللی توانسته است جایگاه ویژه خود را در عرصه بین المللی تثبیت کند این اتاق در سال ۱۹۲۱ در شهر لندن بنیانگذاری گردیده و اعضای آن بیش از ۵۰ عضو از انجمن کشتیرانی ملی، که حدود ۲۰۰ میلیون تن از ظرفیت باری کشتیرانی بین الملل را در اختیار دارند تشکیل گردیده است.

سیاست های اصلی این سازمان در اجلاس عمومی سالانه آن که شرکت برای تمامی اعضاء آزاد است، پایه ریزی می گردد.

کمیته های اصلی این اتاق شامل بیمه دریائی - حقوق دریائی و بازرگانی بوده که هر یک به صورت تخصصی عمل کرده و به تناسب مضامین موضوعی تخصصی خود در مجامع بین المللی برای انعکاس دیدگاههای صنعت کشتیرانی شرکت می کنند یکی از فعالترین کمیته های فرعی که زیر نظر کمیته بازرگانی عمل می کند کمیته تبادل اطلاعات الکترونیکی (EDI) (۱) می باشد که به صورت بسیار پیشرفته در جهت ارتقاء کمی و کیفی تبادل اطلاعات به شکل الکترونیک در صنعت کشتیرانی و بازرگانی بین المللی فعالیت

---

1- ELECTRONIC DATA INTERNATIONAL

دارد این اتاق رابطه بسیار نزدیکی با IMO، UNCTAD، ECE داشته و بصورت مستمر در جلسات این سازمانها شرکت می‌کند.

## کمیته بین‌المللی دریائی CMI (۱)

این کمیته در سال ۱۸۹۷ با هدف بهبود قوانین بین‌المللی حمل و نقل دریائی در شهر آنتورپ بلژیک توسط بعضی از انجمنهای حقوقی و سازمانهای حقوقی غیردولتی بنیان‌گذاری گردید اعضای آن را اغلب انجمنهای حقوقی و وکلای دریائی و حقوقدانان تشکیل می‌دهند که تعداد انجمنهای عضو به بیش از ۴۸ انجمن رسیده است اکثر پیش‌نویس‌های قوانین بین‌المللی حمل و نقل دریائی، توسط این کمیته تهیه و به سازمانهای تابعه ملل متحد جهت بررسی و وضع کنوانسیون ارائه گردیده که به عنوان مثال به VISBY HAGVE می‌توان اشاره کرد.

این سازمان رابط بسیار نزدیک با سازمانهای بین‌المللی نظیر انکتاد و ایمو در ارتباط با حقوق و قوانین دریائی دارد هر چهار سال یک بار نیز کنفرانسی در ارتباط با مسائل روز و در حیطه حقوق دریائی توسط این کمیته برگزار می‌گردد. کنفرانس سال ۱۹۹۰ این کمیته موجب گردید که قوانین فصل ۶ یورک آنتورپ ۱۹۷۴ کاملاً دوباره نویسی شده و براساس قوانین جدید کنوانسیون بین‌المللی SALVAGE ۱۹۸۹ و قوانین هماهنگ برنامه هوائی برای کشتیرانی SEAWAYBILLS و قوانین مربوط به برنامه دریائی الکترونیکی (ELECTRONICB/L) وسیله کنفرانس این کمیته مورد تأیید قرار گیرد. این کمیته یک سازمان غیر انتفاعی است و



فقط براساس حفظ و حمایت از حقوق دریائی بصورت تخصصی بنیان گذاری گردیده و به  
فعالیت مستمر خود ادامه می دهد.

## سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی OECD<sup>(۱)</sup>

این سازمان یک سازمان بین‌المللی با هدف توسعه و رشد اقتصادی و نیز رفاه عمومی برای اعضاء است و در نظر دارد که تلاشش را به نفع کشورهای در حال توسعه نیز گسترش دهد. در سال ۱۹۶۱ با ۲۴ عضو که همگی از کشورهای توسعه یافته هستند (بجز ترکیه - مکزیک و یوگسلاوی سابق که دارای عضویت مخصوص هستند) تشکیل و در پاریس واقع گردیده است هرچند که این سازمان به صورت مستقیم در مسائل حمل و نقل دریائی دخیل نیست اما به دلیل اهمیت این صنعت در رشد و توسعه اقتصادی، واضح است که در بسیاری از موارد ناگزیر از اجرا و تصویب بسیاری از مسائل مرتبط با این صنعت بوده و هست کمیته حمل و نقل دریائی این سازمان در حقیقت محل بررسی و نظرخواهی در مورد این صنعت بوده که بخصوص نشریه‌های ادواری حمل و نقل بین‌المللی که به صورت سالانه به چاپ می‌رسند از اهم فعالیت‌های این کمیته است. (OECDREVIEW OF

MARITIME TRANSPORT)

دفاتر اطلاعاتی این سازمان در نیویورک و توکیو نیز بصورت مداوم در این زمینه ارائه مطلب می‌کنند. مهمترین موضوعی که در ارتباط با مسئله حمل و نقل دریائی این سازمان بر روی آن تأکید دارد مسئله سوبسیدهای کشتی سازی‌های مختلف و قوانین حمایتی برای

صنعت کشتی سازی است در حقیقت این سازمان هماهنگ کننده مسائل سیاستگزاری  
این صنعت در کشورهای عضو بوده و بر حسن اجرای قوانین حمایتی و برداشتن چترهای  
حمایتی و رساندن آنان به حداقل ممکن نظارت دارد.

## فصل پنجم: سازمانهای بین المللی حمل و نقل هوایی

### سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری I.C.A.O (۱)

ایجاد این سازمان که موسوم به ایکائو می باشد در سال ۱۹۴۴ در امریکا (شیکاگو) توسط تعدادی از کشورهای جهان طی کنوانسیون هواپیمائی بین المللی کشوری به امضاء رسید نظر به اینکه این سازمان براساس کنوانسیون مذکور پس از تصویب پارلمان ۲۶ کشور عضو رسمیت می یافت و از طرفی نیز این عمل مدت زمان مدیدی را در پی داشت لذا کشورهای عضو تصمیم گرفتند تا تصویب نهائی سازمانی موقت بنام سازمان موقت بین المللی هواپیمائی کشوری بدون داشتن قدرت اجرائی و فقط با داشتن حق توصیه و پیشنهاد بوجود آورند و بدین طریق سازمان موقت شروع به کار نموده و مطالعات مؤثری در مورد مسائل و سرویسهای لازم جهت ایجاد شرکتهای هواپیمائی انجام داد تا سرانجام در چهارم آوریل ۱۹۴۷ که قرارداد موصوف به تصویب پارلمان ۲۶ کشور رسید به کار خود پایان داده و در نتیجه سازمان ایکائو در تاریخ فوق الذکر رسمیت یافته و عملاً شروع به فعالیت می نماید در حال حاضر مقر این سازمان شهر مونترال کانادا است و ۱۵۳ کشور از جمله ایران به آن پیوسته اند.

## اهداف

هدف و منظور این سازمان آنست که اصول و امور فنی هوانوردی بین المللی را توسعه داده و نسبت به پی ریزی و پیشرفت موضوع حمل و نقل بین المللی تقویت بعمل آورد تا اینکه :

- ۱- پیشرفت امور هواپیمائی بین المللی کشوری در سراسر جهان با کمال نظم و بی خطری تأمین گردد.
- ۲- از فنون مربوط به طرح ریزی و بکاربردن هواپیما به منظور امور صلح جویانه تشویق و ترغیب به عمل آید.
- ۳- از توسعه شرکتهای هواپیمائی و فرودگاهها و وسائل هوانوردی جهت هواپیمائی بین المللی کشوری تقویت و تشویق گردد.
- ۴- احتیاجات مردمان جهان از حیث تأمین بی خطری و نظم و حسن جریان و مقرون به صرفه بودن امور حمل و نقل هوائی مرتفع گردد.
- ۵- از رقابتهای بی جهت که موجب زیان و تضعیف امور اقتصادی است جلوگیری بعمل آید.
- ۶- حقوق کشورهای عضو پیمان کاملاً محترم شمرده شده و هر یک از کشورهای عضو پیمان اجازه فرصت مناسبی برای بکار انداختن شرکتهای هوایی بین المللی داشته باشند.
- ۷- تبعیض بین کشورهای عضو پیمان از بین برود.
- ۸- تأمین بی خطری پرواز در امور هوانوردی بین المللی توسعه و تعمیم یابد.
- ۹- بطور کلی در توسعه و تکامل کلیه جوانب و جهات امور هوایی بین المللی کشوری ترقی و پیشرفت حاصل گردد.

## ارکان

سازمان دارای ارکان ذیل می باشد.

الف - مجمع عمومی که از نمایندگان همه دول عضو تشکیل می گردد و هر دولت عضو آن با رعایت حق مساوات و داشتن یک رای شرکت می کند.

سالی یکبار تشکیل جلسه می دهد و در صورت لزوم بنا به تقاضای ده کشور عضو جلسات فوق العاده نیز برگزار می نماید.

- انتخاب رئیس و سایر کارمندان

- انتخاب کشورهاییکه باید در شورا نماینده داشته باشند

- رسیدگی به گزارشهای شورا و اخذ تصمیم لازم نسبت به آنها

- تنظیم آئین نامه داخلی و تأسیس کمیسیونهای فرعی

- تصویب بودجه سازمان و رسیدگی به مخارج و تصویب حسابها

- اعطای اختیارات به شورا برای انجام وظایف سازمان و لغو اختیارات مذکور از اهم وظایف این مجمع می باشد.

**شورا** - شورا از نمایندگان بیست و یک کشور عضو پیمان که از طرف مجمع عمومی برای مدت سه سال انتخاب می شوند تشکیل می گردد.

شورا دارای دو نوع وظایف یکی اجباری و دیگری اختیاری می باشند.

اهم وظایف اجباری شورا عبارتست از

۱ - انتصاب مدیرکل سازمان

۲ - تقدیم گزارش سالانه به مجمع عمومی

۳ - تصویب استانداردهای بین المللی مربوط به امور هواپیمائی و ارسال آنها برای دول عضو

۴ - تشکیل کمیسیون هوانوردی

۵- تعیین وظایف کمیته حمل و نقل هوایی

۶- دادن گزارش به دول عضو در مورد نقص مقررات شیکاگو و عدم رعایت و قصور در اجرای

توصیه یا تصمیمات شورا

۷- دادن گزارش به مجمع در مورد نقص مقررات قرارداد شیکاگو در صورتیکه کشور متخلف

پس از اطلاع از موارد نقص، در مدت مناسب اقدام لازم بعمل نیاورد.

### اهم وظایف اختیاری شورا:

۱- تشکیل کمیسیونهای فرعی حمل و نقل هوایی

۲- انجام تحقیقات در کلیه امور مربوط به حمل و نقل هوایی و هواپیمائی بین‌المللی و ابلاغ

نتیجه تحقیقات به دول عضو و برقراری مبادله اطلاعات بین دول عضو.

### کمیته‌ها

این سازمان دارای کمیته‌های لازمه از قبیل کمیسیون هوانوردی - کمیته حمل و نقل

هوایی، کمیته حقوقی - کمیته مالی است که وظایف شورا به کمک آنها انجام می‌پذیرد

### دفاتر ناحیه‌ای

سازمان هواپیمائی دارای چندین دفتر ناحیه‌ای است که رابط بین سازمان و دول

عضو می‌باشند این دفاتر عبارتند از:

۱- دفتر ناحیه‌ای آمریکای شمالی در مکزیکو

۲- دفتر ناحیه‌ای آمریکای جنوبی در لیما

۳- دفتر ناحیه‌ای اروپا و آفریقا در پاریس

۴- دفتر ناحیه‌ای خاورمیانه در قاهره

۵- دفتر ناحیه‌ای خاور دور و اقیانوس آرام در بانکوک

## دبیرخانه

دبیرخانه هماهنگی امور را تحت نظارت دبیرکل انجام می‌دهد.



## انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی IATA<sup>(۱)</sup>

در سال ۱۹۱۹ آقای هلت توماس رئیس یک شرکت هواپیمائی انگلیسی با همکاری پنج شرکت هواپیمائی دیگر از کشورهای هلند - دانمارک - سوئد - نروژ و آلمان اقدام به تأسیس انجمن خدمات ترافیک هوایی نمود. در اوت همان سال نخستین جلسه مدیران شش شرکت موصوف در لاهه تشکیل و پس از بحث فراوان قطعنامه‌ای بنام تأسیس انجمن خدمات ترافیک هوایی امضاء و صادر کردند که براساس آن آزادی عمل بیشتری برای شرکتهای هواپیمائی آن زمان تضمین گردید پس از آن دو نفر به عنوان مدیران کل انجمن انتخاب گردید که این دو نفر در سال ۱۹۲۰ در شهر لاهه دفتر مرکزی انجمن را تأسیس نمودند.

قطعنامه موردالاشاره در واقع اساسنامه انجمن تلقی می‌شد و برطبق آن مقرر گردید هر شش ماه یکبار جلسه‌ای دایر نمایند از کارهای جاری این جلسات یکی تنظیم برنامه‌های معین و مرتب برای پروازهای هوایی و دیگری تعیین نرخهای یکسان در امر حمل و نقل هوایی بود.

نکته قابل توجه در سال ۱۹۱۹ زمان شروع عملیات پروازهای حمل و نقل هوایی تجاری این بود که هواپیماهایی که در خطوط شرکتهای فوق‌الاشاره مشغول بکار بودند

---

1- INTERNATIONAL AIR TRASPOT ASSOCIATION

هوایماهای جنگی بودند و اولین هوایما تنها ۴۰۰ پوند ظرفیت داشت که کمتر از وزن دو مسافر سنگین وزن امروزی است. نظم پروازها از نظر ساعت ورود و خروج به هیچ وجه مطمع نظر نبود و پروازها تا حدود ۹۰٪ طبق برنامه‌های تنظیم شده انجام نمی‌گرفت و گاهی اوقات خلبانان مجبور می‌شدند برای ۳۳۰ مایل فاصله بین دو نقطه دو روز وقت صرف نمایند و بعلت بدی هوا ۳۳ بار فرود اجباری داشته باشند در بعضی از پروازها مسافران درون اتاقکهای روباز می‌نشستند و از طرف شرکتهای هوایمائی دستکش - کلاه و کت‌های ضخیم و در بعضی موارد شیشه‌های آبجوش به مسافران خود میدادند تا در طول پرواز از آن استفاده نمایند بعلت نبودن جا در هوایماها میهماندار وجود نداشت و بعضی از شرکتهای مسافران خود را وادار می‌نمودند تا جعبه‌های غذای مخصوصی را که برای آنها تهیه شده بود و در فرودگاه که قیمت آن نیز گران بود خریداری نمایند.

در سال ۱۹۴۵ شرکتهای هوایمائی چند کشور اروپائی مبادرت به تشکیل انجمنی بنام انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوائی موسوم به یاتا نمودند که در واقع جایگزین انجمن فوق‌الذکر (انجمن خدمات ترافیک هوائی) شد

مقر این انجمن شهر مونترال کانادا می‌باشد و شعباتی در نیویورک - پاریس - استرالیا، سنگاپور، ژنو، بانکوک، نایروبی و ریودوژانیرو دارد هم‌اکنون حدود ۱۰۳ شرکت هوایمائی همچون شرکت هوایمائی جمهوری اسلامی ایران از ۸۵ کشور جهان عضویت این انجمن را دارا می‌باشند.

## اهداف انجمن

اهم اهداف این انجمن عبارتست از

۱- مقابله با مشکلات ناشی از توسعه پروازهای هوائی

۲- تامین حداکثر سرعت

۳- آسایش و رفاه مسافری

۴- ایمنی پرواز

۵- نظم و رعایت کامل اصول فنی در حمل و نقل هوایی بین المللی از طریق شرکتهای

تجاری در هر منطقه

۶- مذاکره و برقراری توافق پیرامون نرخهای بین المللی حمل بار، مسافر و پست و

همچنین سایر شرایط مسافرت

## ارکان

یاتا دارای ارکان ذیل می باشد.

الف: مجمع عمومی که سالیانه یک بار تشکیل میگردد و قدرت سازمان در اختیار این مجمع می باشد.

ب: هیئت اجرایی که تنظیم و تدوین خط مشی سازمان بعهدہ آن می باشد.

ح: مدیرکل که مسئولیت اداره امور عمومی سازمان بعهدہ وی می باشد و دو معاون وی را در اداره امور یاری می نمایند.

د: کمیته ها که عبارتند از کمیته مالی - حقوقی - پزشکی - فنی و ترافیک می باشد که تحت نظارت هیات اجرایی مشغول به فعالیت می باشند.

علاوه بر کمیته های مذکور یاتا دارای کمیته های فرعی نیز می باشد که عهده دار امور

تخصصی در مورد مسائل مختلف می باشند.

## انستیتو حمل و نقل هوایی (ITA) (۱)

در راستای مطالعات اقتصادی و فنی و بررسی جوانب سیاسی حمل و نقل هوایی با دیگر شقوق حمل و نقل اعم از دریائی، جاده‌ای، راه آهن و جهانگردی و کمک به حل بهتر مسائل حمل و نقل هوایی در سال ۱۹۴۴ این انستیتو در شهر پاریس تأسیس گردید و دارای ۷۴ کشور عضو از جمله جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

انستیتو حمل و نقل هوایی در راستای تحقق اهداف فوق الذکر خود فعالیت‌های چشمگیری از جمله تشکیل یک مرکز اسناد و مدارک در سطح بین‌المللی، آرشیو اطلاعات حمل و نقل هوایی مسائل اقتصادی، سیاسی، تشکیلات و سازمان و ترتیب برگزاری کنفرانس‌ها و دوره‌های آموزشی می‌نماید.

## شورای هماهنگی اتحادیه‌های فرودگاهی

این شورا که مقر آن در ژنو می‌باشد بنا به تصمیمات شورای بین‌المللی متصدیان خدمات فرودگاهی (AOCI) و اتحادیه بین‌المللی فرودگاههای کشوری (ICAA) و اتحادیه فرودگاههای اروپای غربی در سال ۱۹۷۰ در واشنگتن تأسیس شد و در ۲۵ ژانویه ۱۹۷۹ در کپنهاک نیز به تصویب رسید.

### اهداف

این شورا دارای اهداف ذیل می‌باشد.

- ۱- توسعه فرودگاهها در سطوح و استانداردهای جهانی
  - ۲- افزایش همکاری مشترک فی مابین اتحادیه‌ها فرودگاهی
  - ۳- دفاع از منافع اعضاء
- این شورا مرکب از سه نفر از هر یک از اتحادیه‌های عضو می‌باشد
- اعضاء شورا متشکل از اعضاء اتحادیه‌های مؤسس که شامل بیش از ۳۸۰ فرودگاه در ۱۰۱ کشور جهان از جمله جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

## شرکت هواپیمائی اکو

دول متعاہد عضو سازمان همکاری اقتصادی به منظور توسعه و ارتقاء منافع خود در زمینه هواپیمائی کشوری و خصوصاً حمل و نقل هوائی در اجلاس شورای وزیران دولتهای عضو که در تاریخ های ۶ و ۷ فوریه ۱۹۹۳ در کویته برگزار گردید تصمیم گرفتند که نسبت به ایجاد شرکت هواپیمائی اکو بنمایند، این تصمیم در دومین اجلاس سران اکو در تاریخ ۶ و ۷ ژوئیه ۱۹۹۳ در استانبول مورد تأیید و مقرر می گردد که موافقتنامه تأسیس شرکت هواپیمائی اکو تهیه گردد.

دو سال بعد در سال ۱۹۹۵ در ۱۵ مارس در جریان سومین اجلاس سران اکو در اسلام آباد موافقتنامه تأسیس این هواپیمائی و اساسنامه آن توسط وزرای امور خارجه جمهوری ایران، پاکستان، افغانستان و ترکمنستان امضاء میگردد.

اهداف این شرکت عبارتند از

- ۱- انجام کلیه اقدامات ضروری برای توسعه و راه اندازی یک سیستم حمل و نقل جامع، مؤثر و اقتصادی بین کشورهای عضو و کشورهای خارج از منطقه اکو
- ۲- مدرن نیزه کردن و توسعه شبکه پروازی براساس مبانی صحیح اقتصادی و تجدید و بهبود و وسایل و تجهیزات هواپیمایی
- ۳- گسترش و تجدید ناوگان هواپیمایی و سایر تجهیزاتی که جهت عملیات پرواز مورد نیاز

است.

ارکان شرکت هواپیمایی اکو عبارتست از:

- ۱- شورای عالی اکوایر، متشکل از سه کشور ایران، ترکیه، پاکستان
- ۲- هیأت مدیره متشکل از یک نفر از خط هوایی هر کشور به علاوه مدیر عامل
- ۳- مدیریت اکو: متشکل از مدیر عامل، دو معاون مدیر عامل، مدیران عملیات و نگهداری، برنامه ریزی، بازاریابی، مالی، خدمات گمرکی، خدمات پروازی، اداری، خدمات عمومی و غیره می باشد.

## منابع و مآخذ

- ۱- پروشور « ایران، سازمان بنادر و کشتیرانی»
- ۲- مجموعه قوانین و مقررات بندری دریایی جلد اول
- ۳- مجموعه قوانین و مقررات حمل و نقل جاده‌ای
- ۴- متن کامل صورتجلسات و مصوبات شورایعالی هماهنگی ترابری کشور جلد اول
- ۵- جلد ۱ و ۲ مجموعه قوانین وزارت راه و ترابری
- ۶- آشنائی با اتاق بازرگانی بین‌المللی و کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی
- ۷- کتاب آبی
- ۸- آشنائی با سازمانها و مجامع بین‌المللی
- ۹- سازمانهای بین‌المللی گمرکی
- ۱۰- آشنائی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا
- ۱۱- فرهنگ دانستنیها جلد (۲)
- ۱۲- نخستین راهنمای صنعت حمل و نقل سال ۷۵
- ۱۳- دومین راهنمای صنعت حمل و نقل سال ۷۶
- ۱۴- سومین راهنمای صنعت حمل و نقل سال ۷۷
- ۱۵- روزنامه جهان اقتصاد شماره‌های ۱۸۴۸ و ۱۸۴۹ و ۱۸۵۰
- ۱۶- قانون تشکیل اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و ضوابط آن
- ۱۷- نشریه شماره ۸۶ پیام دریا
- ۱۸- مجموعه قوانین و مقررات هواپیمائی کشوری
- ۱۹- شناخت ساختار سازمانی بخش حمل و نقل کشور
- ۲۰- قانون پولی و بانکی کشور
- ۲۱- گذشته، حال، آینده گمرک
- ۲۲- سازمان همکاریهای اقتصادی (اگو)
- ۲۳- بانک مرکزی ایران و بررسی عوامل موجد آن
- ۲۴- درآمدی بر «استقلال بانک مرکزی»
- ۲۵- تاریخچه سی ساله بانک ملی ایران
- ۲۶- اساسنامه انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایران
- ۲۷- اساسنامه انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی شمالغرب کشور
- ۲۸- اساسنامه انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی گلستان
- ۲۹- اساسنامه انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی آذربایجانغربی
- ۳۰- مجموعه قوانین و مقررات سالهای ۱۳۰۵ لغایت ۱۳۶۲
- ۳۱- مصاحبه با جناب آقای سیف... محمدی مدیر امور اداری کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران