

بندر ایران

سال بیست و هفتم / پیاپی ۱۹۲
مردادماه ۱۳۹۱ / قیمت ۷۰۰۰ تومان

پدیده کالاهای خطرناک در بنادر جهان

آموزش، تحقیقات و ایمنی و چالش‌های پیش‌رو

سابقه دزدی دریایی و محدودیت‌های حقوقی مقابله با آن



ایمنی بندری و دریایی
و الزامات بین‌المللی

در این شماره می‌خوانید:

- ۱۰..... سخن سردبیر
- ۱۱..... قانون اصلاحیه الحاق ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها
- ۱۱..... تصویب عضویت ایران در انجمن جهانی PIANC
- ۱۲..... افتتاح پروژه سیلوی غلات بندر امیرآباد
- ۱۵..... اقدامات توسعه‌ای سازمان بندر در بخش سرمایه‌های انسانی
- ۱۶..... طرح مهر ماندگار
- ۱۷..... تازه‌ترین اقدامات سازمان بندر و دریانوردی برای افزایش ایمنی سفرهای دریایی
- ۱۸..... اختصاص ۹۰۰ میلیارد ریال تسهیلات تهیه تجهیزات بندری به بخش خصوصی
- ۱۹..... بازتاب همایش دریایی کشور
- ۲۴..... حق توقف نداریم
- ۲۷..... روابط عمومی بندر خرمشهر یک گام فراتر
- ۲۸..... قطعنامه اولین همایش مدیران دریایی کشور
- ۳۰..... ضرورت حمایت‌های مالی، بیمه‌ای و تعرفه‌ای از ناوگان تجاری کشور
- ۳۲..... آموزش، تحقیقات و ایمنی و چالش‌های پیش‌رو
- ۳۴..... استانداردسازی فعالیت‌های بندری در پایانه‌های نفتی؛ الزامی اجتناب‌ناپذیر
- ۳۸..... آموزش ایمنی آزمون و خطا پذیر نیست
- ۴۰..... پدیده کالاهای خطرناک در بندر جهان
- ۴۴..... مسوولیت فرماندهان کشتی در بارگیری و صفافی کانتینرها
- ۴۶..... مدل منطقی برنامه‌ریزی استراتژیک ایمنی در صنعت دریانوردی
- ۵۰..... مزیت‌های گارد ساحلی
- ۵۲..... ضرورت تدوین برنامه استراتژیک HSE در صنعت دریانوردی
- ۵۶..... ایمنی کشتی‌های حامل مواد شیمیایی و LPG
- ۶۰..... بررسی قانون منع تردد شناورهای دوجداره بر اساس کنوانسیون مارپل
- ۶۲..... ایمنی ترمینال‌های کانتینری از منظر کنوانسیون‌های بین‌المللی
- ۶۶..... آیین‌نامه بین‌المللی امنیت دریانوردی ISPS Code
- ۷۰..... سابقه دزدی دریایی و محدودیت‌های حقوقی مقابله با آن
- ۷۴..... موقعیت دریای خزر و اهمیت جهانی آن
- ۷۸..... درآمدی بر حمل‌ونقل چندوجهی
- ۸۱..... بنیان‌های حقوق دریایی
- ۸۲..... رابطه فرد و سازمان (۲)
- ۸۵..... هیچ فرقی ندارد، مهم مشتری است
- ۸۶..... گسترش نقش زنان در اقتصاد دریامحور
- ۸۸..... آشنایی با جدیدترین ویرایش پیام‌های باینری در سیستم شناسایی
- ۹۰..... یک داستان دریایی
- ۹۲..... صنعت حمل‌ونقل دریایی از نگاه آمار
- ۹۴..... مسابقه
- ۹۶..... معرفی کتاب

صاحب امتیاز: سازمان بندر و دریانوردی

مدیر مسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: یونس غربالی مقدم

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

دبیر تحریریه: فرید قادری

تحریریه: ابراهیم زارع، سعید سعیدی، راحله کلانتری

پریسا فرهادی، هادی خراسانی‌کیا، فاطمه سلیمانی

طراح جلد و صفحه‌آرا: سمیه نورمحمدی

ویراستار: نرگس حاجیلو

امور اجرایی و هماهنگی: مجتبی بحیرایی

آتلیه، امور نظارت چاپ، فنی و اجرایی: سیدجلال موسوی، محمدهادی کلانتری

عکاس: داود طهری

امور رایانه: حسین جوادی

توزیع: رامین جهان‌پور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی، فرهاد شهریاری

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

اداری، فنی و رایانه، آتلیه، طراحی، صفحه‌آرایی، لیتوگرافی، چاپ، صفافی، امور اجرایی:

موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز

خیابان ولیعصر، نرسیده به تقاطع فاطمی، خیابان شهید صدر، پلاک ۴۵، واحد ۱۲

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه ۵، واحد ۹ و ۱۰، کدپستی: ۱۵۵۱۶۳۴۴۱۴

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹ ، ۸۸۱۹۰۶۳۰-۲

نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

- از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می‌شود.
- ارسال متون اصلی ترجمه‌شده، جداول و نمودارها و خلاصه‌ای از مقالات موجب امتنان خواهد بود.
- ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
- دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی بر عهده مولفان می‌باشد.
- علاقه‌مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می‌توانند به نشانی اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.

ایمنی؛ ضرورت سازمان دانش بنیان

این رابطه شغل دریانوردی و فعالیت‌های وابسته به آن به عنوان مشاغل حساس و سخت محسوب می‌شوند. لذا سازمان جهانی دریانوردی (IMO) که متولی اصلی بخش حمل و نقل دریایی است، توجه به مباحث ایمنی دریایی را در ردیف مهم‌ترین وظیفه کاری خود قرار داده و با تشکیل کمیته ایمنی دریانوردی که کمیته فنی ارشد سازمان جهانی دریانوردی است، به صورت تخصصی به مسایل مربوط به ایمنی دریا می‌پردازد و در طی دهه‌های گذشته اقدام به وضع قوانین و مقررات، دستورالعمل و آیین‌نامه‌های مرتبط با ایمنی نظیر تعیین استانداردها، صلاحیت و محافظت از دریانوردان (STCW)، حفظ ایمنی جان افراد در دریا (SOLAS) و تجسس و نجات دریایی (SAR) نموده که اجرای آنها از سوی کشورهای عضو سازمان جهانی دریانوردی نقش موثر و غیرقابل انکاری در بهبود و تقویت ایمنی دریایی داشته است.

مروری بر مصوبات سازمان مذکور گویای این واقعیت است که در تمامی مقررات، عامل انسانی همواره مورد توجه قرار گرفته و از آنجا که عامل انسانی می‌تواند بر ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی تاثیر گذاشته و یا از آن متاثر شود، لذا مقررات ایمنی دریانوردی طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های انسانی - از فعالیت‌های خدمه کشتی تا مدیریت بندر و سواحل - را در بر گرفته است.

لذا اگر بخواهیم یک صنعت دریایی ایمن، توانمند و رقابت پذیر در عرصه حمل و نقل دریایی داشته باشیم، باید توسعه، حفظ و نگهداشت منابع انسانی در سرلوحه برنامه‌های کاری مدیران دریایی قرار گیرد تا تمامی نیروهای انسانی شاغل در بخش حمل و نقل دریایی بتوانند در یک فضای ایمن، به دور از هرگونه مخاطرات کاری و با برخورداری از سلامت جسمی و روحی در فعالیت‌های تخصصی مربوطه نقش آفرینی کنند. ■

یونس غربالی مقدم

ایمنی زمانی مفهوم پیدا می‌کند که جهان آدمی و آدمی در جهان ارزش داشته باشد. در جوامعی که انسان مدار و محور توسعه قرار می‌گیرد و تمامی نهادها و سازمان‌ها بر پایه ارزش‌های والای انسانی و بنیان‌های اخلاقی نهادینه می‌شود و بر این اساس رابطه فرد با سازمان تعریف می‌گردد، حفظ سلامت جسمی و روحی افراد از اهمیت بالایی برخوردار می‌شود.

اعتقاد عمومی در سازمان‌های دانش بنیان بر این است که اگر موتور محرکه و تعالی بخش سازمان را منبع انسانی تعریف کنیم، منابع انسانی با ترکیب خلاقانه عوامل فیزیکی، طبیعی و سرمایه‌ای، رشد و بالندگی سازمان را تضمین نموده و شهرت، عظمت و کارایی را به ارمغان می‌آورد و به همین علت توجه و تمرکز بر آموزش، توانمندی و افزایش کارایی نیروی انسانی به عنوان عامل پیش‌برنده در دنیای پرقابلیت امروزی محسوب می‌شود. چراکه داشتن یک سازمان متعالی بدون برخورداری از منابع انسانی متعالی میسر نیست.

حفظ و نگهداشت چنین افراد ارزشمندی که برای توسعه سازمان‌ها ضروری است، علاوه بر تامین انگیزه‌های مادی و معنوی، نیازمند شرایطی است که آنان را از عوامل مضر و مخاطراتی که می‌تواند به خطر اندازد، مصون بدارد. از اینجاست که ایمن‌سازی محیط کار، ابزار و تجهیزات و کلیه اسبابی که فرد با آن در ارتباط است و از نظر جسمی و روحی بر سلامت وی تاثیر می‌گذارد، اهمیت پیدا می‌کند. وظیفه مدیران ایمنی ایجاد تمهیدات لازم، استفاده از امکانات و تجهیزات ایمن و همچنین ارتقای آگاهی، آموزش و استانداردهای کاری، با اصلاح رویه‌ها و باورهای ناصحیح موجود به گسترش فرهنگ ایمنی در صنایع مختلف پیروزند.

در این خصوص صنعت حمل و نقل دریایی یکی از بزرگ‌ترین صنایع بین‌المللی و در عین حال خطرناک‌ترین آنها به شمار می‌رود و در

«اصلاحیه»

در صفحه ۵۷ شماره ۱۹۱ ماهنامه بندر و دریا، سَمَت جناب آقای مهندس سیاوش خدابخشی به اشتباه «مدیرکل سازمان بندر و دریانوردی استان خوزستان» ذکر شده، که سَمَت ایشان «مدیر بندر و دریانوردی آبادان» می‌باشد. ضمن عذرخواهی از جناب آقای مهندس ایدنی «مدیر کل سازمان بندر و دریانوردی استان خوزستان»، بدینوسیله اشتباه تایپی ذکر شده اصلاح می‌گردد.



تصویب عضویت ایران در انجمن جهانی PIANC

لایحه عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در انجمن بین‌المللی زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی (PIANC) که پیش از این به تصویب هیأت وزیران رسیده بود، به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. با تصویب این ماده واحده در مجلس، اجازه عضویت در انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی (PIANC) به دولت داده شد.

هدف از عضویت در انجمن مزبور گسترش حضور فعال و همدفند جمهوری اسلامی ایران در سازمان‌ها و مجامع بین‌المللی و منطقه‌ای و بهره‌گیری از آن در جهت تامین منافع ملی با هدف ارتقای دانش فنی در زمینه مهندسی سواحل و بنادر و بهره‌گیری از آخرین دستاوردهای علمی و فناوری مربوطه عنوان شده است.

«سهمیدن در مدیریت یکپارچه سیستم‌های آب‌های قابل کشتیرانی»، «ایجاد چارچوب بین‌المللی جهت تجزیه و تحلیل و بحث در خصوص تمامی جنبه‌های حمل‌ونقل آبی اعم از سیاست‌گذاری، مدیریت، طراحی، موارد اقتصادی»، «یکپارچگی با سایر تشکلهای حمل‌ونقل، فناوری ایمنی و محیط زیست» و «توسعه شبکه جامع متخصصان دریانوردی و بنادر و سایر ذی‌نفعان بین‌المللی»، از اهداف PIANC در اساسنامه این انجمن است.

گفتنی است که PIANC یک انجمن جهانی تخصصی غیرسیاسی و غیرانتفاعی است که به‌عنوان قدیمی‌ترین انجمن دریایی با هدف ارتقای دانش علمی و فنی در زمینه زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی در سال ۱۸۸۵ در کشور بلژیک تأسیس شده است. این انجمن دارای کمیته‌های تخصصی ناوبری رودخانه‌ای (In Com)، دریانوردی (Mar Com)، محیط زیست دریایی (Envi Com) و متخصصان جوان (YP Com) است که متشکل از بهترین متخصصان بین‌المللی در زمینه‌های فنی، اقتصادی و زیست محیطی مربوط به زیرساخت‌های ترابری دریایی و عهده‌دار تهیه آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های فنی هستند. علاوه بر کمیته‌های تخصصی ذکرشده این انجمن دارای کمیسیون اجرایی (ExCom)، کمیسیون همکاری‌های بین‌الملل (CoCom) و کمیسیون مالی (FinCom) است که سیاست‌گذاری و امور اجرایی انجمن را بر عهده دارند و اعضای آنها را کشورهای عضو تشکیل می‌دهند. انجمن مذکور در بیش از ۶۵ کشور از جمله استرالیا، اتریش، کانادا، فرانسه، ژاپن و ... نمایندگی دارد و همچنین دارای ۵۱۸ عضو حقوقی و ۲ هزار و ۴۵ عضو متخصص علاقه‌مند در سراسر دنیا است. ■

رئیس جمهور ابلاغ کرد:

قانون اصلاحیه الحاق ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها

قانون الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها که به تأیید شورای نگهبان رسیده است، از سوی رئیس‌جمهور برای اجرا ابلاغ شد.

به گزارش بندر و دریا به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، قانون اصلاحیه ضمیمه سوم و پیوست (۱) ضمیمه

ششم قانون الحاق ایران به ضمایم (۳)، (۴) و (۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها که در مجلس شورای اسلامی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسیده است، از سوی رئیس‌جمهور برای اجرا ابلاغ شد.

براساس ماده واحده این قانون، اصلاحیه ضمیمه ششم قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به ضمایم (۳)، (۴) و (۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها مصوب ۱۳۸۷ تصویب و مقررات این ضمیمه جز در مواردی که به‌طور صریح به‌گونه‌ای دیگر مقرر شده باشد، در مورد تمامی کشتی‌های حامل مواد مضر به صورت بسته‌بندی اعمال می‌شود.

مطابق این قانون، حمل مواد مضر بدون رعایت مفاد این ضمیمه ممنوع است؛ همچنین الزامات این ضمیمه در مورد تجهیزات و ذخایر کشتی‌ها اعمال نخواهد شد. بر این اساس، بسته‌بندی‌ها باید به‌گونه‌ای باشند که با توجه به محتویات خاص آنها، خطرات برای محیط زیست دریایی را به حداقل برسانند.

طبق این قانون، شیوه چسباندن علامت‌ها یا برچسب‌ها به بسته‌های حاوی مواد مضر باید طبق الزامات مرتبط در آیین‌نامه «آی.ام.دی. جی» باشد. همچنین اطلاعات حمل مربوط به مواد مضر باید طبق مفاد مربوط به آیین‌نامه «آی.ام.دی. جی» باشد و در دسترس شخص یا سازمان تعیین‌شده توسط مقام کشور صاحب بندر قرار گیرد. همچنین مواد مضر باید به‌گونه‌ای مناسب چیده و محکم شوند تا خطرات متوجه محیط زیست دریایی به حداقل برسد، بدون اینکه خللی به ایمنی کشتی و سرنشینان آن وارد شود.

بر اساس این قانون، به دلایل موجه علمی و فنی برخی مواد مضر ممکن است مشمول ممنوعیت حمل یا محدودیت مقدار قابل حمل در هر کشتی شوند. در هنگام محدودسازی مقدار، ساختار و تجهیزات کشتی مورد نظر و همچنین بسته‌بندی و ماهیت مواد مبذول شود.

بر این اساس، ریختن مواد مضر بسته‌بندی شده از کشتی به دریا به جز در مواردی که برای حفظ ایمنی کشتی یا نجات جان افراد در دریا ضرورت داشته باشد، ممنوع است.

همچنین هنگامی که یک کشتی در بندر یا پایانه فراساحلی یک طرف دیگر است، مشمول بازرسی درخصوص الزامات عملیاتی به موجب این ضمیمه توسط ماموران مجاز از سوی آن طرف خواهد بود. ■



کشتی‌های خارجی بیمه می‌شوند

دولت برای مقابله با محدودیت‌ها در حمل‌ونقل دریایی برنامه دارد

دریایی در مناطقی چون رامسر و انزلی ایجاد شده، اما این بخش هنوز از رونق لازم برخوردار نیست و باید با ارایه تسهیلات لازم به بخش خصوصی و ایجاد سازوکار مشترک میان بخش‌های حمل‌ونقل و گردشگری؛ زمینه راه‌اندازی خطوط مسافری در این دریا فراهم شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه از آمادگی این سازمان برای ارایه تسهیلات ارزان قیمت و بدون بهره به بخش خصوصی برای خرید کشتی‌های مسافری در دریای خزر خبر داد.

وی ادامه داد: در بنادر جنوب نیز بخش مسافری بندر شهید حقانی، بندر گناوه، بندر خارک و بسیاری دیگر از بنادر فعال است، اما لازم است در این راستا شرکت‌های حمل‌ونقلی تأسیس شوند تا این شناورها را مدیریت کنند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی یادآور شد: تفاوت بخش مسافری دریایی در شمال و جنوب این است که در آب‌های جنوب امکان دریانوردی در تمام فصول سال فراهم است، ضمن آنکه مسافرانی که به شمال سفر می‌کنند بیشتر مایلند از سربیزی‌ها و مناطق جنگلی شمال استفاده کنند تا اینکه برای سفر از نقطه‌ای به نقطه دیگر حمل‌ونقل دریایی را به خدمت بگیرند.

وی با اشاره به اینکه در سال ۹۰ برای خرید شناورهای مسافری و یدک‌کش‌ها تسهیلات مناسبی به بخش خصوصی ارایه دادیم، اظهار داشت: متأسفانه مشکل ساخت این شناورها در داخل کشور وجود دارد و

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به محدودیت‌های بیمه‌ای اعمال شده برای کشتی‌های خارجی که به آب‌های ایران تردد می‌کنند، اعلام کرده است دولت با همکاری شرکت‌های بیمه و ایجاد پشتوانه بیمه‌ای مناسب، پوشش بیمه‌ای کافی را در بخش دریایی فراهم کرده است و ایران مسوولیت پوشش بیمه‌ای تمام کشتی‌های خارجی را که وارد آب‌های ایران می‌شوند، بر عهده می‌گیرد.

به گزارش بندر و دریا، مهندس سیدعطاءاله صدر طی نشست خبری در حاشیه افتتاح سیلوی ۲۵ هزار تنی ترانزیت گندم در بندر امیرآباد اظهار داشت: ظرفیت این بندر فعلاً ۴/۵ میلیون تن است که در فاز بعد به ۱۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

وی ادامه داد: در حال حاضر ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر شمال کشور ۲۰ میلیون تن و کل بندر ۱۷۲ میلیون تن است که این ظرفیت در پایان برنامه پنجم توسعه در شمال کشور به دو برابر و در کل کشور به ۲۱۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص سهم ایران از بازار حمل‌ونقل دریای خزر گفت: در حال حاضر سهم ایران از بازار کشتیرانی دریای خزر به ۲۰ تا ۲۵ درصد می‌رسد که باید در برنامه پنج‌ساله توسعه به ۵۰ درصد افزایش یابد.

۴ ظرفیت ترانزیتی در بنادر شمال فراهم است

صدر با بیان اینکه بنادر شمالی ایران از موقعیت مطلوبی نسبت به دیگر بنادر دریای خزر در کشورهای همسایه برخوردارند، گفت: رقابت چندانی بین بنادر وجود ندارد، اما اگر کالایی از کشورهای تازه استقلال‌یافته به مقصد غرب نظیر ترکیه جابه‌جا شود، ممکن است بین بنادر ایران و آذربایجان انتخابی صورت گیرد.

معاون وزیر راه با اشاره به ظرفیت ترانزیتی بنادر کشور، ظرفیت اسمی ترانزیت بنادر ایران را ۲۰ میلیون تن برشمرد که در حال حاضر از نیمی از آن استفاده می‌شود. به گفته صدر، ظرفیت ترانزیتی ایران در برنامه پنج‌ساله به ۵۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

صدر خاطرنشان کرد: در کشورهای آسیای میانه (CIS) بازار غلات مطلوب است و اغلب تمایل دارند غلات خود را به کشورهای حاشیه خلیج فارس انتقال دهند که در این راستا ظرفیت ترانزیتی در بنادر شمال کشور برای انتقال یا سوآپ فراهم شده و بخش خصوصی در این باره فعال است.

۴ دلایل عدم رونق مسافرت دریایی در خزر

وی در ادامه به لزوم توسعه حمل‌ونقل مسافری در بنادر شمال اشاره کرد و افزود: یکی از دلایل عدم توسعه حمل‌ونقل مسافری در بنادر شمال کشور، موقعیت جغرافیایی دریای خزر و نآرام بودن دریا در طول سال است، به‌طوری که تنها ۲۰۰ روز از سال می‌توان در این دریا به حمل‌ونقل مسافر پرداخت.

وی با اشاره به اینکه زیرساخت‌های توسعه حمل‌ونقل دریایی مسافری در بنادر شمال فراهم شده است، اظهار داشت: در حال حاضر اسکله و ترمینال مسافری بنادر انزلی و نوشهر آماده ارایه خدمات است و در بنادر فریدون‌کنار و امیرآباد شناورهای مسافری قادر به پهلوگیری هستند، اما لازم است بخش خصوصی وارد عرصه شود.

صدر گفت: به‌رغم سرمایه‌گذاری‌هایی که در زمینه راه‌اندازی تورهای مسافری



وزیر راه و شهرسازی در مراسم افتتاح سیلوی ۲۵ هزار تنی ترانزیت گندم:

امیرآباد؛ بندر استراتژیک ایران



طی مراسمی با حضور وزیر راه و شهرسازی، سیلوی ۲۵ هزار تنی ترانزیت گندم در بندر امیرآباد استان مازندران با سرمایه‌گذاری ۸۰ میلیارد ریالی بخش خصوصی به بهره‌برداری رسید.

به گزارش بندر و دریا، با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و نیز رییس سازمان راهداری، سیلوی ۲۵ هزار تنی ترانزیت گندم در بندر امیرآباد واقع در استان مازندران به بهره‌برداری رسید.

این سیلو با ظرفیت ۲۵ هزار تنی با سرمایه‌گذاری ارزی و ریالی ۸ میلیارد تومانی بخش خصوصی و در مجموع هزینه ۱۰ میلیارد تومانی توسط بخش خصوصی احداث شده است تا حمل‌ونقل گندم ترانزیتی در بندر امیرآباد با برنامه و مطابق با استانداردها صورت بگیرد.

از جمله ویژگی‌های این سیلو می‌توان به اجرای کامل عملیات تخلیه از کشتی و بارگیری به کامیون با تجهیز مکانیزه، داشتن توزین دقیق در زمان تخلیه از کشتی به صورت آنلاین، حفظ کیفیت گندم در طول دوره نگهداری و امکان ذخیره‌سازی جداگانه واریته‌های مختلف گندم اشاره کرد.

در این مراسم که با استقبال تعداد زیادی از مردم و مسؤولان محلی و ساتاتی پس از اعلام زمان قبلی انجام شد، علی نیکزاد، وزیر راه و شهرسازی یادآور شد که پیش از این در مراسم افتتاح لکوموتیو «ایران سفیر» در معیت رییس جمهور در کارخانه مینا بوده است.

وی درباره لکوموتیو ایران سفیر با بیان اینکه قراردادی به مبلغ ۴۸۰ میلیون یورو برای ساخت ۱۵۰ لکوموتیو با این کارخانه منعقد شده، افزود: در حال حاضر ۳۰ دستگاه از این ۹ لکوموتیو هم‌اکنون به راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تحویل شده است و از این پس هر ماه ۴ دستگاه تحویل می‌شود.

وی همچنین اظهار کرد: پس از آن، برای افتتاح رسمی به گردنه گدوک در جاده فیروزکوه در مسیر بزرگراه رودهن - فیروزکوه - قائمشهر رفتیم که یکی از حادثه‌خیزترین‌ها در بین مسیرهای کشور است.

نیکزاد یادآور شد: ۲۳ کیلومتر از این گردنه با احداث دو تونل و به‌صورت دو بانده از هم جدا و رسماً افتتاح شد که ۸ کیلومتر از آن گردنه گدوک است. نیکزاد هزینه این پروژه را ۵۸ میلیارد تومان اعلام و اظهار کرد: از این پس تردد در مسیر برف‌گیر و لغزنده گردنه گدوک در مدت زمان کوتاه‌تری انجام می‌شود.

وزیر راه و شهرسازی با استراتژیک خواندن بندر ترانزیتی امیرآباد در شمال کشور گفت: بندر امیرآباد به شبکه ریلی کشور متصل است و سیلوی نگهداری غله در این بندر توسط بخش خصوصی ساخته شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

نیکزاد در انتهای مراسم، از برج مراقبت دریایی بندر امیرآباد و طرح توسعه نهایی این بندر بازدید کرد، ضمن آنکه مشکلات برخی از مردم حاضر در افتتاح را که زمانی طولانی برای حضور او در مسیر ۱۰ کیلومتری دسترسی به بندر امیرآباد سپری کرده بودند شنید. ■



آن زمان بر بودن فرایند ساخت است. سازنده‌ها نتوانسته‌اند در زمان مناسب شناورها را در اختیار متقاضی قرار دهند که همین مورد هزینه‌های خریدار و سازمان بنادر را افزایش داده و موجب شده است که مجبور شویم یارانه بیشتری ارایه دهیم. در سال جاری نیز برای خرید شناورهای مسافری در بنادر جنوب و شمال تسهیلات ارایه می‌دهیم.

وی ضمن اشاره به آزادسازی اراضی ساحلی و مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی گفت: در برنامه چهارم مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی انجام شد و به صورت سند پایه و آمایشی تهیه و به تصویب شورای عالی معماری شهرسازی کشور رسید، اما نیاز به عملیاتی کردن این مورد و هماهنگی تمامی دستگاه‌های اجرایی دارد.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: هرگونه ساخت‌وساز و ایجاد تاسیسات جدید در سواحل منوط به کسب مجوز از سازمان بنادر است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: کل ساحل در این موضوع تعریف شده است، اما اگر مردم بخواهند از محدوده حفاظت‌شده عبور کنند، باید با هماهنگی دستگاه‌های ذی‌ربط انجام شود و به دلیل وجود بحث‌های حقوقی، لازم است وزارت کشور این مورد را پیگیری کند.

صدر همچنین درباره موضوع بیمه کشتی‌ها اظهار داشت: در مسایل تحریم محدودیت‌هایی در بیمه کشتی‌ها مدنظر دشمن بود، اما دولت جمهوری اسلامی ایران تدابیری اتخاذ کرد تا با همکاری شرکت‌های بیمه ایرانی و پوشش‌های بیمه‌ای مناسب برای کشتی‌ها، این ترفند دشمن بی‌رنگ شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه هم‌اکنون پوشش بیمه‌ای کافی برای کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران وجود دارد، تأکید کرد: هر خط کشتیرانی خارجی و هر نوع کشتی که وارد آب‌های ایران شود، جمهوری اسلامی ایران تمامی مسوولیت پوشش بیمه‌ای آنها را بر عهده می‌گیرد.

۱۰ امیرآباد، بندر کانونی ایران در خزر

صدر در ادامه از بندر امیرآباد به عنوان یکی از بنادر کانونی در شمال کشور نام برد و گفت: در حال حاضر ظرفیت این بندر به ۴/۵ میلیون تن می‌رسد که با بهره‌برداری از فاز بعدی طرح توسعه بندر مذکور، این میزان به ۱۰ میلیون تن بالغ خواهد شد.

صدر با اشاره به برخورداری بندر امیرآباد از ۱۰۰۰ هکتار پسکرانه اظهار داشت: این میزان نیز به دو برابر افزایش خواهد یافت.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی سرمایه‌گذاری انجام‌شده در ساخت بندر امیرآباد را ۲۵۰ میلیارد تومان اعلام کرد و گفت: به همین میزان نیز با همکاری بخش خصوصی در بندر امیرآباد سرمایه‌گذاری صورت گرفته است که این رقم در آینده افزایش خواهد یافت. ■

سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیارد ریالی در بندر ترانزیتی امیرآباد



سیدعلی نعیمی
مدیر کل منطقه ویژه
اقتصادی بندر امیرآباد



دیدار و گفت‌وگوی مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی

با فرزندان شاهد شاغل در بندر امیرآباد

در حاشیه بازدید و افتتاح پروژه‌های بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد، مهندس صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی با فرزندان شاهد شاغل در بندر امیرآباد دیدار و گفت‌وگو کرد.

مهندس سید عطاءاله صدر در این دیدار، ضمن ابراز خشنودی از پیشرو بودن فرزندان شاهد در همه امور گفت: همان‌گونه که پدران شما در جنگ پیشرو بوده و به درجه‌اعلای شهادت نایل شدند، از شما نیز انتظار می‌رود با اخلاص و پشتکار مضاعف، در آبادانی میهن عزیز اسلامی کوشا باشید.

وی با اشاره به تهدیدات اقتصادی دشمن علیه نظام جمهوری اسلامی ایران افزود: به حول و قوه الهی و با تلاش و کوششی که از شما ایثارگران در عرصه‌های مختلف دیده می‌شود، هیچ تهدیدی علیه این نظام مقدس کارگر نخواهد بود.

مهندس صدر همچنین در پایان مراسم با هدایایی، از فرزندان شاهد شاغل در بندر امیرآباد تقدیر کرد. ■

مدیر کل منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد توسعه بندر امیرآباد را گامی بلند در جهت تحقق شعار امسال «حمایت از تولید ملی، کار و سرمایه ایرانی» دانست.

سیدعلی نعیمی در حاشیه بهره‌برداری از ۵ طرح عمرانی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد مازندران با حضور وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی، با اشاره به نقش ویژه بندر امیرآباد به‌شهر در توسعه ترانزیت و برقراری ارتباط حمل‌ونقل بین بندار جنوبی و بندار شمالی کشور و نیز کشورهای آسیای میانه گفت: بندر امیرآباد بزرگ‌ترین بندر حاشیه دریای خزر و حلقه اصلی کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و ترانسیکا است که کوتاه‌ترین راه ترانزیتی شمال به جنوب کشور با تکمیل راه ترانزیتی بندر امیرآباد به بندرعباس نیز به شمار می‌رود.

وی با بیان اینکه این بندر با ۱۰۶۰ هکتار اراضی پشتیبانی در حال توسعه به ۲ هزار و ۱۲۰ هکتار است، افزود: این بندر دارای ۱۰ پست اسکله در حال بهره‌برداری و ۳۴ پست اسکله در فاز نهایی است و تنها بندر متصل به شبکه ریلی سراسری در شمال کشور و مجهز به اسکله منحصر به فرد (رورو-ریلی) با پایلوت ترانزیت سوخت و غلات در شمال کشور است. مدیر کل منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در خصوص مشخصات فنی پروژه‌های بهره‌برداری رسیده در منطقه بندر امیرآباد توضیح داد: احداث بزرگراه ساحلی بندر به طول ۱۱ کیلومتر در ۴ باند (۲ باند رفت و ۲ باند برگشت) با کل هزینه ۱۲۰ میلیارد ریال نخستین پروژه از میان ۵ طرح عمرانی بندر امیرآباد بود که با حضور وزیر راه و شهرسازی به بهره‌برداری رسید. نعیمی، هدف پروژه احداث بزرگراه ساحلی بندر را تسهیل در ترافیک کامیون‌های ورودی و خروجی به بندر عنوان کرد.

سیدعلی نعیمی احداث سیلوی غلات توسط سرمایه‌گذار بخش خصوصی را از مهم‌ترین پروژه‌های به بهره‌برداری رسیده در بندر امیرآباد عنوان و تصریح کرد: احداث سیلوی غلات به ظرفیت ۲۵ هزار تن با کل هزینه ۸۰ میلیارد ریال، نقش موثری در تخلیه و بارگیری کشتی‌های حامل غلات ایفا خواهد کرد. وی همچنین هدف این پروژه را افزایش ظرفیت انبار استاندارد ذخیره غلات در بندر امیرآباد عنوان کرد.

مدیر بندر امیرآباد به‌شهر پنجمین پروژه بهره‌برداری شده را گازرسانی بندر با هزینه ۵/۵ میلیارد ریال و به منظور تامین انرژی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی اعلام کرد و افزود: با تکمیل پروژه‌های آماده بهره‌برداری، علاوه بر افزایش ظرفیت بندر زمینه سرمایه‌گذاری بیشتر و بهتر بخش خصوصی در این منطقه ویژه اقتصادی ملی و فراملی جمهوری اسلامی ایران فراهم می‌شود.

همچنین در کنار این ۵ پروژه به بهره‌برداری رسیده، ساختمان محیط‌بانی میانکاله با هزینه حدود یک میلیارد ریال توسط پیمانکار پروژه ساری-کیمه و با هدف تعامل با سازمان حفاظت محیط زیست استان مازندران احداث شد.

به گفته سیدعلی نعیمی، بندر امیرآباد با ۳۳ درصد رشد تخلیه و بارگیری مقام نخست در بین بندار کشور در سال ۱۳۹۰ را کسب کرد.

یادآور می‌شویم که به لحاظ موقعیت ممتاز ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران در منطقه تفکر ایجاد بندری بزرگ و مدرن در شرق مازندران شکل گرفت و پس از مطالعات و تحقیقات فراوان و بررسی مزیت‌های منطقه، عملیات اجرایی احداث بندر امیرآباد از سال ۱۳۷۵ آغاز شد. وجود پتانسیل‌ها و استعدادهای بالقوه و مکان‌یابی مناسب موجب شد در سال ۱۳۷۶ از سوی شورای عالی مناطق آزاد به عنوان منطقه ویژه اقتصادی به تصویب رسیده و مدیریت آن به سازمان بندار و دریانوردی واگذار شد. این بندر در سال ۱۳۸۰ گشایش یافت و در مدت کوتاه فعالیت خود توانست مورد استقبال بازرگانان، صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی قرار بگیرد.

گفتنی است که بندر امیرآباد در سال ۱۳۹۰، به عنوان بندری بدون حادثه دریایی و خشکی لقب گرفت. ■

در نشست معاونان توسعه مدیریت و منابع انسانی وزارت راه و شهرسازی تشریح شد: اقدامات توسعه‌ای سازمان بنادر در بخش سرمایه‌های انسانی



معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی در نشست با معاونان توسعه مدیریت و منابع انسانی وزارت راه و شهرسازی، با «غیرقابل جایگزین» خواندن حمل‌ونقل دریایی در تجارت خارجی به ویژه فرافارهای کشورها، از تحقق ۱۰۰ درصدی افزایش ظرفیت بنادر تجاری، افزایش ظرفیت کانتینری بنادر و افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسافر در سال گذشته خبر داد و «ارتقای ۹۶ درصدی سطح ایمنی دریانوردی و بنادر»، «ارتقای ۱۰۰ درصدی سطح امنیت بنادر و ناوگان» و «ارتقای ۹۹ درصدی سطح حفاظت از محیط زیست دریایی» را نیز به این فهرست اضافه کرد.

رتبه اول در ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی تابعه وزارت راه

مهندس امامی در جمع تصمیم‌گیران توسعه سرمایه‌های انسانی وزارت راه و شهرسازی، درخصوص ارتقای ایمنی و امنیت دریایی و بندری، ضمن اعلام «ارزیابی مستمر نقاط پرخطر وقوع سوانح دریایی» و «نوسازی ناوگان حمل‌ونقل آتش نشانی بنادر»، از کاهش ۱۲ درصدی سوانح دریایی، کاهش ۱۵ درصدی آتش‌سوزی در بنادر، نجات جان ۱۱۰۸ نفر از دریا و اجرای طرح همیار ناجی در بنادر خبر داد.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنانش از کسب رتبه اول این سازمان در ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی تابعه وزارت راه و دریافت لوح تقدیر به منظور اصلاح الگوی مصرف انرژی در صنایع کشور خبر داد و در تبیین دستاوردهای این سازمان در حوزه‌های بین‌المللی و منطقه‌ای به «تعیین سازمان بنادر به عنوان هماهنگ‌کننده منطقه خلیج فارس و دریای عمان در تهیه نقشه دریایی و نقشه‌های الکترونیکی»، «قرار گرفتن بنادر ایران در کریدور شمال و محور شرق در منطقه خاورمیانه»، «قابلیت پذیرش کشتی‌های بزرگ‌پیکر و اقیانوس‌پیما در بنادر کشور»، «دارا بودن رتبه نخست در منطقه خاورمیانه از نظر ظرفیت و عمر ناوگان دریایی تجاری» و «کسب رتبه چهارم جهانی از نظر ظرفیت ناوگان دریایی نفتی» اشاره کرد.

دستاوردها در بخش تعاملات بین‌المللی و منطقه‌ای

مهندس امامی ضمن اعلام «حراز رتبه پانزدهم در میان ۱۶۹ کشور عضو IMO با رتبه ۱۳ سند به کمیته‌های تخصصی»، «انتخاب نماینده سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نایب اول اجلاس مشورتی دول عضو کنوانسیون لندن» و «اعطای جایزه بین‌المللی IT Award به سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه (GCOMS) در میان ۱۲ کشور در گروه تسهیل تجارت» به عنوان دستاوردهای سازمان بنادر در بخش تعاملات بین‌المللی و منطقه‌ای، از الحاق ایران به ۵ کنوانسیون و پروتکل بین‌المللی دریایی در سال گذشته خبر داد.

بازنگری در سیستم جامع آموزشی

این مقام مسوول در سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص اقدامات توسعه‌ای این سازمان در بخش سرمایه‌های انسانی از «اجرائی شدن پرداخت فوق‌العاده سختی کار در مناطق کمتر توسعه‌یافته»، «بازنگری

در سیستم جامع آموزشی ستاد و بنادر برای ۴۰۰ عنوان شغلی و ۳۰۰۰ عنوان پست سازمانی» و «افزایش آموزش‌های مجازی به میزان ۳۵ درصد و آموزش‌های تخصصی به میزان ۲۵ درصد» خبر داد.



معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی «راه‌اندازی مازول هندل سامانه مدیریت کالای متفرقه (GCOMS)»، «ارتقای نرم‌افزار سیستم اتوماسیون اداری و برقراری ارتباط با سیستم جامع دریایی»، «عملیاتی‌سازی سامانه درب خروج گمرک» و «استقرار سیستم مدیریت امنیت اطلاعات (ISMS)» را از جمله مهم‌ترین اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در بخش توسعه فناوری اطلاعات و ارتباطات برشمرد. ■



**عضو کمیسیون عمران مجلس
در بازدید از طرح مهر ماندگار
بندر چابهار:**

رفاه و آسایش از خدمات ارزشمند مهر ماندگار است

مجمع نمایندگان استان سیستان و بلوچستان در بازدید از عملیات اجرایی طرح مهر ماندگار بندر شهید بهشتی و تأسیسات زیربنایی این بندر، این طرح را شاخص مهم رونق اقتصادی و محرومیت زدایی عنوان کرد.

در این سفر حمیدرضا پشنگ ریگی، عضو کمیسیون عمرانی و نماینده مردم خاش در مجلس شورای اسلامی گفت: با عملیات اجرایی شدن فاز اول طرح توسعه، جهش عظیمی در اقتصاد شرق کشور خصوصاً رفاه و آسایش ایجاد خواهد شد که این خود از خدمات ارزشمند مهر ماندگار خواهد بود.

وی افزود: دولت دهم فصل جدیدی از خدمات صادقانه در راستای تحقق عدالت در جامعه را آغاز کرده که به نام طرح مهر ماندگار مشهور شده و در قالب طرح‌های عمرانی برای آن اعتباراتی در نظر گرفته است که خوشبختانه در استان ما طرح توسعه بندر شهید بهشتی یکی از این طرح‌هاست.

در ادامه محمد سعید اربابی، دبیر اول کمیسیون اقتصادی و نماینده مردم شهرستان‌های ایرانشهر، دلگان و سرباز در مجلس شورای اسلامی گفت: ما نمایندگان در استان با اتکا به خداوند متعال و همراهی مسوولان و دست‌اندرکاران اجرایی مرتبط با طرح‌ها، خصوصاً طرح توسعه بندر شهید بهشتی که یکی از طرح‌های مهر ماندگار است، تمام تلاشمان را جهت سرعت در اجرای آن به کار خواهیم بست تا طرح مهر ماندگار نیز به داشته‌ها و سرمایه‌های استان اضافه شود.

اربابی افزود: طرح مهر ماندگار بندر شهید بهشتی یکی از شاخصه‌های مهم محرومیت زدایی و اشتغال است که باید توسعه همه‌جانبه را در پی داشته باشد و شما مسوولان و اصحاب رسانه با اطلاع‌رسانی دقیق باید مردم را از اجرا، میزان و تحقق این طرح‌ها آگاه کنید. ■

مسوول پیگیری طرح‌های مهر ماندگار ریاست جمهوری اعلام کرد:

اختصاص ۱۵۰ میلیارد تومان به طرح توسعه بندر چابهار

محمد محمدی راوری، مسوول پیگیری طرح‌های مهر ماندگار ریاست جمهوری در استان‌های سیستان و بلوچستان و کرمان، در سفر یک‌روزه خود از پروژه مهر ماندگار بندر شهید بهشتی بازدید کرد.

در این بازدید، سیاوش رضوانی، مدیر کل بندار و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان ضمن تشریح اقدامات صورت گرفته پروژه طرح توسعه بندر شهید بهشتی، به ضرورت ویژگی‌ها و اهمیت توسعه محور شرق پرداخت و اظهار کرد: توسعه این بندر نقش بسزایی در اقتصاد منطقه و کشور دارد و غفلت و تعلل در توسعه این بندر باعث از دست دادن بازارهای هدف منطقه می‌شود.

رضوانی گفت: سازمان بندار و دریانوردی از ابتدای پروژه تاکنون ۱۱۰ میلیارد تومان از منابع داخلی جهت پیشبرد طرح توسعه هزینه کرده است.



وی افزود: بخش اعظم کارهای پروژه در فاز اول صورت گرفته است، اما به دلیل صخره‌ای بودن بستر و ضعیف بودن لایروب، کار لایروبی به کندی پیش می‌رود.

رضوانی ادامه داد: بیشترین هزینه طرح مهر ماندگار بندر شهید بهشتی در عملیات لایروبی است که در حال حاضر ۱۱۰ هزار متر مکعب از ۱۷ میلیون متر مکعب لایروبی انجام شده است.

رضوانی گفت: از آنجایی که برای ساخت سه پست اسکله در فاز اول ۴۰۰۰ هزار بلوک در ۱۱ تیپ با وزن‌های ۶۰ تا ۸۰ تنی نیاز داریم، در حال حاضر ۹۰۰ عدد بلوک ساخته شده است.

در ادامه مسوول پیگیری طرح‌های مهر ماندگار ریاست جمهوری ضمن اعلام رضایت از روند پیشرفت طرح توسعه، هدف از بازدید خود از پروژه طرح توسعه بندر شهید بهشتی را بررسی مسایل و مشکلات طرح‌ها عنوان کرد و گفت: ما با بازدیدهای میدانی که از پروژه‌های مهر ماندگار انجام می‌دهیم، با تعیین فرم‌ها، مدت زمان و اعتبارات مورد نیاز طرح را برنامه‌ریزی می‌کنیم و با تکمیل اعتبارات و پیشرفت طرح فرم‌های اولیه را تنظیم و گزارش‌ها را به مقامات بالاتر ارجاع می‌دهیم و از طرفی صندوق مهر ماندگار با جمع‌آوری اطلاعات برای جذب اعتبارات سال ۹۱ با تعیین ردیف بودجه اعتبارات مالی مورد نیاز پروژه‌ها را تامین می‌کند تا پروژه‌ها در زمان تعیین شده به بهره‌برداری برسند.

محمدی راوری میزان اعتبار در نظر گرفته‌شده توسط صندوق مهر ماندگار برای طرح توسعه بندر شهید بهشتی را ۱۵۰ میلیارد تومان عنوان کرد و افزود: بقیه کارهای مورد نیاز پروژه توسط مشاور و پیمانکار طرح به انجام خواهد رسید. ■

تازه‌ترین اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی برای افزایش ایمنی سفرهای دریایی



محمدرضا قادری
مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی
سازمان بنادر و دریانوردی

بی‌وقفه توسط کارشناسان کنترل و بازرسی کشتی‌ها و الزام به بازرسی غیرمترقبه (unscheduled survey) توسط موسسه رده‌بندی از بدنه و سازه شناورهایی که دارای آثار صدمه و آسیب‌دیدگی هستند و عدم خروج شناور تا رفع کلیه نواقص و حصول اطمینان از ایمنی شناور، از دیگر برنامه‌های ایمن‌سازی برای تعطیلات تابستانی سال جاری است.

تدوین طرح سامان‌دهی تردد شناورهای مسافری

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از فعالیت‌های بخش جست‌وجو و نجات دریایی نیز یاد کرد و افزود: در این بخش ضمن هماهنگی با کلیه دستگاه‌های ذی‌ربط در استان‌های ساحلی کشور، تاکنون اقداماتی جهت ارتقای ایمنی تردد مسافری انجام شده است.

وی اظهار کرد: به‌روزرسانی و تدوین طرح سامان‌دهی تردد شناورهای مسافری در ایام تعطیلات، تدوین الزامات قایق‌های تفریحی شامل داشتن گواهینامه معتبر، پوشش بیمه مجاز، داشتن حداقل دو عدد حلقه نجات، داشتن کیسول اطفای حریق، درج شماره ثبت و رعایت سرعت مجاز از جمله اقدامات انجام شده است.

قادری ادامه داد: جلوگیری از تردد شناورهای مسافری بعد از غروب تا طلوع آفتاب، تعیین محدوده تردد برای شناورهای تفریحی، الزام به پوشیدن جلیقه نجات و عدم حمل مسافر بیش از ظرفیت شناور، ارسال طرح سامان‌دهی سفرهای دریایی به ادارات مربوطه و سایت بندر، استقرار تیم‌های آتش‌نشانی در کنار ساحل، استقرار تیم‌های اورژانس و هلال احمر در مناطق مشخص، انجام گشت‌های منظم دریایی توسط شناورهای ناجی و بالگرد، تعیین کانال ارتباطی خاص برای عملیات مربوطه، اختصاص شماره ۱۵۵۰ جهت تماس سریع با مراکز هماهنگی نجات دریایی و ایجاد سیستم گزارش‌دهی شناورهای مسافری بین بنادر خارک، گناوه، قشم و بندرعباس برنامه‌هایی هستند که برای ایمنی شناورها در تابستان امسال انجام شده است.

وی تاکید کرد: برنامه‌های انجام شده لازم است اما کافی نیست و در این راستا اقدامات دیگری در دست انجام است تا ایمنی تردد مسافری در آب‌های کشور بیش از پیش افزایش یابد.

امضای تفاهم‌نامه با هلال احمر و شرکت فرودگاه‌ها

قادری با بیان اینکه امضای تفاهم‌نامه همکاری با هلال احمر و شرکت فرودگاه‌ها در حال پیگیری است، به اقدامات و برنامه‌های آتی جهت ایمنی تردد مسافری اشاره و خاطر نشان کرد: پایش هوایی مناطق پرتردد، تهیه و تدوین دستورالعمل‌های اضطراری - نجات، تهیه دستورالعمل‌های عملیات مشترک بالگرد و شناور و تهیه چک لیست عملیاتی نیز باید انجام شود. ■

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از تامین ۷ فروند بارج (خدماتی) و ۹ فروند شناور پاک‌سازی برای بنادر کشور خبر داد.

محمدرضا قادری در گفت‌وگو با خبرنگار ما از اقدامات در دست انجام اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به تامین ۷ فروند بارج و ۹ فروند شناور پاک‌سازی حوضچه و کنار اسکله (اسکونجر) برای بنادر کشور اشاره کرد.

بازرسی سرزده موسسه رده‌بندی از بدنه و سازه شناورها

وی همچنین درباره اقدامات و برنامه‌های این اداره کل جهت ارتقای سطح ایمنی شناورهای مسافری در ایام تعطیلات تابستانی در بنادر کشور در بخش‌های کنترل و بازرسی، جست‌وجو و نجات دریایی و پیشگیری و مقابله با آلودگی دریا توضیح داد.

به گفته قادری، در بخش کنترل و بازرسی کشتی‌ها، به‌منظور حصول اطمینان از رعایت الزامات ایمنی ملی و بین‌المللی توسط مالکان و نیز راهبران شناورهای مسافری، اقدامات کنترلی توسط بازرسان فنی و ایمنی در پایانه‌های مسافری انجام شده است.

قادری ادامه داد: کنترل و بازرسی فنی و ایمنی از شناورهای مسافری به‌منظور داشتن تجهیزات بقا در دریا (جلیقه نجات، حلقه نجات، قایق نجات بادشونده و ...) و تجهیزات اطفای حریق و کیسول آتش‌نشانی متحرک و تاسیسات ثابت اطفای حریق براساس گواهینامه صادره از سوی مرجع دریایی، جلوگیری از تردد شناورهایی که بیش از ظرفیت مجاز اقدام به حمل و جابه‌جایی مسافر می‌کنند و ارتقای فرهنگ ایمنی دریانوردی از طریق نشر و توزیع بروشور و بولتن‌های ایمنی دریایی در بنادر و پایانه‌های مسافری از جمله اقدامات ایمن‌سازی است.

این مقام مسوول همچنین از اجرای طرح سامان‌دهی شناورهای مسافری در ایام تعطیلات در کلیه بنادر و پایانه‌های مسافری از طریق اقدام ضربتی، یکپارچه و



مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات در گفت‌وگو با بندر و دریا خبرداد:

اختصاص ۹۰۰ میلیارد ریال تسهیلات تهیه تجهیزات بندری به بخش خصوصی



مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر گفت: امسال ۹۰ میلیارد تومان تسهیلات برای توسعه تجهیزات بندری به بخش خصوصی ارایه می‌شود؛ سازمان نیز به عنوان حاکمیت ۱۸۰ میلیارد تومان در توسعه بنادر سرمایه‌گذاری می‌کند.

عبدالکریم رزازان با بیان اینکه وجوه اداره‌شده سازمان بنادر و دریانوردی برای خرید شناور، توسعه تجهیزات بندری و ارایه تسهیلات به کار می‌رود، اضافه کرد: در سال جاری نیز با توجه به موفقیت‌هایی که قبلاً در این باره وجود داشت و اهدافی که برای اشتغال‌زایی داریم، برنامه‌هایی را در دستور کار خود قرار داده‌ایم که هم در بخش مسافری و هم بخش توسعه تجهیزات بندری، اجرایی خواهد شد.

ارایه تسهیلات ۹۰ میلیارد تومانی در توسعه تجهیزات بنادر

رزازان تصریح کرد: امسال در بخش توسعه تجهیزات بندری با توجه به آنکه بر توسعه بنادر نیز تأکید شده است، تسهیلات تهیه تجهیزات بندری به بخش خصوصی ارایه خواهد شد.

وی با اشاره به اینکه پیش‌بینی می‌شود در سال جاری حدود ۹۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در

توسعه تجهیزات بندری انجام دهیم، اظهار داشت: این ۹۰ میلیارد تومان تسهیلات از محل وجوه اداره‌شده سازمان است که به بخش خصوصی ارایه خواهد شد.

مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات بندری سازمان بنادر و دریانوردی خاطرنشان کرد: باید تجهیز بنادر در راستای توسعه این بندرها و با توجه به قابلیت‌ها و فرصت‌هایی که برای بنادر کشور وجود دارد، انجام شود.

سرمایه‌گذاری ۱۸۰ میلیارد تومانی برای تجهیزات حاکمیتی

رزازان با اشاره به سرمایه‌گذاری ۱۸۰ میلیارد تومانی سازمان بنادر در توسعه تجهیزات بندری اظهار داشت: در تمامی بنادر تجهیزات حاکمیتی نظیر تجهیزات جمع‌آوری آلودگی نفتی، تجهیزات تجسس و نجات، تجهیزات کنترل ترافیک دریایی و از این قبیل، مواردی است که باید سازمان سرمایه‌گذاری کرده و جذابیت‌های بنادر را برای حضور بخش خصوصی فراهم کند.

مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات بندری سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه در مورد منابع ۱۰۰ درصدی سازمان بنادر، مسلماً در سال جاری پروژه‌های قابل اجرای زیادی داریم، تصریح کرد: در این باره باید گفت که در سال جاری، فاز دوم بندر شهید رجایی مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت.

توسعه حمل‌ونقل تجاری در دریای خزر

وی با تأکید بر اینکه علاقه‌مندیم در بخش ناوگان تجاری دریای خزر، سهم حمل‌ونقل تجاری در دریا افزایش یابد، افزود: در سال‌های گذشته سرمایه‌گذاری در این باره انجام شده، اما چندان از این سهم راضی نیستیم. امید است با حمایت سازمان بنادر، سهم حمل‌ونقل دریایی تجاری خزر از محل وجوه اداره‌شده سازمان افزایش یابد. ■



برون گرایی؛ سیاست جدید معاونت دریایی



معاون جدید امور دریایی با اعلام «همگرایی و ایجاد رویه های مناسب و همگون در اجرای الزامات ملی و بین المللی»، از استقرار و عملیاتی سازی کامل سیستم جامع دریایی در بنادر ایران خبر داد و حضور فعال و موثر در مجامع بین المللی مرتبط دریایی را از جمله اهداف محوری سازمان بنادر و دریانوردی برشمرد. ■

در نشست مدیران دریایی کشور در ارومیه، معاون جدید امور دریایی سازمان بنادر از تازه ترین برنامه های این سازمان با هدف تحقق رویکرد «اقتدار دریایی در آب های تحت حاکمیت از خزر تا اروند و ابوموسی و مکران در دریای عمان» خبر داد و آن را «نگاه جدید به بخش بین المللی و تخصصی دریایی» عنوان کرد؛ همایشی که با طرح شعار محوری «ایمنی، امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی» به عنوان اولویت همیشه اول، به موضوعات دیگری چون «تقویت روحیه تعامل و همفکری در بخش دریایی» و «توسعه همکاری های منطقه ای و فر منطقه ای» نیز پرداخته شد.

نشست تصمیم گیران امور دریایی که با تأکید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر جبران عقب ماندگی ها و کاستی ها آغاز و با تشریح سیاست های کلان اجرایی و تبیین اهداف کلان دریایی پیگیری شد، نویددهنده فصل تازه ای در برنامه ریزی جهت «نظارت بر ارتقای سطح ایمنی آبراه های تحت حاکمیت و ارائه خدمات دریایی» و «نظارت بر اجرای دقیق کنوانسیون ها» است.

معاون وزیر راه و شهرسازی، اولین گردهمایی همه مدیران، کارشناسان و دست اندرکاران بخش دریایی کشور را فرصتی برای نهایی سازی برنامه عملیاتی این بخش و تقویت بخش حاکمیتی در آب های سرزمینی ارزیابی کرد و با حایز اهمیت خواندن مأموریت های بخش دریایی به عنوان حوزه بین المللی، نسبت به درون گرا شدن حوزه دریایی هشدار داد.

تأکید بر نهایی سازی برنامه عملیاتی بخش دریایی کشور

در آب های تحت حاکمیت را مستلزم اعمال قدرتمند قوانین و مقررات ملی و بین المللی عنوان کرد.

مهندس سید عطاءاله صدر با بیان اینکه ساختار و مأموریت های این سازمان به گونه ای است که به عنوان مرجع دریایی کشور باید به مسایل حمل و نقل دریایی رسیدگی کند، یکی از وظایف بخش دریایی را برنامه ریزی برای خطوط کشتیرانی، مالکان شناورها و صاحبان کالا و پرداختن به مسایل آنها عنوان کرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به کوتاهی مدیران پیشین این سازمان در پذیرفتن قانون خدمات کشوری و نظام هماهنگ پرداخت، بر ارایه راهکار درست جهت رفع مشکلات در بخش تأمین نیروی متخصص دریایی و ساختار تشکیلاتی مناسب تأکید کرد.

مهندس سید عطاءاله صدر در بخش دیگری از سخنانش با اعلام اینکه سازمان بنادر و دریانوردی باید از دریانوردان حمایت کند و بر رفع مشکلات آنها اهتمام بورزد، کم توجهی در این زمینه را منجر به عدم جذب کافی نیروی انسانی دریانورد در آینده ارزیابی کرد.

به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، تا پایان برنامه پنجم توسعه باید ۵ هزار دریانورد در بخش حمل و نقل دریایی کشور جذب شود.

وی با اشاره به نحوه اجرای قراردادهای تأمین تجهیزات و واگذاری آن به بخش خصوصی تأکید کرد که در این زمینه باید به گونه ای عمل شود که به حاکمیت کشور در بخش دریایی خللی وارد نشود. ■

گردهمایی مدیران دریایی با سخنرانی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی رسماً آغاز شد. مهندس سید عطاءاله صدر با حایز اهمیت خواندن مأموریت های بخش دریایی به عنوان حوزه بین المللی و هشدار نسبت به درون گرا شدن این بخش از مسایل داخلی کشور، این سازمان را مسؤول تأمین ایمنی عبور و مرور در آب های تحت حاکمیت و حمایت از دریانوردان ایرانی دانست و بر نهایی سازی برنامه عملیاتی بخش دریایی کشور تأکید کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به جایگاه و ماهیت بین المللی این سازمان با توجه به قانون مستقل و خاص مصوب مجلس شورای اسلامی، اقتدار دریایی



تبیین سیاست‌های کلان اصلاحی و اولویت‌های بخش دریایی

«ایجاد بانک اطلاعات جامع و سازمان‌دهی فعالان دریایی کشور» از دیگر اهداف در بخش خدمات دریایی قلمداد می‌شود.

معاون امور دریایی در خصوص اهداف سازمان بنادر در حفظ محیط زیست دریایی، با اشاره به ایجاد مراکز و بهبود ارایه خدمات دریافت و مدیریت پردازش مواد زاید بر اساس ضمایم کنوانسیون مارپل، از «تقویت همکاری‌های منطقه‌ای در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان به منظور مدیریت بهینه حوادث منجر به آلودگی نفتی و پاکسازی آلودگی‌های احتمالی» خبر داد.

به گفته مهندس استیری، حضور فعال و موثر در مجامع بین‌المللی مرتبط دریایی به خصوص IMO، IALA و IHO از جمله اهداف بخش دریایی سازمان بنادر در حوزه تعاملات بین‌المللی محسوب می‌شود.

این مقام مسوول در سازمان بنادر و دریانوردی همچنین ارتباط و تعامل با تشکلهای و سازمان‌های مردم‌نهاد دریایی را لازمه رشد فرهنگ دریایی و نهادینه شدن همکاری‌ها در سطح ملی به منظور نیل به هدف ارتقای ایمنی دریایی برشمرد. ■

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، مهم‌ترین اولویت این سازمان در بخش دریایی را حفظ ایمنی و امنیت دریانوردی و محیط زیست دریایی کشور عنوان کرد و «ارتقای جایگاه حاکمیتی کشور در بنادر آب‌های تحت حاکمیت و ناوگان تحت پرچم» و همچنین «تقویت روحیه تعامل و همفکری در بخش دریایی» را از اهداف کلان بخش دریایی دانست.

سید علی استیری با اعلام «همگرایی و ایجاد رویه‌های مناسب و همگون در اجرای الزامات ملی و بین‌المللی دریایی» به عنوان یکی از اهداف، از استقرار و عملیاتی‌سازی کامل سیستم جامع دریایی در بنادر ایران خبر داد.

معاون امور دریایی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به خدمات ایمنی و دریایی، از «سازمان‌دهی مجدد و ارتقای کیفی فعالیت‌های جست‌وجو و نجات دریایی» و «تعیین تکلیف نهایی واگذاری جامع خدمات دریایی کشور به بخش غیردولتی توانمند و کارا» خبر داد.

به گفته استیری، «اصلاح نگرش به پیمانکاران طرف قرارداد سازمان» و

بازنگری طرح ارتقای خدمات جست‌وجو و نجات دریایی

قرار دارد، «ایجاد مدیریت یکپارچه»، «تأمین تجهیزات دریایی و پروازی»، «توانمندسازی نیروی انسانی» و «مشارکت با ارگان‌های داخلی و کشورهای منطقه» را محورهای چهارگانه این طرح برشمرد و مشارکت با کشورهای منطقه را عنصر کلیدی اجرای کنوانسیون «سار» در خلیج فارس دانست.

■ گزارش بدون تأخیر آلودگی نفتی در دریا

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی در ادامه با بیان اینکه مطابق با ماده ۴ کنوانسیون OPRC، هرگونه حادثه منجر به نشست و تخلیه نفت در دریا باید بدون تأخیر به مرجع دریایی کشور گزارش شود، گفت: بر اساس این ماده، افراد مسوول بنادر و تأسیسات تخلیه و بارگیری نفت، شناورها یا هواپیماهای بازرسی دریایی و خلبانان هواپیماهای غیرنظامی باید هرگونه آلودگی نفتی در دریا را گزارش کنند.

مهندس قادری با تأکید بر اینکه سازمان بنادر و دریانوردی مطابق مصوبه هیأت دولت، مسوول اجرای طرح مقابله با آلودگی دریایی است، تفاهم‌نامه اخیر این سازمان با سازمان حفاظت محیط زیست را یک گام مثبت در این زمینه ارزیابی کرد.

این مقام مسوول در سازمان بنادر با اشاره به ماده ۱۰ کنوانسیون OPRC مبنی بر گسترش همکاری‌های دوجانبه در زمینه آمادگی و مقابله

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی در نشست ارومیه، با اشاره به الحاق ایران به ۳۰ کنوانسیون بین‌المللی، از اجرای کامل کنوانسیون‌های جلوگیری از آلودگی دریایی توسط شناورها (MARPOL)، جست‌وجو و نجات دریایی (SAR)، مقابله با آلودگی نفتی در دریا (OPRC) و کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا توسط دولت جمهوری اسلامی ایران (سازمان بنادر و دریانوردی) خبر داد.

محمدرضا قادری با تأکید بر اینکه حساسیت‌های خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان نشان می‌دهد که مرجع دریایی کشور در جنوب ایران وظیفه سنگینی بر عهده دارد، از عبور سالانه بیش از ۵۰ هزار فروند کشتی اقیانوس‌پیما از تنگه هرمز خبر داد که مدیریت این تعداد شناورها و اجرای استانداردهای دریانوردی به عهده ایران است.

به گفته قادری، ۱۸۴ سکوی ثابت و شناور ایرانی در منطقه خلیج فارس قرار دارد که بر اساس آخرین مصوبه در کنوانسیون مارپل و مصوبه کمیسیون هیأت دولت، نظارت بر این تعداد سکو به سازمان بنادر و دریانوردی داده شده است.

وی با اشاره به طول ۷۴۰ کیلومتری سواحل شمالی کشور و با ابراز امیدواری از تحقق سهم ۲۰ درصدی ایران در کشتیرانی دریای خزر و قرار گرفتن سکوی امیرکبیر در این دریا، اعمال کنوانسیون سار، مارپل و OPRC را ضروری دانست.

محمدرضا قادری با اعلام اینکه راجع به کنوانسیون‌ها چند اقدام اساسی باید توسط مرجع دریایی کشور انجام شود، با اشاره به «وظایف دولت ساحلی در بخش ایمنی و حفاظت دریایی»، مهم‌ترین چالش‌های مرجع دریایی کشور بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی را «تعیین مناطق پرترافیک و پرتخطر»، «ارایه خدمات جست‌وجو و نجات و مقابله با آلودگی دریا در اولین فرصت ممکن»، «رسیدگی به سوانح دریایی در آب‌های ایران» و «تدوین یادداشت تفاهم همکاری با کشورهای حاشیه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر» عنوان کرد.

■ بازنگری طرح ارتقای خدمات تجسس و نجات دریایی

قادری با بیان اینکه بازنگری طرح ارتقای خدمات جست‌وجو و نجات دریایی (SAR) بر پایه ۴ محور، در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی





قادری تأکید کرد: دفع مواد زاید از کلیه کشتی‌ها، شناورها، سکوهای حفاری ثابت و یا شناور و تخلیه زباله به دریا ممنوع است.

■ محدوده آب توازن

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی در بخش دیگری از سخنانش با اشاره به کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها (BWM) و با اعلام اینکه در بنادر و پایانه‌های شست‌وشو، تعمیر مخازن و کارگاه‌های تعمیر کشتی، باید تسهیلات مناسب دریافت رسوبات دیده شود، محدوده تعویض آب توازن کشتی را در فاصله حداقل ۲۰۰ مایل دریایی از نزدیک‌ترین خشکی و در آبی به عمق حداقل ۲۰۰ متر و در صورت فاصله کمتر، حداقل در ۵۰ مایل دریایی از نزدیک‌ترین خشکی و در آبی به عمق حداقل ۲۰۰ متر عنوان کرد.

به گفته قادری، در مناطق دریایی که فاصله نزدیک‌ترین خشکی یا عمق با شاخص‌های ذکر شده مطابقت ندارد، کشور صاحب بندر می‌تواند از طریق مشاوره با کشورهای همجوار یا در صورت اقتضا با دیگر کشورها، مناطقی را تعیین کند که کشتی بتواند در آنجا تعویض آب توازن را انجام دهد.

■ چالش‌های کنترل و بازرسی کشتی‌ها

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی ضمن تبیین الزامات کنترل و بازرسی کشتی‌ها بر اساس کنوانسیون مارپل، مهم‌ترین چالش‌های مربوط به این حوزه را «کمبود نیروی انسانی متخصص»، «تأمین تجهیزات مربوط به افسران کنترل و بازرسی»، «تردد مسافر در مکان‌های خارج از پوشش سازمان» و «تعیین و تکلیف استاندارد برای شناورهای تفریحی و جت اسکی» برشمرد.

به گفته قادری، «ضرورت پایش استاندارد شناورهای خدماتی تحت پوشش سازمان (لایروپ‌ها، یدک‌کش و غیره)» از دیگر چالش‌های مهم سازمان بنادر در زمینه کنترل و بازرسی شناورها قلمداد می‌شود. ■

با آلودگی نفتی، بر ضرورت انعقاد تفاهم‌نامه همکاری با ۷ کشور حاشیه جنوبی خلیج فارس و ۴ کشور حاشیه شمالی خزر تأکید کرد.

■ شرایط مطلوب ایران در اجرای کنوانسیون مارپل

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی با بیان اینکه ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (مارپل) و همچنین به ضمیمه شش‌گانه آن ملحق است، شرایط ایران را نسبت به دیگر کشورهای منطقه به لحاظ اجرای تمام دستورالعمل‌ها مطلوب خواند.

قادری با بیان اینکه خلیج فارس و دریای عمان مطابق ضمیمه ۱ کنوانسیون مارپل به عنوان منطقه ویژه دریایی (Special Area) اعلام شدند، اضافه کرد: منطقه ویژه دریایی، منطقه‌ای است که به دلایل فنی در ارتباط با وضعیت اقیانوسی، اکولوژیکی و ویژگی‌های ترافیکی، نیازمند تصویب رویه‌های اجباری ویژه برای پیشگیری از آلودگی ناشی از نفت است.

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی با اعلام اینکه منطقه ویژه شدن الزامات خاص خود را دارد، مهم‌ترین آن را فراهم کردن کامل و کافی تسهیلات دریافت مواد زاید برشمرد.

به گفته قادری، یک کشور متعهد دارای خط ساحلی در منطقه ویژه دریایی، باید اطمینان حاصل کند که کلیه پایانه‌های بارگیری نفت و بنادر تعمیراتی، دارای تسهیلات کافی دریافت و پردازش آب توازن کثیف و آب شست‌وشوی مخازن ناشی از نفتکش‌ها باشند.

همچنین بنا بر تأکید این کارشناس ایمنی، کلیه بنادر واقع‌شده در منطقه ویژه باید از تسهیلات کافی جهت دریافت دیگر پسماندها و مخلوط‌های نفتی از کلیه شناورها برخوردار باشند.

وی همچنین با اشاره به ضمیمه ۵ کنوانسیون مارپل درخصوص جلوگیری از زباله کشتی‌ها اظهار داشت: منظور از زباله تمامی انواع زایدات خوراکی، زایدات داخلی و زایدات عملیاتی، روغن آشپزی، اقلام پلاستیکی و لاشه‌های حیوان ایجادشده در طول فعالیت عادی کشتی است که باید به صورت مداوم یا ادواری تخلیه شود.

ساده سازی و یکسان سازی روش های صدور گواهینامه و آزمون دریانوردی

«اقدامات حاکمیتی در بخش اسناد دریانوردان»، «طراحی و استقرار استانداردهای آموزشی اثربخش» و «اجرای صحیح و به موقع اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل به کنوانسیون STCW»، سه محور اصلی صحبت های مدیر کل استانداردها، آموزش و گواهینامه های دریانوردی بود.

حسین میرزایی با حایز اهمیت خواندن اجرای درست و به موقع اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل ناشی از تغییرات ایجاد شده در نظام آموزشی، ارزیابی و صدور گواهینامه های دریانوردی، بر ضرورت تدوین لوایح و آیین نامه های قانونی جهت ایجاد پشتوانه برای قوانین ملی و بین المللی تأکید کرد.

مدیر کل امور استانداردها، «تغییر در سیستم صدور گواهینامه شایستگی و مهارت دریانوردی» و «تغییر در نحوه صدور گواهی سلامت پزشکی» را عمده ترین اصلاحات در کنوانسیون STCW بر اساس نشست مانیل فیلیپین نام برد و چالش های پیش رو در این زمینه را «ایجاد راهکار مناسب برای تصویب دستورالعمل ها و آیین نامه های اجرایی»، «خلأ قانونی در برخورد با تخلفات انضباطی دریانوردان»، «لزوم همکاری بین وزارت علوم، تحقیقات و آموزش و پرورش با سازمان بنادر» و «تیز به ایجاد تفاهم نامه شناسایی گواهینامه دریانوردان با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و همسایگان خزر» عنوان کرد.

■ استقرار و پیاده سازی استانداردهای آموزش اثربخش

میرزایی درخصوص به کارگیری استانداردهای آموزش مؤثر از «طرح جامع سیستم آموزشی کارکنان لجستیک بندری» و «طرح جامع آموزش پودمانی سازمان بنادر» خبر داد و در تشریح اقدامات انجام شده در این راستا، مواردی چون: «تهیه و تدوین سمت های استاندارد



طرح گام به گام برای سامان دهی شناورهای سنتی خطرناک

مدیر کل امور دریایی از دیگر سخنرانان همایش مدیران دریایی، گفته هایش را به «وضعیت قراردادهای تجهیزات دریایی و نحوه برون سپاری فرایندهای دریایی» و «سامان دهی شناورهای سنتی با رویکرد ارتقای ایمنی» اختصاص داد.

احمد فروغی با بیان اینکه در گذشته مطابق روال معمول، برای واگذاری تجهیزات دریایی از طریق مصوبه هیأت عامل سازمان، ابلاغ به بندر و اعلام عمومی کارها انجام می شد، اضافه کرد: برای مقطعی، خرید تجهیزات از طریق سازمان بنادر منع شد و تأمین تجهیزات از طریق بخش خصوصی صورت می گرفت تا اینکه طی سال های گذشته با توجه به وظایف حاکمیتی سازمان در بخش دریایی و دامنه شمول آن به موضوعات تصدی گری، تأمین تجهیزات مجدداً به این سازمان سپرده شد.

فروغی با تأکید بر ضرورت برنامه ریزی در خصوص قراردادهای دریایی و مشکلات ناشی از ترک تشریفات قراردادهای یدک کش در بنادر کشور، عدم نگهداری صحیح از تجهیزات سازمان را یکی از معضلات ناشی از ترک تشریفات برشمرد.

■ سامان دهی گام به گام شناورهای با ریسک بالا

مدیر کل امور دریایی در بخش دیگری از سخنان خود با اعلام اینکه بیشترین درصد سوانح دریایی کشور ناشی از شناورهای سنتی است، عمده ترین دلیل ریسک پذیر بودن شناورهای سنتی را ظرفیت کم و کوچک بودن بدنه این شناورها عنوان کرد. وی سیاست های سازمان در سامان دهی شناورهای چوبی سنتی را پله به پله و بر پایه ملاحظه شرایط مالکان اعلام کرد و افزود: در مرحله اول قرار شد که شناورهای زیر ۵۰ تن دیگر ثبت نشود. در مرحله دوم، عدم ثبت شناور به شناورهای ۱۰۰ تن و در مرحله سوم به شناورهای ۱۵۰ تن رسید که حدود ۲ سال طول کشید. مدیر کل امور دریایی با بیان اینکه در فرایند سامان دهی شناورهای سنتی، در ادامه شرایط سنی شناورها مورد بررسی قرار گرفت، از عدم ثبت شناورهای سنتی بیش از یک سال و ظرفیت حداقل ۱۵۰۰ تن خبر داد. این کارشناس امور دریایی اضافه کرد: درخصوص شناورهای فایبر گلاس، دیگر شناورهای فایبر گلاس باری در سازمان بنادر ثبت نمی شود. سن شناورهای مسافرتی وارداتی فایبر گلاس نیز باید حداکثر یک سال و دارای ظرفیت دست کم ۷۵ نفر باشند.

■ ممنوعیت تغییر کاربری شناورهای سنتی از صیادی به باری

مدیر کل امور دریایی همچنین از ممنوعیت تغییر کاربری شناورهای سنتی از صیادی به باری طی یک سال گذشته خبر داد که البته متقاضیان بسیار زیادی نیز داشت.

فروغی یکی دیگر از چالش های بخش ثبت شناورها را «شناورهای بی هویت» عنوان کرد و از برنامه ریزی و تهیه طرحی در این زمینه به کمک تمام ارگان های دریایی خبر داد. به گفته فروغی، بر اساس این طرح، قوه قضاییه آن طور که باید با سازمان بنادر همکاری نمی کند؛ در حالی که مرجع اصلی برای شناورهای فاقد هویت این مجموعه است. ■



دلایل انگیزشی و ساختاری کاهش حضور ایران در مجامع بین‌المللی

«افزایش مراحل اداری اعزام نمایندگان» و «مشکلات ساختاری و تشکیلاتی» عمده‌ترین دلایل کاهش حضور و مشارکت ایران در مجامع بین‌المللی و نشست‌های تخصصی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) است. سرپرست اداره کل سازمان‌های تخصصی با بیان این مطلب و در تشریح وضعیت ایران در اجلاس‌های IMO گفت: جمهوری اسلامی ایران از لحاظ میزان حضور در اجلاس‌های مختلف IMO، در ردیف بیست‌وهفتم تا سی‌ودوم کشورهای عضو قرار دارد که متأسفانه در سال ۹۰ به دلیل مشکلات خاص برای اعزام هیأت‌های نمایندگی، شاهد کاهش ۸۰ درصدی در این زمینه بودیم.



علی شفاهی هریس با تأکید بر اینکه شرایط حاضر لطمات جبران‌ناپذیری به وجهه جمهوری اسلامی ایران در این نهاد مهم بین‌المللی به وجود خواهد آورد، با مقایسه شرکت‌کنندگان در کمیته‌های IMO و اعزام نمایندگان ایران در ۴ ماهه سال ۸۹ و ۹۰ گفت: به دلیل مشکلات صدور ویزا و تعدد هیأت‌های نظارتی و همچنین ملاحظات دیگر، تعداد شرکت‌کنندگان در کمیته‌های تخصصی IMO از ۱۹۸ نفر برای سازمان بنادر و دریانوردی و ۱۳۰ نفر برای سایر ارگان‌های دریایی کشور در سال ۸۹ به ۹۴ نفر برای سازمان و ۶۹ نفر برای ارگان‌های دریایی در سال ۹۰ کاهش یافت.

شفاهی هریس اضافه کرد: در بخش هیأت‌های اعزامی به سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز از ۹ نفر برای سازمان بنادر و ۱۱ نفر برای سایر ارگان‌های دریایی در سال ۸۹ به ۴ نفر برای سازمان بنادر و ۱۰ نفر برای سایر ارگان‌ها در سال ۹۰ کاهش پیدا کرد؛ در حالی که تعداد اجلاس‌های IMO از ۱۵ اجلاس در سال ۸۹ به ۱۷ اجلاس در سال ۹۰ افزایش داشته است.

کارکنان لجستیک بندری ایران»، «تهیه و تدوین دستورالعمل اخذ آزمون و صدور گواهینامه‌های شایستگی و مهارت کارکنان لجستیک بندری ایران» و «تهیه و تدوین دستورالعمل نحوه صدور مجوز و نظارت بر مراکز برگزارکننده دوره‌های آموزشی کارکنان لجستیک بندری» را فهرست کرد.

این مقام مسوول در سازمان بنادر و دریانوردی درخصوص استقرار طرح جامع آموزش پودمانی گفت: سازمان بنادر موظف است به منظور ارتقای سطح کارایی و اثربخشی دستگاه‌های اجرایی، نظام آموزش کارکنان دستگاه‌های اجرایی را به گونه‌ای طراحی کند که همراه با متناسب کردن دانش، مهارت و نگرش کارکنان به شغل مورد نظر، انگیزه‌های لازم جهت مشارکت مستمر کارکنان را در فرایند آموزش تأمین کند.

مدیرکل استانداردها درخصوص اقدامات انجام‌شده جهت استقرار طرح جامع آموزش پودمانی سازمان از «انتخاب مشاور کیفی و باتجربه اجرایی»، «تهیه برنامه و گانت چارت اجرایی در فازهای مختلف»، «پایلوت قرار دادن بندر امام خمینی (ره) و بندر شهیدرجایی جهت بهره‌گیری از توان کارشناسان خبره برای ایجاد مهارت استاندارد مشاغل بنادر» و «به‌روزرسانی اطلاعات نرم افزار آموزش جام بر اساس مستندات طراحی‌شده در پروژه» خبر داد.

■ اقدامات حاکمیتی در بخش اسناد دریانوردان

حسین میرزایی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به «کنوانسیون ۱۸۵ سازمان بین‌المللی کار»، «ارتقای امنیت و اصلاح اسناد دریانوردان» و «تکریم ارباب رجوع» به عنوان اقدامات حاکمیتی در حوزه اسناد دریانوردان، در تعریف واژه دریانورد و دامنه شمول آن گفت: دریانورد به هر شخص یا فردی که با هر توانایی روی هر شناور به نوبری مشغول است، اطلاق می‌شود و شامل افراد فعال در کشتی‌های جنگی و ماهیگیری نمی‌شود.

به گفته این مدیرکل و بر اساس کنوانسیون ۱۸۵ سازمان بین‌المللی کار، اصطلاح «SID»، سند هویت دریانورد است که جایگزین شناسنامه دریانورد شده و حداکثر در ابعاد گذرنامه طراحی شده و به یک حافظه زیست‌سنجی (بیومتریک) مجهز است.

■ ارتقای امنیت و اصلاح اسناد دریانوردان

مدیرکل استانداردها و گواهینامه‌های دریانوردی با تأکید بر اصلاح و ارتقای امنیت اسناد دریانوردان، درخصوص اقدامات انجام‌شده در این زمینه، از «تهیه تجهیزات خاص صدور اسناد»، «آغاز صدور و تعویض تدریجی بیش از ۵۰۰ هزار نوع گواهینامه»، «تهیه روش اجرایی گردش اسناد خام دریانوردان» و «تطبیق اسناد دریانوردان با کنوانسیون‌های مرتبط» خبر داد.

به گفته میرزایی، در بخش تکریم ارباب‌رجوع، اقداماتی مانند «ساده‌سازی فرایندها و یکسان‌سازی روش‌های صدور و آزمون در کل کشور»، «استفاده مؤثر از صفحات اینترنتی» و «فعال‌سازی سیستم ارسال پیامک به دریانوردان» انجام گرفت. ■

حق توقف نداریم

معاون جدید دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم معارفه، از رویکرد تازه بخش دریایی با هدف تمرکز بر نقش حاکمیتی در سطح ملی و بین‌المللی سخن گفت و با ارایه منشور بخش دریایی کشور «یعنی، امنیت دریانوردی و حفاظت محیط زیست» را اولویت همیشه اول و «حفظ آمادگی شبانه‌روزی ذهنی، روحی و تجهیزاتی در مقابله با حوادث ناگهانی» را هدف دوم برشمرد و آن را به عنوان اهداف کلان، شاخص جداکننده بخش دریایی مقتدر، پاسخگو و درآمدزا در برابر امور دریایی منفعل و درون‌گرا دانست. سید علی استیری از اواسط سال ۶۴ به استخدام سازمان بنادر و کشتیرانی درآمد و اواسط دهه ۷۰ (پس از پایان جنگ تحمیلی و عادی شدن شرایط بنادر کشور) بر اساس طرحی مبنی بر اعزام مدیران به دانشگاه جهانی دریانوردی، راهی این دانشگاه در شهر مالوی سوئد شد. وی با کسب نمره درجه یک از استاد آلمانی، به دلیل ارایه تز «حمل‌ونقل کانتینری در ایران» به ایران برگشت و بلافاصله جهت اجرای پایان‌نامه تحصیلی‌اش در رشته مدیریت بندر و کشتیرانی به بندر شهید رجایی رفت و به مدت ۵ سال مدیر بنادر استان هرمزگان بود. به گفته معاون جدید دریایی سازمان بنادر، نخستین ترمینال کانتینری مدرن شهید رجایی در زمان مدیریت وی و مطابق با استاندارد و علم روز در سال ۷۳ راه‌اندازی شد و طی ۵ سال تا سال ۷۸، عملیات کانتینری بندر شهید رجایی رشد ۷ برابری (رشد ۱۰۰ درصدی سالانه) داشت.

آنچه در پی می‌آید، تشریح رویکرد جدید بخش دریایی و تبیین سیاست‌های کلان دریانوردی، در گفت‌وگو با مسوولی است که طی ۲۷ سال گذشته - به‌جز یک مدت کوتاه- به‌صورت تمام‌وقت در حوزه دریا و دریانوردی بوده است.

■ از اصطلاحات پرکاربرد در بخش دریایی اصطلاح «آب‌های تحت حاکمیت» است، این عبارت به لحاظ حقوقی، چه مسوولیت‌هایی برای کشور صاحب دریا مانند ایران در پی دارد؟

آب‌های تحت حاکمیت فراتر از آب‌های ساحلی و محوطه بنادر و بندرگاهی است. لذا از اولین نقطه مدار ۱۰ درجه از مرز دریایی ایران و پاکستان در خلیج گوادر تا انتهای اروندرود، همچنین کلیه بخش شمالی آب‌های دریای عمان و خلیج فارس و بخش جنوبی دریای خزر متعلق به ایران است. اعمال حاکمیت توسط بخش معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی نیز با توجه به قوانین داخلی کشور، قانون تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی، قانون دریایی و آیین‌نامه‌های بندری و کلیه قوانین ملی و داخلی مرتبط با فعالیت‌های دریا و دریانوردی است.

اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی که جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده، بخش دیگری از مسوولیت‌های حوزه دریایی کشور در اعمال حاکمیت است. در این زمینه تاکنون دولت جمهوری اسلامی ایران ۲۸ کنوانسیون را پذیرفته است.



سرپرست اداره کل سازمان‌های تخصصی با بیان اینکه ایران یکی از ۷۱ کشور دارای نماینده ثابت در سازمان بین‌المللی دریانوردی است، در تشریح دلایل کاهش حضور ایران در اجلاس‌ها و کمیته‌های تخصصی IMO اظهار داشت: «افزایش مراحل اداری برای اعزام نمایندگان سازمان بنادر به عنوان مرجع دریایی کشور، در نتیجه عدم امکان حضور فعال و مؤثر و مستمر در اجلاس‌های IMO» و «صرفه‌جویی‌های اقتصادی اعمال‌شده به‌رغم ابعاد بسیار مهم حاکمیتی موضوع» مهم‌ترین دلایل کاهش حضور ایران در نشست‌های IMO محسوب می‌شود که بالطبع باعث کاهش انگیزه حضور در کمیته‌های کارشناسی و اثر کم‌رنگ ایران در نشست‌های تصمیم‌گیری در سطح بین‌المللی می‌شود.

■ عدم ارتباط ساختاری و سازمان‌دهی شده با بنادر

سرپرست اداره کل سازمان‌های تخصصی یکی از چالش‌های اساسی و مهم این اداره کل در حوزه معاونت دریایی را عدم ارتباط ساختاری و تشکیلاتی با بخش‌های ذی‌ربط این اداره کل در بنادر برشمرد و اظهار داشت: این اداره کل تنها واحدی است که در چارچوب معاونت دریایی، ارتباط تشکیلاتی با ادارات زیرمجموعه خود در بنادر ندارد و کارشناسان به‌صورت موردی و متغیر در جلسات بررسی کمیته اسناد حضور پیدا می‌کنند.

این مقام مسوول در سازمان بنادر اضافه کرد: حضور موردی و متغیر کارشناسان، بررسی اسناد و دریافت نظرات بنادر در این باره را با مشکلات جدی مواجه می‌کند. در حالی که با توجه به ممیزی اجباری سال ۲۰۱۵ میلادی، ارتباط با بنادر از سوی سازمان‌های تخصصی ضروری‌تر به نظر می‌رسد.

به گفته سرپرست اداره کل سازمان‌های تخصصی، «پیگیری اجرای اصلاحیه‌های مربوط به مصوبات IMO»، «همکاری و هماهنگی در برگزاری همایش‌های ملی و بین‌المللی»، «مشارکت در جلسات کمیته‌ها و کمیته‌های فرعی»، «مشارکت در امور ممیزی‌ها» و «پیگیری رفع عدم انطباق‌ها و نواقص مشاهده‌شده» مهم‌ترین دلایل ایجاد هماهنگی و ارتباط ساختاری اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی با بنادر قلمداد می‌شود.

شفاهی در پایان با اشاره به اقدامات انجام‌شده و تمهیدات فراهم‌شده جهت رفع مشکلات مربوط به حضور نمایندگان ایران در اجلاس IMO، از حل شدن مشکل مربوط به صدور ویزا برای هیأت‌های اعزامی به IMO خبر داد. ■

به طور کلی مسئولیت‌ها و وظایف سازمان بنادر از نظر بین‌المللی در سه بخش اعمال می‌شود:

۱- اعمال قوانین و مقررات بر روی کشتی‌ها تحت پرچم ایران (FLAG STATE).

۲- مسئولیت‌های کشور ساحلی شامل اعمال کنوانسیون‌ها و قوانین و مقررات ملی در کل آب‌های تحت حاکمیت، تأمین ایمنی و امنیت عبور و مرور در آب‌های تحت حاکمیت (COASTAL STATE).

۳- کلیه وظایف مربوط به فعالیت‌های بندری و حمل‌ونقل تجاری هر کشور (PORT STATE).

این سه بخش حجم وسیع از کار از نظر بین‌المللی است و مربوط به فعالیت‌های داخلی نیست و شامل فعالیت‌های بخش حمل‌ونقل دریایی کشور در بخش‌های تجاری، نفتی (کشتی‌های تانکری)، صیادی و بخش مسافرت‌های دریایی و شناورهای مسافری می‌شود.

■ آب‌های تحت حاکمیت چند مایل دریایی بعد از آب‌های

سرزمینی محسوب می‌شود؟

آب‌های تحت حاکمیت تقریباً معادل آب‌های فلات قاره هر کشور یعنی تا ۲۰۰ مایل دریایی است که این را قانون حقوق دریاها تعیین می‌کند. منتها در خلیج فارس و دریای خزر مرز دریایی به ۲۰۰ مایل نمی‌رسد. مسئولیت کل بخش شمالی آب‌های خلیج فارس به عهده ایران است، ولی در دریای عمان تا ۲۰۰ مایل از آب‌های ساحلی، مشابه سرزمین خشکی، اعمال قوانین شروع می‌شود و تا آب‌های فلات قاره هر کشور ادامه پیدا می‌کند. لذا هر اتفاق یا فعالیت‌هایی که در آب‌های تحت حاکمیت در فلات قاره صورت بگیرد، تحت نظر و مرجع دریایی آن کشور است. در ایران هم باید سازمان بنادر و دریانوردی این کار را انجام دهد.

■ بنابراین گسترش حاکمیت و نظارت بر بخش دریایی،

هدفی است که در دوره جدید و با مدیریت شما دنبال می‌شود؟

به جز مواردی که پیش‌تر اشاره کردم، گسترش فرهنگ دریایی در کشور و افزایش مسافرت دریایی، افزایش کارخانجات و کارگاه‌های ساخت‌وساز و تعمیرات دوره‌ای کشتی ضرورت اعمال حاکمیت و نظارت را بیشتر کرده است.

از این رو در رویکرد جدید بخش دریایی این اجازه را نداریم که در هیچ جا توقف کنیم. حمل‌ونقل دریایی یک فعالیت بین‌المللی است و کارهای بین‌المللی همیشه به‌روز است. لذا اگر توقف کنیم، شک نکنید که بیش از گذشته از دنیا عقب می‌مانیم. بنده تأکید دارم که ما حق توقف نداریم؛ باید مطابق آیمو و الزامات بین‌المللی روز حرکت کنیم. اینها جزو تکالیفی است که بی‌کم و کاست باید انجام شود.

■ طی چند دوره گذشته انتخابات شورای آیمو، ایران موفق

به کسب آرای لازم نشد، حتی در دوره قبل داوطلب انتخابات

هم نبود، این در حالی است که اخیراً مدیرعامل سازمان بنادر

نسبت به درون‌گرا شدن بخش دریایی نیز هشدار داده است. در

این خصوص چه تدابیری اندیشه شده است؟

ایران در سه دوره انتخابات آیمو موفق شد در گروه C انتخاب و عضو شورای سازمان جهانی دریانوردی شود، ولی این فعالیت‌ها مستمر نبوده و از طرفی شرایط در مجامع بین‌المللی با توجه به رقابت تنگاتنگ کشورهای کوچک و بزرگ ناشی از فروپاشی شوروی سابق و اتفاقات در آمریکا سخت‌تر و سیاسی‌تر شده است. با وجود این و به رغم سایه سنگین تصمیم‌گیری‌های سیاسی بر این مجمع تخصصی دریایی، ایران به دنبال حضور فعال، پررنگ و مؤثر در کمیته‌های فنی و تخصصی است و در این زمینه نیز تاکنون موفق عمل کرده است.



اما در رابطه با برون گرا شدن بخش دریایی، اولین قدم ایجاد تشکیلاتی در این زمینه در داخل کشور بود که مبنای تشکیل اداره کل سازمان‌های تخصصی بین‌المللی در سازمان بنادر شد. این اداره کل با راه‌اندازی کمیته‌های مختلف و با حضور همه ارگان‌های دریایی کشور، مأموریت اجرای سیاست‌های بخش دریایی برون‌گرا در کشور را بر عهده دارد و به موفقیت‌های مهمی نیز دست یافته است.

ایران از سال ۸۹ جزو ۱۰ کشور برتر دنیا از نظر ارایه سند در اجلاس‌های آی‌مو بوده است. در حال حاضر ۱۷۰ کشور عضو آی‌مو هستند که از این حیث در آسیا بعد از چین، کره و ژاپن، ایران به عنوان یک کشور فعال در آی‌مو به شمار می‌رود. کسب این رتبه، دستاورد بزرگی است که کمتر به آن پرداخته شده است.

بنابراین سازمان بنادر و دریانوردی به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی ایران طی دو سال گذشته حضور فعال و مؤثری در اجلاس‌های مختلف آی‌مو داشته که نشان‌دهنده برون‌گرا بودن بخش دریایی است. در خصوص انتخابات آی‌مو چون مبنای سیاسی دارد، به همکاری وزارت خارجه نیاز است. در دوره قبل هم با توجه به صلاحیت‌های که بود، کاندید نشدیم.

■ بخش دریایی حوزه فراگیری است که قسمت‌هایی چون صیادی، خدماتی، کشتیرانی و کشتی‌سازی را هم شامل می‌شود، از بعد اعمال حاکمیت چه برنامه‌ای برای این بخش‌ها دارید؟

به طور مشخص، ضمن ادامه روند روبه توسعه گذشته، در سطح ملی همفکری و تعامل با سایر بخش‌های دریایی مانند صیادی و خدماتی و خصوصی - که مکمل فعالیت دریایی محسوب می‌شوند - را شروع خواهیم کرد. همین طور آغاز تعاملات جدید با سازمان‌های مردم‌نهاد، اتحادیه‌ها و موسسات مختلفی که در بحث دریاها فعال هستند را در دستور کار خود داریم.

اعمال حاکمیت در بخش ملی کاری نیست که به تنهایی به سرانجام برسد، بلکه به تعامل و همفکری بخش‌های مختلف بهره‌بردار از دریا نیاز دارد.

اعتقاد ما بر این است که کار جمعی و خرد جمعی بهتر از خرد فردی است.

■ سال گذشته با غرق شدن شناور کوشا و شناور هرمز، ایمنی دریانوردی و اعتماد مردم را به چالش کشیدید. جنابعالی در رویکرد جدیدتان چه برنامه‌ای برای تأمین ایمنی دریانوردی دارید؟

بر اساس رویکرد جدید، منشوری برای بخش دریایی کشور فراهم شد که بر اساس آن، تأمین ایمنی و امنیت آبراه‌های تحت حاکمیت و ناوگان ملی و ناوگان تحت پرچم کشور، همچنین جلوگیری از آلودگی محیط زیست آب‌های تحت حاکمیت، هیچ‌گاه به عنوان اولویت دوم مطرح نباشد؛ یعنی همیشه در هر شرایط، ایمنی، امنیت و محیط زیست اولویت اول سازمان بنادر و دریانوردی است. اصولاً ساختار سازمان جهانی دریانوردی (IMO) نیز برای دو هدف «ایمنی دریانوردی» و «حفظ محیط زیست» بنا شده است.

بنابراین هدف اصلی ما در دوره حاضر در بخش دریایی، اعمال حاکمیت به صورت ۱۰۰ درصد است و از هرگونه فعالیت تهدیدکننده و مغایر با هدف محوری فوق جلوگیری می‌کنیم. به عبارت دیگر، ایمنی و امنیت دریانوردی نباید به واسطه هیچ فعالیتی به خطر بیفتد. بر این اساس، هر کس مجاز است از دریا بهره‌برداری کند، به شرطی که قوانین و مقررات را رعایت کند، نه جان خود را به خطر بیندازد و نه دیگری را.

■ در مبحث تأمین ایمنی، به کارگیری تجهیزات مدرن و جدید، مهم‌ترین فاکتور و عامل تعیین‌کننده است. در این زمینه چه برنامه‌ای دارید؟

در این زمینه، به جز تأمین تجهیزات از سوی سازمان بنادر، شناورها نیز باید به امکانات ایمنی مجهز باشند. نظارت بر تجهیزات شناورها به اعمال

حاکمیت سازمان بنادر و دریانوردی برمی‌گردد. بر این اساس از تردد شناورهای فاقد استانداردهای لازم جلوگیری می‌شود. این اولین اصل است که شاید به ذائقه خیلی‌ها خوش نیاید، ولی نگاه ما به منافع ملی است. لذا در این مرحله از تردد اتوبوس‌های دریایی که شرایط لازم را نداشتند، جلوگیری شد.

در کنار این، با ارایه تسهیلات بسیار مطلوب به بخش خصوصی زمینه برای سرمایه‌گذاری و جایگزین‌سازی شناورهای استاندارد را فراهم کردیم. با وجود این، دیدگاه‌ها نسبت به دو بخش باید از هم تفکیک شود؛ اینکه به کارگیری تجهیزات ایمنی در شناورها در حوزه نظارتی سازمان بنادر است و این سازمان تنها در خصوص امداد و نجات افراد مضطر در دریا مسؤول است.

بر این اساس باید تمهیداتی را فراهم کنیم که در آب‌های تحت حاکمیت اگر اتفاقی برای شناوری افتاد، در اسرع وقت از طریق اطلاع‌رسانی و به کارگیری امکانات نزدیک به آن شناور برای نجات جان افراد در دریا اقدام کند. همچنین بر اساس مصوبه هیأت وزیران، تمام ارگان‌های دریایی موظف هستند در راه نجات افراد در دریا با سازمان بنادر همکاری و هماهنگی داشته باشند. ولی متأسفانه به‌صورتی القا می‌شود که تنها سازمان بنادر در این زمینه مسؤول است.

در حال حاضر تجهیزات مخابراتی پیشرفته در همه بنادر نصب شده و فعالیت مراکز تجسس و نجات دریایی در همه آب‌های تحت حاکمیت پوشش کامل دارد.

■ با توجه به انتخاب خلیج فارس به عنوان منطقه حساس دریایی از سوی آی‌مو، آیا این سازمان می‌تواند درباره تحرکات سیاسی اخیر در خصوص تنگه هرمز و بسته شدن احتمالی آن توسط ایران موضع‌گیری کند یا خیر؟

در دنیا دو نوع تنگه وجود دارد؛ تنگه‌های بین‌المللی و تنگه‌های ملی. تنگه هرمز یکی از تنگه‌های بین‌المللی است که از قوانین خاص خود تبعیت می‌کند. تنگه‌های ملی تابع قوانین خاص یک کشور هستند و زمانی که منافع آن کشور به خطر می‌افتد، می‌تواند به طور مستقیم برخورد کند. ولی در تنگه‌های بین‌المللی، بر اساس قوانین و مقررات بین‌المللی همه کشورها حق بهره‌برداری بی‌ضرر از این تنگه‌ها را دارند. این در حالی است که در پی تحریم‌های یک‌طرفه اخیر، این حق بین‌المللی در استفاده از تنگه هرمز به دلیل سیاسی به‌طور غیرمستقیم نادیده گرفته شد که بدیهی است با واکنش مسوولان ایرانی مواجه شده است.

ماهیت فعالیت سازمان جهانی دریانوردی، سیاسی نیست. از طرفی تنگه هرمز یک تنگه بین‌المللی است و همه کشورها از جمله ایران مادامی که به دیگری ضرر نرسانند، می‌توانند از این تنگه استفاده کنند، ولی اگر به لحاظ سخت‌افزاری یا نرم‌افزاری از بهره‌برداری کشورها به‌خصوص کشور ساحلی جلوگیری شود، به تبع آن کشور ساحلی به خاطر منافع ملی نمی‌تواند ساکت بماند، لذا سعی می‌کند از منافع ملی خود دفاع کند.

■ کشورهای عضو آی‌مو از اینکه تنگه هرمز بسته می‌شود، می‌توانند با مراجعه به آی‌مو ایران را تحت فشار قرار بدهند؟

فکر نمی‌کنم. چون ماهیت آی‌مو فنی است، مگر اینکه دلیل فنی به‌وجود بیاید. ما این تجربه را در زمان جنگ تحمیلی داشتیم. این حق ایران بود که تمام کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز را کنترل کند و اگر کالایی برای عراق بود، توقیف نماید. الان هم هر کشوری در حال تخاصم با ایران قرار بگیرد، طبق مقررات بین‌المللی می‌توانیم مطابق منافع مان در خصوص تنگه هرمز تصمیم‌گیری کنیم. ■

روابط عمومی بندر خرمشهر یک گام فراتر



آن را یک مدل موثر برای مدیران روابط عمومی‌ها بیان می‌کنند. کسب موفقیت اخیر روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر به‌عنوان روابط عمومی برتر وزارت راه و شهرسازی در جشنواره انتخاب روابط عمومی برتر این وزارتخانه که به منظور ایجاد یک رقابت سالم بین واحدهای روابط عمومی و تجلیل و تشویق مدیران و کارشناسان فعال حوزه روابط عمومی برگزار شد یک گام رو به جلو برای شهری است که با داشتن عنوان نماد مقاومت و پایتخت دفاع مقدس کشور، چالش‌های فراوان ناشی از صدمات جنگ تحمیلی دارد.

کسب این موفقیت در سایه تلاش‌های خستگی‌ناپذیر ساحل‌نشینان این خطه در پاسداری از سیادت ایران اسلامی بر ابروندود و احیای دوباره خونین‌شهر به خرمشهر که اولین بندر مهم تجاری تاریخ معاصر ایران به شمار می‌آید موجب شد تا نام خرمشهر بار دیگر از میان آثار به‌جا مانده از تجاوز طلوع کند، و از یاد نمی‌بریم که کارگران اسکله‌ها، ملوانان شناورها و همکاران اداری و همه خانواده‌های این عزیزان و این مجموعه در این موفقیت سهیم بوده‌اند. افتخارمان این است که ما در مجموعه‌ای نفس می‌کشیم که روزگاری نماد مقاومت و نماد ذلت دشمن در دفاع مقدس بوده است. ■

روابط عمومی در مفهوم عام به معنای برقراری ارتباط با مردم است، اما از نظر مفهوم عملی شامل آن دسته از کنش‌های ارتباطی می‌شود که بین یک سازمان و عوامل مرتبط با آن برقرار می‌شود. در سال ۱۳۲۲ شمسی با تصویب هیأت وزیران اداره‌ای به نام «اداره کل انتشارات و تبلیغات» تشکیل شد که وظیفه اصلی آن بیشتر در جهت انتشارات و تبلیغات در آن زمان بود. با تشکیل این اداره به مرور امر تبلیغات و ارتباطات در دستگاه‌های دولتی مورد توجه قرار گرفت. اولین روابط عمومی در سال ۱۳۲۷ شمسی از طرف شرکت نفت ایران و انگلیس در ایران به وجود آمد که مرکز مهم‌ترین تشکیلات و فعالیت‌های آن در آبادان بود و در تهران تنها یک دفتر داشت. این شرکت در توسعه فعالیت‌های خود به تدریج در سایر نقاط ایران از جمله اهواز، مسجد سلیمان، کرمانشاه و دیگر مناطق نفت‌خیز اقدام به ایجاد دفاتر نمایندگی کرد. اگرچه واژه روابط عمومی در تاریخ معاصر ایران شاید عمری به اندازه نیم قرن و در دنیای پیشرفته صنعتی به اندازه یک قرن داشته باشد، اما پیشینه واژه روابط عمومی را باید به تمدن‌های اولیه بشری مرتبط دانست. بسیاری از روشنفکران غربی از سده ۱۷ میلادی به بعد عملکرد پیامبران آسمانی را نیز یک مدل پیشرفته از خلاقیت یک مدیر و مجموعه روابط عمومی بیان می‌کنند، در تشریح این موضوع آنها کار پیامبران را مشکل‌تر و پیچیده‌تر توصیف کرده و

بسمه تعالی «ن والقلم و ما یسطرون»

«خبرنگاران و اهالی رسانه پیام‌آوران آگاهی‌اند؛ زنان و مردان گمنامی که خالصانه و صادقانه وظیفه انتقال و انتشار آگاهی و روشنایی را بر دوش گرفته و رنج پیمودن راه خطیر و پرسنگلاخ اطلاع‌رسانی را بر خود هموار ساخته تا زمینه پیشرفت و تعالی روزافزون مردمان سرزمین خود و جهانیان را در مسیر تعالی و بالندگی ارزش‌های الهی و انسانی میسر سازند.

اینک در دوره و عصر ارتباطات این نقش پررنگ‌تر و مهم‌تر از هر دوره‌ای است، زیرا سنگ بنای تمدن انسانی و شکوه و شکوفایی جامعه آرمانی و الهی با تأسی از رسالت انبیای الهی گذارده شده است.

صمیمانه و از سر خضوع در برابر جایگاه ارزشمند شما برادران و خواهران و ضمن گرامیداشت یاد و خاطره صارمی - خبرنگار شهید- و دیگر شهدای عرصه اطلاع‌رسانی در دوران دفاع مقدس و دیگر مقاطع تاریخی، «روز خبرنگار» را به شما تبریک گفته و سرافرازی و توفیق روزافزون شما را از درگاه حق مسألت می‌نمایم.

ایرج مرادی مهر

مسوول روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

تأکید بر تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و مدیریت حوادث منجر به آلودگی‌های نفتی

ROها و همچنین با هدف ارتقای سطح ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی، اداره کل امور دریایی با هماهنگی ادارات کل ستاد و بنادر تابعه، موضوع ارتقای سطح کیفی نظارت بر مؤسسات رده‌بندی مورد تایید را مطابق با پیش‌نویس آیین‌نامه تدوین شده توسط IMO، در دستور کار قرار داده و اقدامات مؤثر را در این زمینه به‌عمل آورد.

۷) با عنایت به اینکه پیشگیری از سوانح دریایی و انتشار درس‌های آموختنی از سوانح به وقوع پیوسته از اهداف اصلی رسیدگی به سوانح دریایی است، کلیه بنادر نسبت به بکارگیری درس‌های آموخته‌شده از سوانح در اجرای کلیه وظایف و مسؤولیت‌های مرتبط، اقدام نموده و گزارش‌های سوانح را در هر سطح بر اساس الزامات دستورالعمل رسیدگی به سوانح دریایی، به دبیرخانه کمیته سازمان در کوتاه‌ترین زمان ممکن ارسال کنند و دبیرخانه کمیته نیز با همکاری ادارات کل ذی‌ربط، نسبت به ارتقای بنیه علمی افسران بررسی سوانح دریایی اقدام کند.

۸) با عنایت به ضرورت ایجاد بانک اطلاعات دریایی جامع در سازمان به منظور افزایش توان اطلاع‌رسانی و ارتقای ابزار نظارت‌های حاکمیتی بر ناوگان تحت پرچم، آب‌ها و بنادر تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران و امکان مستندسازی اقدامات صورت‌پذیرفته برای آماده‌سازی ممیزی اجباری IMO، اداره کل آمار و فن‌آوری اطلاعات رفع مشکلات سیستم جامع دریایی را تسریع نموده و با همکاری ادارات کل ستاد و بنادر تابعه سیستم مذکور، مطابق با نیازمندی‌های ارایه شده، عملیاتی کند.

۹) به منظور تثبیت جایگاه حاکمیتی سازمان در بنادر غیرسازمانی و لزوم حضور فعال در بنادر مذکور و احداث برج کنترل ترافیک دریایی در این بنادر و با توجه به کمبودهای تجهیزاتی و پرسنلی به منظور تداوم این حضور، بنادر ضمن پیگیری موضوع، نسبت به ارسال نیازهای تجهیزاتی مربوطه به سازمان اقدام نمایند.

۱۰) با توجه به برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی خصوصاً استفاده از شناورهای مسافری و افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسافر بین جزایر و بنادر کشورمان، ضروری است جهت پیشگیری و کنترل تعداد تلفات جانی و مالی، اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی و بنادر تابعه با همکاری و هماهنگی، نسبت به ارتقای سطح کمی و کیفی خدمات جست‌وجو و نجات دریایی در آب‌های تحت حاکمیت اقدام نمایند.

۱۱) کلیه استان‌ها نسبت به تدوین طرح همیار ناجی به منظور استفاده حداکثری از پتانسیل‌های موجود، شناورهای سنتی، کشتی‌ها و تشکلهای مردم‌نهاد تهیه و جهت تصویب به معاونت امور دریایی ارسال نمایند.

۱۲) با توجه به اهمیت جغرافیایی مرکز جست‌وجو و نجات دریایی اروندکنار، مقرر شد در اولین فرصت ممکن نسبت به تأمین نیروی انسانی و تجهیزاتی مرکز یادشده اقدام لازم صورت گیرد.

۱۳) با عنایت به نتایج حاصله از ممیزی اختیاری IMO و نقش قابل‌توجه ارتقای اثربخشی دوره‌های آموزشی و ضرورت انطباق هرچه بیشتر آموزش‌ها با نیازهای شغلی و توانمندی‌های حرفه‌ای مورد نیاز هر شغل به ویژه در حیطه مشاغل تخصصی، مقرر گردید موضوع پیاده‌سازی سیستم آموزشی سازمان بر اساس استاندارد ISO 10015 در سازمان و بنادر تابعه با همکاری ادارات کل ستادی و بنادر صورت گیرد.

تقویت جایگاه حاکمیتی دریایی جمهوری اسلامی ایران و ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی از مهم‌ترین مسؤولیت‌های مرجع دریایی کشور محسوب می‌شود. بدیهی است که ایجاد روحیه همکاری و تعامل ستاد و بنادر به عنوان بازوهای اجرایی دریایی مرجع دریایی کشور، با هدف اجرای الزامات ملی و بین‌المللی و انجام مطلوب وظایف و مسؤولیت‌های محوله، موجب تحقق سریع و مطلوب این مهم خواهد شد.

بر این اساس و با توجه به اولویت اصلی معاونت امور دریایی مبنی بر ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی، قطعه‌نامه نخستین همایش مدیران دریایی به تصویب رسید:

۱) باتوجه به نتایج حاصله از ممیزی‌های داخلی از بنادر و ممیزی IMO از جمهوری اسلامی ایران و لزوم رفع موارد عدم انطباق گزارش‌شده و آمادگی برای انجام ممیزی اجباری IMO، کلیه ادارات کل ستاد و بنادر ضمن حفظ هماهنگی و انسجام به‌وجودآمده در زمان آماده‌سازی ممیزی اختیاری IMO، نسبت به رفع موارد عدم انطباق و مشاهدات مطابق با روش و برنامه زمان‌بندی مورد تأیید، اقدام مقتضی انجام داده و گزارش اقدامات صورت‌گرفته را به اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی گزارش کنند.

۲) کلیه ادارات کل توافق نمودند ممیزی‌های داخلی از مرکز و بنادر تابعه به صورت متمرکز و با همکاری کلیه کارشناسان ادارات کل ستاد و بنادر با محوریت اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی تا زمان رفع کامل کلیه موارد عدم انطباق و مشاهدات حاصله از ممیزی‌های قبلی و انطباق با آیین‌نامه اجرای مقررات لازم‌الاجرای IMO انجام پذیرد.

۳) به‌منظور انطباق با آیین‌نامه اجرای مقررات لازم‌الاجرای IMO (Code III)، معاونت امور دریایی با تولید اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی، با هماهنگی کلیه بنادر و ادارات کل ذی‌ربط ستاد، تدوین اهداف راهبردی مدیریت دریایی کشور را به‌منظور ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی با قوت تمام تا مرحله تدوین برنامه‌های اجرایی ادامه دهد.

۴) با توجه به لزوم به‌روزرسانی تشکیلات سازمان و ستاد در جهت اجرای مسؤولیت‌ها و وظایف ناشی از الزامات ملی و بین‌المللی دریایی و همچنین همسان‌سازی تشکیلات ستاد و بنادر تابعه به منظور انجام بهینه وظایف و مسؤولیت‌های مرجع دریایی کشور، کارگروه تخصصی در معاونت امور دریایی تشکیل شده و ادارات کل ستاد و بنادر ضمن ارسال ساختار تشکیلاتی پیشنهادی خود به کارگروه مربوطه در بررسی پیشنهاد مشارکت فعال داشته و کارگروه مذکور نیز تا پایان مهرماه جاری ساختار پیشنهادی معاونت امور دریایی در ستاد و بنادر تابعه را به معاونت امور دریایی سازمان ارایه نماید.

۵) با توجه به اهمیت موضوعات حاکمیتی در بنادر، حجم بالای عملیات دریایی و همچنین لزوم همسان‌سازی ساختار تشکیلاتی بنادر و سازمان، معاونت امور دریایی نسبت به ارایه پیشنهاد تفکیک معاونت دریایی و بندری بنادر، بالخصوص بنادر بزرگ و اخذ مصوبه هیأت محترم عامل اقدام لازم را انجام دهد.

۶) با توجه به نتایج حاصله از ممیزی‌های صورت‌پذیرفته در قالب ممیزی IMO، ممیزی‌های داخلی و همچنین اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به منظور تدوین و تصویب آیین‌نامه لازم‌الاجرای

مدل یکنواخت و تأمین اعتبار مربوطه به منظور ارزیابی ریسک موجود در بنادر اقدام نموده و ادارات کل بنادر نیز ضمن انجام ارزیابی ریسک منطبق با مدل مذکور، با توجه به ارزیابی ریسک انجام شده نسبت به تدوین طرح جامع عملیات دریایی که کلیه عملیات دریایی تحت پوشش و حوزه استحفاظی بنادر را شامل می‌شود، اقدام کنند و جهت تأیید هیات محترم عامل سازمان به معاونت امور دریایی ارسال نمایند. همچنین بنادر باید نسبت به استخراج اطلاعات ذخیره شده در AIS به منظور استفاده از نرم‌افزارهای ارزیابی ریسک اقدام کنند.

۲۰) باتوجه به تردد روزافزون کشتی‌ها در بنادر و نیز افزایش فعالیت‌های نفت و گاز در دریا و ایجاد بنادر و تأسیسات ساحلی و دریایی در شمال و جنوب کشور و نیز حساسیت‌های زیست محیطی مناطق دریایی کشور (خلیج فارس و دریای عمان به عنوان مناطق ویژه و نیز اهمیت زیست محیطی دریای خزر)، ضرورت ایجاد و بهبود آرایه خدمات دریافت مواد زائد براساس ضمایم کنوانسیون مارپل و نیز مدیریت پردازش مواد زائد دریافتی مورد تأکید قرار گرفت.

۲۱) با توجه به رشد فعالیت‌های اکتشاف، استخراج، تولید و حمل‌ونقل نفت و مواد شیمیایی در مناطق حساس و آسیب‌پذیر زیست‌محیطی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، تقویت همکاری‌های منطقه‌ای در بین کشورهای حاشیه دریای خزر و نیز کشورهای جنوب (منطقه خلیج فارس و دریای عمان - منطقه دریایی راپمی)، به منظور مدیریت حوادث منجر به آلودگی‌های نفتی و شیمیایی و کنترل و پاکسازی آلودگی احتمالی مورد تأکید قرار گرفت. در این رابطه همچنین بر اطمینان از ایجاد و تقویت کمی و کیفی مراکز مقابله با آلودگی در مناطق یادشده و مدیریت درست مراکز مذکور تأکید شد.

۲۲) همایش حاضر دو بار در سال برگزار شود و کلیه ادارات کل ستادی و بنادر گزارش اجرای مصوبات همایش را به معاونت امور دریایی منعکس کنند. مشاور معاونت امور دریایی مسوولیت پیگیری مصوبات، جمع‌بندی و آرایه مشکلات پیش‌رو را جهت تصمیم‌گیری و آرایه راهکارهای مناسب برعهده خواهد داشت. ■

۱۴) با توجه به اهمیت ارتقای علمی و توان عملی دریانوردان و در راستای سیاست‌گذاری کارگروه منابع انسانی دریانورد به منظور آموزش، پرورش و نگهداری دریانوردان باکفایت، اداره کل استانداردها، آموزش و گواهینامه‌های دریانوردان، پیش‌نویس بسته حمایتی از مراکز آموزشی دریانوردی را با استفاده از تسهیلات وجوه اداره شده و کمک‌های قانونی تدوین و به معاونت امور دریایی جهت انجام اقدامات لازم آرایه نماید.

۱۵) مراکز کنترل و بازرسی شناورها تمهیدات لازم را به منظور افزایش ضریب ایمنی در کلیه شناورها خصوصاً شناورهای مسافری و تفریحی فعال در بین جزایر و آب‌های داخلی به عمل آورند.

۱۶) انجام کنترل و بازرسی دقیق از شناورهای تحت پرچم و الزام به رعایت کامل الزامات فنی و ایمنی مربوطه از سوی مالکان و فرماندهان این دسته از شناورها به منظور افزایش ضریب ایمنی تردد شناورهای تحت پرچم، صورت پذیرد. در این راستا ایجاد هماهنگی بین مراکز کنترل و بازرسی و ادارات بازرسی و ثبت شناورها مورد تأکید قرار گرفت.

۱۷) به منظور ارتقای سطح ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی در بنادر و آب‌های تحت حاکمیت، مراکز کنترل و بازرسی کشتی‌ها از تردد کشتی‌های با پرچم خارجی غیراستاندارد در بنادر کشور ممانعت به عمل آورند.

۱۸) با عنایت به تعداد بالای شناورهای سنتی و غیراستاندارد و لزوم اجرای اقدامات همه‌جانبه به منظور پیشگیری از سوانح دریایی شناورهای مذکور و به منظور استانداردسازی نحوه تردد و ساختار سازه‌های این شناورها، اداره کل امور دریایی با همکاری بنادر تابعه نسبت به آرایه طرح کاهش تعداد شناورهای سنتی و غیراستاندارد با ریسک بالا اقدام نماید.

۱۹) به منظور ارتقای ایمنی دریانوردی در آبراه‌های تحت حاکمیت به‌ویژه کانال‌های دسترسی و آبراه‌های قابل کشتیرانی و آبراه‌های ورودی به بنادر و به منظور پیاده‌سازی و استقرار استانداردهای سازمان‌های بین‌المللی، اداره کل امور دریایی نسبت به تدوین شرح خدمات جامع،



ضرورت حمایت‌های مالی، بیمه‌ای و تعرفه‌ای از ناوگان تجاری کشور

سخنرانان کلیدی در مجمع عمومی اتحادیه مالکان کشتی و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران بر ضرورت افزایش کمی و کیفی حمایت‌های مالی، بیمه‌ای و تعرفه‌ای از ناوگان تجاری کشور تاکید کردند.

زمینه ضمن تسهیل و سرعت عمل به خصوص برای شرکت‌ها و مالکان شناور مستقر در مناطق ساحلی که فاقد دفتر مرکزی در تهران هستند، ضریب امنیت و حفاظتی نیز در پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا افزایش یافته است. در این راستا در سال گذشته دبیرخانه اتحادیه و انجمن موفق به اخذ روادید برای بیش از ۱۱۲۳ نفر دریانورد خارجی از سوی ۴۰ شرکت عضو و غیرعضو متقاضی شد.

رییس اتحادیه مالکان کشتی ایران سپس به تفاهم‌نامه منعقد با بیمه البرز در سال جاری اشاره کرد و اظهار داشت: این اتحادیه موفق شد یکی از شرکت‌های بزرگ بیمه کشور را متقاعد کند تا گام در جامعه دریایی گذاشته و بنا به عرف بین‌المللی به برخی از خواسته‌های بحق مالکان کشتی ایران توجه کند.

داجمر افزود: در حال حاضر نرخ و فرانشیز ارایه‌شده از سوی بیمه البرز با حداقل قیمت و کاملاً قابل رقابت در بازار بیمه کشور بوده و خدمات نیز تا حدودی همانند بیمه‌های خارجی است که این مهم مورد استقبال برخی از اعضای اتحادیه قرار گرفته است.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سپس به تاسیس شورای حل اختلاف دریایی اشاره کرد و ادامه داد: اتحادیه مالکان کشتی ایران بر حسب نیاز بخش دریا، دارای مجوز و مکانی برای شورای حل اختلاف دریایی با اختیارات حاصل از ماده یک قانون شوراهای حل اختلاف مبنی بر تلاش در جهت بررسی و حکمیت در مورد مسایل بازرگانی داخلی و خارجی است که با توجه به کاستی‌های موجود در دادگاه‌های دریایی و زمان طولانی آن می‌تواند گره‌گشای دعاوی حقوقی مالکان در اختلافات احتمالی فی‌مابین و یا با صاحبان کالا و سایر ارگان‌ها باشد، البته به شرطی که در قراردادهای فی‌مابین در بحث حل اختلاف «محول شدن موضوع به این شورا» را درج کنند.

وی با اشاره به پیگیری‌های اتحادیه مالکان کشتی ایران در زمینه حق‌الثبت شناورها

صنعت حمل‌ونقل دریایی، صیادی و عملیات فراساحلی را به دوش می‌کشند، گفت: در شرایط کنونی، ناوگان تجاری ایران از یک سو با چالش‌هایی چون تحریم‌های ناجوانمردانه اعمال‌شده از سوی کشورهای متخاصم روبه‌رو است و از سوی دیگر با بحران‌های اقتصادی در سطح جهانی دست و پنجه نرم می‌کند. با این همه ما اطمینان داریم که با پشتکار و همت می‌توان این مشکلات را پشت سر گذاشت و ناوگان تجاری کشور را در سلامت کامل به سر منزل مقصود رساند.

محمد حسین داجمر در ادامه به برخی از دستاوردهای مهم اتحادیه مالکان کشتی و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران اشاره کرد و گفت: در حال حاضر اتحادیه و انجمن با بیش از ۹۱ عضو حقیقی و حقوقی ضمن پیگیری مشکلات مالکان شناورهای مختلف، تفاهم‌نامه‌ای را با پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا به منظور سامان‌دهی رویداد دریانوردان خارجی امضا کرده که در این

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، در این نشست به مهم‌ترین موضوعات جاری مرتبط با فعالیت‌های صنفی مالکان کشتی در کشور اشاره شد که از مهم‌ترین آنها می‌توان به موضوع کاهش تعرفه‌های بندری از طریق سازمان بنادر و دریانوردی، معافیت کشتی‌ها از پرداخت حقوق گمرکی و همچنین معافیت مالیاتی مالکان شناورها اشاره کرد.

بر اساس این گزارش در این مراسم رییس اتحادیه مالکان کشتی و رییس هیات مدیره انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران ضمن تقدیر از تمام کسانی که در جهت حفظ اقتدار دریایی کشور در شرایط تحریم کنونی و بحران اقتصادی جهانی بار گران





تاکنون حدود ۲۸۷۲ جلد از دفاتر یادشده در اختیار شرکت‌ها و مالکان شناورهای متقاضی به منظور استفاده در کشتی‌ها قرار گرفته است.

داجمر سپس به برنامه‌های آتی اتحادیه مالکان کشتی و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران پرداخت و اظهار داشت: معافیت کشتی‌ها از پرداخت حقوق گمرکی در مبادی ورودی بنادر کشور و همچنین معافیت از پرداخت حقوق گمرکی جهت قطعات یدکی مورد نیاز به منظور تعمیر و تجهیز کشتی از جمله این برنامه‌ها است.

وی معافیت‌های مالیاتی مالکان شناورها تا خاتمه تحریم‌ها و پیشنهاد «مالیات بر تناژ» به جای «مالیات بر درآمد» پس از تحریم را از دیگر مواردی عنوان کرد که تحقق آن در دستور اتحادیه مالکان کشتی قرار دارد.

به گفته داجمر، پیگیری اعطای تسهیلات به مالکان شناورها از طریق وجوه اداره‌شده و یا صندوق توسعه صنایع دریایی، کاهش تعرفه‌های بندری از طریق سازمان بنادر و دریانوردی، چگونگی هدفمند کردن یارانه‌ها در رابطه با سوخت شناورهای ایرانی و تخصیص ضربی به فرمول فائو با توجه به استهلاك موتورهای شناورها از طریق سازمان بنادر و دریانوردی و طرح مشکلات مالکان کشتی با مسوولان دریایی مرزبانی ناجا در مناطق مختلف از دیگر برنامه‌های اتحادیه مالکان کشتی و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران عنوان کرد.

وی افزود: البته در موارد فوق تاکنون نامه‌نگاری‌های بسیاری انجام و در جلسات متعدد این مشکلات مطرح شده که مطمئناً در سال جاری نیز کماکان تا حصول نتیجه پیگیری خواهد شد.

سمیعی، دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی در ایران نیز در ادامه این مراسم گفت: صنعت کشتیرانی و کشتی‌سازی در کنار عواید و راهگشایی‌اش، صنعتی است به غایت هزینه‌بر که سرمایه‌گذاران هیچ یک به تنهایی از پس هزینه‌های آن برنمی‌آیند و برای تامین مالی این‌گونه پروژه‌ها وابسته و نیازمند نظام بانکی هستند، اما بانک‌ها آمادگی تامین مالی این‌گونه پروژه‌ها را ندارند و گاه چنانچه در شرایطی با طی مراحل متعدد و با صرف وقت پرداخت تسهیلات مورد موافقت قرار گیرد، سود ۲۴ درصد برای آن مطالبه می‌کنند. بازپرداخت این رقم تسهیلات برای صنایع دریایی به هیچ عنوان قابل انجام نیست.

در سال گذشته افزود: در این راستا هیأت وزیران به استناد ماده ۶۸ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۰، حق‌الثبت و سایر حقوقی را که برای ثبت و مدارک کشتی‌ها باید پرداخت شود مشخص و در حد منطقی تعدیل کرده که این موضوع در مورخ ۱۹ شهریورماه سال گذشته در پایگاه اطلاع‌رسانی دولت نیز منتشر شد.

به گفته داجمر، طبق این مصوبه حداکثر حق‌الثبت از مبلغ ۳۰ میلیون ریال تجاوز نمی‌کند که این موضوع دستاورد مهمی برای اتحادیه مالکان کشتی به شمار می‌رود.

رئیس هیأت‌مدیره انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران در ادامه افزود: همچنین برگزاری کارگاه آموزشی سه‌جانبه وزارت کار، اتحادیه مالکان کشتی ایران و انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران که در رابطه با کنوانسیون کار دریایی با حضور جمعی از اعضای اتحادیه و اساتید اعزامی از سازمان بین‌المللی کار برگزار شد، از دیگر اقدامات انجام شده به شمار می‌رود.

وی یکی دیگر از دستاوردهای اتحادیه مالکان کشتی را تأسیس مؤسسه بیمه متقابل کیش عنوان کرد و گفت: امیدواریم با توجه به تحریم‌های اعمال‌شده از سوی شرکت‌های P&I خارجی و خروج شناورهای ایرانی از پوشش بیمه‌ای آنان، این بیمه بتواند ضمن جایگزینی مناسب، جایگاه مطلوب خود را در عرصه بین‌المللی پیدا کند.

رئیس اتحادیه مالکان کشتی ایران گفت: خوشبختانه این اتحادیه در حال حاضر با عضویت در بیش از ۲۰ کارگروه و یا کمیته در ارگان‌های دولتی و بخش خصوصی، سال گذشته موفق به حضور در ۱۴۳ نشست به منظور طرح مسایل و مشکلات مالکان شناورها شد که خود تربیون مناسبی برای انعکاس خواسته‌های بحق شرکت‌های کشتیرانی و مالکان شناورها است.

داجمر اضافه کرد: در رابطه با مبادلات ارزی نیز هماهنگی‌ها و تعاملات انجام‌شده با بانک مرکزی و سازمان بنادر و دریانوردی به صدور بخشنامه بانک مرکزی و همچنین معرفی تعدادی از صرافی‌های مورد تأیید منجر شد.

رئیس هیأت‌مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تهیه و چاپ دفاتر مختلف ثبت گزارشات روزانه کشتی بر اساس مصوبات سازمان بنادر و دریانوردی و مطابق با قوانین و مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی را از دیگر اقدامات انجام‌شده برشمرد و افزود:

وی ادامه داد: این رقم با سود تسهیلات برای بازسازی کشتی‌ها در دیگر کشورها قابل قیاس نیست. میانگین نرخ بهره برای وام به کشتی‌سازها در دیگر کشورها ۴ درصد است و در تمامی کشورهای صاحب صنایع دریایی، شناور خود به عنوان ضمانت پذیرفته می‌شود. اما در ایران همچنان ضمانت ملکی مورد تأیید و نیاز است، ولی نمی‌توان به سادگی ملکی را برابر وامی که دریافت می‌شود، پیدا کرد.

سمیعی بیان داشت: در خارج از کشور زمان بازپرداخت وام‌های بانکی که به صنایع کشتی‌سازی پرداخت می‌شود بسیار طولانی است، ولی در ایران این زمان را به شدت کوتاه کرده‌اند. در حال حاضر با ریزنی‌های بسیار زمان بازپرداخت وام از محل وجوه اداره‌شده به ۷ سال رسیده است.

مجمع عمومی عادی سالیانه اتحادیه مالکان کشتی و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران چهارم مردادماه ۱۳۹۱ با حضور محمدحسین داجمر، مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، علی طاهری مدیرعامل شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی، حمید بهبهانی مدیرعامل شرکت ملی نفتکش، کیا مدیرعامل کشتیرانی بنیاد، سردار صادقی رئیس پلیس مهاجرت و اتباع خارجه و گذرنامه ناجا، نماینده اتاق بازرگانی و همچنین شرکت‌های عضو این دو نهاد برگزار شد. ■

آموزش، تحقیقات و ایمنی و چالش‌های پیش‌رو

در یک نگاه کلی کشتیرانی همواره به عنوان موضوعی فراتر از یک وسیله برای حمل‌ونقل مورد توجه بوده است. این صنعت با مفاهیم گسترده‌ای از تکنولوژی و رشد ارتباط دارد. تاریخ به ما می‌آموزد که پیشرفته‌ترین ملت‌ها نیز ملت‌هایی بودند که دریانوردتر از بقیه بودند. کشتیرانی نه تنها اقتصاد و تجارت جهانی، بلکه فرهنگ‌ها و شیوه همکاری بین مردم را شکل داده است. به عنوان مثال، ابداع و به کارگیری کانتینر منجر به انجام تغییرات اساسی در مقایسه با روش‌های قدیمی و منسوخ تفکیک بار بود. استفاده از کانتینرها و سامانه‌های حمل‌ونقل چند وجهی مرتبط با آن عنصر مهمی در تسهیل تجارت بین‌المللی بوده است.

صنعت دریانوردی نه تنها در ظاهر که در باطن نیز متفاوت‌تر از سایر صنایع است. این صنعت با وجود تلاش‌های موجود برای مقررات‌زدایی و حرکت به سمت جهانی شدن، سیاست‌های خاص خود را نیز دنبال می‌کند. بسیاری از موضوعات و پرسش‌های مطرح شده در سطوح خرد و کلان دریانوردی و صنایع وابسته به آن از طبیعت خاص و بی‌نظیری برخوردارند. در این سطوح طیف گسترده‌ای از موضوعات مانند سیاست کشتیرانی، اقتصاد و مدیریت دریانوردی، مسایل قانونی، مسایل زیست محیطی و امنیتی و سوالات فنی و غیره دیده می‌شوند.

به دلیل گستردگی همین طیف از موضوعات است که باید بر امر آموزش و به ویژه آموزش برای ایمنی بیشتر تاکید کرد. ما با این واقعیت مواجه هستیم که هنوز جمعیت زیادی در کشورهای مختلف در سراسر دنیا صنعت کشتیرانی و بندر و دریانوردی را امری بدیهی می‌دانند و متأسفانه از نحوه سازمان‌دهی و رفتار درونی این صنعت اطلاعی ندارند و در یک چارچوب وسیع‌تر، از تأثیرات این صنعت بر رشد اقتصادی و توسعه تجاری در سطح ملی و بین‌المللی غافلند. در کنار این موارد البته باید به این حقیقت ملموس نیز توجه کرد که این صنعت با اثرات و پیامدهای منفی رو به افزایش در جهان امروز مانند آلودگی‌ها، تصادفات و استفاده از منابع نایاب همسو شده است.

در چارچوب اقتصاد ملی جمهوری اسلامی ایران نیز بیش از ۹۰ درصد از تجارت خارجی کشور وابسته به بخش حمل‌ونقل دریایی است. به این ترتیب در حال حاضر مهم‌ترین چالش و مسوولیت تاریخی بخش حمل‌ونقل دریایی کشور ایجاد اطمینان برای توسعه مستمر تجارت است؛ امری که بدون توجه کافی به منابع انسانی، آموزش و ایمنی آنها به دشواری محقق خواهد شد و خوشبختانه بسیاری از زمینه‌های عملیاتی شدن آن در قوانین جاری کشور و به ویژه قانون برنامه پنجم توسعه مورد تاکید قرار گرفته است.

چالش‌های پیش‌روی آموزش و تحقیقات دریانوردی

در سطح بین‌المللی، رشته تحقیقات و آموزش دریانوردی در دهه‌های اخیر پیشرفت‌های چشمگیر و قابل توجهی داشته است. با این حال به گفته صاحب‌نظران، همانطور که محیط اقتصادی و اجتماعی دچار تغییرات مستمر می‌شود، صنایع و خدماتی که مستلزم تکمیل نیازهای انسان هستند نیز از این قاعده مستثنا نیستند. هر دوره زمانی و مکانی نیازمند انجام تحقیقات و پژوهش‌های متناسب با مقتضیات خود است. در دوره جهانی شدن، این امر به واقعیت نزدیک‌تر دیده می‌شود؛ مخصوصاً زمانی که در مورد یک بخش مهم مانند بخش دریانوردی صحبت می‌کنیم.

تغییراتی که در جهان اتفاق می‌افتد آموزش و تحقیقات دریانوردی را با تعدادی از چالش‌ها روبه‌رو می‌کند که ضروری است در کشور ما بیش از پیش به آنها توجه شود. در بخش‌های بعدی به بحث در مورد برخی از این چالش‌های اصلی و مهم پرداخته خواهد شد.

الف) موضوعات زیست محیطی، ایمنی و امنیتی

مسأله ایمنی و زیست محیطی در بخش تجارت در بنادر و دریانوردی از اهمیت بالایی برخوردار است. امروزه ارزش اقتصادی صنعت بنادر و دریانوردی با معیارهای ایمنی و حفاظت از محیط زیست سنجیده می‌شود که نموده‌ای آن را می‌توان در مواردی چون خاک‌برداری زیر آبی، دورریزی، آلودگی هوا، آلودگی دریایی، تصادفات ناوها، اقدامات ضد تروریستی و سایر موارد دید.



یادداشتی از محمدرضا امامی

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی
سازمان بنادر و دریانوردی

امروزه کلیه موفقیت‌ها در اقتصادهای مبتنی بر دانش، ناشی از وجود نیروی انسانی است. تقسیم‌بندی موسسات معتبر بین‌المللی مانند بانک جهانی از انواع منابع به سه دسته‌بندی کلی منابع انسانی، فیزیکی و طبیعی به خوبی نشان می‌دهد که شهرت، عظمت و کارایی سازمان‌ها و شرکت‌های بزرگ ناشی از منابع طبیعی نیست، علاوه بر این، سهم منابع فیزیکی نیز در کشورهای پیشرو به مراتب کمتر از سهم منابع انسانی است. این وضعیت در کشورهای در حال توسعه و گذار تقریباً برعکس است و اطلاعات موجود نشان‌دهنده این است که در بسیاری از کشورهای در حال توسعه، به ویژه کشورهای تک‌محصولی، سهم منابع طبیعی به مراتب بیشتر از دو منبع دیگر تولید ثروت است. نگاهی به تجربیات کشورهای موفق دنیا نشان می‌دهد که برای حرکت به سمت یک اقتصاد پویا و خلاق، توجه به نیروی انسانی، کیفیت آن، آموزش مستمر و در نهایت ایمنی شغلی و فردی یک ضرورت است. در این نوشتار به ضرورت توجه جدی به آموزش، تحقیقات و ایمنی در صنعت دریانوردی پرداخته خواهد شد.



در چارچوب اقتصاد ملی جمهوری اسلامی ایران نیز بیش از ۹۰ درصد از تجارت خارجی کشور وابسته به بخش حمل و نقل دریایی است. به این ترتیب در حال حاضر مهم‌ترین چالش و مسوولیت تاریخی بخش حمل و نقل دریایی کشور ایجاد اطمینان برای توسعه مستمر تجارت است

- موارد زیر می‌تواند مورد توجه قرار گیرد:
- ایجاد نهادهای برای تدوین، تولید و انتشار دانش مرتبط با آموزش، تحقیقات و ایمنی در صنعت دریانوردی
- ارتقای تعاملات و تبادلات اطلاعات و تجربیات در خوشه‌های بندری و دریایی در سطوح محلی، ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی

◀ جمع‌بندی:

هر اندازه نیروی انسانی کارآمد و آموزش‌دیده بیشتری در همه جنبه‌های صنعت حمل و نقل دریایی کشور فعال باشد، ضریب ایمنی نیز به طور تصاعدی بالا خواهد رفت. این تأثیر در مدیریت زیست محیطی منابع نیز به خوبی دیده خواهد شد. رقابت‌پذیری شرکت‌های ایرانی نیز در بازارهای منطقه‌ای و جهانی افزایش خواهد یافت.

با وجود اقدامات بسیار خوب سال‌های گذشته در سازمان بندر و دریانوردی، با توجه به مفاد برنامه پنجم توسعه و دیگر اسناد بالادستی مانند سند چشم‌انداز، ایجاد ظرفیت‌ها برای افزایش مغزافزارها در سازمان‌های تخصصی مرتبط با صنعت حمل و نقل دریایی ضروری است. ■

به این ترتیب این صنعت بایستی سطح بالایی از ایمنی و ملاحظات زیست محیطی را به منظور کسب حمایت‌های اجتماعی و سیاسی به نمایش بگذارد. علاوه بر این سطح بالای ایمنی و ملاحظات زیست محیطی نقش مهمی را در متقاعد کردن شرکای تجاری و جذب سرمایه‌گذاران ایفا می‌کند. در راستای همین اهداف است که در حال حاضر کمیسیون اروپایی یکی از اولویت‌های اصلی توسعه حمل و نقل دریایی را ایمنی بالا و الزامات زیست محیطی قرار داده است که از آن جمله می‌توان به استفاده از ابزارهای جدید ارتباطی، نظارت بر فرایند حمل و نقل و همچنین توسعه سامانه‌های حمل و نقل چندوجهی اشاره کرد.

از منظر تحقیقات دریایی موضوعات یادشده بیانگر آن است که منابع و به ویژه منابع مالی در صنعت حمل و نقل دریایی به سمت افزایش سطح ایمنی، امنیت، مدیریت زیست محیطی و مدیریت منابع انسانی هدایت شده است. رویکردهای رو به گسترش به موضوع تحقیقات و آموزش در صنایع دریایی موبد این نکته است.

ب) دستیابی به دانش بیشتر، زمینه‌ساز رقابت بیشتر بین شرکت‌ها

در دنیای امروز شرکت یا کشوری در بازار رقابت اقتصادی از دیگران پیشی خواهد گرفت که قبل از آن به دانش روز دست یافته و آن را به کار گرفته باشد. طبیعی است که صنعت حمل و نقل دریایی نیز از همین قاعده تبعیت کند. در اختیار داشتن منابع سخت‌افزاری اگرچه یک مزیت قابل توجه به شمار می‌رود، اما صنعت دریایی به افراد کاردان و خبره مسلط به دانش روز نیاز دارد تا بتواند از این ابزار بهره بگیرد. بر اساس مطالعات صورت گرفته، در آینده نزدیک ایفای نقش تعیین‌کننده توسط سرمایه‌های فیزیکی در صنعت حمل و نقل دریایی، مانند کشتی‌ها و ترمینال‌ها در رقابت بین شرکت‌های دریایی نسبت به شرایط فعلی کاهش خواهد یافت و شرکت‌هایی که تنها به منابع فیزیکی خود اتکا کرده باشند، بازنده میدان رقابت خواهند بود.

در آینده نزدیک شرکت‌ها با وجود در اختیار داشتن همه منابع طبیعی و فیزیکی، بدون منابع انسانی کارآمد (آنچه که امروز از آن به عنوان مغزافزار یاد می‌شود) قادر به بهره‌برداری بهینه از منابع خود نخواهند بود و در نهایت عرصه را به دیگر رقبا واگذار خواهند کرد.

ج) ظرفیت‌سازی در منابع انسانی با استفاده از مطالعات و تحقیقات در صنعت حمل و نقل دریایی

در دوران معاصر، منابع انسانی یکی از کلیدی‌ترین عناصر برای ارتقا یا نابودی یک سازمان محسوب می‌شود. به منظور بهره‌گیری بهینه از این منابع ضروری است که با استفاده از مطالعات و تحقیقات در صنعت حمل و نقل دریایی ظرفیت‌سازی در منابع انسانی در دستور کار جدی قرار گیرد. بر این اساس

استاندارد سازی فعالیت‌های بندری در پایانه‌های نفتی؛ الزامی اجتناب‌ناپذیر



محسن صادقی‌فر
معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی

■ تعریف شما از یک پایانه نفتی

استاندارد چیست؟

پایانه‌های نفتی محلی است عملیاتی و تخصصی که در حوزه‌های ذخیره‌سازی، استخراج، اندازه‌گیری، ارایه خدمات آزمایشگاهی و عملیات تخلیه و بارگیری (صادرات و واردات) مشتقات نفتی و میعانات گازی فعالیت می‌نماید. یک ترمینال نفتی استاندارد به هر اندازه که وسعت داشته باشد خواه به بزرگی ترمینال نفتی بندر شهید رجایی و یا به کوچکی ترمینال نفتی امیرآباد،

پناهگاه و محلی است که شناورهای نفتی و تانکرها باید به‌صورت ایمن به آن وارد شوند، در شرایط ایمن در آن پهلو بگیرند و به‌صورت ایمن از آن خارج گردند. این ایمنی با ترکیبی از هدایت و راهبری مطمئن توسط فرمانده و پرسنل تانکر و امکانات ترمینال نفتی فراهم می‌گردد.

■ آیا در انجام عملیات نفتی در بنادر تابعه از استاندارد

خاصی تبعیت می‌شود؟

در این ارتباط و با عنایت به گسترش روزافزون فن‌آوری اطلاعات و اصل رقابت‌پذیری بنادر در جذب سرمایه‌ها، مطمئناً دارا بودن پایانه‌های نفتی منطبق با استانداردهای بین‌المللی و مناسب، یکی از مهمترین عوامل انتخاب مشتریان می‌باشد.

به رغم اهمیت اسکله‌ها و ترمینال‌های نفتی، واقعیت این است که استانداردهای جامع و الزامات مشخص، دقیق و تعیین‌کننده‌ای توسط یک مرجع و مسؤول بین‌المللی در این زمینه وجود ندارد اما با مطالعه، بررسی و تبادل نظر و مقایسه مدارک و راهنمایی‌های اختصاصی مانند SHELL، ISGOTT و OCIMF و همچنین استانداردهای معتبر مانند API، NFPA و IPS می‌توان تا حدود بسیاری به استانداردها و حداقل‌های یک پایانه یا ترمینال با حداقل امکانات ایمنی دست یافت.

قابل ذکر است که یکی از برنامه‌های آتی این معاونت، انجام مطالعات و تدوین استاندارد جامع برای عملیات در پایانه‌های نفتی می‌باشد که در صورت تحقق می‌تواند پایه و اساس استانداردهای ملی قرار گیرد.

■ نحوه فعالیت نفتی بنادر به چه صورت می‌باشد؟

این فعالیت‌ها در بنادر توسط بخش خصوصی و دولتی در حال انجام می‌باشد. در سال‌های اخیر با توجه به توسعه صنعت بانکرینگ (سوخت رسانی) و جذابیت این بخش برای سرمایه‌گذاران، شاهد حضور پررنگ بخش خصوصی در این زمینه بوده‌ایم که هم دولت و هم بخش خصوصی از این نظر متافع گردیده‌اند. امروزه سهم بانکرینگ کشور حدود ۲۵ میلیون تن در سال است که معادل ۲۵ درصد از بازار منطقه را به خود اختصاص داده است و چشم‌انداز، دستیابی به سهم ۵۰ درصد از بانکرینگ منطقه می‌باشد.

از دیگر بخش‌های فعالیت نفتی بنادر می‌توان به مقوله ترانزیت مواد نفتی اشاره کرد که این امر از سال ۱۳۸۵ به بعد شتاب بیشتری به خود گرفته است و دلیل آن هم تقاضای کشورهای هم‌جوار برای استفاده از ظرفیت

پایانه‌ها و فعالیت‌های نفتی از جمله مسایلی است که سازمان بنادر و دریانوردی همواره به این مهم توجه خاصی داشته است. وضعیت ایمنی، رعایت استانداردها، نحوه فعالیت‌ها و ... از جمله موضوعات قابل توجهی است که ما را بر آن داشت تا گفتگویی ویژه با آقای محسن صادقی‌فر، معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی داشته باشیم. در گفت‌وگوی بندر و دریا با آقای صادقی‌فر، به تشریح و تحلیل این مسایل پرداخته‌ایم که توجه شما را به این گفتگو جلب می‌کنیم:



از دیگر اقدامات مهم این معاونت در رابطه با ارتقاء سطح ایمنی در بنادر نفتی که به نوعی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، تشکیل کارگروهی متشکل از مدیران و کارشناسان مسوول ناظر پایانه‌های نفتی می‌باشد که با انجام ممیزی از نحوه فعالیت بنادر و شرکت‌های بهره‌بردار، اقدام قابل ملاحظه‌ای در استقرار سیستم ایمنی در پایانه‌های نفتی انجام می‌دهند



معاونت امور بندری و مناطق ویژه با گام بلندی که از سال ۱۳۸۴ در جهت ساماندهی وضعیت پایانه‌های نفتی و انجام اصولی و استاندارد فعالیت در این پایانه‌ها برداشته است، علیرغم وجود مشکلات متعدد تا حدودی توانسته است عملکرد قابل قبولی از خود به نمایش بگذارد.

نمونه‌ای از اقداماتی که در چند سال گذشته توسط این معاونت و از طریق اداره کل امور بندری انجام گردیده است به شرح ذیل می‌باشد:

- انعقاد قرارداد مشاوره‌ای ساماندهی ایمنی بنادر تابعه اقدام موثری بوده که در سال ۱۳۸۴ با شرکت IESCO انجام و طی آن وضعیت موجود پایانه‌های نفتی مشخص و با ارایه راهکارهای مناسب در قالب «وضعیت مطلوب و پیشنهادات»، تکلیف ما برای برخورداری از یک پایانه یا سایت نفتی با شرایط استاندارد معلوم شد و مقرر گردید براساس مطالعات به عمل آمده تلاش کنیم تا به تدریج به وضعیت آرمانی در بنادر دست یابیم.

- برگزاری گردهمایی‌های مدیریتی و کارشناسی تحت عنوان «گردهمایی مسوولان و کارشناسان ناظر پایانه‌های نفتی بنادر کشور» یکی دیگر از اقدامات می‌باشد که همه ساله به منظور بررسی مسایل و مشکلات موجود در این پایانه‌ها، ارتقاء سطح ایمنی و نحوه انجام عملیات نفتی مطابق با استانداردهای ملی و بین‌المللی، با شرکت نمایندگان کلیه واحدهای سازمانی ذیربط و حضور فعال مسوولین بنادر و کارشناسان ناظر پایانه‌های نفتی و عندالزوم مدیران عامل بخش‌های خصوصی، توسط اداره کل امور بندری سازمان متبوع برگزار می‌گردد. در این گردهمایی‌ها که سومین آن در اسفندماه سال گذشته در جزیره کیش برگزار گردید هر واحد یا بندر براساس وظایفی که در قبال موضوع مطرحه دارند مکلفند نسبت به ارایه موارد لازم و عندالزوم گزارشات عملکرد اقدام نمایند.

- مشارکت فعال با واحد محترم فنی و مهندسی در تدوین طرح ساماندهی و توسعه بنادر نفتی یکی دیگر از اموری است که توسط این معاونت به آن پرداخته شده است. که هدف از تدوین این پروژه، پیاده‌سازی طرح جامع در بنادر نفتی می‌باشد.

برگزاری حداقل ۴ دوره تئوری و عملی با همکاری اداره کل استانداردها، آموزش و گواهینامه‌های دریانوردی برای پرسنل ذیربط در سازمان و بنادر تابعه و همچنین بخش خصوصی کارنامه آموزشی این معاونت از سال ۱۳۸۷ تاکنون می‌باشد که خوشبختانه درخواست‌های واصله برای برگزاری سایر دوره‌های

بنادر کشور با توجه به افزایش تولید مواد نفتی کشورهای مبدأ و افزایش فعالیت خدمات حمل‌ونقل دریایی و بندری در بنادر کشورمان می‌باشد که توسط بنادر تابعه به نحوی مطلوب و با جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی انجام می‌گیرد.

▪ دیدگاه‌ها و حساسیت‌های معاونت امور بندری و مناطق ویژه در خصوص فعالیت‌های نفتی در ابعاد مختلف چگونه است؟

با توجه به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی تنها مرجع دریایی کشور می‌باشد لذا مبادی ورودی و خروجی کشور نیز می‌بایستی آمادگی کامل جهت انجام صادرات و واردات (تخلیه و بارگیری) هر نوع کالایی براساس صرفه و صلاح کشور را داشته باشند که یکی از مهمترین آنها مواد سوختی است. یک ترمینال یا پایانه نفتی مسوولیت پیشگیری و کمک در مواقع بروز حوادث را در قبال صاحبان تانکر، محموله تانکر و بویژه جان انسان‌ها به عهده دارد و تجربیات بدست آمده از حوادث و سوانح مهم در تأسیسات نفتی حاکی از آن است که به هر ترتیب که با آن مبارزه شود، خسارات بسیار عمده به این تأسیسات، تجهیزات و انسان‌ها وارد خواهد شد. لذا بدیهی است که اولویت اول، اقدامات و تدابیر پیشگیرانه است. سازمان و نیروی انسانی کارآموده و آموزش دیده، سازه اسکله مناسب و استاندارد، تجهیزات انتقال و بارگیری مواد نفتی مورد تأیید، سیستم کشف و اطفاء حریق کارآمد و موثر همگی منطقی‌ترین و معتبرترین الزامات در رابطه با اینگونه اقدامات و تدابیر پیشگیرانه می‌باشند.

▪ وضعیت ایمنی پایانه‌های نفتی بنادر تابعه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

یکی از حساسیت‌های مهم سازمان متبوع و به ویژه این معاونت، رعایت استانداردهای مربوط به عملیات نفتی در پایانه‌ها یا خطوط انتقال و نگهداری مواد نفتی در مخازن و یا حمل یکسره فرآورده‌های نفتی توسط تانکرهای نفتکش می‌باشد که می‌بایستی تحت هر شرایطی این عملیات به صورت کاملاً ایمن و صحیح انجام گردد. هر چند در تعداد قابل توجهی از بنادر (به جز بنادر بزرگی چون شهید رجایی) با عدم برخورداری از اسکله‌های خاص عملیات نفتی و تجهیزات پیشرفته مواجه می‌باشیم، لیکن بدلیل نقش و اهمیت این فرآورده‌ها به منظور رفع نیاز ملت عزیزمان، موظف به انجام عملیات مربوط می‌باشیم؛ به همین سبب اصولی را تعریف و به کلیه بهره‌برداران ابلاغ نموده‌ایم، ضمناً اقداماتی نیز از سوی این معاونت و از طریق اداره کل امور بندری (که مسوولیت مستقیم این فعالیت‌ها را به عهده دارد) به منظور استقرار سیستم ایمنی در پایانه‌های نفتی انجام گردیده است که به چند نمونه از آنها به صورت خلاصه اشاره می‌نمایم:

یکی از این اقدامات، الزام بهره‌برداران در خصوص استفاده از تجهیزات استاندارد براساس نوع فرآورده و تهیه و ارایه گواهینامه‌های ایمنی مربوطه، به دستگاه‌های نظارت در بنادر می‌باشد.

- از دیگر اقدامات، برگزاری دوره‌های آموزشی متعدد از سال ۱۳۸۷ تاکنون به منظور ارتقاء سطح دانش علمی و عملی پرسنل سازمانی و همچنین کارکنان عملیاتی شرکت‌های فعال می‌باشد که در این راستا سهم مسوولین ایمنی شرکت‌ها و افراد Loading master که به عنوان رابطین بین شناور پهلوی گرفته و اسکله نقش حیاتی و حساسی را ایفا می‌نمایند در جهت کسب دانش و مهارت‌های لازم بیشتر بوده است.

- از دیگر اقدامات مهم این معاونت در رابطه با ارتقاء سطح ایمنی در بنادر نفتی که به نوعی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، تشکیل کارگروهی متشکل از مدیران و کارشناسان مسوول ناظر پایانه‌های نفتی می‌باشد که با انجام ممیزی از نحوه فعالیت بنادر و بهره‌برداران، اقدام قابل ملاحظه‌ای در استقرار سیستم ایمنی در پایانه‌های نفتی انجام می‌دهند.

شایان ذکر است که برخی از بنادر نیز به عنوان بنادر پیشرو و فعال راساً نسبت به بکارگیری مشاورین ذیصلاح اقدام نموده‌اند.

▪ اقدامات و عملکرد معاونت امور بندری و مناطق ویژه در بخش عملیات بندری مواد نفتی را تشریح نمایید؟

اساس کار هر نوع فعالیتی در بنادر بر پایه کار اصولی، استاندارد و ایمن استوار است و نتیجه ارزیابی تیم ممیزی امور بندری چه مثبت و یا چه منفی، قطعاً در تداوم و یا عدم تداوم فعالیت شرکت‌ها موثر خواهد بود



« به نظر شما نتایج ممیزی این کارگروه تا چه حد در استقرار سیستم ایمنی توسط بخش خصوصی و دولتی در پایانه‌های نفتی بنادر موثر تر خواهد بود؟ »

همانگونه که قبلاً نیز توضیح دادم اینگونه اقدامات، تدابیری در جهت پیشگیری از وقوع حوادث و انجام صحیح و استاندارد فعالیت‌ها به شمار می‌رود هر نوع فعالیتی می‌بایست به صورت کاملاً بنیادی و اصولی انجام گردد در این صورت است که آن کار ارزش خود را نشان می‌دهد. پس بنابراین هر نوع تدبیری در راستای انجام کار اصولی لازم بوده و انجام ممیزی توسط این کارگروه نیز یکی از این تدابیر می‌باشد که این معاونت به آن مبادرت نموده است و بالطبع نتایج حاصله برای ما از اهمیت ویژه‌ای برخوردار خواهد بود. توصیه‌ای که لازم است از این طریق به افراد یا گروه‌های ممیزی شونده اعم از شرکت‌های فعال دولتی و خصوصی در بنادر داشته باشیم این است که نتایج ممیزی و مواردی که از سوی کارگروه اعزامی ابلاغ می‌گردد را کاملاً جدی گرفته و اهمیت خاصی بدان قایل شوند چرا که اساس کار هر نوع فعالیتی در بنادر بر پایه کار اصولی، استاندارد و ایمن استوار است و نتیجه ارزیابی تیم ممیزی امور بندری چه مثبت و یا چه منفی، قطعاً در تداوم و یا عدم تداوم فعالیت شرکت‌ها موثر خواهد بود.

« برنامه‌های آتی معاونت امور بندری و مناطق ویژه در رابطه با ارتقاء وضعیت پایانه‌های نفتی را بیان فرمایید؟ »

برنامه‌های این معاونت در ارتقاء وضعیت پایانه‌های نفتی به شرح ذیل می‌باشد:

یکی از برنامه‌ها و اقداماتی که به لحاظ حساسیت آن باید انجام شود تعیین تکلیف اسکله‌های نفتی بنادر شهیدرجایی، شهید باهنر، بوشهر و نوشهر می‌باشد که در سال ۱۳۸۷ بهره‌برداری از این اسکله‌ها و تأسیسات و تجهیزات مربوطه طی انعقاد قراردادی ۲۰ ساله به شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی واگذار گردید که متأسفانه به دلیل عدم انجام تعهدات از سوی بهره‌بردار مشکلاتی را برای سازمان متبوع از نظر استانداردسازی عملیات و استقرار سیستم ایمنی بوجود آورده است، لذا در صورت عدم امکان ادامه قرارداد با این شرکت، در صورت موافقت اعضای محترم هیات عامل سازمان بهره‌برداری از این پایانه‌ها براساس صرفه و صلاح سازمان، به بخش خصوصی واگذار گردد.

از دیگر برنامه‌های از پیش تعیین شده، برگزاری دوره‌های آموزشی و کارگاه‌های آموزشی در سال جاری می‌باشد که پس از برنامه‌ریزی‌های لازم در موقع مناسب به بنادر تابعه و شرکت‌های مربوطه اطلاع رسانی خواهد گردید. تقاضای خرید تعداد ۶ دستگاه بازوی بارگیری (Loading arm) جهت استفاده در بنادر انزلی، نوشهر و امیرآباد نیز جزو برنامه‌های این معاونت است البته تقاضای خرید این دستگاه‌ها به معاونت محترم فنی و مهندسی ارسال گردیده که از سوی این معاونت در دست اقدام می‌باشد.

لزوم تهیه طرح‌های اقتضایی (Contingency Plan) برای مقابله با آلودگی نفتی و حریق نیز از مهم‌ترین مواردی است که از طریق دستگاه‌های نظارت در بنادر و کارگروه ممیزی به شرکت‌های فعال در امر عملیات نفتی ابلاغ گردیده است.

انجام مطالعات و تدوین استانداردهای جامع برای عملیات در پایانه‌های نفتی نیز که قبلاً بدان اشاره شد از دیگر برنامه‌های این معاونت می‌باشد.

■ مشکلات احتمالی موجود را بیان فرمایید؟

از عمده مشکلات موجود در پایانه‌های نفتی بنادر عدم برخورداری از اسکله‌های خاص عملیات نفتی می‌باشد که در حال حاضر در تعدادی از بنادر از اسکله‌های چند منظوره برای انجام بارگیری و تخلیه استفاده می‌شود البته امیدواریم با برنامه‌ریزی‌هایی که از طریق معاونت محترم فنی و مهندسی به عمل خواهد آمد در آینده نزدیک این مشکل مرتفع گردد. از دیگر مشکلاتی که در بنادر نفتی با آن مواجه می‌باشیم عدم دارا بودن ساختار تشکیلاتی مناسب موسوم به سازمان عملیاتی پایانه‌های نفتی براساس طرح‌های مشاور ساماندهی ایمنی ترمینال‌های نفتی می‌باشد. که متأسفانه به دلیل محدودیت ساختار تشکیلاتی سازمان و بنادر، انتصاب مسوولین عملیات و کارشناسان مسوول پایانه‌های نفتی به سختی انجام و با مشکلات عدیده‌ای چه از نظر نظارت و کنترل و چه از حیث سازماندهی مواجه هستیم. ■

آموزشی از سوی شرکت‌های فعال نفتی انگیزه ما برای تداوم اجرای برنامه‌های آموزشی بیشتر می‌شود.

شایان ذکر است که اخیراً نیازسنجی‌های آموزشی به منظور ارتقاء سطح آگاهی و عملکردی پرسنل ذیربط نیز به عمل آمده است که امیدوارم با یاری معاون محترم امور دریایی بتوانیم نسبت به برگزاری این دوره‌های در موسسات آموزشی داخل و عندالزوم خارج از کشور اقدام نماییم.

– ممیزی دوره‌ای پایانه‌های نفتی بنادر به منظور ارتقاء سطح ایمنی کلیه فعالیت‌های بندری از دیگر برنامه‌های در دست اقدام این معاونت است که توسط تیمی متشکل از مدیران و کارشناسان ناظر ادارات امور بندری بنادر تابعه و با تولیت اداره کل امور بندری انجام می‌گردد بدیهی است نتایج حاصله که در قالب گزارشات ممیزی به اینجانب ارسال می‌گردد که در تداوم فعالیت بهره‌برداران موثر خواهد بود.

■ لطفاً لزوم تشکیل کارگروه ممیزی نحوه فعالیت‌های بندری در پایانه‌های نفتی بنادر و وظایف آنان را بیان فرمایید؟

حساسیت فعالیت‌ها در پایانه‌های نفتی توسط بخش دولتی و خصوصی در حدی است که لازم است تدابیری در جهت پیشگیری از وقوع هر نوع حادثه‌ای اندیشیده شود چرا که یک اقدام نایمن بسیار بسیار کوچک در این امکان ممکن است حوادث بزرگ و جبران‌ناپذیری را به همراه داشته باشد از این رو لزوم تشکیل کارگروه ممیزی، در سومین گردهمایی مسوولان و کارشناسان ناظر پایانه‌های نفتی بنادر کشور مورد تصویب قرار گرفت.

اعضای این کارگروه که از مدیران و کارشناسان ناظر سازمان و کلیه بنادری که به نوعی فعالیت نفتی در آنها انجام می‌شود تشکیل گردیده است، با برنامه‌ریزی‌های به عمل آمده و با در دست داشتن چک لیست‌های تایید شده و به صورت تیمی نسبت به بازرسی از واحدهای ذیربط در بنادر و همچنین تأسیسات، تجهیزات و نحوه فعالیت‌های اجرایی و به روزرسانی اسناد و مدارک مربوط به بهره‌برداران اقدام می‌نمایند. اولین اقدام این کارگروه، ممیزی از پایانه‌های نفتی بنادر امام خمینی(ره) و خرمشهر بود که در تیرماه سال جاری انجام و مقرر گردیده است با انجام ممیزی‌های ادواری (فصلی)، نحوه عملکرد کلیه بنادر و بخش خصوصی به صورت مستمر کنترل گردد.

شایان ذکر است که ارتقاء سطح علمی این کارگروه و عندالزوم بهره‌گیری از یک مشاور ذیصلاح جهت انجام هر چه مطلوب‌تر بازرسی‌ها در دستور کار این معاونت قرار دارد.

ناگفته‌های شما

ذهن خلاق و تحلیل‌گر انسان، همواره بعد از دریافت مطالب، ناخودآگاه آن‌را مورد پردازش و تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد و این برداشت می‌تواند جنبه‌های مختلفی اعم از تایید، رد، نقد و یا ارزیابی را به خود بگیرد و انعکاس آن به جهت آنکه موجب بازخوانی و چالش دوباره ذهن می‌گردد، نکته کلیدی در توسعه علوم و دانش محسوب می‌شود. با این دیدگاه شما نیز می‌توانید نظرات ارزنده خودتان را در هر یک از موضوعات مندرج در مجله از طریق منوی «ناگفته شما» در وب سایت مجله ارسال نمایید.

نام:

نام خانوادگی:

ایمیل:

ناگفته‌های شما:



*Bandarvadarya.pmo.ir
bandarvadarya@pmo.ir*

فرهنگ ایمنی در گفت‌وگو با جلیل اسلامی، مدیرکل امور بندری:

آموزش ایمنی آزمون و خطایز نیست



جلیل اسلامی، مدیرکل امور بندری
سازمان بنادر و دریانوردی

▪ چرا رعایت ایمنی در بنادر اهمیت دارد و عدم توجه به آن چه تبعاتی را می‌تواند در پی داشته باشد؟

در دنیای امروز «تأثیر جهانی شدن اقتصاد» و «گسترش روزافزون فن‌آوری اطلاعات» به عنوان دو فاکتور اصلی در کاهش هزینه‌ها و افزایش تجارت بین‌المللی بر کسی پوشیده نیست. نقش بنادر به عنوان یکی از حلقه‌های رابط زنجیره تامین کالا و خدمات (Supply Chain Management) چنان حیاتی است که رشد و توسعه سایر بخش‌های وابسته به حمل‌ونقل دریایی به نحوه فعالیت آنها بستگی دارد. این موضوع به دلیل نقش اقتصادی بنادر در جلب سرمایه‌های خارجی، کسب درآمدهای ارزی و ریالی، افزایش توان رقابتی شرکت‌های تولیدی کشور به واسطه کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، اشتغال‌زایی و کمک به توسعه منطقه‌ای و ملی اهمیتی دوچندان پیدا می‌کند. از این‌رو، رقابت فشرده‌ای بین بنادر برای جذب شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کالا با در نظر گرفتن سه عامل اصلی و مهم «حداقل زمان»، «حداقل هزینه» و «حداکثر سطح ایمنی» در جریان است. بدون تردید دو عامل حداقل زمان و هزینه تنها در صورتی مزیت و ملاک عمل خواهند بود که توأم با ایمنی باشد؛ چراکه عدم رعایت مقررات و استانداردهای ایمنی و وقوع حوادث علاوه بر افزایش هزینه تمام‌شده و افت کیفیت خدمات و کاهش بهره‌وری، منجر به آسیب‌های جسمی، روانی و اجتماعی خواهد شد و ضمن در پی‌داشتن پیامدهای ناگوار، اقتصاد ملی کشور را به شدت تحت تأثیر قرار خواهد داد.

نظر به اینکه کار در بنادر به دلیل تنوع و فراوانی مشاغل، گستردگی و تنوع کالاهای وارداتی و صادراتی، متمایز از کار در سایر بخش‌های صنعتی است و پتانسیل بالایی جهت بروز حوادث دارد، لذا کنترل مخاطرات و عوامل منجر به بروز حوادث در بنادر حایز اهمیت بوده و مستلزم نگاه علمی و جدی به مقوله ایمنی بندری در بنادر است. بر این مبنا سازمان بنادر و دریانوردی در راستای اجرای وظایف حاکمیتی و ذاتی خود در جهت ارتقای سطح ایمنی بنادر و صیانت از اموال صاحبان کالا و نیروهای شاغل در بنادر به عنوان سرمایه‌های ملی کشور، برنامه‌های متعددی را طرح‌ریزی و اجرا کرده است.

▪ با توجه به این توضیحات، جنابعالی چه تعریفی از مدیریت ایمنی در بنادر ارائه می‌دهید؟

در این راستا و همگام با روند پرشتاب توسعه کشور به ویژه در مقطع حساس کنونی که با موانع و تحریم‌های بین‌المللی روبه‌رو هستیم، بنادر به عنوان گلوگاه‌های مهم اقتصادی کشور، نیازمند توجه جدی به مسایل ایمنی خواهند بود که در این میان مدیریت ایمنی در بنادر از اولویت برخوردار است. به عبارت دیگر، رعایت اصول ایمنی یکی از اساسی‌ترین الزام‌های مرتبط با عملیات بندری و دریایی است و به طور کل ساز و کارهای مرتبط با ایمنی در یک بندر باید به گونه‌ای طراحی شود که روح و فرهنگ ایمنی را در تمام عملیات بندری شاهد باشد.

ایمنی عملیات بندری به عنوان یکی از شاخص‌های بهره‌وری در سیستم، فرایند و کلیه فعالیت‌های بندری باید جریان داشته باشد. تنوع تجهیزات بندری، گستردگی و پیچیدگی فعالیت‌ها از ورود کشتی به لنگرگاه، اسکله، تخلیه و بارگیری، انبارداری، حمل‌ونقل، مراجعه‌کنندگان، کالاهای خطرناک و... محیط بنادر را به محل‌های پرریسکی تبدیل کرده است. لذا نیازمند تفکر جدید و روش‌های کاربردی و قابل‌اجرا جهت حذف و کنترل این مخاطرات می‌باشد. خوشبختانه بنادر به سمت مدرنیزه شدن حرکت کرده‌اند، اما در صورت ادامه عدم توجه به مدیریت سیستماتیک و یکپارچه ایمنی می‌تواند منجر به مخاطرات بزرگ‌تری شود.

در بخش ایمنی حمل‌ونقل دریایی، با تصویب کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی و لزوم الحاق کشورها به آن شاهد ارتقای ضریب ایمنی در این بخش هستیم که شاخص‌های آن کاهش آمار حوادث و سوانح دریایی است.

اما در بخش بنادر به دلیل ضعف منابع، مقررات و استانداردها خصوصاً با توجه خصوصی‌سازی و بعد فرهنگی و حضور قشرهای مختلف با سطح تحصیلات، سن پایین و پراکندگی قومی در بنادر سازمان را بر آن داشته تا به ایمنی بنادر نگاه جدید و فراگیری داشته باشد. در این مورد نیز سازمان بنادر به‌خصوص در سال‌های اخیر توجه ویژه‌ای به مسایل ایمنی و آتش‌نشانی معطوف داشته و اقدامات متعدد زیربنایی را نیز آغاز کرده که از آن جمله می‌توان به استقرار سیستم‌های مدیریت ایمنی و اجرای طرح‌ها و مانورهای مدیریت بحران و شرایط اضطراری در بنادر، برگزاری همایش‌های ملی ایمنی، ساماندهی و ارتقای وضعیت آتش‌نشانی بنادر و... اشاره کرد.



■ وضعیت فعلی آموزش‌های ایمنی بندری را از نظر میزان کارایی و کفایت آن با توجه به تغییر و تحولات در کالاهای مبادله‌ای چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در خصوص نقش آموزش در ارتقای ایمنی بندری هم می‌توان گفت که رمز موفقیت سازمان‌ها را باید در برنامه‌ریزی اصولی کارها، اجرای صحیح برنامه‌ها، کنترل و نظارت بر اجرای آنها جستجو کرد. دوره یادگیری با روش آزمون و خطا دیگر منسوخ شده است، به خصوص که اگر از این روش در مجموعه عظیمی از پروژه‌های کاری و مخاطرات زیاد همچون بندار کشور استفاده شود، می‌تواند تبعات جبران‌ناپذیری به دنبال داشته باشد. باید در نظر داشت که اجرای حتی ساده‌ترین فرآیندهای کاری نیز در بندار کشور نیازمند آموزش و تمرین است و این در حالی است که در یک مجموعه کلیه نفرات آن از راس کار تا پایین هرم همگی نیازمند آموزش هستند. گستردگی فعالیت‌های کاری در بندار منجر به استفاده از اپراتورهای متعدد در بندار می‌شود که این شرکت‌ها نیز بنا به نظر گرفتن مسایل اقتصادی اکثراً از منابع و نیروهای انسانی بومی و عمدتاً بی‌سواد یا کم‌سواد بهره می‌برند که کارگران مذکور نیز آموزش‌های لازم را در ارتباط با کاری که انجام می‌دهند ندیده‌اند و همین امر موجب افزایش مخاطرات شغلی و ازدیاد حوادث خواهد شد.



■ مسأله تدوین نیازمندی‌های آموزشی کارکنان لجستیک بندری به کجا انجامید و چه زمانی لازم‌الاجرا می‌شود؟

با عنایت به مسایل مطرح‌شده، بی‌شک دستیابی به محیط ایمن و سالم در بندار نیز نیازمند تعامل و همفکری بین متخصصان، صاحب‌نظران و تعیین راهکارها و روش‌های کاربردی جهت ارتقای سطح و فرهنگ ایمنی در میان آحاد جامعه بندری و دریایی کشور است. سازمان بندار و دریانوردی در راستای اجرای وظایف حاکمیتی خود و بسترسازی جهت ارتقای ایمنی و حفاظت از نیروی انسانی شاغل در بندار و اشاعه و نهادینه کردن فرهنگ ایمنی اقدامات موثر و مناسبی را انجام داده و در دستور کار دارد.

در این ارتباط و با عنایت به اهمیت و حساسیت موضوع، یکی از مهم‌ترین پروژه‌های عملیاتی سازمان از طریق این اداره کل تحت عنوان «تهیه و تدوین نیازمندی‌های آموزشی کارکنان لجستیک بندری» طی تلاش‌های بی‌شائبه همکاران متخصصان در مدت زمان بیش از ۲ سال به انجام و پایان رسیده است که بر اساس پروژه مذکور کلیه فرآیندهای شغلی کارکنان لجستیک بندری در تمامی بنادر استخراج و دانش و مهارت‌های لازم جهت انجام هر فرآیند نیز تعیین شده است که در نهایت به منظور کسب دانش و مهارت‌های مورد اشاره، تعداد ۴۸ دوره آموزش تخصصی نیز تدوین و تعریف شده که بعد از طی مراحل استوایی در هیات عامل این سازمان، جهت کلیه شرکت‌های خصوصی لازم‌الاجرا خواهد شد. ■

شایان ذکر است که اجرای اقدامات مذکور به عنوان اولین گام در ارتقا و توسعه ایمنی بندار منجر به کاهش تعداد حوادث ناشی از کار و آتش‌سوزی در سال‌های اخیر شده و آمار موجود نشان‌دهنده کاهش ۳۰ درصدی حوادث در سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵، ۲۷ درصدی در طی سال ۱۳۸۶ و ۴۶ درصدی در سال ۱۳۸۷ و عدم رشد نرخ حوادث در سال‌های گذشته است.

■ سازمان بندار و دریانوردی بر رعایت ایمنی توسط شرکت‌ها و ترمینال‌های تامین‌کننده خدمات بندری چگونه نظارت می‌کند؟

به یکی از کلیدی‌ترین مباحث در امر ایمنی در مقوله سازمان و بندار اشاره کردید. زمانی تصور می‌شد برای رسیدن به نتیجه مناسب و مطلوب در ایمنی در سازمان تنها باید فرهنگ رایج ایمنی را در بین شرکای تجاری سازمان تغییر داد تا رفتارهای آنها تغییر کند، تا جایی که ارتکاب به عمل ناایمن هیچ‌گونه جایگاه فرهنگی نداشته باشد. این در حالی است که تغییر در فرهنگ ایمنی و رعایت آن چیزی نیست که یک‌شبه اتفاق بیفتد و ایجاد نگرش جدید در مورد موضوعات مرتبط نیازمند سپری شدن زمان مناسب است. کارشناسان روانشناسی معتقدند که تغییر رفتار به مراتب سهل‌الوصول‌تر از تغییر فرهنگ است و این امر باید با ابزارهایی چون تشویق و تنبیه به‌گونه‌ای انجام شود که تکرار در رفتار تغییر یافته، سبب تحول فرهنگی شود و در این میان با توجه به فرهنگ رایج در کشور، مباحث تشویق تأثیرگذارتر خواهد بود. البته این فرایند به معنی توقف فعالیت‌های فرهنگی نیست، بلکه برعکس باید به موازات ترویج این موضوع، اقدامات فرهنگی برنامه‌ریزی شده، گسترده و بی‌وقفه‌ای انجام شود که در این میان نقش مطبوعات و رسانه‌های خبری اهمیت دوچندانی خواهد یافت.

■ اداره کل امور بندری در این زمینه تاکنون چه اقداماتی را به انجام رسانده است؟

رتبه‌بندی ایمنی کلیه شرکت‌های خصوصی فعال در بندار نخستین اقدام در این زمینه بوده است که این امر منجر به انتخاب تعداد ۷ شرکت برتر ایمنی مشغول به فعالیت در بندار شده و طی مراسم گرامیداشت روز ایمنی و آتش‌نشانی در بندر امام خمینی (ره) از شرکت‌های مذکور تقدیر به عمل آمده و موفق به دریافت لوح شرکت ایمن در سال ۱۳۹۰ شدند. این موضوع برای سال‌های آینده نیز تداوم خواهد داشت و در صدد هستیم با تهیه برنامه‌های مدون و زمان‌بندی‌شده علاوه بر ارتقای سطح ایمنی تمامی شرکت‌های اپراتوری در بندار، نسبت به رتبه بندی ایمنی آنان نیز اقدامات لازم به عمل آید و یکی از شروط اصلی پذیرفته شدن بخش‌های خصوصی جهت فعالیت در بندار باشد.

برگزاری دوره‌های آموزش تخصصی و مشارکت فعال کارشناسان و مدیران بخش HSE شرکت‌های خصوصی در این دوره‌ها در داخل یا خارج از کشور، یکی دیگر از اقدامات سازمان بندار قلمداد می‌شود تا سطح علمی و عملیاتی کلیه دست‌اندرکاران HSE بندار چه در بخش حاکمیتی و چه در بخش خصوصی با استانداردهای بین‌المللی مطابقت پیدا کند.

اجرای برنامه‌های سامان‌دهی و ارتقای وضعیت ایمنی پایانه‌های تخصصی همچون ترمینال کالای خطرناک، ترمینال‌های نگهداری پنبه، پایانه‌های نفتی از دیگر کارکردهای سازمان بندار در بخش ایمنی بندری است که می‌توان به ممیزی وضعیت ترمینال‌های کالای خطرناک و پنبه و اعلام نواقص و مشکلات موجود و برنامه‌ریزی لازم جهت رفع نواقص و ارتقای ایمنی ترمینال‌های مذکور اشاره کرد. همچنین برگزاری همایش‌ها و گردهمایی‌های مسوولان و کارشناسان ناظر پایانه‌های نفتی بندار و شرکت‌های خصوصی که طی آن علاوه بر بحث و بررسی در خصوص مسایل و مشکلات موجود نسبت به به‌روزرسانی اطلاعات علمی همه دست‌اندرکاران بندار اقدام شده است.

پدیده کالاهای خطرناک در بنادر جهان



مهدی رستگاری

کارشناس و پژوهشگر لجستیک و عملیات بندری

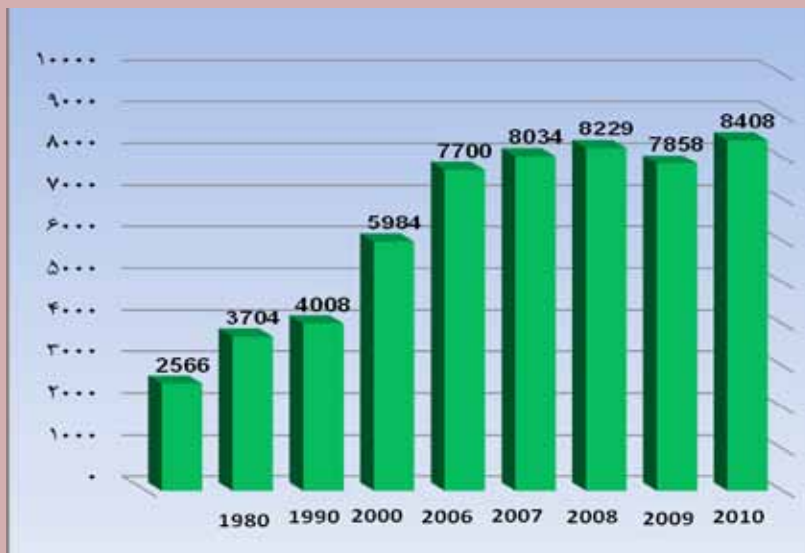
شرکت نایدواتر خاورمیانه

تاریخ فجایع و حوادث صنعتی نشان داده که مدیریت ایمنی در زنجیره تامین مواد و فرآورده‌های شیمیایی برای محافظت انسان، جامعه، محیط زیست و دارایی‌ها یک ضرورت غیرقابل انکار است. این موضوع در حمل و نقل و لجستیک مواد شیمیایی مخاطره‌آفرینی که در صنعت حمل و نقل به عنوان «کالاهای خطرناک» شناخته می‌شوند، ابعاد تازه‌ای می‌یابد. در این مقاله کوشش بر آن است که بر اساس تشریح وضعیت کالاهای خطرناک در بنادر جهان، با نگاهی عملگرایانه و از دیدگاه تراز یابی، به بررسی اجمالی چندی از رویکردهای اصلی اتخاذشده و راهکارهای عملی به کار بسته‌شده برای برقراری ایمنی شیمیایی در صنعت بنادر پرداخته شود.

در تگزاس (۱۹۴۴)، آتش‌سوزی کشتی کاسون در آب‌های اسپانیا (۱۹۷۷)، نشست مواد زیان‌آور از کشتی آریادنه در آب‌های سومالی (۱۹۸۵)، انفجار قطار ترابری در ایستگاه خیام نیشابور (۲۰۰۱)، آتش‌سوزی کشتی هانجین پنسیلوانیا و ... اشاره کرد. هر یک از این حوادث و فجایع جراحاتی التیام‌ناپذیر و زیان‌های هنگفتی را متوجه جوامع انسانی کرده است. از همین رو جامعه بین‌الملل با توجه به ماهیت تراگذر، منافع وحدت رویه و الزامات حاکمیتی در صنعت حمل و نقل اقدام به تعریف و وضع قوانین بین‌المللی در وجوه مختلف کرده است.

حمل و نقل و لجستیک مواد شیمیایی چندین دهه است که به یکی از دغدغه‌های اساسی جامعه انسانی تبدیل شده است. در این میان آن دسته از این‌گونه کالاها که به دلیل ایجاد ریسک قابل توجه برای انسان، محیط زیست یا دارایی‌ها، به کالاهای خطرناک موسوم شده‌اند، به نگرانی‌های مضاعفی در جامعه بشری دامن زده‌اند. این نگرانی‌ها برخاسته از قابلیت‌های مخاطره‌آفرین این‌گونه کالاها است که سابقه‌ای پر از فجایع و حوادث مصیبت‌بار، دردناک و زیان‌خیز را در تاریخ بشری رقم زده‌اند. از جمله این موارد می‌توان به انفجار کشتی فورت استایکن در بمبئی (۱۹۴۴)، انفجار کشتی گرند کمپ





نمودار رشد تناژ محموله‌های دریایی جهان (واحد میلیون تن) در طی ۴ دهه اخیر و سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۰ میلادی



از اهمّ این قوانین می‌توان به قانون الگوی سازمان ملل برای حمل‌ونقل کالاهای خطرناک (موسوم به کتاب نارنجی)، قوانین IATA و ICAO در وجه حمل‌ونقل هوایی، IMDGC در حمل‌ونقل دریایی، ADN در حمل‌ونقل آبراهه‌ای، ADR در حمل‌ونقل جاده‌ای و ID در حمل‌ونقل ریلی اشاره کرد. هر یک از این قوانین برای سامان‌دهی وضعیت حمل‌ونقل کالاهای خطرناک در یکی از وجوه حمل‌ونقل طراحی شده و جامعه بشری به کمک آنها توانسته به مقدار زیادی از ریسک‌های ناشی از حمل‌ونقل این کالاها بکاهد.

اما در این میان مدیریت ریسک کالاهای خطرناک در بنادر از جمله موضوعات پیچیده‌ای است که هنوز رویه واحدی در خصوص آن برقرار نشده است. شاید اصلی‌ترین دلیلی که برای این موضوع متصور می‌نماید، قرار گرفتن بندر در قلمرو سرزمینی کشورهای جهان و لزوم تبعیت آنها از قوانین و مقررات ملی و هماهنگی آنها با نظام‌های اقتصادی، مالی، تجاری، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی محلی باشد. این سیستم‌ها مسلماً موجب بروز تفاوت‌های زیادی در شئون مختلف بنادر جهان می‌شود. این تفاوت‌ها صنایع حمل‌ونقل و لجستیک و زنجیره‌های تامین را در هر کشور تحت تاثیر قرار می‌دهد و بدیهی است که این تاثیرات در بنادر که کانون جمع و گذر تمام این مقولات است، بیش از هر جای دیگر نمود یابند.

از سویی از دیدگاه مدیریت ایمنی شیمیایی، بنادر دارای تفاوت‌های قابل‌توجهی نسبت به سایر مراکز صنعتی هستند. از جمله این تفاوت‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- بنادر کانون‌های تلاقی وجوه مختلف حمل‌ونقل هستند. مقتضیات مختلف این وجوه و تفاوت‌های موجود در قوانین و مقررات آنها زمینه‌ساز بروز اختلاف و حتی در بعضی موارد تعارض در اجراییات این وجوه می‌شود.

- اماکن بندری محل فعالیت سازمان‌ها، نهادها و شرکت‌های مختلفی هستند که از نظر کارکردها، اهداف، ابعاد، مدیریت و سازمان‌دهی، التزام به ایمنی و ... تفاوت‌های چشمگیری با یکدیگر دارند.

- بنادر در بسیاری از نقاط جهان محل اشتغال نیروی کار موقت و فصلی هستند و این موضوع مدیریت منابع انسانی در آنها را نسبت به سایر مراکز صنعتی متمایز می‌کند.

- تنوع و تعداد طرف‌های ذی‌نفع در بنادر معمولاً بسیار گسترده‌تر از مراکز صنعتی دیگر است. ارتباطات و تعامل این طرف‌ها در هر بندر اهمیت فوق‌العاده زیادی در اداره آن دارد.

ایمنی شیمیایی در صنعت خدمات بندری دارای وجوه بسیار متمایزی نسبت به صنعت حمل و نقل و سایر مراکز صنعتی است که مدیریت آن را به موضوعی منحصر به فرد تبدیل می کند

• از آنجا که بنادر درگاه‌های تجارت به شمار می‌آیند، بسیاری از افراد (مانند خدمه کشتی‌ها) از خارج کشور به آن تردد نموده و بسیاری از طرف‌های دارای ارتباط با آن (از جمله شرکت‌های بین‌المللی) دارای هویت بین‌المللی هستند و این کار بر دشواری مدیریت ایمنی در آن می‌افزاید.

• محدوده بندر معمولاً صحنه اجرای مستمر فعالیت‌های لجستیک، جابه‌جایی و حمل و نقل کالاهای خطرناک است. این موضوع موجب افزایش مخاطرات و تنوع مقولات ریسک در محدوده بندر می‌شود. علاوه بر این با توجه به تنوع و تغییر جریان‌های کالاهای خطرناک بنادر، قابلیت پیش‌بینی حجم عملیات و برنامه‌ریزی کالاهای خطرناک در آن نسبت به مراکز صنعتی دیگر بسیار کمتر است.

• معمولاً در خوشه صنعتی تشکیل‌شونده در اطراف بندر نیز صنایع بسیاری دیده می‌شوند که مخاطرات و ریسک‌های شیمیایی خاص خود را در این محیط وارد می‌کنند. مجموع این ریسک‌ها و مخاطرات این صنایع و مخاطرات و ریسک‌های ناشی از محدوده بندری اغلب مدیریت ایمنی شیمیایی را در این گونه محیط‌ها پیچیده و دشوار می‌کند. در واقع هم‌افزایی ریسک‌ها و مخاطرات در این دو حوزه می‌تواند به تشدید برآیند و افزایش فراوانی آنها در محیط منجر شود.

با این تفصیلات، ایمنی شیمیایی در صنعت خدمات بندری دارای وجوه بسیار متمایزی نسبت به صنعت حمل و نقل و سایر مراکز صنعتی است که مدیریت آن را به موضوعی منحصر به فرد تبدیل می‌کند. نگارنده در این مقاله با رویکردی مصداقی به بررسی برخی از رایج‌ترین رویکردها و راهکارهای مدیریت ایمنی شیمیایی در بنادر جهان می‌پردازد. البته در این مقاله روی سخن ما بیشتر متوجه عملیات کالاهای خطرناک خواهد بود.

◀ نگاهی به وضعیت خطیر کالاهای خطرناک در بنادر جهان

آمارهای جهانی عملکرد وجوه حمل و نقلی نشان‌دهنده رشد روزافزون ترافیک در آنها است. حجم محموله‌های حمل و نقل دریایی در طی ۴ دهه گذشته (از ۱۹۷۰ تا ۲۰۱۰) رشدی ۳۲۷ درصدی داشته است. این رشد به شدت تابع روند تجارت جهانی است: بیش از ۹۰ درصد کالاهای

مبادله‌شده در تجارت جهانی حمل دریایی شده و در نقاطی بالنسبه نزدیک به بازار مقصد تحویل سایر وجوه حمل و نقلی می‌شوند. این در حالی است که به عنوان مثال بنا به پیش‌بینی یکی از مراجع در سال ۲۰۰۶، پیش‌بینی شد که تا سال ۲۰۱۵ میلادی حجم رشد کشتیرانی کانتینر در سطح جهان به ۶۲۰ میلیون TEU خواهد رسید^۱. این به معنای ضرورت توسعه ۲۶۰ پایانه کانتینری متوسط (با ظرفیت عملیاتی یک میلیون TEU) طی یک دهه برای تامین ظرفیت صنعت بنادر در جهان بوده است. اما ظرفیت بنادر و تسهیلات آنها به دلیل سرمایه‌بری، زمان‌طلبی و ریسک بالای ورود به بازارهای منطقه‌ای همواره عقب‌تر از روند رشد تقاضا در صنعت حمل و نقل است. این موضوع به صورت چالشی فراروی صنعت بنادر و صنایع بالادستی و پایین‌دستی آن (به‌خصوص وجوه مختلف حمل و نقلی) قرار داشته و همواره امکان تشکیل ازدحام را به نحو جدی در بنادر دنیا مطرح کرده است. هم‌اکنون صنعت بنادر در نقاط مختلف جهان از یک سو در تقلاي سرمایه‌گذاری برای افزایش ظرفیت و کسب هم‌ترازی با جریان‌های حمل و نقلی است و از طرف دیگر می‌کوشد با توسل به روش‌های بهبود و بهینه‌سازی به راهکارهایی عاجل برای بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های محدود خود دست پیدا کند.

اما کالاهای خطرناک بخش قابل توجهی از حجم محموله‌های تجاری جهان را تشکیل می‌دهند: بر اساس گزارش‌های ارایه شده به سازمان بین‌المللی دریانوردی بین ۵ تا ۱۰ درصد محموله‌های حمل‌شده در مسیرهای عمده حمل و نقل دریایی کانتینر^۲، محموله‌های کالاهای خطرناک هستند. با این اوصاف سالانه هزاران میلیون تن کالای خطرناک پیش یا پس از حمل دریایی‌شان وارد محیط بنادر جهان شده و بین وجوه مختلف حمل و نقل مبادله می‌شوند. حتی با نگاهی گذرا به طبقات نه‌گانه کالاهای خطرناک نیز می‌توان دریافت که جریان محموله‌های کالاهای خطرناک نه تنها می‌تواند موجب بروز حوادث در محیط بندر باشند، بلکه پتانسیل ایجاد کلیه فجایع صنعتی (اعم از شیمیایی، بیولوژیک و تشعشع) را نیز دارند. علاوه بر این، بندر محل تجمع ریسک‌های صنایع دیگر نیز هست: حمل و نقل جاده‌ای، حمل و نقل دریایی، سوخت‌رسانی، حمل و نقل ریلی، تخلیه و بارگیری، انبارداری، عملیات لجستیکی و صدها فعالیت دیگر نیز در بندر حضور دارند که ریسک‌های خاص آنها مستعد ایجاد پیوند و هم‌افزایی با ریسک‌های کالاهای خطرناک در محیط پایانه و بندر است. اگر ریسک سرایت حوادث یا شرایط اضطراری مجتمع‌های صنعتی اطراف بندر نیز به این مقدار افزوده شود، تصویر هراس‌آور و ناگفته صنعت بنادر از حمل و نقل کالاهای خطرناک تکمیل خواهد شد؛ تصویری که ده‌ها سال است دولت‌ها و مجامع جهانی را برای فاصله گرفتن از به واقعیت پیوستن ابعاد هولناک این موضوع به تکاپو واداشته است.

◀ رویکردها و راهکارهای ارتقای ایمنی کالاهای خطرناک در بنادر جهان

چنانکه می‌توان از تشریح وضعیت خطیر کالاهای خطرناک در بنادر استنباط کرد، صنعت بنادر، موضوع کالاهای خطرناک را چالشی می‌انگارد که هر بندر از یک سو برای ابقای کسب و کار و حفظ حضورش در بازارهای منطقه‌ای بنادر ناگزیر از پذیرش آن بوده و از سوی دیگر باید عملاً ریسک‌های فوق‌العاده زیاد آن را همواره بر دوش خود داشته باشد؛ ریسک‌هایی که عواقب آن می‌تواند حتی در بسیاری موارد از حد نابودی بندر نیز فراتر رفته و آسیب‌های فوق‌العاده جدی و جبران‌ناپذیری به جوامع انسانی و محیط زیست وارد کند. بر این اساس اکثر بنادر جهان رویکردها و راهکارهایی را در راستای ارتقای ایمنی حمل و نقل، عملیات بندری و لجستیک کالاهای خطرناک پیشه کرده‌اند. اتخاذ اثربخش این رویکردها و راهکارها ضامن فاصله گرفتن این بنادر از حوادث و فجایع صنعتی است. رویکردهای دوازده‌گانه به شرح ذیل هستند:





شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران

S. T. I. P .CO

شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷
۱۳۷۲

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Consultant in customs affairs
& releasing goods

- اولین دریافت کننده کارت حق العمل کاری
- عضو اتحادیه کارگزاران ترخیص کالا
- دارای مدیریت های تخصصی در گمرکات اجرایی: (بندرعباس، امام خمینی، انزلی، خرمشهر و تهران)
- کالارسانی سریع به پروژه ها، صنایع و شرکت ها
- اخذ مجوزهای مربوط به واردات و صادرات کالا
- از ثبت سفارش تا تحویل کالا

با ۲۰ سال سابقه فعالیت مفید
در ترخیص کالا، گشایش اعتبار
اسنادی نقدی، ریفاینانس

امانت داری، دقت، کیفیت و
سرعت وظیفه ماست.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۴۹

نمابر: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com



- ۱- توجه به اصالت ایمنی به عنوان سرمایه گذاری
 - ۲- ایجاد ابزارهای قانونی جهت افزایش توجه به مقوله ایمنی
 - ۳- به روز رسانی و ارتقای دانش با توجه به روند روبه رشد تعداد و انواع کالاهای خطرناک
 - ۴- شناسایی زنجیره های تامین کالاهای خطرناک جهت ظرفیت سازی در عملیات بندری
 - ۵- برنامه ریزی در فعالیتهای مرتبط با کالاهای خطرناک جهت روان سازی عملیات
 - ۶- آموزش به عنوان یکی از ارکان اصلی برقراری ایمنی
 - ۷- تعیین حدود توقف زمانی کالاهای خطرناک در بندر
 - ۸- کنترل تعرفه های به عنوان ابزاری برای جلوگیری از انباشت در رسوب کالا
 - ۹- تعیین حدود ذخیره سازی کالاهای خطرناک در اماکن بندری
 - ۱۰- اتخاذ تدابیر امنیتی در عملیات بندری برای برخی از کلاس ها و کلاس های فرعی کالاهای خطرناک
 - ۱۱- بهره گیری از دستاوردهای فن آوری اطلاعات و ارتباطات جهت کاهش حجم تردها، حمل و نقل، جابه جایی و ...
 - ۱۲- کنترل و بازرسی شناورها قبل از ورود به حریم بندر.
- خوانندگان گرامی چنانچه علاقه مند به آگاهی از توضیحات تفصیلی و تشریح رویکردهای دوازده گانه فوق باشند، می توانند آن را در شماره های بعدی مجله مطالعه نمایند.

زیر نویس:

- ۱- هر چند در سال های پایانی دهه ۲۰۱۰ بروز وقایعی مانند بحران اعتبارات در بانکداری بین الملل و در پی آن بحران اقتصاد جهانی، تجارت جهانی و سپس حمل و نقل دریایی و صنعت بنادر را نیز تحت تاثیر قرار داد، اما صرفا توانسته روند تقاضای بازار این صنایع را اندکی تخفیف دهد. این در حالی است که به نظر می رسد روند صعودی تقاضا در این بازارها به خصوص از سال ۲۰۱۰ از سر گرفته شده است.
- ۲- این آمار را صرفا در مورد کشتیرانی کانتینربر ذکر کردیم؛ حال آنکه اگر سایر شقوق کشتیرانی مانند فله برها، فرآورده برها، شیمیایی برها، LNG برها، نفتکش ها و غیره را در این زمینه به شمار آوریم، این آمار رشد فوق العاده ای خواهد یافت. ■





مسئولیت فرماندهان کشتی در بارگیری و صفافی کانتینرها

علی خمیسی (کارشناس بیمه دریایی - شرکت خدمات کشتیرانی دریای پارس)

فرماندهان هرگز نباید بارنامه‌هایی را که از محتوای آنها ناآگاه هستند امضا کنند و یا حتی اجازه دهند که از سوی آنها امضا صادر شود. در غیر این صورت، ممکن است منافع مالکان کشتی و اجازه‌کنندگان را در معرض خطرهای جدی مانند طرح ادعاهایی توسط صاحبان کالا در خصوص عدم مطابقت محموله بارگیری شده با مشخصات مندرج در بارنامه صادره قرار دهد.

این موضوع حتی می‌تواند موجب تعلیق یا ابطال پوشش پی‌اند‌آی (P&I Cover) شود. بالطبع برای فرماندهان مانعی وجود ندارد اگر بارنامه‌ای را که به زبانی غیر از آنهایی که می‌شناسند امضا کنند؛ مشروط بر اینکه آن چیزی را که در بارنامه مشاهده می‌کنند، به نظرشان صحیح باشد. به‌طور مثال، فرماندهان می‌توانند از نمایندگان محلی کلوپ پی‌اند‌آی بخواهند متن بارنامه را برای آنها بخوانند یا مفاد آن را تایید کنند.

فرماندهان در هر صورت نباید فقط به گفته‌های افرادی مانند صادرکنندگان کالا که منفعی در کالا

با آنها آشنا نباشد، صادر شوند. حال این پرسش مطرح می‌شود که آیا فرمانده می‌تواند این نوع بارنامه‌ها را امضا و یا حتی به نماینده ثبت‌شده کشتی (Charterers Agent) این اجازه را بدهد که بارنامه را به نیابت از او امضا و نهایتاً تحویل صادرکنندگان کالا دهد. کلوپ‌های پی‌اند‌آی (P & I) اینگونه به این سوال پاسخ داده‌اند که «بدون انجام تحقیقات کافی، هیچ تصمیمی در این خصوص نباید اتخاذ شود».

◀ بارنامه حمل (Bill of Lading)

سال‌های طولانی است که فرماندهان کشتی‌ها پس از انجام عملیات بارگیری، همواره ملزم به امضای بارنامه‌های حمل هستند. در اکثر موارد، بارنامه‌های حمل به زبان اصلی صنعت بین‌المللی کشتیرانی یعنی انگلیسی صادر می‌شوند، اما گاهی اوقات پیش می‌آید که بارنامه‌های حمل به زبان دیگری غیر از انگلیسی که ممکن است فرمانده

اگر در قرارداد اجاره کشتی (Charter Party) اجازه‌کننده مسئول بارگیری و صفافی کانتینر بروی کشتی باشد، انتظار می‌رود که با مقررات آشنا باشند و کلیه الزامات جداسازی و صفافی را به‌طور کامل اجرا کنند. در صورتی که فرماندهان متوجه چنین نقضی از سوی اجازه‌کننده شوند، هیچ‌گونه تعهدی ندارند که در این امور دخالت کنند

دارند، تکیه کنند و بهتر است با افراد یا شرکت‌های مستقل مشورت نمایند. در صورت بروز هرگونه شک و شبهه‌ای، مالکان کشتی و فرماندهان جهت اخذ راهنمایی و کمک باید با کلوپ پی‌اند‌آی خود یا کارگزار محلی آنها تماس بگیرند.

با افزایش رشد حمل کانتینری، یک مشکل قدیمی که همان مسوولیت بارگیری و صفای کانتینرها است کماکان به‌قوت خود باقی می‌ماند. در بیشتر قراردادهای «اجاره زمانی» (Time Charterparties) مسوولیت بارگیری، صفای و تخلیه کالا به‌عهده اجاره‌کننده است، مگر آنکه به‌طور مشخص مالکان این مسوولیت را بپذیرند. دادگاه‌های انگلستان تصمیم گرفتند که اگر مسوولیت صفای بر عهده اجاره‌کنندگان قرار گیرد (همان‌طور که توسط قوانین Hague-Visby تایید شده)، بدین معنی خواهد بود که مقررات تجاری نیز کاملاً رعایت شده‌اند. تحت چنین شرایطی، دامنه مسوولیت اجاره‌کنندگان (Chaterers) تا قابلیت دریانوردی کشتی وسعت پیدا خواهد کرد و مالکان فقط در مواقعی مسوول خواهند بود که فرمانده کشتی در چیدمان و صفای کانتینرها دخالت کند.

◀ صفای کالاهای خطرناک

ممکن است مشکلات عیدیه‌ای در ارتباط با صفای کانتینرها بر روی کشتی به‌وجود بیاید، به‌ویژه در زمان پیاده‌سازی الزامات حمل کالاهای خطرناک از طریق دریا ((IMDG CODE جهت جداسازی و صفای کانتینرهای حاوی

فرماندهان در هر صورت نباید فقط به گفته‌های افرادی مانند صادرکنندگان کالا که منافی در کالا دارند، تکیه کنند و بهتر است با افراد یا شرکت‌های مستقل مشورت نمایند. در صورت بروز هرگونه شک و شبهه‌ای، مالکان کشتی و فرماندهان جهت اخذ راهنمایی و کمک باید با کلوپ پی‌اند‌آی خود یا کارگزار محلی آنها تماس بگیرند

مقررات آشنا باشند و کلیه الزامات جداسازی و صفای را به‌طور کامل اجرا کنند. در صورتی که فرماندهان متوجه چنین نقضی از سوی اجاره‌کننده شوند، هیچ‌گونه تعهدی ندارند که در این امور دخالت کنند.

◀ خطرات عدم دخالت

در صورتی که فرمانده دخالت نکند، مسوولیت قراردادی هرگونه خسارتی که مستقیماً مربوط به عدم صفای صحیح کانتینرها است، متوجه اجاره‌کننده خواهد بود. فرمانده می‌تواند به نحوه بارچینی/ صفای اعتراض کند و بر اساس مقررات IMDG CODE درخواست صفای مجدد بکند، بدون اینکه نیازی به پرداختن به شیوه و جزئیات آن باشد. در چنین حالتی

کالاهای خطرناک یا ناسازگار. هر شخصی که مسوول بارگیری و صفای کالا بر روی کشتی است، باید به‌طور معقول الزامات IMDG CODE را رعایت کند.

چه اتفاقی رخ خواهد داد اگر اجاره‌کننده از طریق پیمانکار خود، کالاهای کانتینری را بدون توجه به الزامات صفای و تفکیک بر روی کشتی بارگیری و صفای کند؟ آیا در چنین شرایطی صلاح است فرمانده کشتی وارد عمل شود و آیا مالکین کشتی در صورت دخالت مسوول خواهند بود؟

اگر در قرارداد اجاره کشتی (Charter Party) اجاره‌کننده مسوول بارگیری و صفای کانتینر بر روی کشتی باشد، انتظار می‌رود که با

تمامی مسوولیت‌ها و هزینه‌های مترتب جهت صفای مجدد به‌عهده اجاره‌کننده خواهد بود، زیرا بروز چنین مشکلی به دلیل کوتاهی در اجرای مقررات بوده، مگر اینکه ثابت شود که اشکال از سوی کشتی بوده است.

تمام افرادی که در زمینه کشتیرانی فعالیت دارند، موافق هستند که یک فرمانده نمی‌تواند نسبت به عدم بارگیری و صفای صحیح کانتینرها بر اساس مقررات بین‌المللی به‌طوری که ایمنی کشتی را در معرض خطر قرار دهد، بی‌تفاوت باشد. باوجود این نوع دیدگاه عمومی، بر اساس قوانین تجاری، فرمانده کشتی حتی تحت چنین شرایطی هیچ‌گونه مسوولیتی نسبت به اجاره‌کنندگان ندارد. طبعاً بندهای موجود در قرارداد اجاره کشتی می‌تواند تاثیر مستقیمی بر مسوولیت صفای کانتینرها بر روی کشتی داشته باشد، ولی همان‌طور که قبلاً گفته شد، فرمانده می‌تواند به نحوه بارچینی/ صفای اعتراض کند و بر اساس IMDG CODE درخواست صفای مجدد بکند. ■



مدل منطقی برنامه‌ریزی استراتژیک ایمنی در صنعت دریانوردی



حمید حمیدی

رئیس اداره تحقیق و توسعه دریایی و بندری
سازمان بنادر و دریانوردی

هدف اصلی این مقاله بررسی زمینه‌های اصلی ایمنی در صنعت دریانوردی شامل استانداردها، قوانین و مقررات، دست‌اندرکاران، سیستم مدیریت ایمنی و استفاده از تجارب کشورهای پیشرفته در بهبود آن است. این مقولات در چند بخش به شرح زیر دسته‌بندی شده‌اند:

۱- قوانین، مقررات و استانداردهای مرتبط با ایمنی دریانوردی

قوانین و مقررات حاکم بر ایمنی و محیط زیست در صنعت دریانوردی در طول زمان از طریق مجموعه‌ای از مراحل مرتبط، تکامل یافته‌اند. این مراحل عبارتند از:

- نظام فرهنگ تنبیه

- نظام قوانین تجویزی

- نظام خودقانونمندی

اولین و اصلی‌ترین مرحله، پیامدهای حوادث ناشی از نقص در رابطه با ایمنی است. در عرصه حوادث ایمنی، تلاش‌های بسیاری پس از بروز حوادث برای یافتن شخصی صورت گرفته تا برای جراحات فردی، مرگ و میرها، خسارات یا از دست دادن کشتی و کالا و آلودگی محیط زیست مقصر شناخته شود. این امر یک فرهنگ تنبیه ایجاد کرده که موضوع اصلی آن تعیین، تخصیص یا تقسیم تقصیر بوده است. اغلب آخرین فرد زنجیره وقایع یعنی شخصی که در منتهی‌الیه سیستم بود، مقصر شناخته می‌شد.

اصل مهم در اینگونه نظام‌های مدیریت ایمنی این بود که خطر تنبیه باید بر شرکت و رفتار فردی تا حدی اثر بگذارد که ایمنی بالاترین اولویت را کسب کند. اگرچه آیین‌نامه مدیریت ایمنی دریایی در اصل از این مرحله اولیه رشد کرده است، اما فرهنگ تنبیه پس از حادثه هنوز در بسیاری از مقررات دریایی مشاهده می‌شود. به طور مثال، طبق قانون آلودگی نفتی آمریکا (OPA ۹۰)^۱ مالکان کشتی مسوولیت اقتصادی کامل ریزش نفت به آب‌های ساحلی ایالات متحده را بر عهده دارند.

آنچه که به عنوان مرحله دوم توسعه در رابطه با نظام مدیریت ایمنی دریانوردی توصیف می‌شود، با قوانین تجویزی ایمنی سر و کار دارد؛ یعنی نظام تجویزی



که طبق آن، صنعت دریانوردی باید تابع مجموعه‌ای از قوانین و مقررات باشد. به طور مثال، شرایط ۱۹۶۶ ILCC (کنوانسیون بین‌المللی خطوط بارگیری)، SOLAS ۱۹۷۴ (کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا)، MARPOL ۱۹۷۸ «(کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی کشتی‌ها)، COLREG ۱۹۷۲ (کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا) و ۱۹۹۵ «STCW ۷۸» (استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری برای دریانوردان) مبنایی برای چارچوب قانونی دریانوردی بین‌المللی ایجاد می‌کند.

این قوانین معمولاً از سوی دولت یک کشور یا ارگان‌های قانونگذار یا سازمان‌های بین‌المللی مانند IMO که شماری از کشورها در آن عضو هستند، تجویز می‌شود. قوانین و مقررات تجویزی معمولاً بر مبنای تجربیات گذشته و به ندرت شامل قوانین پیشگیرانه یا فوق‌فعال^۲ هستند. نظام تجویزی در کلیه مراحل چرخه عمر یعنی طراحی، ساخت، عملیات، نوسازی و خاتمه فعالیت یک شناور تأثیر دارد و به کار گرفته می‌شود.

مرحله دوم توسعه ایمنی، تکامل مرحله اول (فرهنگ تنبیه) است، زیرا برای

حمله به نقاط شناخته‌شده خطر، پیش از وقوع خطر طراحی شده است. این امر منتهی به فرهنگ پذیرش قوانین تجویزی می‌شود. با این همه، اخیراً به نظر می‌رسد که به‌کارگیری قوانین تجویزی کافی نیست، چراکه قوانین و مقررات، دستیابی به ایمنی را میسر می‌سازند، اما نباید به تنهایی به عنوان خاتمه کار تلقی شوند.

مرحله سوم و پیشرفته‌ترین مرحله در رشد نظام مدیریت ایمنی دریانوردی، ایجاد به اصطلاح فرهنگ خودقانونمندی ایمنی است که در آن مقررات فراتر از تعیین معیارهای تحمیلی از بیرون مانند مرحله دوم می‌باشد. فرهنگ خودقانونمندی برای ایمنی، بر مدیریت و سازمان داخلی تمرکز دارد و صنایع و شرکت‌ها را ترغیب می‌کند تا اهدافی برای عملکرد ایمنی برقرار سازند. خودقانونمندی همچنین بر نیاز به احساس مسوولیت میان افراد و شرکت‌ها برای اقدامات انجام شده جهت بهبود ایمنی و تلقی آنها به عنوان اقدامات تحمیل شده از طرف خارج تأکید دارد.

این امر مستلزم توسعه سیستم‌های مدیریت ایمنی (SMS) مبتنی بر شرکت و در صنعت دریانوردی، مبتنی بر شناور است. می‌توان چنین نتیجه گرفت

جدول سیستم مدیریت ایمنی و اجزای متناظر در صنعت دریانوردی

ردیف	اجزای سیستم مدیریت ایمنی	سیستم مدیریت ایمنی دریانوردی	وضعیت ایران
۱	قوانین، مقررات و استاندارد	قوانین، مقررات و استانداردهای ملی و بین‌المللی (استانداردهای ساخت، قوانین ناوبری، استانداردهای شایستگی، استانداردهای کار و ...)	از قوانین و مقررات و استانداردهای بین‌المللی استفاده می‌شود.
۲	خط مشی ایمنی	ارایه روش‌های ایمنی، ایجاد سپر حفاظتی، بهبود مستمر مهارت‌ها، خط مشی ایمنی و حفاظت محیط زیست	وجود دارد
۳	سازمان‌دهی	وظایف و مسوولیت، منابع انسانی، تجهیزات، چارت سازمانی، صلاحیت کارکنان، شیوه‌نامه و دستورالعمل‌ها (IMO, ILO، کشورهای صاحب پرچم، موسسه‌های رده‌بندی و ...)	تا حدودی
۴	آموزش	آموزش مدیران، فرماندهان، کارکنان، افراد منتخب، بازدیدکنندگان، پیمانکاران و ...	تا حدودی
۵	برنامه‌ریزی و اجرا	اهداف کوتاه، میان و بلندمدت، برنامه‌ریزی برای اجرای ارزیابی ریسک، آموزش، واکنش در شرایط اضطراری، اندازه‌گیری عملکرد، ممیزی و ...	تا حدودی
۶	جمع‌آوری داده‌ها و تحلیل عملکردهای ایمنی	جمع‌آوری سیستماتیک داده‌ها، گزارشات سوانح و حوادث، تجزیه و تحلیل، ارایه راهکارهای پیشگیرانه	تا حدودی
۷	نظارت بر قوانین، مقررات و استانداردها	نظارت بر اجرای کنوانسیون‌ها، قوانین و مقررات بین‌المللی، استانداردها و ...	انجام می‌شود
۸	مدیریت سوانح و حوادث	مدیریت متمرکز سوانح و حوادث با مشارکت کلیه دست‌اندرکاران جامعه دریایی کشور	تا حدودی
۹	ممیزی ایمنی	ممیزی داخلی و خارجی با زمان‌بندی و روش معین	انجام می‌شود
۱۰	اندازه‌گیری و ارزیابی عملکرد	شاخص‌های اندازه‌گیری و ارزیابی برای خط‌مشی و اهداف، سازمان و مسوولیت، شناسایی خطر، کنترل ریسک، نیازهای آموزشی، برنامه ایمنی، فرایند اجرایی، بررسی و تحقیق سوانح، خودممیزی، گزارش‌دهی و ...	وجود ندارد
۱۱	ارزیابی و مدیریت ریسک	تعریف سیستم و تجزیه و تحلیل وظیفه، شناسایی خطر، تعیین ریسک	وجود ندارد
۱۲	مستندسازی	مستندسازی خط‌مشی، برنامه، فرایندهای اجرا، سوابق سوانح، آمار، گزارش‌ها، دستورالعمل‌ها و به‌روزرسانی آنها	تا حدودی

۲- مطالعات تطبیقی

عوامل اصلی ایمنی دریانوردی در کشورها عبارتند از:

- قوانین، مقررات و استانداردهای ملی و بین‌المللی

- دستگاه اجرایی دریایی در هر کشور

- شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کشتی

در واقع عوامل یادشده در سیستم مدیریت ایمنی دریانوردی هر کشور اثرگذار هستند و هر یک نقش مهمی دارند.

سازمان جهانی دریانوردی مهم‌ترین و اثرگذارترین سازمانی است که از طریق وضع قوانین و مقررات و طراحی سیستم‌های مدیریت ایمنی، به کشورهای عضو در استقرار ایمنی در صنعت دریانوردی کمک می‌کند. این سازمان از جنبه‌های مختلف موضوع ایمنی در این صنعت را به طور مستمر بهبود می‌بخشد که از آن جمله می‌توان به سیستم جهانی ایمنی (ISM) تحت عنوان مدیریت جهانی ایمنی اشاره کرد. اما نقش کشورها در استقرار و پیاده‌سازی ایمنی چیست؟

در این پژوهش برای آگاهی از چند و چون مدیریت ایمنی در صنعت دریانوردی در کشورهای پیشرفته دنیا چند کشور (استرالیا، نیوزیلند و کانادا) انتخاب و مورد بررسی قرار گرفته‌اند. سعی شده این بررسی‌ها از منظر مشخصه‌ها و ویژگی‌های یادشده برای سیستم مدیریت ایمنی، انجام گیرد. بدیهی است دسترسی به بعضی از مشخصه‌ها با امکانات در دسترس میسر نیست، اما شمایی کلی از سیستم ایمنی در آن کشورها را نمایش می‌دهد. تکیه اصلی در مطالعات تطبیقی بر هدف‌گذاری و تعیین استراتژی و استانداردسازی در مقوله ایمنی دریانوردی است. این بدان علت است که کشور ما در حال حاضر فاقد موارد یادشده است و اشاره به مقوله‌هایی از این قبیل، جنبه آگاهی و راهنمایی خواهد داشت.

قانونمندی ایمنی در صنعت دریانوردی همواره با فرهنگ تنبیه و فرهنگ سازگاری با خارج مشخص شده است. تصویب آیین‌نامه ISM توسط IMO که برای کلیه کشورهای عضو اجباری است، گام مهمی در جهت ایجاد فرهنگ خودقانونمندی و نظام سیستماتیک ایمنی در دریانوردی به شمار می‌رود

که در فرهنگ خودقانونمندی، ایمنی توسط آنهایی که مستقیماً تحت تأثیر شکست قرار می‌گیرند، سازمان‌دهی می‌شود.

همان‌طور که قبلاً نیز اشاره شد، قانونمندی ایمنی در صنعت دریانوردی همواره با فرهنگ تنبیه و فرهنگ سازگاری با خارج مشخص شده است. تصویب آیین‌نامه ISM توسط IMO که برای کلیه کشورهای عضو اجباری است، گام مهمی در جهت ایجاد فرهنگ خودقانونمندی و نظام سیستماتیک ایمنی در دریانوردی به شمار می‌رود. تمرکز فزاینده بر مدیریت ایمنی بیانگر گذر از اصل قدیمی قوانین تجویزی است که بر بخش دریایی حاکمیت دارد. با این همه خودقانونمندی به تنهایی نمی‌تواند کاملاً اثربخش باشد.

به منظور دستیابی به دریاهایی امن‌تر و حمایت از محیط زیست، لازم است هر سه نظام یا مراحل فوق وجود داشته باشند و هریک از نظام‌های یادشده نقش مهمی در تأثیر بر رفتارهای فردی و شرکت‌ها و سازمان‌ها دارند.



سازمان جهانی دریانوردی نقش اجرایی در استقرار ایمنی ندارد. این نقش به عهده کشورهای عضو گذاشته شده است که این کشورها موظفند از طریق ابزارهایی همچون PSC و FSC و موسسه‌های رده‌بندی الزامات ملی و بین‌المللی، ایمنی در این صنعت را به اجرا درآورند

سازمان جهانی دریانوردی نقش اجرایی در استقرار ایمنی ندارد. این نقش به عهده کشورهای عضو گذاشته شده است که این کشورها موظفند از طریق ابزارهایی همچون PSC و FSC و موسسه‌های رده‌بندی الزامات ملی و بین‌المللی، ایمنی در این صنعت را به اجرا درآورند. اجرایی نمودن الزامات ملی و جهانی ایمنی مستلزم داشتن اهداف، استراتژی، سازمان، برنامه، نظارت و کنترل مناسب است. مطالعات تطبیقی نشان می‌دهد که در این کشورها اجزای فوق‌الذکر به صورت یکپارچه و در تعامل با یکدیگر قرار می‌گیرند و سیستم مدیریت ایمنی در این صنعت را پدید می‌آورند. در واقع اجزای نظام‌های مدیریت ایمنی دریانوردی در کشورهای پیشرفته در موارد زیر خلاصه می‌شود:

- چشم‌انداز ایمنی
- اهداف و استراتژی
- خط‌مشی ایمنی و حفاظت محیط زیست
- قوانین، مقررات و استانداردها
- فرایندها و دستورالعمل‌های موردنیاز برای اطمینان از انجام عملیات به صورت ایمن بر مبنای خط‌مشی
- تعریف سطوح مسوولیت و اختیار و خطوط ارتباطی
- فرایندهایی برای ارزیابی و مدیریت ریسک
- فرایندهایی برای گزارش سوانح و عدم انطباق
- فرایندهایی برای آمادگی پاسخگویی به شرایط اضطراری
- فرایندهایی برای ممیزی و بازنگری مدیریت
- فرایندهایی برای مستندسازی
- فرایندهایی برای جمع‌آوری و تحلیل اطلاعات
- تعیین شاخص‌های اندازه‌گیری عملکرد

۳- بررسی و تحلیل وضعیت مدیریت ایمنی در کشور نسبت به الزامات سیستم مدیریت ایمنی

سیستم مدیریت ایمنی دریانوردی در سال‌های اخیر توسعه بسیاری یافته است. سیاستگذاری‌های اعلام‌شده از سوی سازمان جهانی دریانوردی و اعمال آنها از سوی کشورهای عضو موجب استقرار سیستم مدیریت ایمنی در صنعت دریانوردی از جمله کشور ما شده است. الزامات سیستم مدیریت ایمنی و اجزای متناظر آن در صنعت دریانوردی و نیز وضعیت کشور ما در مقایسه با آن در جدول ملاحظه می‌شود.

۴- یک مدل منطقی برنامه‌ریزی استراتژیک ایمنی در صنعت دریانوردی

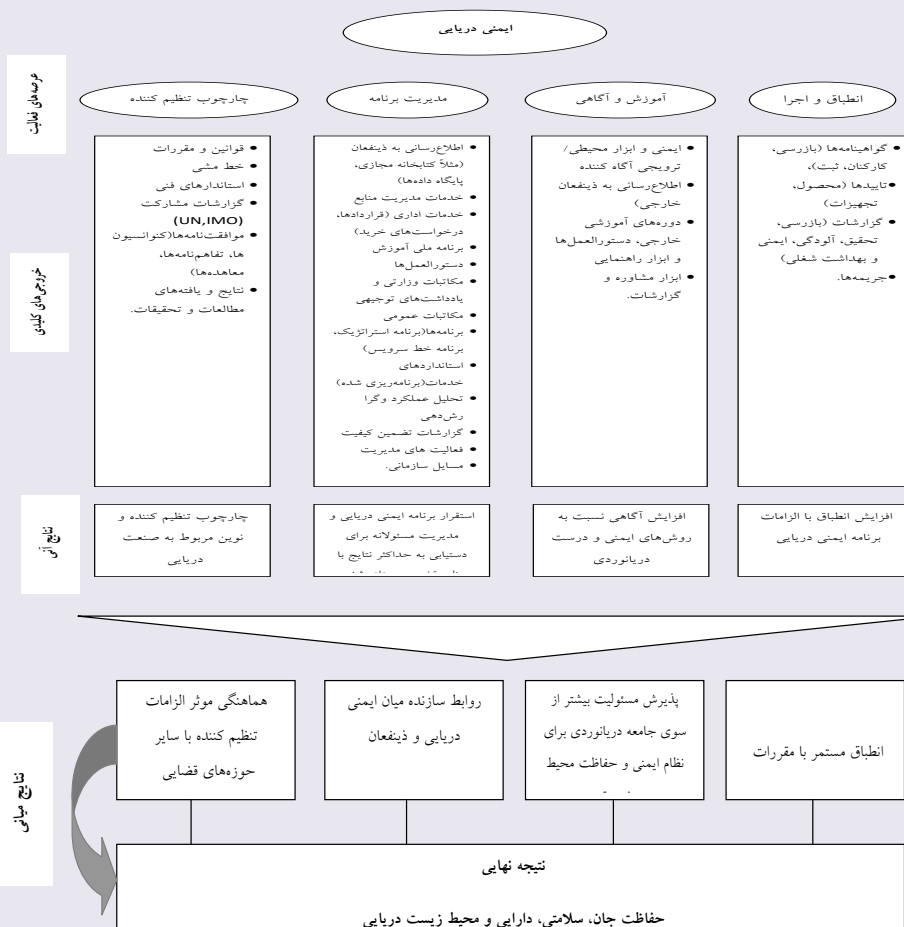
بیش از ۲۰ سال است که مدیران برنامه‌ریزی و ارزیابی، از مدل منطقی برای تشریح اثربخشی برنامه‌هایشان استفاده می‌کنند. این مدل ارتباط منطقی بین منابع، فعالیت‌ها، خروجی‌ها، دست‌اندرکاران و خروجی‌های کوتاه، میان و بلندمدت مرتبط با یک مسأله یا وضعیت خاص را توضیح می‌دهد. هنگامی که برنامه‌ای توسط یک مدل منطقی طرح می‌شود، اقدامات بحرانی عملکرد قابل تشخیص خواهد بود.

مدل‌های منطقی تعریفی توصیفی و یا نموداری از فرایندهای زندگی واقعی هستند که فرضیات اساسی مرتبط با هر فعالیتی را که منجر به یک نتیجه خاص می‌شود، انتقال می‌دهند. مدل‌های منطقی دنباله‌ای از روابط علت و معلولی را ترسیم می‌کنند؛ یک رویکرد سیستمی برای انتقال مسیر به نتیجه دلخواه. مدل منطقی مسأله (وضعیت) را به مداخله (ورودی‌ها و خروجی‌ها) و تأثیرات (دستاوردها) متصل می‌کند.

نمودار مقابل مدل منطقی یک برنامه‌ریزی استراتژیک ایمنی در صنعت دریانوردی را نشان می‌دهد.

زیرنویس:

1. OPA : Oil Pollution Act
2. Proactive



نمودار مدل منطقی برنامه‌ریزی استراتژیک ایمنی در صنعت دریانوردی

مزیت‌های گارد ساحلی



برای نخستین بار گارد ساحلی در سال ۱۷۹۰ میلادی تشکیل شد که مسوول مواجهه با مشکلات دریایی نظیر شرایط متغیر جغرافیایی و دیگر مسائل امنیتی در نواحی دریا بود و امروزه جهت برقراری امنیت دریایی در برخی کشورها سازمان‌دهی می‌شود. گارد ساحلی براساس حوزه قلمرویی عملکرد متفاوتی دارد. بعضی از آنها زیر نظر سازمان‌های دریایی و برخی زیر نظر آژانس‌های خصوصی و یا تنها منحصر به نجات و جستجوی انسان هستند. اغلب گاردهای ساحلی با کشتی یا هواپیماهای دریایی کار اجرایی انجام می‌دهند و بعضی از آنها تحت نظر قوانین ایمنی دریایی هستند. در ۳ دهه اخیر، عنصر انسانی مهم‌ترین عامل در برخورد با ایمنی دریانوردی شناخته شده است. آمار و ارقام رسمی در رابطه با تلفات و خسارات کشتیرانی، گزارشات بیمه‌ای و بررسی مقامات بندری از سال ۱۹۷۵ همگی مؤید این حقیقت هستند که خطای انسانی عامل بیش از ۸۰ درصد از کل تصادفات دریایی بوده است؛ بنابراین، به‌رغم پیشرفت‌های چشمگیر فن‌آوری در تجهیزات و دریانوردی، موضوع ایمنی همچنان به عنصر انسانی نسبت داده می‌شود و در نتیجه، برای مسایل مرتبط با آن باید به دنبال راه‌حل‌های انسانی، از جمله ارتقای فرهنگ ایمنی در دریا بود.

- کمک و پشتیبانی از دریانوردی؛
- شکستن یخ‌ها و توده‌های یخ شناور در آبراه‌های مسیرهای دریایی داخلی؛
- پل ارتباطی بین سازمان دریانوردی و دولت؛
- مدیریت ترافیک ناوها؛
- حفاظت از محیط زیست دریایی؛
- قوانین و الزامات زندگی احتمالی در دریا؛
- ممانعت و جلوگیری از مصرف مواد مخدر در دریا؛
- انجام عملیات دفاع ملی برای ایجاد امنیت در بندر.

۴ آموزش گارد ساحلی

اولین مرکز آموزش، نخستین بار در اول ژوئن سال ۱۹۴۲ با ۹۰۰ نفر نیرو تاسیس شد. آموزش‌ها شامل تربیت آتش‌نشان، متصدی بی‌سیم، دیده‌بان، گازر، دستیار متصدی بادبان و داوطلبان نیروی امنیتی بنادر بود. یکی از آموزش‌ها که از اهمیت بالایی برخوردار است، پرورش آتش‌نشان‌ها می‌باشد. وظیفه آنها شامل بررسی چگونگی بروز حریق و اینکه آتش‌سوزی از کجا آغاز شد و نخستین اقدام فوری هستند. همچنین، در زمینه وضعیت تجهیزات آتش‌نشانی و تاریخ بازرسی و آزمایش آنها، تجهیزات موجود اطافای حریق از نظر نوع موجود در محدوده یا مجاورت محل حریق در سانه تفحص می‌کنند. ■

گارد ساحلی برنامه کنترل همه‌جانبه بنادر شامل بازرسی ناوگان، بیمه کردن دریانوردان و ... را نیز پوشش می‌دهد. فعالیت‌های بنادر به‌منظور اطمینان کامل با استانداردهای بالای ایمنی دریایی، امنیتی و حفاظت زیست محیطی اجرا می‌شود. اساس این برنامه طی مذاکراتی از سوی IMO پذیرفته شد. سازمان ملل متحد قوانین بین‌المللی را جهت برقراری امنیت در دریا، بنیان‌گذاری کرد. بر اساس تعریف آیین‌نامه دریایی، سوانح دریایی بر حسب منبع و اهداف به شیوه‌های متفاوت طبقه‌بندی می‌شود. حادثه دریایی در آیین‌نامه تحقیق و بررسی سوانح و حوادث دریایی بدین شرح تعریف شده است که: «حادثه دریایی، واقعه یا اتفاق ناشی از عملیات کشتی است که طی آن یا در ارتباط با آن، کشتی یا اشخاص به خطر بیفتند، یا در نتیجه وقوع آن، کشتی یا سازه‌ها صدمه ببینند یا محیط زیست دریا دچار آلودگی شدید شود.»

گارد ساحلی مستلزم داشتن چارچوب قانونی چندجانبه است که شامل فعالیت‌هایی در اقیانوس‌های سراسر دنیا می‌شود. گارد ساحلی بخشی از وظایف اداره آژانس دریانوردی و ساحلی را پوشش می‌دهد که همانند سایر بخش‌های آژانس وظایفی را عهده‌دار است؛ اهمیت این بخش به‌قدری بالاست که آن را از سایر بخش‌ها متمایز می‌کند. در زیر به وظایف گارد ساحلی می‌پردازیم:

- انجام عملیات تحقیق و تفحص و نجات در دریا؛
- تامین ایمنی دریانوردان؛
- انجام عملیات گشت‌زنی توده‌های یخ؛

سهلان

تداعی توسعه آرایش و امنیت سرمایه



مزایای قانونی

- ورود کالا، ماشین آلات، قطعات یدکی، وسایل نقلیه سرمایه‌ای و مواد اولیه مورد نیاز به منطقه برای تولید یا پردازش بدون پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی
- صدور قبض انبار تفکیکی و گواهی مبدا جهت کالاهای وارداتی و صادراتی
- متروکه نشدن کالا و قابلیت تمدید مکرر مهلت توقف آن در منطقه
- امکان نگهداری کالا و ورود آن به قلمرو گمرکی
- معافیت حقوق ورودی برای ورود کالاهای ساخته شده در منطقه به داخل کشور به میزان ارزش افزوده
- آزادی مشارکت سرمایه‌گذاری خارجی تا سقف 100%
- تضمین سرمایه‌های خارجی و سود حاصل از آن
- اشتغال نیروی انسانی داخلی و خارجی با شرایط ساده و متفاوت با سرزمین اصلی براساس مقررات اشتغال خاص مناطق
- امکان صدور محصولات تولیدی به خارج و استفاده از جواز صادراتی
- امکان واگذاری و اجاره زمین و انبار به متقاضیان سرمایه‌گذاری در منطقه بصورت کوتاه مدت و بلند مدت

ویژگی‌های منطقه ویژه اقتصادی سهلان

- موقعیت ممتاز جغرافیایی و مطمئن‌ترین نقطه ارتباطی میان مراکز مهم تولیدی و مصرفی ایران با کشورهای اروپایی، آسیای میانه، ترکیه، آذربایجان، ارمنستان و عراق
- استقرار در مسیر جاده ترانزیتی ایران-اروپا و آسیای میانه
- استقرار در مسیر ریلی ایران-اروپا
- نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی تبریز
- برخوردار از شانتینگارد ریلی در منطقه
- برخوردار از ظرفیت اسمی پذیرش ۲ میلیون تن کالا و افزایش آن تا ۱۵ میلیون تن در طرح توسعه منطقه
- داشتن پایانه اختصاصی صادراتی کانتینری
- همجاری با پایانه بار (تیر پارک) و شهرک صنعتی سرمایه‌گذاری خارجی امکان واگذاری و اجاره زمین و انبار به متقاضیان سرمایه‌گذاری در منطقه بصورت کوتاه مدت و بلند مدت



شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی

خدمات

کانتینری	حمل و نقل
غلات	
فرآورده های نفتی	
متفرقه	
قبض انبار تفکیکی و گواهی مبدا	اسنادی
مجوزهای بهره‌برداری از ماشین‌آلات و تجهیزات	
مجوزهای استفاده از مواد اولیه	
پولی، بانکی و بیمه‌ای	سایر
انبارداری	
خدمات الکترونیکی	

فرصت‌های سرمایه‌گذاری

ساخت و بهره‌برداری از ترمینال کانتینری
احداث صنایع تولیدی
احداث مراکز تولیدی و صادراتی مواد غذایی
انبارداری و نگهداری انواع کالاها به ویژه کالاهای ترانزیتی
فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل منطقه‌ای و بین‌المللی
احداث انبارهای مکانیزه
ساخت سیلوی غلات
خدمات جانبی مورد نیاز حمل و نقل
احداث پارک‌های توزیع کالا
ساخت مجتمع اداری و رفاهی

امکانات موجود منطقه

انبار مسقف محصور ۷ باب	۴۹/۵۰۰ مترمربع
انبار ویژه کالای خطرناک ۹ باب	۲/۳۴۰ متر
هائگار ۶ باب	۲۷/۰۰۰ متر
محوطه بارانداز	۵۹۰/۰۰۰ مترمربع
اراضی قابل واگذاری	۱۰۰۰ هکتار
مساحت منطقه	۲۰۵۲ هکتار

دفتر مرکزی:

تهران، کیلومتر ۱۰ جاده قدیم کرج، بلوار شهید سامانی پور
 مجتمع انبارهای عمومی، دفتر مدیریت مناطق ویژه اقتصادی
 تلفن: ۰۲۱-۶۶۱۸۶۰۵۵-۶، پست الکترونیکی: investment@sasez.ir
 www.sasez.ir

نتایج پروژه اداره کل بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی نشان می‌دهد:

ضرورت تدوین برنامه استراتژیک HSE در صنعت دریانوردی

سید هادی میرقادی - دانشجوی دکترای مدیریت تولید و عملیات - دانشگاه شهید بهشتی

مسلم علیمحمدلو - دکترای مدیریت تولید و عملیات - دانشگاه تربیت مدرس

شبنم شاکر - مدیر پروژه «تدوین برنامه راهبردی پنج‌ساله نظام مدیریت HSE سازمان بنادر و دریانوردی» - شرکت مهندسين مشاور رستار فرآیند

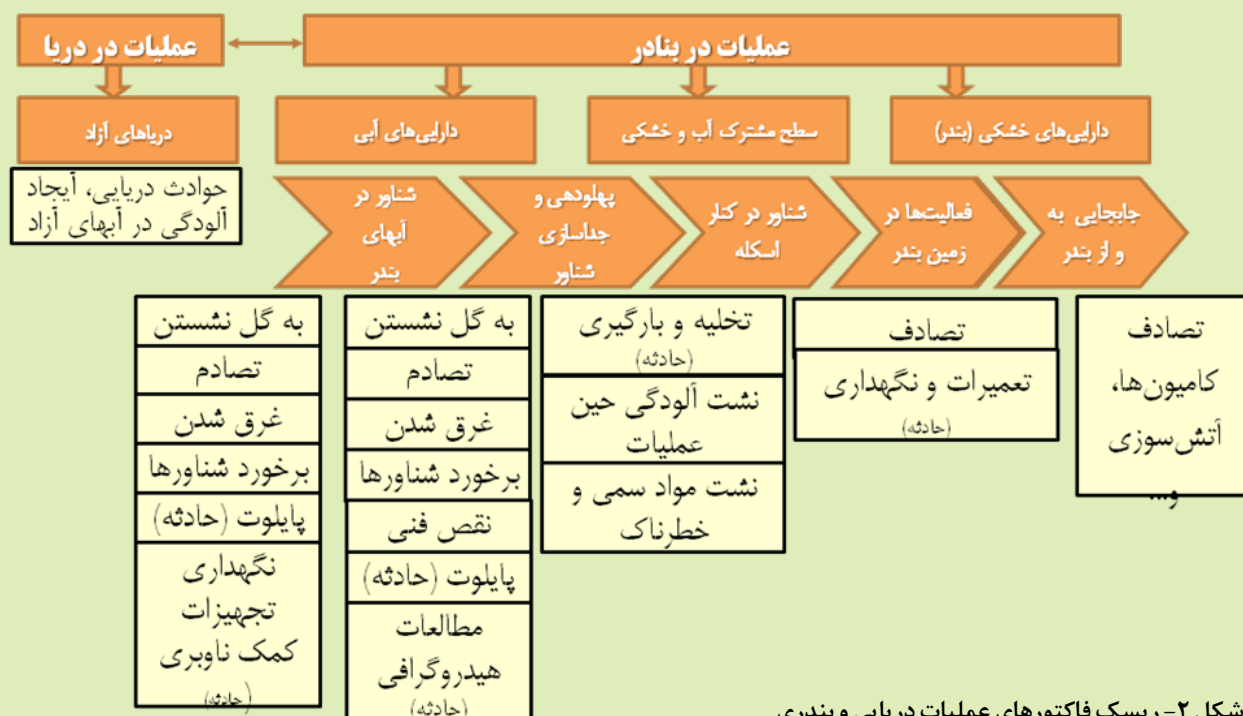
سیستم مدیریت HSE عبارت است از مجموعه ساختار سازمانی، مسؤلیت‌ها، راهکارها، روش‌ها، فرایندها و منابع لازم برای اعمال مدیریت بر موضوع‌های بهداشت شغلی، ایمنی و محیط‌زیست. امروزه توجهات به HSE افزایش یافته و این امر به دلیل تغییر رویکرد کشورها و سازمان‌ها نسبت به مسایل محیط زیست، بهداشت حرفه‌ای و ایمنی افراد است. درک اهمیت HSE، کشورها را بر آن داشته تا در این زمینه، چشم‌انداز توسعه بلندمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدتی برای خود تدوین کرده و روشی نظام‌مند را در پیگیری برنامه‌های HSE دنبال کنند.



شکل ۱- مزایای استقرار سیستم مدیریت HSE

هرچند در سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور به این نکته اشاره شده است که «جامعه ایرانی در افق این چشم‌انداز برخوردار از سلامت و محیط زیست مطلوب خواهد بود»، لیکن هنوز سند استراتژیکی در زمینه HSE در سطح ملی تدوین نشده است. با این حال این امر نمی‌تواند دلیلی بر عدم فعالیت صنایع و سازمان‌ها در زمینه تدوین اهداف و استراتژی‌های HSE باشد. بدون شک توجه به مقوله HSE باعث به حداقل رساندن اثرات نامطلوب صنعت بر محیط و افزایش اثرات نامطلوب آن با تأمین ایمنی همه‌جانبه کلیه کارکنان سازمان، تجهیزات و تأسیسات و حفاظت از محیط زیست به عنوان سرمایه بشری می‌شود. این امر به افزایش کارایی و اثربخشی سازمان‌ها و در نتیجه تخصیص بهینه منابع مالی و افزایش کیفیت زندگی انسان‌ها می‌انجامد. (شکل ۱)

صنعت دریانوردی جزو صنایع پرخطر محسوب می‌شود که هم در عملیات دریایی و هم در عملیات خشکی ریسک فاکتورهای زیادی دارد. در شکل ۲



شکل ۲- ریسک فاکتورهای عملیات دریایی و بندری

داخلی و بین المللی دریایی و غیردریایی پرداخته شده است.

۱- تحلیل چشم اندازهای HSE

چشم انداز نشان دهنده آینده مطلوبی است که سازمان قصد دارد به آن دست یابد. به منظور تحلیل چشم انداز سازمان های مورد بررسی در زمینه HSE، با کمک روش تحلیل محتوا، مهم ترین موارد مطرح در سند چشم انداز این سازمان ها استخراج شد و در ۳ دسته کلی ایمنی، بهداشت حرفه ای و محیط زیست تقسیم بندی گردید. از آنجا که برخی اعتقاد دارند مباحث مربوط به کیفیت و برخی مباحث مربوط به امنیت، همرا با HSE است و از آن به عنوان

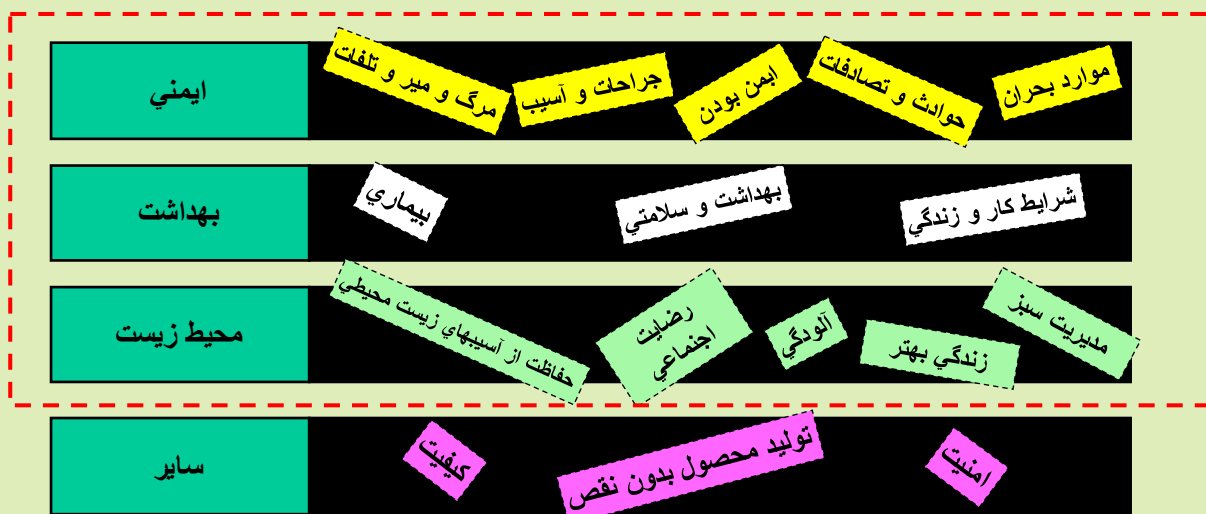
ارگان های فعال در این صنعت اقدامات مقتضی در خصوص دستیابی به این استانداردها را سازمان دهی کنند. همچنین به منظور عمل به تعهدات بین المللی کشور در حوزه HSE، سازمان ها بایستی برنامه جامعی جهت ارتقای HSE تدارک دیده و توجه ویژه و استراتژیک به مبحث HSE و پیگیری آن در قالب استراتژی سازمانی داشته باشند و زیرساخت های استراتژیک لازم برای بهبود وضعیت HSE سازمان را فراهم کنند.

بررسی ارکان جهت ساز و استراتژی ها در سازمان های برتر

در این بخش به بررسی چشم انداز، ارزش ها، مأموریت، اهداف و استراتژی ها در سازمان های

برخی از این عوامل خطرزا نشان داده شده است. کشور ما به لحاظ جغرافیایی، از سواحل طولانی بهره مند است و قابلیت اتصال به سایر نقاط جهان از طریق دریا را دارد و به لحاظ اقتصادی بودن حمل و نقل از طریق دریا، دارای مزیتی خدادادی در این عرصه است. این امر لزوم توجه به دریا در توسعه کشور را به طور منطقی توجیه می کند و برنامه ریزی در راستای توسعه دریامحور را مورد تأکید قرار می دهد.

از طرف دیگر صنعت دریانوردی به لحاظ جنبه فراملی آن تحت فشارهای بین المللی برای ارتقای استانداردهای ایمنی، بهداشت و محیط زیست مرتبط با فعالیت خود است و بنابراین ضروری است



شکل ۳: مفاهیم مطرح در چشم اندازهای HSE

جدول ۱: حوزه مورد توجه در مأموریت‌های HSE

سازمان‌های مورد بررسی	بهداشت	ایمنی	محیط زیست
سازمان بنادر کانادا			
سازمان بنادر نیوزلند			
اداره امور دریایی دانمارک			
اداره کل دریایی سوئد			
گارد ساحلی آمریکا			
گارد ساحلی کره جنوبی			
بندر کلانگ مالزی			
بندر سنگاپور			
شرکت فلور			
کمیسیون ایمنی و بهداشت انگلستان			
رویال داچ شل			
شرکت ملی صنایع پتروشیمی ایران			
شرکت ملی پالایش و پخش			

۴- تحلیل اهداف HSE

همان‌طور که اشاره شد، بیشتر سازمان‌های مورد بررسی، اقدام به تدوین اهداف HSE کرده بودند و توجه به اهداف، بیش از سایر ارکان جهت‌ساز HSE بوده است. فراوانی اشاره به اهداف در هر یک از گروه‌های سازمانی مورد بررسی در جدول ۳ آرایه شده است.

همانگونه که ملاحظه می‌شود، توجه به فرهنگ‌سازی، پیشگیری و مقابله با آلودگی و مدیریت بحران از مهم‌ترین اهداف سازمان‌های داخلی بوده است. در سازمان‌های دریایی تاکید بیشتر بر پیشگیری و مقابله با آلودگی، کاهش مرگ و میر، رعایت الزامات قانونی و استانداردها و توسعه توانمندسازی کارکنان است. این در حالی است که در سازمان‌های غیردریایی عمده اهداف حول محور کاهش حوادث و جراحات، توجه به صدمات شغلی و شیوع بیماری و توجه به مردم و ارزش‌های جامعه بوده است. در بررسی اهداف، مشخص شد که ۸۷ درصد سازمان‌های مورد بررسی تنها اهداف کیفی تدوین کرده و به اهداف کمی در اسناد استراتژیک خود نپرداخته بودند.

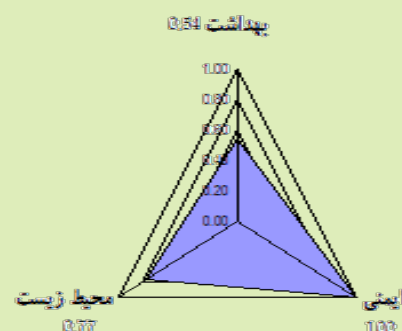
نتیجه‌گیری و پیشنهادات

سازمان‌ها برای حرکت نظام‌مند به سمت اهداف سازمانی خود، اقدام به تهیه برنامه‌های استراتژیک می‌کنند که از جمله این حرکت‌ها،

زیست و بهداشت حرفه‌ای، اولویت بعدی در مأموریت HSE بوده است. جدول ۱ و شکل ۴ میزان پوشش هر یک از مباحث ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست در مأموریت شرکت‌ها را نشان می‌دهند. جدول ۲ نیز مهم‌ترین موارد مطرح در مأموریت سازمانی HSE را نشان می‌دهد.

جدول ۲: مهم‌ترین موارد مطرح در مأموریت HSE

ردیف	عنوان مأموریت
۱	تدوین برنامه‌ها و سیاست‌های HSE
۲	تدوین، پیاده‌سازی و نظارت بر استانداردهای HSE
۳	توسعه، نگهداری و اجرای نظام قانونمند و اثربخش HSE
۴	ترویج فرهنگ ایمنی، بهداشت و محیط زیست
۵	آموزش اطلاع‌رسانی و ایجاد آگاهی
۶	ارزیابی و پایش شاخص‌ها و سیستم‌های ایمنی، بهداشت و محیط زیست
۷	مدیریت ریسک
۸	تامین و ارتقای ایمنی
۹	حفاظت از محیط زیست
۱۰	به حداقل رساندن میزان مرگ و میر و جراحات انسانی
۱۱	مدیریت عملیات تجسس و نجات دریایی
۱۲	تقویت قابلیت‌های رقابتی سازمان از طریق پرداختن به HSE
۱۳	توسعه و پیاده‌سازی سیستم‌های مهندسی و فن‌آوری اطلاعات و زیرساخت‌ها



شکل ۴: میزان پوشش هر یک از مباحث HSE در مأموریت‌ها

HSEQ یا HSSE یاد می‌کنند، لذا برخی چشم‌اندازها، اشاراتی به این مباحث داشتند که در طبقه‌بندی HSE قرار داده نمی‌شد. شکل ۳، نحوه طبقه‌بندی مفاهیم مطرح در چشم‌اندازها را نشان می‌دهد.

۲- تحلیل ارزش‌های HSE

یکی از ارکان استراتژیک که سازمان‌ها آن را تدوین نموده و جنبه نرم دارد، ارزش‌های HSE است. این ارزش‌ها بیان‌کننده حوزه‌های اصلی مورد توجه و مفاهیم ارزشی مهم برای سازمان است که الگوهای رفتاری آن سازمان را شکل می‌دهد.

۳- تحلیل مأموریت‌های HSE

بررسی مأموریت تدوین‌شده برای HSE در سازمان‌ها نشان می‌دهد که اتفاق نظر کامل وجود دارد که پرداختن به مبحث ایمنی یکی از مأموریت‌های اصلی HSE است. توجه به محیط

به منظور عمل به تعهدات بین‌المللی کشور در حوزه HSE، سازمان‌ها بایستی برنامه جامعی جهت ارتقای HSE تدارک دیده و توجه ویژه و استراتژیک به مبحث HSE و پیگیری آن در قالب استراتژی سازمانی داشته باشند و زیرساخت‌های استراتژیک لازم برای بهبود وضعیت HSE سازمان را فراهم کنند

جدول ۳: فراوانی اشاره به اهداف

اهداف	دریایی خارجی	غیردریایی خارجی	داخلی
پیشروبودن و شناخته شدن در HSE	۲	۱	
مدیریت نظام‌مند و هوشمند ریسک	۲	۲	۴
توسعه نظام پایش و بازرسی HSE	۲		۲
توسعه و توانمندسازی کارکنان	۵		۳
فرهنگ‌سازی	۲	۱	۵
حفاظت از جان اشخاص	۲		
پیشگیری و مقابله با آلودگی محیط‌زیست	۱۰	۱	۹
کاهش مرگ و میر	۸		
ارتقای ایمنی	۳	۱	
کاهش حوادث و جراحات	۳	۳	۱
رعایت الزامات قانونی و استانداردها	۵	۲	۳
کارایی بر استفاده از منابع و انرژی	۲	۱	۴
یکپارچگی فعالیت‌های HSE	۱		
توجه به زیرساخت‌ها	۲		۲
مشارکت کارکنان و جامعه در حوزه HSE	۱	۱	۱
توسعه پایدار		۲	۱
کنترل عوامل زیان‌آور محیط کار			۱
مدیریت مقابله با شرایط اضطراری و مدیریت بحران		۲	۵
توجه به صدمات شغلی و شیوع بیماری		۳	۳
توجه به مردم و ارزش‌های جامعه		۳	

سازمان‌ها برای حرکت نظام‌مند به سمت اهداف سازمانی خود، اقدام به تهیه برنامه‌های استراتژیک می‌کنند که از جمله این حرکت‌ها، تلاش در جهت ارتقای وضعیت HSE است. داشتن برنامه استراتژیک HSE به سازمان‌ها کمک می‌کند تا اولویت‌های خود را مشخص و فعالیت‌های جهت‌دار و هوشمندانه‌ای در راستای ارتقای HSE انجام دهند

تلاش در جهت ارتقای وضعیت HSE است. داشتن برنامه استراتژیک HSE به سازمان‌ها کمک می‌کند تا اولویت‌های خود را مشخص و فعالیت‌های جهت‌دار و هوشمندانه‌ای در راستای ارتقای HSE انجام دهند.

بسیاری از کشورها این برنامه استراتژیک را در سطح ملی تدوین کرده‌اند. لیکن در کشور ما چنین سند استراتژیکی هنوز تدوین نشده و لذا توصیه می‌شود برای حرکت نظام‌مند صنعت دریانوردی، برنامه استراتژیک HSE صنعت دریانوردی با همکاری کلیه ذی‌نفعان و فعالان این صنعت در سطح کلان تدوین شود و سپس ارگان‌های مربوطه، در راستای این جهت‌گیری کلان، برنامه استراتژیک HSE خود را تدوین و در تعامل با یکدیگر اجرا کنند که این امر به ارتقای نظام‌مند صنعت دریانوردی در حوزه HSE منجر خواهد شد.

با بررسی استراتژی‌های سایر کشورها، مشخص شد که توجه به همه ارکان جهت‌ساز استراتژی HSE ضروری بوده و تدوین دقیق این ارکان به سازمان‌ها در اجرای پروژه‌های HSE یاری می‌رساند. برای کنترل عوامل خطرزای عملیاتی و انجام تعهدات در سطح ملی و بین‌المللی بایستی یک سیستم جامع مدیریت HSE در کلیه ارگان‌های فعال دریایی و بندری پیاده‌سازی شود.

برای دستیابی به مفاهیم پایدار و ارزش‌افزا در HSE ضروری است:

۱. برنامه استراتژیک HSE صنعت دریانوردی با همکاری کلیه ذی‌نفعان و فعالان این صنعت در سطح کلان تدوین شود.

۲. ضروری است به منظور هماهنگی فعالیت‌های HSE دریایی کمیته‌ای متشکل از نمایندگان ارگان‌های مختلف دریایی و بندری با نظارت دستگاه اجرایی دریایی تشکیل شود.

۳. شایسته است جهت حرکت صنعت در راستای ارتقای HSE هر یک از ارگان‌ها برنامه استراتژیک HSE خود را هم‌راستا با استراتژی‌های کلان صنعت تدوین کنند.

۴. ضروری است به منظور اشتراک تجربیات و هم‌افزایی در دانش HSE در حوزه دریا و بندر، بستر سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مناسب جهت انتقال تجارب کلیه ارگان‌ها ایجاد شود (ایجاد سایت اختصاصی HSE در صنعت دریانوردی). ■

ایمنی کشتی‌های حامل مواد شیمیایی و LPG

نسرین اتابک - کارشناس مقابله با آلودگی - اداره کل بنادر و دریانوردی بوشهر

حمید گلشاه - رئیس اداره HSE شرکت پالانه‌ها و مخازن پتروشیمی

احسان اسفندیاری - دکترای زیست‌شناسی دریا - دانشگاه علوم و فنون خرمشهر

محصولات پتروشیمی که در سه فاز جامد، مایع و گاز و بیشتر محصولات شیمیایی و پلیمری به صورت جامد و مایع هستند عمدتاً توسط حمل و نقل دریایی جابه‌جا می‌شوند و جابه‌جایی این فرآورده‌ها با چه خطرات و مشکلات متعددی مواجه است. مطلب پیش‌رو کلیاتی از این خطرات و آشنایی با مدیریت امنیت تأسیسات و کشتی‌های حمل این مواد و الزامات ایمنی کار بر روی کشتی‌های حمل مواد شیمیایی را ارائه می‌کند.

تغییرات اخیر در بازارهای انرژی جهان و منطقه خاورمیانه، گاز مایع (LPG) را در نقطه پراهمیتی از بازار انرژی و حمل‌ونقل دریایی قرار داده است. سفارش‌های روزافزون ساخت کشتی‌های حمل LPG، ایجاد زیرساخت‌های بندری و حرکت پرشتابی که برای بهره‌برداری از این منبع انرژی در کشورهای منطقه شروع شده، گواهی بر این امر است. مخاطرات بسیاری مانند خطرات انفجار، نشتی در هنگام حمل یا تخلیه و بارگیری در حمل‌ونقل این ماده به صورت بالک توسط کشتی‌های حمل گاز مایع برای کشتی‌ها، بنادر و جوامع انسانی وجود دارد که لزوم توجه به مدیریت ریسک را در حمل‌ونقل این ماده نمایان می‌کند.

انواع کشتی‌های حامل محصولات پتروشیمی

◀ کشتی‌های حمل گاز مایع

هرچند این مواد در حالت معمولی به صورت گاز هستند، اما در صورتی که میزان حرارت آن پایین آورده شود، گاز به مایع تبدیل می‌شود و در نتیجه حجم بسیار کمتری پیدا می‌کند. شاید یکی از دلایل حمل نکردن گاز از طریق دریا همین علت باشد، زیرا حمل آن هزینه‌های زیادی را در پی دارد. اما با پیشرفتی که در صنعت کشتی‌سازی به‌وجود آمد، کارخانه‌های بزرگ در این زمینه به موفقیت‌های زیادی رسیدند. این کشتی‌ها امروزه با نصب دستگاه‌های تبدیل گاز به مایع توسط



دستگاه‌های سردکن مطمئن و همچنین دوجداره کردن مخازن، ایمنی بیشتری را به وجود آورده‌اند و برای استحکام بیشتر، جداره داخلی مخازن را از فلز ضدزنگ و جداره بیرونی را از فلز معمولی ساخته‌اند. بین دو جداره، سیستم سردکننده نصب می‌شود تا از تبدیل مایع به گاز جلوگیری شود.

⬇️ خطرات و مشکلات حمل و نقل گاز مایع

تهدید عمده مربوط به این گازها قابلیت اشتعال آنها است. این مواد در حالت مایع قابل اشتعال نیستند و به دلیل ویژگی‌های شیمیایی و فیزیکی، این بخارها بیشتر یک خطر عمده برای جان و مال انسان‌ها به شمار می‌روند تا موجودات و ارگانیزم‌های موجود در محیط زیست دریایی. اگر گاز مایع به صورت تصادفی از یک تانک به کانالی در روی زمین یا به داخل آب رها شود، فوراً تبخیر صورت می‌گیرد. ابر بخار LPG همیشه سنگین‌تر از هواست و پراکنده نمی‌شود و اگر این ابر مسیر زیادی همراه باد حرکت کند، خطرناک‌تر از زمانی می‌شود که به صورت خنثی شناور باقی مانده باشد و در چنین وضعیتی مواجهه با یک منبع مشتعل‌کننده و آتش‌افروز از جانب وسایل نقلیه گذری (چه دریایی و چه زمینی) یا یک کارخانه ساکن بسیار محتمل است و امکان دارد یک حریق مهیب بسیار بالا رخ دهد.

آزمایش‌ها در صنعت نشان می‌دهد که وقتی مقادیر مشخص و قابل توجهی از LPG سرریز شود، منجر به بروز پدیده‌ای به نام تغییر فاز سریع (RPT) می‌شود که یک تغییر حالت سریع از مایع به بخار همراه با آزادسازی انرژی انفجاری به همراه دارد. خطر RPT هنگام بررسی سیستم فایرفایتینگ برای حریق‌های ناشی از LPG باید در نظر گرفته شود. جت آبی که به سوی حوضچه آتش LPG هدایت می‌شود اولاً می‌تواند تبخیر را تقویت کند و ثانیاً ممکن است منجر به بروز RPT شود. درحالی که انفجار و احتراق یک خطر بالقوه برای این دو گاز است، استنشاق این گازها برای مدت کوتاه خطر کمی دارد، اما در مدت زمان طولانی این گازها با رقیق کردن میزان اکسیژن به پایین‌تر از حد لازم برای زنده ماندن، منجر به خفگی می‌شوند.

⬇️ کشتی‌های حمل مواد شیمیایی

قبل از طراحی و ساخت این گونه کشتی‌ها کلیه مواد شیمیایی و فرآورده‌های روغنی و انواع مواد اسیدی در بشکه‌های فلزی به وسیله کشتی‌های باری معمولی از مبدأ به مقصد حمل می‌شد. جابه‌جایی این نوع مواد خالی از مشکلات نبوده و هزینه‌های زیادی را در پی داشت. طراحی و ساختمان کشتی‌های حمل گاز مایع به دلیل شباهت از نظر خاصیت محموله آنها با مواد شیمیایی و فرآورده‌هایشان، سبب شد طراحان

با تغییر جزیی از قبیل حذف دستگاه‌های سردکننده که بنا به طبیعت خاص این مواد، کمتر از حالت مایع به گاز تبدیل می‌شوند، با هزینه کمتری موفق به ساخت این نوع کشتی‌ها شدند و شکل مخازن از حالت بیضی در کشتی‌های حمل گاز به حالت مکعبی تبدیل و تعداد مخازن با توجه به متنوع بودن انواع مختلف مواد شیمیایی و فرآورده‌ها زیاده‌تر شده و به منظور سهولت در امر تخلیه و بارگیری دو دستگاه پمپ مجزا در بالای هر مخزن نصب کرده‌اند. بدنه این مخزن از نظر رعایت اصول ایمنی مانند کشتی‌های حمل گاز مایع از دو جدار تشکیل شده که جدار اولی با فلز کاملاً ضدزنگ و مقاوم در مقابل اسیدها با پوششی از ورقه‌های شیشه‌ای و جدار دومی از فلز معمولی ساخته شده و شکل ظاهری آن مانند تانکرهای نفتکش است.

⬇️ خطرات و مشکلات حمل مواد شیمیایی

وقتی محصولات حمل‌شونده متنوع هستند، خطرات حاصل از انتقال آنها نیز تنوع خواهد داشت. ارزیابی این خطرات از اهمیت حیاتی برخوردار است، زیرا این الزامات هم در طراحی و هم در ساخت تانکرها و هم بر نحوه عملکرد آنها تأثیرگذار است. می‌توان یک تفاوت کلی میان خطر این مواد بر روی محیط و خطرات درونی آنها قایل شد. این خطرات با توجه به گستره تهدیدات حاصل از آنها که توسط گروهی از متخصصان، بر پایه خطر آلودگی دریا جمع‌بندی شده‌اند، به شرح زیر است:

۱. نقطه جوش پایین: برخی مواد شیمیایی در دمای نسبتاً پایین بخار می‌شوند که این امر می‌تواند منجر به آلودگی محیط شود.

۲. برخی مواد شیمیایی با هوا، آب یا سایر

محصولات واکنش نشان می‌دهند، بنابراین باید برای حفاظت از آنها ارزیابی‌های لازم انجام شود، جدا از اینکه یک واکنش می‌تواند منجر به یک حادثه خطرناک شود؛ به طور مثال، آزاد کردن یک گاز سمی. بسیاری از مواد شیمیایی می‌توانند با آلوده شدن توسط سایر مواد فاسد شوند. متانول، الکل و روغن‌های روان‌کننده می‌توانند حتی با مقدار بسیار کمی آب، آلوده شوند.

۳. برخی مواد مثل مواد پتروشیمی برای تبدیل و تغییر نیاز به سایر مواد شیمیایی ندارند، زیرا تغییرات شیمیایی به صورت واکنش‌های خودبه‌خود در آنها رخ می‌دهد. آنها بدون اینکه در مجاورت موادی قرار گیرند، می‌توانند پلیمر شوند. این مواد ممکن است به وسیله عوامل فعال‌کننده‌ای مانند حرارت، نور، رطوبت، اسید یا سایر ترکیبات تغییر یابند. استایرن، متاکریلات و وینیل مثال‌هایی از این مواد هستند. اسید پروپیلن و اسید بوتلین نیز آمادگی پلیمر شدن را دارند.

۴. بسیاری از مواد شیمیایی به نحو قابل توجهی سمی هستند و این سمی بودن ممکن است در این مواد به شکل بخار، مایع یا در هر دو مورد مشاهده شود. گاهی بر اثر افزایش و تماس بخارهای برخی مواد با مواد دیگر، سمی بودن آنها افزایش می‌یابد.

۵. برخی مواد باید در دماهای بالا انتقال یابند، زیرا با انجماد، غلظت این مواد بالا می‌رود، به نحوی که نخواهند توانست به آسانی حرکت کنند. مثال‌هایی از این مواد شامل برخی مواد پتروشیمی، ملاس‌ها، موم‌ها و روغن‌های گیاهی و حیوانی هستند. در حالی که بسیاری از مواردی که به آنها اشاره شد، مشکلاتی را برای کشتی ایجاد می‌کنند، شمار قابل توجهی از مواد شیمیایی برای موجودات دریایی و محیط زیست دریایی خطرناک هستند. گرچه نفت خام تاکنون به عنوان آلوده‌کننده‌ترین ماده برای



تصویری از یک کشتی حمل مواد شیمیایی در حال بارگیری در بندر پتروشیمی پارس

دریا شناخته شده است، بسیاری از مواد شیمیایی بیش از آن سمی هستند و تهدیدات بیشتری را برای حیات در بر دارند و برخی از این مواد شیمیایی می‌توانند وارد زنجیره غذایی شده، زندگی موجودات دریایی و حتی انسان‌ها را مورد تهدید قرار دهند.

۴ مدیریت ریسک حمل گاز مایع

مدیریت ریسک نقش مؤثری در کاهش مخاطرات حمل و نقل دریایی دارد که فلوچارت آن آمده است:

مخاطرات محیطی و امنیتی مربوط به تأسیسات و کشتی‌های حامل LPG می‌تواند به صورت مؤثری از طریق تکنیک‌هایی مدیریت شود که اهم آنها عبارتند از:

- پیام‌های اطلاع‌رسانی ریسک، تعریف کردن ویژگی‌ها و مخاطرات گاز مایع، ایمنی و موضوعات محیطی و حد نصاب ایمنی صنعت.

- کاهش ریسک برای ساخت و ساز کشتی‌ها و مخازن، فاکتورهای انسانی و آموزش.

- کاهش ریسک برای تعیین محل و طراحی ترمینال‌ها و اسکله‌ها، کنترل عبور و مرور، پهلویی ایمن، مرور آماده‌سازی‌های عملیاتی و شیوه‌های عملکرد.

- طرح‌های پاسخ و ایمنی بندر در مورد کشتی‌ها و مخازن پرخطر.

۴ کاهش ریسک برای کشتی‌ها

ساختار کشتی‌های LPG بر اساس مقررات بین‌المللی به گونه‌ای طراحی شده که تانک‌های آنها بدون تحمل خسارت قادر خواهند بود در مقابل تصادم‌های شدید هم ایستادگی کنند.

قوانین ویژه‌ای در رابطه با ساختار، تجهیزات و عملکرد کشتی‌های حمل‌کننده گاز وجود دارد که در کدهای گاز (Gas Codes) سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) جمع‌آوری شده‌اند. این کدهای گاز، علاوه بر قوانین و دوره‌های بازدید عملیاتی برای فراهم آوردن یک مبنای استوار در ایمنی حمل و نقل دریایی گاز، مورد استفاده بخش‌های مختلف صنعت حمل و نقل دریایی قرار می‌گیرند. سه کد گاز وجود دارد که همراه با صنعت در حال تکامل هستند:

« کدی که برای کشتی‌های موجود حمل‌کننده گاز مایع (به صورت بالک) است.

« کد مربوط به ساختمان و تجهیزات کشتی‌های حمل‌کننده گاز مایع (به صورت بالک).

« کد بین‌المللی ساختمان و تجهیزات کشتی‌های حمل‌کننده گاز مایع (به صورت بالک).

۴ کاهش ریسک برای ترمینال‌ها و اسکله‌ها

هیچ قانون بین‌المللی برای اداره ترمینال‌ها وجود ندارد و در برخی کشورها قوانین ملی مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ مانند قوانین NFPA در آمریکا، سلامت و ایمنی اجرایی در بریتانیا، دایره ایمنی ژاپن، استانداردهای CEN و دستورالعمل‌های استاندارد در اروپا. اگر هیچ ضابطه و قانون ملی هم وجود نداشته باشد، ترمینال‌ها بر اساس توصیه‌ها و پیشنهادهای پذیرفته‌شده بین‌المللی نظیر ، SIGTTO ، IAPH ، PIANC ، BSI و IMO طراحی، ساخته و اداره خواهند شد.

نکات کلیدی برای به حداقل رساندن ریسک در تعیین محل و طراحی ترمینال‌های ساحلی گاز مایع شامل موارد زیر هستند:

- « انتخاب محل مناسب
- « شیوه کنترل عبور و مرور در بندر و در مجاورت اسکله
- « محدودیت‌های عملیاتی از نظر آب و هوایی
- « آموزش کارکنان ترمینال

فهرست محصولات مایع و گازی که توسط بندر پتروشیمی پارس بارگیری می‌شوند

ردیف	نام محصول	حالت شیمیایی	اثر بر محیط زیست دریایی
۱	بوتادین	گاز مایع شده تحت فشار و غیرقابل حل در آب	اثرات محیط زیستی مضر و ناسازگاری انتظار نمی‌رود
۲	متانول	مایع فرار و قابل حل در آب	ماندگاری پایینی در محیط دارد و فاقد تجمع زیستی است، ولی در مواجهه با آبزیان به صورت مستقیم یا حل شده در آب سمی است
۳	استایرن	مایع غیرقابل حل در آب	قبل از پلیمر شدن برای آبزیان سمی است
۴	ارتوزایلین	مایع غیرقابل حل در آب	ممکن است سمیت خفیفی برای آبزیان داشته باشد
۵	پارازایلین	مایع غیرقابل حل در آب	ممکن است سمیت خفیفی برای آبزیان داشته باشد
۶	متازایلین	مایع غیرقابل حل در آب	ممکن است سمیت خفیفی برای آبزیان داشته باشد
۷	مونو اتیلن گلیکول	مایع جاذب رطوبت و شربتی شکل و قابل حل در آب	نیمه عمری معادل ۱ تا ۱۰ روز در آب دارد، تبخیر قابل توجهی ندارد و دارای سمیت متوسط است
۸	دی اتیلن گلیکول	مایع شربتی مانند و جاذب رطوبت و ویسکوزه	اثر سمی بسیار کمی بر موجودات آبی دارد
۹	لایت اند	مایع گازی شکل	خطر از بین رفتن حیات آبزیان را به همراه دارد
۱۰	هوی اند	مایع غیرقابل حل در آب	خطر از بین رفتن حیات آبزیان را به همراه دارد
۱۱	رافینت	مایع غیرقابل حل در آب	می‌تواند برای محیط زنده سمی و خطرناک باشد
۱۲	بنزن	مایع غیرقابل حل در آب	برای آبزیان و محیط زندگی آنها بسیار سمی است
۱۳	آمونیاک	گاز مایع شده بی‌رنگ تحت فشار	برای آبزیان و محیط زیست آنها بسیار سمی است
۱۴	پروپان	گاز	تأثیر محیط زیستی انتظار نمی‌رود
۱۵	بوتان	گاز	به طور عملی سمی نیست
۱۶	اتیلن	گاز	به طور عملی سمی نیست



الزامات ایمنی کشتی‌های حمل‌کننده مواد شیمیایی

رعایت اصول ایمنی یکی از اساسی‌ترین الزامات مرتبط با عملیات بندری و دریایی است. سازوکارهای مرتبط با ایمنی در یک بندر باید به گونه‌ای طراحی و تعبیه شده باشد که روح و فرهنگ ایمنی را در تمامی عملیات بندری نهادینه کند. ایمنی به عنوان یکی از شاخص‌های بهره‌وری در سیستم‌ها، فرایندها و کلیه عملیات اجرایی بندر وجود دارد. مالک کشتی باید دریانوردان آموزش‌دیده در مورد تانکرهای حمل‌کننده مواد شیمیایی را استخدام کند و آموزش‌ها باید در مورد مقررات حمل ایمن و تماس با مواد شیمیایی باشد. برای هر عملیات کاپیتان باید یک افسر دارای صلاحیت که آشنا و مطلع از ایمنی عملیات در رابطه با تانکرهای حمل مواد شیمیایی است را به کار گیرد. کاپیتان باید مطمئن باشد که افسر انتخاب‌شده تجربه کافی در این زمینه را داشته باشد.

نکاتی که لازم است رعایت شود، در زیر عنوان شده است:

- اطمینان از اینکه هر گونه کالا و محموله موجود در کشتی در مدارک مربوط به حمل بار فهرست شده باشد.
- در صورتی که یک محموله ترکیبی بر روی کشتی حمل می‌شود، آنالیز و تجزیه و تحلیل

- در نظر گرفتن آموزش‌های اضطراری با استفاده از تجهیزات ایمنی و نجات در فواصل زمانی منظم.
- برنامه‌های موثر آموزشی و تعلیمی کمک‌های اولیه برای مواقعی که حادثه‌ای رخ می‌دهد، فراهم شود.

برای هر عملیات، کاپیتان باید یک افسر صلاحیت‌دار را که آشنا با مسایل ایمنی تانکرها است، انتخاب کند. کاپیتان باید اطمینان حاصل کند که افسر انتخاب‌شده آموزش مناسب و کافی دیده باشد.

گازهای مایع و مواد شیمیایی اغلب برای جان و مال انسان و محیط و ارگانیزم‌های دریایی یک تهدید محسوب می‌شوند. با اینکه صنایع گاز مایع و مواد شیمیایی از حدنصاب ایمنی بسیار بالایی برخوردارند، اما به سختی می‌توان پیش‌بینی دقیقی کرد که در صورت نشت مقدار زیاد و کنترل‌نشده‌ای از LPG و مواد شیمیایی به آب چه اتفاقی رخ خواهد داد.

برای کاهش مخاطرات حمل گاز مایع و مواد شیمیایی از طریق دریا باید راهکارهای زیر مدنظر قرار گیرد:

- تدوین قانون دقیق و به‌روز داخلی در خصوص مدیریت ترمینال‌های حمل گاز مایع و مواد شیمیایی.

- مطابقت استاندارد صنایع گاز کشور (IGS) با قانون‌ها و استانداردهای مدیریت ترمینال‌های گاز مایع و مواد شیمیایی.

- یک وسیله کمکی، برنامه‌ریزی مؤثر اقتضایی است که هدف از آن حفظ حالت آمادگی، به‌موقع و مناسب روش‌ها برای برخورد با شرایط اضطراری است. برنامه‌ریزی اقتضایی مطلوب، برنامه‌های مدیریت ریسک و طرح‌های امنیتی بندر باید منافع، تخصص و تجربیات صنعت را در پروژه‌های LPG و مواد شیمیایی با هم ترکیب کند. ■

لازم برای مشخص شدن ترکیبات خطرناک فراهم شود. این اطلاعات باید در کشتی در دسترس باشد.

- اطمینان از اینکه اطلاعات کامل از خواص فیزیکی و شیمیایی محموله فراهم شود و به همراه مدارک حمل بار در کشتی موجود باشد.

• اطمینان از اینکه دریانوردان از اقدامات احتیاطی و مسایل ایمنی باخبر باشند و عملیات اضطراری در مواقع رخ دادن نشت و یا قرار گرفتن خدمه در معرض آلاینده‌های شیمیایی در نظر گرفته شود.

- اطمینان از اینکه محموله احتیاج به نگهدارنده برای جلوگیری از لغزش دارد.



فلوچارت مدیریت ریسک در حمل و نقل دریایی

بررسی قانون منع تردد شناورهای دوجداره بر اساس کنوانسیون مارپل

زنده یاد امیر سعید نورامین - دانشکده اقتصاد مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر
مصطفی زارع دوست - اداره کل بندر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
اسما مفتاح پور - دانشکده اقتصاد مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

برنامه از رده خارج کردن نفتکش‌های یک‌جداره پس از شکسته شدن بدنه کشتی نفتکش اریکا و ایجاد آلودگی شدید در سواحل فرانسه در دسامبر ۱۹۹۹ مطرح شده و در پی غرق شدن کشتی پرستیژ در سواحل اسپانیا شدت گرفت. حوادث فوق منجر به تصویب مقررات جدید و اصلاح کنوانسیون مارپل و خارج از رده کردن کشتی‌های تک‌جداره شد. اجرایی شدن قانون دو جداره شدن شناورها با هدف کاهش خطرات زیست محیطی ناشی از آنها، تغییرات زیادی در بازار عرضه و تقاضای شناورها به وجود آورده است. با توجه به پیامدهای تصویب و اجرای این قانون در ایران، هدف این تحقیق، بررسی قانون منع تردد شناورهای دوجداره بر اساس کنوانسیون مارپل می‌باشد.

زیست جلسه‌ای در سال ۲۰۰۳ تشکیل داد و هر چه سریع‌تر قانون عدم تردد تانکرهای تک‌جداره را تصویب کرد. در سال ۲۰۰۵ برنامه زمان‌بندی دوجداره شدن کلیه کشتی‌های تانکر موجود با توجه به عمرشان، از طرف IMO اعلام شد. طبق جدول زمان‌بندی، کلیه تانکرهای بایستی یا دوجداره باشند یا اینکه CAS^۱ انجام شود، در غیر این صورت اجازه تردد در هیچ بندری را ندارند.

دولت جمهوری اسلامی ایران در تیرماه ۱۳۷۶ به سه ضمیمه ۲، ۵ و کنوانسیون مارپل ملحق شد که بر اساس ضمایم کنوانسیون مارپل، بنادر باید به تسهیلاتی جهت دریافت مواد زاید از کشتی‌ها مجهز شوند و مواد زاید مربوط به مواد نفتی و ضایعات نفتی، روغن سوخته و لجن، آب خن و زباله را از شناورها دریافت کنند. در حال حاضر اقدامات لازم جهت طی مراحل قانونی الحاق به سه ضمیمه ۳، ۴ و ۶ در حال انجام است.

طبق قوانین سازمان جهانی دریانوردی (IMO) و ابلاغ سازمان بنادر و دریانوردی، از تاریخ ۸۹/۶/۳۱ کشتی‌های تانکر ورودی به بنادر کشور باید دوجداره باشند و ورود کشتی‌های تک‌جداره از تاریخ فوق به بنادر داخلی ممنوع است. بدیهی است که این امر تبعات و تأثیر بسیار مهمی بر صنایع دریایی، کشتیرانی، کشتی‌سازی، بنادر و اقتصاد دریایی خواهد داشت که در ذیل به آنها اشاره خواهد شد:

- هزینه ساخت کشتی‌های دوجداره به دلیل ساختمان خاص و مصرف مواد اولیه بیشتر افزایش می‌یابد که عمدتاً مالکان کشتی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی متحمل این هزینه خواهند شد.
- به دلیل کاهش فضای قابل بارگیری در تانکرهای دوجداره و کاهش تناژ بارگیری، این‌گونه کشتی‌ها بار کمتری حمل می‌کنند و درآمد کمتری هم از حمل‌ونقل دریایی خواهند داشت که باز هم مالکان و شرکت‌های کشتیرانی متحمل این هزینه و کاهش درآمد خواهند شد.

کشتی‌های تانکر حامل مواد نفتی عامل اصلی آلودگی محیط زیست دریایی هستند. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین‌المللی آلودگی دریا توسط IMO به تصویب رسید و متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح شد. لحاظ کردن کنوانسیون ۱۹۷۳ با پروتکل ۱۹۷۸ موجب ایجاد کنوانسیون مارپل ۷۸/۷۳ شد و در اکتبر ۱۹۸۲ پانزده کشور کنوانسیون را امضا کردند، سپس این کنوانسیون در ۲ اکتبر ۱۹۸۳ لازم‌الاجرا گردید. این مقررات دربرگیرنده منابع گوناگون آلودگی ناشی از کشتی‌ها بوده و هدف اصلی آن، حذف آلودگی عمدی محیط زیست دریا به‌وسیله نفت و سایر مواد مضر و کاهش تخلیه چنین موادی به‌صورت عمدی یا غیرعمدی، از طریق اعمال قوانین و مقررات بر کشتی‌ها و بنادر است. از جمله حوادث مرتبط با این کنوانسیون می‌توان به دو مورد اشاره کرد: کشتی «Amoco Cadiz» که در سواحل انگلستان به گل زد و ۲۲۳۰۰۰ تن نفت خام، آب‌های منطقه را آلوده کرد، به‌طوری که ۱۳۰ مایل از ساحل با نفتی به ضخامت ۳۰ میلی‌متر آلوده شد و همچنین حادثه کشتی «Exxon Valdez» در آلاسکا که باعث شکل‌گیری و الزام ساخت تانکرهای دوجداره شد.

قبل از تصویب کنوانسیون مارپل تانکرها به‌طور کلی تک‌جداره ساخته می‌شدند، ولی امروزه اغلب تانکرها دوجداره هستند. بعد از حادثه آگزون‌والدز بود که کشور آمریکا قانون آلودگی نفتی ۹۰ را تصویب و لازم‌الاجرا کرد. این موضوع در ابتدا از طرف آیمو مورد موافقت قرار نگرفت تا اینکه در سال‌های اخیر IMO در سال ۱۹۹۲ با توجه به افزایش حوادث، موضوع دوجداره شدن تانکرها را تصویب کرد و در سال ۱۹۹۳ برای کشتی‌های جدید لازم‌الاجرا شد. بعد از حادثه کشتی اریکا در سال ۱۹۹۹ پیشنهاد از رده خارج کردن سریع تانکرهای تک‌جداره دوباره به کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی تسلیم شد. در سال ۲۰۰۲ در پی حادثه کشتی پرستیژ، کمیته حفاظت از محیط

• به دلیل کاهش تعداد تانکرهای ورودی به بنادر به جهت ممنوعیت ورود کشتی‌های تک‌جداره، درآمدهای بندری و شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی و ... از محل عوارض بندری کاهش خواهد یافت.

• به دلیل افزایش فضاهای بین دیوارها و مخازن داخلی در کشتی‌های دوجداره میزان رطوبت و خوردگی در آنها افزایش یافته و هزینه تعمیر و نگهداری و داکینگ آنها نیز افزایش پیدا می‌کند.

• به دلیل استحکام و مقاومت بیشتر ساختار کشتی‌های دوجداره، هنگام حوادث طبیعی و غیرطبیعی مقاومت بیشتری از خود نشان داده و خسارت کمتری می‌بینند و آلودگی احتمالی ایجادشده نیز بسیار کمتر خواهد بود که این باعث کاهش بسیار زیاد خسارات و هزینه‌های پاکسازی احتمالی خواهد شد.

◀ کاربرد کنوانسیون مارپل:

• در خصوص کشتی‌هایی که حق برافراشتن پرچم یک دولت عضو را داشته باشند.

• در خصوص کشتی‌هایی که حق برافراشتن پرچم یک دولت عضو را ندارند، ولی تحت نظر آنها بهره‌برداری می‌شوند.

• هرگونه تخلف از الزامات کنوانسیون ممنوع است و مجازات‌ها باید تحت قوانین دستگاه اجرایی کشتی متخلف صورت پذیرد. همچنین هرگونه تخلف در منطقه تحت حاکمیت هر دولت عضو ممنوع است و مجازات‌ها باید تحت مقررات همان دولت عضو انجام شود.

چنانچه تخلیه یا آلودگی رخ دهد، هر دولت عضو باید مدارک و مستنداتی که نشان‌دهنده تخلیه مواد مضر یا جریانی از مواد که حاوی چنین مواد مضر باشد که باعث تخلف از مفاد کنوانسیون گردد را جهت مرجع دریایی دولت صاحب پرچم کشتی تهیه و ارائه کند و هنگامی که یک دولت عضو، گزارشی مبنی بر سانحه آلودگی دریافت کرد، باید بلافاصله مرجع دریایی کشتی آلوده‌کننده را از وقوع سانحه آلودگی مطلع کند. در صورتی که یک سانحه دربردارنده اثرات مضر مهمی برای محیط زیست باشد، دولت‌های عضو باید به سانحه رسیدگی کرده و متخلفین به دادگاه معرفی شوند و مجازات‌ها باید به اندازه کافی محکم باشند تا از وقوع مجدد تخلف جلوگیری کنند.

◀ طرح اضطراری آلودگی نفتی مربوط به کشتی برای نفتکش‌های ۱۵۰ GT و بالاتر:

• تمام کشتی‌های ۴۰۰ GT و نفتکش‌های ۱۵۰ GT بایستی SOPEP را بر روی کشتی داشته باشند.

• تمام نفتکش‌های با deadweight ۵,۰۰۰ یا بالاتر باید به سیستم مکانیزه محاسبه تعادل و مقاومت بدنه مستقر در ساحل دسترسی داشته باشند.

• SOPEP باید حاوی اطلاعاتی از قبیل اسامی سازمان‌ها یا مقامات مسئول در هنگام سوانح آلودگی، جزئیات اقدامات مورد نیاز برای کاهش یا کنترل آلودگی و فرآیندهای مورد نیاز و نقاط تماس برای هماهنگ‌سازی اقدامات با مقامات محلی و ملی باشد.

◀ الزامات فضای موتورخانه تمام کشتی‌ها:

• کلیه کشتی‌های با ظرفیت بالای ۴۰۰ GT باید مجهز به مخزن یا مخازن جهت نگهداری لجن با توجه به طول سفر و نوع ماشین‌آلات خود باشند.

• سیستم لوله‌کشی ورودی و خروجی لجن نباید مستقیم به دریا بریزد. استفاده از سیستم اتصال تخلیه استاندارد برای لجن الزامی است.

◀ موارد عمومی در ارتباط با تخلیه در دریا:

• هرگاه اثری از آلودگی نفتی در سطح آب کشور عضو کنوانسیون باشد، آن عضو باید تحقیقات خود را در ارتباط با آلودگی با توجه به شرایط آب و هوا، باد، مسیر حرکت و سرعت کشتی، سایر عواملی که باعث مشاهده

مسیر آلودگی در آن محدوده است یا هرگونه ثبت تخلیه نفتی را مورد بررسی قرار دهد.

• هیچ‌گونه تخلیه شیمیایی یا ترکیباتی که ایجاد خطر زیست محیطی یا انسانی می‌کند، مجاز نخواهد بود.

• ضایعات نفتی که نمی‌توان به دریا تخلیه کرد، باید تا زمان تحویل به تسهیلات ساحلی روی کشتی باقی بمانند.

◀ کنترل تخلیه مواد نفتی داخل مناطق ویژه:

هرگونه تخلیه مواد نفتی و ترکیبات آن برای کشتی‌های با ظرفیت ۴۰۰ GT صرفاً با وجود تمامی شرایط ذیل امکان‌پذیر است:

- کشتی در مسیر حرکت باشد.
- ترکیبات نفتی که تخلیه می‌شوند از دستگاه فیلترینگ نفتی مجهز به علائم صوتی هشدار و ۱۵ ppm عبور کنند.
- منشأ مواد نفتی از خن پمپ خانه بار تانکرها نباشد.
- ترکیبات نفتی، در تانکرها، از مواد نفتی بازمانده از بار نباشد.
- درخصوص منطقه انتراکتیک هرگونه تخلیه مواد نفتی ممنوع است.

◀ کنترل تخلیه مواد نفتی خارج از مناطق ویژه:

هرگونه تخلیه مواد نفتی و ترکیبات آن برای کشتی‌های با ظرفیت ۴۰۰ GT تنها با وجود تمامی شرایط ذیل امکان‌پذیر است:

- کشتی در مسیر حرکت باشد.
- ترکیبات نفتی که تخلیه می‌شوند، از دستگاه فیلترینگ نفتی عبور کنند.
- میزان مواد نفتی موجود از ۱۵ ppm تجاوز نکند.
- منشأ مواد نفتی از خن پمپ خانه بار تانکرها نباشد.
- ترکیبات نفتی، در تانکرها، از مواد نفتی بازمانده از بار نباشد.
- فاصله از نزدیک‌ترین خشکی ۵۰ مایل باشد.
- بیشترین نسبت خروجی ۳۰ لیتر در یک مایل دریایی باشد.
- برای تانکرهای موجود، میزان کل تخلیه نباید از ۱/۱۵۰۰۰ کل بار که بازمانده از آن تشکیل شده، بیشتر باشد.
- برای تانکرهای جدید میزان کل تخلیه نباید از ۱/۳۰۰۰۰ کل بار که بازمانده از آن تشکیل شده، بیشتر باشد.
- تخلیه از طریق ODME صورت گیرد.

◀ جلوگیری از آلودگی ناشی از یک سانحه نفتی (SOPEP):

هرکشتی تانکر با ظرفیت ۱۵۰ GT و بالاتر و کشتی‌های غیر از تانکر با ظرفیت ۴۰۰ GT و بالاتر باید دارای SOPEP تایید شده توسط مسؤول دریایی مربوطه باشد. این طرح باید به زبان فرمانده و افسران کشتی تنظیم شود و شامل موارد ذیل باشد:

- مراحل که باید فرمانده و افسران کشتی در زمان آلودگی آن را اجرا کنند.
- لیست افرادی که در مواقع اضطراری باید با آنها تماس برقرار کرد.
- مراحل و اقداماتی که افراد روی کشتی در شرایط اضطرار باید آن را پیگیری کنند.
- مراحل و نقاط تماس افراد کشتی تا جهت هماهنگی اقدامات خود با مسؤولان ملی و محلی در ارتباط با مقابله با آلودگی تماس بگیرند.
- تمام کشتی‌های تانکر با ۵۰۰ DWT و بالاتر باید دسترسی سریع به برنامه‌های ساحلی و کامپیوتری محاسبه قدرت ساختاری بازمانده و پایداری در برابر خسارات را داشته باشند. ■



ایمنی ترمینال‌های کانتینری از منظر

کنوانسیون‌های بین‌المللی

حسین چراغی - کارشناس ارشد بازاریابی بین‌الملل

نحوه سازمان‌دهی بنادر شد و از سوی دیگر خصوصی‌سازی در بنادر موجب واگذاری بیشتر امور به بخش خصوصی و تاثیر زیاد آن بر روی سلامت و ایمنی کارکنان و فرآیندهای عملیاتی بود. اکنون روند پیشرفت صنعت حمل‌ونقل کانتینری به سوی بهبود ایمنی و بهداشت در بنادر گام برمی‌دارد، زیرا با پیشرفت و توسعه حمل‌ونقل، خطرات (Hazards) جدیدی در بنادر به وجود آمده است و لذا کار در بنادر به عنوان مشاغل سخت محسوب می‌شود و احتمال بروز حوادث در این مشاغل قوت گرفته است.

بنابراین بنادر برای رسیدن به سطح بالای توسعه یافتگی نیازمند ارتقای عوامل ایمنی و بهداشت کار در فرآیندهای عملیاتی تحت شرایط خاص خود هستند و این خط مشی‌های ایمنی و بهداشت کار باید بر پایه کدها و کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر IMDG, CSC, ISO, ILO باشد. برای آشنایی با کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به ایمن‌سازی عملیات کانتینری در ادامه به شرح کلی این کنوانسیون‌ها پرداخته می‌شود:

۱. سازمان بین‌المللی کار

International Labor Organization (ILO)

مهم‌ترین رسالت و مأموریت سازمان بین‌المللی کار اقدام در جهت بهبود شرایط کار در جهان و پیرو آن در بنادر است. از زمان تاسیس سازمان بین‌المللی کار در سال ۱۹۱۹ این سازمان درگیر تدوین معیارهایی جهت بهبود شرایط کار بوده است. این معیارها به صورت مقاوله‌نامه و توصیه نامه مجموعه حقوق بین‌المللی کار را تشکیل می‌دهند. رعایت معیارهای بین‌المللی کار از طرف تمامی کشورهای جهان تا آنجا اهمیت پیدا کرده است که رعایت معیارهای کار تحت عنوان شرایط اجتماعی (Social Clause) را برای عضویت در سازمان

در محیط‌های صنعتی - خدماتی نظیر بنادر با توسعه و رشد ماشین‌آلات و تجهیزات، افراد و کارکنان غالباً در معرض خطرات گوناگون قرار دارند و با پیشرفت فن‌آوری و افزایش کاربرد ماشین‌آلات جهت تولید خدمات، این مخاطرات و احتمال بروز حوادث فزونی می‌یابد.

«ایمنی کانتینر» در صنعت حمل‌ونقل و عملیات کانتینری به مجموعه تدابیر، اصول و مقرراتی گفته می‌شود که با به کار گرفتن آنها می‌توان نیروی انسانی و دارایی‌ها را در برابر خطرات گوناگون در محیط بندری به گونه‌ای مؤثر و کارا نگهداری کرد و به این وسیله یک محیط کار بی‌خطر و ایمن در جهت افزایش کارایی و بهره‌وری منابع به وجود آورد. تحقیق حاضر با هدف ایمن‌سازی عملیات کانتینری با رویکرد کاهش هزینه، زمان و حوادث کانتینری در بنادر انجام شده است. این پژوهش توصیفی تبیینی است و به مطالعه ابعاد قوانین و مقررات بین‌المللی در ارتباط با ایمن‌سازی ترمینال‌های کانتینری می‌پردازد. برای دستیابی به یافته‌های پژوهش با استفاده از مطالعه قوانین و مقررات بین‌المللی به بررسی و تفسیر روش‌های استاندارد تخلیه و بارگیری در بنادر پرداخته و اثرات آن بر استانداردسازی و ایمنی عملیات کانتینری را مورد بحث و بررسی قرار می‌دهد. هدف اصلی تحقیق آسیب شناسی ایمنی در ترمینال‌های کانتینری از طریق معرفی استانداردهای بین‌المللی و شرح الزامات مربوط به این استانداردها، در نتیجه شناسایی نقاط ضعف در ایمنی فرآیندهای عملیاتی می‌باشد. تلاش نگارنده معطوف به مقایسه مطالعات انجام شده با استانداردهای موجود جهت ایجاد چارچوبی برای پیشگیری از تکرار حوادث در ترمینال‌های کانتینر می‌باشد.

شکل‌گیری نسل‌های مختلف بنادر از یک سو منجر به تغییرات اساسی در

۲. سازمان بین‌المللی برای استانداردسازی ISO (International Organization for Standardization)

سازمان ISO در ۲۳ فوریه ۱۹۴۷ تاسیس شد و هدف آن توسعه استانداردها برای امکانات به کاررفته در مبادلات کالایی و گسترش همکاری‌های بین‌المللی در زمینه‌های فکری، علمی، فنی و اقتصادی بود. پس از رشد و توسعه صنعت کانتینری در حمل و نقل کالا و افزایش تمایل صاحبان کالا در استفاده از کانتینر سازمان ISO نسبت به تعیین ابعاد استاندارد کانتینر اقدام نمود.

چون از کانتینر برای انجام حمل‌ونقل در روش Door to Door استفاده می‌شود، لذا تعیین عیار قانونی برای آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و مشخصات آن از قبیل ابعاد، ساختمان، شیوه‌های آزمایش و غیره برای استفاده از تجهیزات استاندارد و همگون مشخص شده است. این مشخصات نه تنها باعث دگرگونی در حمل‌ونقل کانتینری شد، بلکه افزایش میزان ایمنی را با استفاده از شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل محموله به‌وسیله کانتینر به دنبال داشته است. بر اساس مقررات ISO کانتینرهای ایمن باید دارای مشخصات و شرایط ذیل باشند:

۱-۲- صحت خصوصیات و استحکام دایمی برای چندین بار استفاده در زنجیره حمل‌ونقل را دارا باشد.

خسارت وارده به کانتینر بر مبنای ایجاد خسارت

ردیف	محل ایجاد خسارت	درصد /کل
۱	ترمینال‌ها	۶۰
۲	جاده‌ها	۱۵
۳	راه آهن	۱۵
۴	دریا / کشتی	۱۰
۵	هوایما	تقریباً ناچیز

خسارت وارده به کانتینر بر مبنای محل اصابت

ردیف	محل اصابت	درصد /کل
۱	سقف کانتینر	۳۰
۲	دیواره‌های جانبی کانتینر	۱۵
۳	درب کانتینر	۱۵
۴	کف کانتینر	۱۵
۵	سایر قسمت‌های کانتینر	۲۵

خسارت وارده به کانتینر بر مبنای عامل خسارت

ردیف	محل اصابت	درصد /کل
۱	بی‌مبالاتی در جابه‌جایی	۵۰
۲	بی‌توجهی در انبارداری و بستن روی کشتی	۲۵
۳	فشارهای بیش از حد هنگام حمل و نقل (بدی شرایط جوی)	۱۰
۴	سایر عوامل از جمله ضعف بدنه کانتینر	۵

«ایمنی کانتینر» در صنعت حمل‌ونقل و عملیات کانتینری به مجموعه تدابیر، اصول و مقرراتی گفته می‌شود که با به کار گرفتن آنها می‌توان نیروی انسانی و دارایی‌ها را در برابر خطرات گوناگون در محیط بندری به گونه‌ای مؤثر و کارا نگهداری کرد

۲-۲- به سهولت در شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل قابل استفاده و حمل باشد.

۳-۲- وسایلی در ساختمان آن به کار برود که همیشه آماده جابه‌جایی در شرایط ایمن باشد.

۴-۲- طوری طراحی و ساخته شده باشد که بتوان به سهولت و در شرایط ایمن، در آن کالا بارگیری و تخلیه شود.

۵-۲- طراحی و ساخت آن به گونه‌ای باشد که با وسایل و تجهیزات استاندارد تخلیه و بارگیری قابلیت جابه‌جایی و حمل ایمن را داشته باشد.

۶-۲- دارای خاصیت نفوذ ناپذیری آب و جلوگیری از تأثیرات بدآب و هوایی به داخل آن باشد.

۷-۲- باید دارای دریچه‌ای باشد که بتوان در هنگام حمل‌ونقل بین‌المللی به‌وسیله گمرک مهر و موم کرد.

امروزه پیشرفت‌های به‌وجود آمده در حمل و نقل کانتینری و ماهیت ذاتی سرعت و ایمنی در صنعت حمل‌ونقل کانتینری سازندگان کانتینر را به سویی هدایت می‌کند تا تغییراتی را در ساختار کانتینرها به وجود آورند،

تجارت جهانی (WTO) به عنوان یکی از شرایط ورودی پیشنهاد نموده اند.

۱-۱- مقاله‌نامه شماره ۳۲ در سال ۱۹۳۲ با موضوع حفاظت کارگران بنادر در برابر حوادث تصویب و بنادر را ملزم به تهیه تمهیدات لازم در این خصوصی نمود.

۲-۱- مقاله‌نامه شماره ۱۳۷ که مقاله‌نامه کار در بندر نامیده می‌شود بیان می‌دارد که با توجه به تغییرات در روش‌های جابه‌جایی کالا در بنادر (مانند کانتینر) و رشد مکانیکی و خودکارسدن رویه‌ها و فرایندهای عملیاتی احتمالاً این تغییرات گسترش بیشتری خواهد یافت با در نظر گرفتن اینکه تغییرات با تسریع در حمل کالا، کاستن از زمان توقف کشتی در بنادر و کاهش هزینه حمل‌ونقل، در مجموع به نفع اقتصاد کشور ذی‌نفع است، باید تدابیری به کار گرفته شود تا کارگران بنادر در مزایای حاصل از روش‌های نوین قانونمند کردن شغل و تثبیت درآمد و تدابیری دیگر مربوط به شرایط زندگی و کار افراد ذی‌نفع و ایمنی و بهداشت کار در بندر سهیم شوند.

۳-۱- مقاله‌نامه شماره ۱۵۲ که مقاله‌نامه ایمنی و بهداشت شغلی (کار در بندر) نامیده می‌شود، در ۲۵ ژوئن ۱۹۷۹ به تصویب رسید و شامل مقررات کلی در ارتباط با آماده‌سازی و نگهداری کارگاه و تجهیزات و استفاده از روش‌های کار به نحوی است که در همان سال توصیه‌های تکمیلی به نام مقاله‌نامه شماره ۱۶۰ (Occupational Safety and Health Dock Worker Recommendation) شکل‌گیری و منتشر شد.

۴-۱- تحولات تکنیکی در بنادر و توجه مدیریت به سلامت کارکنان و کارگران و نگرش‌های جدید به این موضوع موجب شد تا دستورالعمل جدیدی به نام Code of Practice on Health in Port ارایه شود که شامل کلیه خطرات احتمالی در فرایندهای شغلی بنادر است.



به گونه‌ای که بدنه‌ای کاملاً مستحکم و نفوذناپذیر داشته باشند و کمترین نیاز به تعمیرات و نگهداری را دارا باشند. همچنین قابل رهگیری و ارزیابی باشند، به طوری که صاحبان کالا و گمرک همواره بتوانند از طریق پلمپ‌های هوشمندی (Electronic Seals) که روی آنها نصب است آنها را رهگیری کرده و بتوانند انواع سنسورها را برای کنترل محموله داخل آن نصب کنند.

۴ نتیجه‌گیری

توسعه شتابان تجارت کانتینری در سطح جهان و منطقه آسیا از یک سو و رشد و توسعه سریع بنادر جهان و گذار از نسل اول بنادر (Handling & Warehousing Base) به نسل چهارم بنادر (Foot Loose) از سوی دیگر، توجه مشتریان (کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا) به سرعت و ایمنی ارائه خدمات بندری در راستای کاهش قیمت تمام شده لزوم ایجاد بستر و عیار قانونی در قالب استانداردها و کدهای بین‌المللی را بیش از پیش در ترمینال کانتینر از اهمیت قاطعی برخوردار می‌سازد، لذا شایسته است مدیران صنعت کانتینری کشور به همان اندازه که به کمیت و کیفیت تولید با هزینه حداقل فکر می‌کنند، به مقررات و موارد ایمنی و بهداشت نیز تعهد و توجه نشان دهند. هر بندری برای رسیدن به سطح مطلوبی از توسعه یافتگی نیازمند به ارتقای عوامل ایمنی و بهداشت کار و استقرار سیستم مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه‌ای است.

اقدامات پیشگیری از وقوع حوادث در ترمینال کانتینر براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی:

الف) سازمان بین‌المللی ILO

- ارتقای عوامل ایمنی و بهداشت کار و سازمان‌دهی گروه‌های کارگری در قالب این کنوانسیون
- انتخاب کارگران طبق شایستگی‌های لازم
- توجه به توانایی‌های جسمانی کارگران در راستای ایمنی و بهره‌وری کار
- آموزش‌های لازم در بدو استخدام

۳. کنوانسیون کانتینرهای ایمن (International Convention for Safe Containers) CSC

این کنوانسیون در سال ۱۹۷۲ با تشخیص مزایای رسمی کردن الزامات ایمنی مشترک در زمینه حفظ ایمنی کامل جان افراد در هنگام رویه‌های حمل و نقل کانتینر، همچنین تسهیل حمل و نقل بین‌المللی کانتینر توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تهیه شد. در این کنوانسیون جهت تضمین ایمنی کار با کانتینر تاکید می‌شود تا در تمامی مراحل کار با کانتینر نیروهای وارده به آن حاصل از حرکت، جای‌گیری، رویه‌های چینی و وزن کانتینر پر و نیروهای بیرونی بیشتر از استحکام طرح کانتینر نشود. در این راستا کنوانسیون به منظور نگهداری و عملیات استاندارد کانتینری به دو نکته تاکید می‌کند:

الف) کانتینر به گونه‌ای نگهداری شود که در معرض نیروهای بیش از نیروهای پیش بینی شده در طراحی آن قرار نگیرد.

ب) محموله کانتینر طبق رویه‌های توصیه شده تجارت به گونه‌ای چیده شود که نیروهایی بیش از نیروهای پیش بینی شده در طراحی کانتینر وارد نشود. همچنین طبق این کنوانسیون آزمایش‌ها و رویه‌های آزمایش گوناگون جهت تایید ایمنی ساختار کانتینرچه در زمان ساخت و چه در حالت بهره‌برداری به عمل خواهد آمد.

۴. دستورالعمل بین‌المللی حمل کالاهای خطرناک (IMDG Code) International Maritime Dangerous Goods

سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO مجموعه قوانینی را در مورد حمل و نقل کالاهای خطرناک از راه دریا و اقداماتی برای کاهش مخاطرات موجود در

۴. دستورالعمل بین‌المللی حمل کالاهای خطرناک (IMDG Code) International Maritime Dangerous Goods

سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO مجموعه قوانینی را در مورد حمل و نقل کالاهای خطرناک از راه دریا و اقداماتی برای کاهش مخاطرات موجود در

چون از کانتینر برای انجام حمل و نقل در روش Door to Door استفاده می شود، لذا تعیین عیار قانونی برای آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و مشخصات آن از قبیل ابعاد، ساختمان، شیوه‌های آزمایش و غیره برای استفاده از تجهیزات استاندارد و همگون مشخص شده است

د) دستورالعمل بین‌المللی Code IMDG

همان‌طور که قبلاً اشاره شد، کد بین‌المللی کالاهای خطرناک در حمل و نقل دریایی (IMDG Code) در فصل هفتم کنوانسیون SOLAS توسط IMO تدوین شد. اقدامات پیشگیرانه ایمنی برای کالاهای نه‌گانه خطرناک در ترمینال‌های کانتینر شامل موارد ذیل است:

- آموزش تمامی افرادی که درگیر حمل و نقل و نگهداری کالای خطرناک هستند
- تدوین برنامه در عملیات حمل و نقل، جابه‌جایی و نگهداری کالاهای خطرناک
- برنامه‌ریزی در پذیرش کالای خطرناک در ترمینال کانتینر
- توجه به برچسب‌گذاری روی کانتینرهای محتوی کالای خطرناک
- صافی کانتینرهای محتوی کالای خطرناک طبق دستورالعمل‌های موجود
- تفکیک کانتینرهای محتوی کالای خطرناک بر اساس سازگاری و ناسازگاری آنها
- تهیه تمهیدات ویژه از سوی (Cargo Interest) ها در نحوه رفتار با کانتینرهای محتوی کالای خطرناک. ■

منابع:

- کنوانسیون کانتینرهای ایمن، مولف: سازمان بنادر و دریانوردی، سال انتشار ۱۳۸۱، تهران
- مقاوله‌نامه‌های بین‌المللی کار / مولف: محمد رضا سپهری / سال انتشار ۱۳۸۱، تهران
- Guidelines on Occupational Safety and Health Management System
- IMO/ILO/UN ECE Guidelines for Packing of Cargo Transport Units (۲۰۰۲ Edi Hon)
- International Convention for Safe Containers (CSC). ۱۹۷۲
- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)
- ISO ۱۹۹۶ series ۱ Freight Containers- Specification and testing
- Occupational Safety and Health (Dock Worker) Convention
- Occupational Health Service Convention ۱۹۸۵
- Protection of Workers, Personal data, ILO code of Practice ۱۹۹۷
- Recommendation on the safe transports of dangerous cargoes and related activities in port areas (۱۹۹۵ edition)
- Working Environment (Air Pollution, Noise and Vibration).

• توجه به بهبود وضعیت سیستم‌های پرداخت، بیمه و خدمات تامین اجتماعی

- تدوین و اجرای برنامه‌های آموزشی سازمان‌یافته و تخصصی
- بهبود مستمر وضعیت ایمنی و بهداشت شغلی کارگران

ب) کنوانسیون CSC

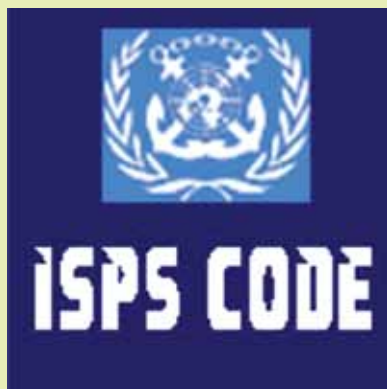
بر اساس یک مطالعه موردی (Case Study) کلیه خسارت‌های وارده بر کانتینر در ترمینال‌های کانتینری تحلیل و بررسی شده است که نتایج این مطالعه در جدول زیر ارائه می‌شود:

خسارت وارده به کانتینر بر مبنای ایجاد خسارت‌دهنده‌ها نشان می‌دهد که بیشترین خسارت‌های وارده به کانتینر و کالای محتوی آن در ترمینال‌های کانتینری به وجود می‌آید. لذا استقرار و اجرای مقررات کنوانسیون CSC در فرآیندهای عملیاتی ترمینال کانتینر با توجه به رسالت این کنوانسیون (ایمنی جان افراد و تسهیل در حمل و نقل بین‌المللی) از طریق موسسات بازرسی مورد تایید بندر جهت کنترل موارد ذیل لازم و ضروری است:

- کنترل و بازرسی در خصوص ایمنی ساختار کانتینر (CSC SAFETY APPROVAL) کنترل تمامی مراحل کارکرد کانتینر، به گونه‌ای که نیروهای حاصل از حرکت، جابجایی، روی هم چینی، وزن کانتینر پر و نیروهای بیرونی نباید بیشتر از استحکام طرح کانتینر باشد.
- اعمال کنترل در نگهداری کانتینر، به گونه‌ای که در معرض نیروهای بیش از نیروهای پیش‌بینی شده قرار نگیرد.
- نظارت و کنترل در این خصوص که محموله کانتینر طبق رویه‌های توصیه شده در حمل و نقل دریایی به گونه‌ای چیده شود که نیروهای پیش‌بینی شده در طراحی کانتینر وارد نشود.

ج) سازمان بین‌المللی ISO

- انتخاب کانتینر و استفاده از آن در عملیات استافینگ بایستی با توجه به ماهیت و نوع کالا انجام شود
- استفاده از تجهیزات استاندارد (Cargo Securing) در لاشینگ کالا و کانتینر
- کارگزاران بندری (Packing Company) بایستی اطلاعات کاملی از انواع فشارهای دینامیکی که در طول حمل و نقل کانتینر (دریایی - زمینی) به آن وارد می‌شود، داشته باشند (لزوم آموزش‌های تخصصی)
- استفاده از تجهیزات تخلیه و بارگیری و حمل ایمن در جابه‌جایی کانتینر
- توجه به اندازه، وزن، شکل و ارتفاع واحد کالا در هنگام استافینگ برای جلوگیری از فشارهای کالا به کانتینر در حین حمل
- توجه به فشارهای اقلیمی (Climatic Strains)، فشارهای زیست‌شناختی (Biological Strains)، فشارهای شیمیایی (Chemical Strains) در هنگام بسته بندی و استافینگ کالا در داخل کانتینر
- رعایت استانداردهای چیدمان کالاهای مختلف در یک کانتینر (کانتینرهای LCL)
- انجام بازرسی و کنترل‌های لازم در بدنه کانتینر (داخل - بیرون) قبل و بعد از استافینگ



آیین نامه بین المللی امنیت دریانوردی ISPS Code

فرصت یا تهدید

حمید اعتضادی، رئیس اداره امنیت دریانوردی
سازمان بنادر و دریانوردی

بیش از ۷ سال است که آیین نامه بین المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (ISPS Code) به عنوان فصلی نو آن هم با بار صرفاً امنیتی و ضد تروریستی در کنوانسیون سولاس حضور یافته و مفاد و مقررات مرتبط با آن به دلیل برخورداری از قید «امنیتی» توجه همگان را در صنعت حمل و نقل دریانوردی به خود معطوف کرده است. شاید بتوان مهم ترین و تعیین کننده ترین دغدغه اصلی ارایه این مقاله را نقش و سهم قابل توجه جمهوری اسلامی ایران در اجرای ISPS و الزامی که در پیاده سازی آیین نامه یاد شده داشته است، دانست. تاکنون ۳۵ عنوان تسهیلات بندری و افزون بر ۳۰۰ فروند شناور غیر نظامی تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران به دلیل مشمول بودن، با الزامات ISPS منطبق شده اند و قریب به ۲۰ فقره سند اصلاحی و پیشنهادی پیرامون موضوعات امنیت دریانوردی با نام مقدس جمهوری اسلامی ایران از سوی هیأت های اعزامی سازمان بنادر و دریانوردی در مقام مرجع دریایی کشور در نشست های رسمی کمیته ایمنی دریانوردی و سایر اجلاس های بین المللی ارایه شده است و همین حضور فعال در عرصه امنیت دریانوردی آن هم در ابعاد بین المللی و فرامرزی آن، به خوبی این زمینه را فراهم کرده که بتوان از منظر یک منتقد به آیین نامه بین المللی امنیت دریانوردی نظر افکند.



پس از ماجرای ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ و بروز بحران امنیتی در خاک ایالات متحده آمریکا که شاید هم اقدامی خود ساختار از سوی سرویس های امنیتی آن دولت بوده باشد، ملاحظات ایمنی و امنیتی در راس امور و دغدغه های بین المللی قرار گرفت. انبوه رنگارنگی از اقدامات امنیتی یک جانبه و چند جانبه، مقررات و ابتکارات و نوآوری های چشمگیر در عرصه امنیت دریانوردی به منصفه ظهور درآمد و این به دلیل آن است که نبض اقتصاد و بازرگانی در جهان عمدتاً در عرصه حمل و نقل دریایی می تپد.

اهداف

◀ سیاسی - امنیتی

در سال ۲۰۰۱، دولت های غربی و به ویژه ایالات متحده آمریکا بنادر و کشتی ها را اهداف مناسبی برای حملات تروریستی ارزیابی کردند و در ادامه

- برداشتن گام‌های اساسی به سوی یکسان‌سازی و استاندارد کردن مدارک و اسناد خدمه و مراحل مختلف حمل‌ونقل دریایی از منظر خشکی و دریا
- درک جدید مدیران و به ویژه بخش خصوصی از مقوله امنیت و اینکه هزینه کردن منطقی در این بخش زیان‌ده نیست و بر افزایش سود در درازمدت می‌افزاید.

که بسیار پیچیده‌تر از نمونه‌های گذشته بوده و پیوسته در حال تکامل هستند و بدین سبب است که تهدیدات امنیتی در واقعیت‌هایمان به اشکال و روش‌های متعدد و مختلفی بر ما اثر می‌گذارد. این تأثیرات را می‌توان در دو مقوله متضاد اما به نوعی مرتبط با یکدیگر قرار داد:

امروزه با چالش‌هایی رودررو هستیم که بسیار پیچیده‌تر و غامض‌تر از نمونه‌های گذشته بوده و پیوسته در حال تکامل می‌باشد و بدین سبب است که تهدیدات امنیتی در واقعیت‌هایمان به اشکال و روش‌های متعدد و مختلفی بر ما اثر می‌گذارد



◀ جنبه‌های منفی آیین‌نامه

- افزایش هزینه و تحمیل آن به ویژه بر اقتصادهای کوچک
- بر اساس پژوهش مطالعاتی که آنکتاد در سال ۲۰۰۷ به انجام رساند، متوسط هزینه‌ای که اجرای الزامات ISPS بر بنادر کوچک تحمیل کرده، افزون بر بار مالی است که از این بابت بنادر بزرگ داشته‌اند. بر اساس این بررسی، هزینه اجرای الزامات آیین‌نامه امنیتی در بنادر دنیا برابر با افزایش هزینه حمل‌ونقل دریایی برآورد شده است. شاید تخمین و برآورد مضامین هزینه‌ای چندان آسان نباشد، اما حداقل می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

◀ جنبه‌های مثبت آیین‌نامه

- نوسازی تجهیزات کنترلی و نظارتی با استفاده از فن‌آوری‌های مدرن
- برقراری همکاری تنگاتنگ میان دولت‌ها در برقراری امنیت در زنجیره فعالیت‌های اقتصادی صنعت دریانوردی
- کنترل بهتر و اثربخش‌تر محیط‌های بندری و کشتی با ضرب ایمنی و امنیتی بیشتر و کاهش احتمال وقوع برخی رویدادها و حوادث امنیتی به دلیل انجام ارزیابی امنیتی ریسک و در نتیجه ایجاد محیط و فضای کار مناسب‌تر و ایمن‌تر و ایجاد محدودیت دسترسی برای افراد غیرمجاز

سیاست‌های خصمانه‌ای که نسبت به تعدادی از کشورهای در حال توسعه داشتند، طی چند سال گذشته از این موضوع به صورت ابزاری برای اتخاذ تمهیدات سخت امنیتی در عرصه دریانوردی سود برده و هر جا که می‌خواستند مقاصد سیاسی خود را در بخش‌هایی به پیش ببرند، به راحتی آیین‌نامه را مستمسک امیال بلندپروازانه خود قرار داده‌اند.

◀ اقتصادی

به دلیل عدم همخوانی تجهیزات امنیتی و نظارتی موجود در بنادر و در کشتی‌ها با الزامات و خواست‌های ISPS شرکت‌های تولیدی بسیاری که در امر صنعت دریانوردی و به ویژه در حوزه تولیدات ایمنی در حال فعالیت بودند، به سوی تولید تجهیزات هشداردهنده، کنترلی و نظارتی در حوزه امنیت دریانوردی روی آوردند. منافع اقتصادی که آیین‌نامه برای بسیاری از شرکت‌های بزرگ اروپایی و آمریکایی به ارمغان آورده، گویای اهمیت اقتصادی ISPS است. آن قدر سود و منافع در این حوزه وجود دارد که دیگر کسی به این مهم نمی‌پردازد که فلان دستگاه یا تجهیزات امنیتی چه بهره‌دهی و اثربخشی داشته است و فقط خرید و نصب آن یک ضرورت اعلام می‌شود.

بهترین نمونه برای اثبات این ادعا، تجهیزات مربوط به زنگ خطر امنیت کشتی (SSAS) است که در اکثر مواقع و شرایط نشان داده که بیش از آنکه ممد باشد، مغل است و در شرایطی که باید مفید واقع شود بی‌اثر و در بهترین حالت کم‌اثر بوده است. دزدی دریایی در آب‌های سومالی به‌خوبی بی‌اثر بودن این وسیله هشدار امنیتی را عیان ساخت.

◀ اثرات

امنیت در صنعت حمل‌ونقل کم و بیش همانند امنیت در عرصه رایانه و نرم‌افزار است. در عرصه فن‌آوری اطلاعات، حد و حصری برای حملات و بیروسی و هکرها نمی‌توان ترسیم کرد. مطالعاتی که در برخی از بنادر کشورهای غربی انجام شده، نشان داده است که اجرای ISPS به ویژه در بنادر اروپایی در تحقق شعار «قاچاق کمتر و دزدی کمتر» موفق نشان داده است و این دستاورد در حالی اعلام می‌شود که آیین‌نامه امنیتی فی‌نفسه و ماهیتاً آیین‌نامه‌ای ضدتروریستی است.

در مباحثات بین‌المللی در خصوص امنیت، ارتباط میان تحول اقتصادی و میزان و درجه ثبات و یا بی‌ثباتی ناشی از آن در محیط امنیتی همواره از جمله سوژه‌های داغ بوده و این بدین مضمون است که گستره مفهوم امنیت تا بدان‌جا بسط یافته که ایده امنیت اقتصادی، امنیت محیط زیست، امنیت غذا و همچنین موضوعات مربوط به جرایم بین‌المللی، مهاجرت غیرقانونی و انواع و اقسام تهدیدات، سلامت جان و روان را نیز دربر می‌گیرد. امروزه با چالش‌هایی رودررو هستیم

شیطنت‌آمیز، در صورتی که شناوری بدون رعایت موارد فوق از مبدأ بنادر ایران به سمت بنادر آمریکا بیاید، به دلیل آلوده بودن به لحاظ امنیتی یا به آب‌های کشور آمریکا راه داده نمی‌شود و یا باید بابت اجرای برخی اقدامات پیشگیرانه امنیتی هزینه بیشتری بپردازد و در عین حال متحمل توقف و کندی عملیات تخلیه و بارگیری نیز خواهد شد.

تأثیرات آیین‌نامه بر دریانوردان و واکنش دریانوردان:
- افزایش مسوولیت‌ها و وظایف جدید و کار خدمه کشتی

- افزایش صدور و تکمیل فرم و اسناد و مدارک جدید (Paper Work) و طولانی شدن مراحل اداری و پروسه اجرای وظایف جاری

- اثرات سوء بر روحیه خدمتی و شخصیت انسانی خدمه کشتی

در همان دوره‌ای که پیش‌نویس آیین‌نامه ISPS بر روی میز بررسی در IMO قرار داشت، دیدگاه‌ها و نظراتی که از منابع مختلف دریانوردی و غیردریانوردی در خصوص مفاد آن ارایه می‌شد، به‌ویژه در بعد خدمه و کارکنان کشتی با یکدیگر تفاوت بسیاری داشت.

شاید تعمیم این موضوع به همه ابعاد آیین‌نامه نیازمند مستندات دیگری باشد، اما به جرأت می‌توان اذعان داشت که از منظر منافع امنیتی در خشکی، دریانوردان به عناصر مظنونی بدل شده‌اند که غریبه و بیگانه تلقی می‌شوند و به همین علت، بهترین راه برای رفع این ظن و گمان همان روشی است که اکنون در بسیاری از بنادر غربی به مورد اجرا درمی‌آید. فلسفه این روش می‌گوید حال که ما نمی‌توانیم دریانوردان و به زعم آنها، تروریست‌های بالقوه را در بیرون از کشتی کنترل کنیم، پس بهتر آن است که آنها را در کشتی حبس کرده و از دسترسی به مناطق حساس و خطرناک دور نگاه داریم.

بدیهی است که بازخورد عاجل این رهیافت، چیزی جز تخریب روحیه خدمه کشتی و به مخاطره انداختن امنیت در کشتی نخواهد بود. خدمه کشتی که خود را در مظان اتهام کاری نکرده می‌بینند، چطور می‌توانند در مشارکت در اجرای الزامات امنیتی و ابراز هوشیاری امنیتی از خود علاقه‌مندی نشان داده و بی‌تفاوت نمانند.

تفاسیر متفاوت از مفاد آیین‌نامه و یکدست نبودن پیاده‌سازی الزامات ISPS در بنادر دنیا

- تفاوت قوانین ملی کشورها به‌ویژه در حوزه اتباع بیگانه و موضوع مهاجرت، عدم درک صحیح و شفاف مفاد الزامات آیین‌نامه
- عدم آموزش کافی و دقیق افسران امنیتی در ساحل و در کشتی و به‌ویژه فرماندهان کشتی‌ها که گاهی موجب بروز برخی اختلاف سلیقه‌ها و



تردد و حسگرهای امنیتی پیرامونی از جمله تمهیدات امنیتی رایج در بنادر دنیا به‌ویژه از فرادای ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ محسوب می‌شود.

اتلاف وقت

بررسی‌ها حاکی از آن است که این نقیصه به مرور ایام و با همه‌گیر شدن ISPS به تدریج رو به زوال نهاده و اکنون نمی‌توان این عامل را در طولانی شدن فرایند تخلیه و بارگیری یا پهلودهی و جداسازی کشتی‌ها به صورت اثرگذار دخیل دانست، به‌جز در مواقعی که مقاصد سیاسی در ورای این موضوع نهفته باشد.

کندی عملیات و تأثیرات آن بر تسهیل روند مبادلات و برقراری تعادل میان امنیت و رونق اقتصادی

سوء استفاده سیاسی

در این خصوص می‌توان به سیاست‌های شبه‌آپارتایدی دولت آمریکا طی چند سال گذشته اشاره کرد. این دولت با اعلام اینکه تعدادی از بنادر دنیا و از جمله بنادر جمهوری اسلامی ایران دارای مشکلات امنیتی بوده است، از شناورهای بازرگانی که وارد بنادر آن کشور می‌شود خواست تا سطح امنیتی خود را ارتقا داده و به تبع آن نیز تمهیدات امنیتی بیشتری اتخاذ کنند. بر اساس این تمهید

- خرید و نصب سامانه شناسایی خودکار شناورها (AIS)

- خرید سامانه زنگ خبر امنیتی (SSAS)

- خرید تجهیزات مربوط به پایش محدوده اطراف کشتی از عرشه، کنترل و نظارت بر مترددین، بار، انبار آذوقه و بر محموله شناور
- تأمین منابع مالی جدید برای اجرای الزامات آیین‌نامه در خصوص ارزیابی امنیتی، تهیه و تصویب و تأیید پلان امنیتی کشتی و همچنین به‌کارگیری مؤسسات رده‌بندی معتبر، انجام ممیزی‌های نوبه‌ای (داخلی و خارجی)

- آموزش افسران امنیتی شرکت کشتیرانی و کشتی و سایر خدمه کشتی که به نوعی با موضوع امنیت سروکار خواهند داشت.

- به‌کارگیری نیروهای حفاظتی و امنیتی اضافی در بنادر و کشتی‌ها.

مواردی که به آنها اشاره شد، با کمی تغییر و اصلاح به نوعی در حیطه تسهیلات بندری مشمول اجرای الزامات آیین‌نامه امنیتی نیز مصداق دارد. نصب دوربین‌های مداربسته و سامانه‌های هوشمند کنترل





خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

ترخیص کالا و

حل اختلافات گمرکی

حمل و نقل بین المللی

و چند وجهی

ترانزیت داخلی و خارجی

خدمات بیمه

بیمه های باربری،

اشخاص و مسافرتی

Customs Clearans
International Transport
Insurance Policy

آدرس: خیابان میرزای شیرازی،

پایین تر از خیابان مطهری،

پلاک ۱۵۷، طبقه سوم

تلفکس: ۸۸۱۴۰۸۹۶ - ۹

info@iranlogistics.com

www.iranlogistics.com

تنش در بنادر شده و همین امر تأخیر در عملیات تخلیه و بارگیری و پهلوهدی یا جداسازی کشتی را به همراه داشته است.

• پیچیده تر کردن اقدامات و تمهیدات امنیتی و افزایش مراحل کنترلی و نظارتی به بهانه اثربخش تر کردن ISPS

دولت آمریکا ضمن آنکه اجرای مفاد بخش «ب» آیین نامه را برای تمامی کشتی های با پرچم غیر آمریکایی که می خواهند وارد بنادر آن کشور شوند الزامی اعلام کرده، اما همچنان بر این باور است که الزامات آیین نامه بین المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری تکافوی نیازمندی های امنیت مورد نظرش را نمی کند و در کنار آن به ابداع چند تمهید پرهزینه و زمان بر دیگر توأم با اجرای ISPS Code دست یازیده است.

طرح (CSI) Container Security Initiative برای بازرسی کانتینرها در بندر مبدأ از سوی نمایندگان گمرک آمریکا و طرح (SFI) Secure Freight Initiative برای کنترل مواد رادیواکتیو در داخل کانتینرها و سایر محمولات و طرح C-Tpat (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) که تعهداتی را برای فروشنده و حمل کننده کالا به بنادر مقصد در آمریکا ایجاد می کند از جمله نمونه های بارز اقدامات اضافی است که در کنار تمهیدات امنیتی ISPS Code بنا به خواست و امیال دولت آمریکا در بیش از ۴۰ بندر دنیا به مورد اجرا درآمده است.

چه باید کرد؟

باید پذیرفت که آیین نامه بین المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (ISPS Code) از بین نخواهد رفت و تمامی اصحاب دریانوردی در خشکی و دریا باید در عوض تلاش برای حذف این آیین نامه که اقدامی عبث می نماید، در چالشی بین المللی در اصلاح نمودن و تا حد امکان غیرسیاسی کردن مفاد آن بکوشند و در این مسیر گام بردارند.

دیر یا زود برخی از معضلات و ابهامات آیین نامه به مرور زمان کمرنگ شده و پیاده سازی آنها از تجانس و همگنی بیشتری در نزد دولت های متعاقد برخوردار خواهد شد.

بررسی پیچیدگی ها، دوگانگی های برخی مفاهیم در الزامات و نواقص و کاستی ها باید از سوی دولت های متعاقد به صورت سند های اصلاحی برای طرح و بررسی و بازنگری به کمیته ایمنی دریانوردی ارایه شود تا از آن طریق جرح و تعدیل لازم مبتنی بر واقعیت ها و ضرورت های عملیاتی و تجاری که طی ۶ سال گذشته به دست آمده، صورت پذیرد و اقدامات امنیتی در عرصه دریانوردی چهره منطقی تری به خود بگیرد و لایه های فرقه گرایی و زورمدارانه رسماً از بدنه آن زدوده شود.

شایان توجه است که در اجلاس ۸۶ کمیته ایمنی دریانوردی IMO که اردیبهشت سال ۱۳۸۸ در شهر لندن و مقر دائمی سازمان بین المللی دریانوردی برگزار شد، نخستین سند پیشنهادی در این باب از سوی هیأت اعزامی جمهوری اسلامی ایران ارایه شد که با حسن استقبال بسیاری از نمایندگان دولت های عضو IMO مواجه شد، اما در نهایت نمایندگان دولت های غربی و به ویژه ایالات متحده آمریکا بر زود هنگام بودن این سند پیشنهادی اصرار و پافشاری کرده و بحث و مذاکره پیرامون آن را به آینده موکول کردند.

همکاری و مشارکت کشورها نیازمند برقراری ارتباط دایم نمایندگان آنها و تبادل افکار و اخبار در این زمینه است. تعامل و همکاری نمایندگان کشورهای متعاقد در سازمان بین المللی دریانوردی و حتی تشکیل کارگروه های مکاتبه ای و غیر حضوری می تواند هسته مرکزی و نقطه شروع این چالش سترگ باشد.

باید تمام دولت های متعاقد IMO به پذیرش رسمی و لازم الاجرا دانستن کنوانسیون ۱۸۵ سازمان بین المللی کار (ILO) در خصوص اسناد هویت دریانوردان با هدف ایجاد تعادل و توازن میان نیاز به امنیت و رعایت حقوق انسانی دریانوردان ترغیب شوند.

اسناد هویتی (Seaman book) که بر اساس مفاد کنوانسیون یاد شده صادر شده باشد، حکم ویزا را داشته و دیگر نیازی به داشتن ویزای جداگانه برای دریانوردان نخواهد بود و این امر در راستای مفاد بخشنامه شماره ۱۱۱۲ کمیته ایمنی سازمان بین المللی دریانوردی، صدور مجوز خروج کوتاه مدت دریانوردان از کشتی را در بنادر دیگر کشورها به منظور استفاده از امور رفاهی و خدمات درمانی تسهیل می کند. ■



سابقه دزدی دریایی و محدودیت‌های حقوقی مقابله با آن



محمد مهدی اسلامی

مشاور حقوقی مدیر کل امور اداری سازمان
بنادر و دریانوردی

رسمی داشتند که «نامه انتقام» نامیده می‌شد. دزدان دریایی اغلب به کشتی‌های کشور خود حمله می‌کردند و بدین ترتیب، مزاحمت‌های فراوانی را در زمان صلح برای دولت‌ها فراهم می‌آوردند. در اواخر قرن هفدهم، حکومت‌ها شروع به اعزام کشتی‌های نیروی دریایی برای تعقیب دزدان دریایی کردند. یکی از بزرگ‌ترین دزدان دریایی «دوآرد تیچ»، مشهور به ریش‌سیاه بود که سرانجام به وسیله نیروی دریایی انگلستان در سال ۱۷۱۸ به دام افتاد. او در یک درگیری تن‌به‌تن با یک افسر نیروی دریایی انگلستان کشته شد.

دزدی دریایی که در دریاهای بزرگ انجام می‌گرفت، هزاران سال است که ادامه دارد. کشتی‌های متعلق به یونان قدیم و رومی‌ها نیز بارها در دریای اژه و مدیترانه مورد حمله این دزدان قرار گرفته است. در حقیقت دزدان دریایی تدریجاً آن قدر قدرت و جسارت به‌دست آورده بودند که حتی جایی را که اکنون ترکیه نامیده می‌شود جهت مقر حکمرایی خود انتخاب کرده بودند، به‌طوری‌که رومی‌ها در سال ۶۷ قبل از میلاد ناچار شدند یک کشتی سرباز را برای گوشمالی دادن این دزدان جسور به سوی آنجا روانه و مقر حکمرایی آنها را خراب کنند. دوره اوج شرارت و غارت این دزدان دریایی بین سال‌های ۱۳۰۰ تا ۱۸۳۰ بوده است. این دزدان دریایی بیشتر در بنادر آفریقای شمالی مستقر بودند که ایالت «بربرها» نامیده می‌شد و عبارتند از: مراکش، الجزیره، تونس و تریپولی. آنها به کشتی‌های اروپایی که از مدیترانه عبور می‌کردند، حمله کرده و بعد از غارت کشتی، مسافران آن را به صورت غلام درآورده و می‌فروختند و یا به عنوان گروگان نگه می‌داشتند. این داستان تا سال ۱۸۳۰ ادامه داشت که الجزیره توسط فرانسوی‌ها فتح شد.

۱ پرچم دزدان دریایی

پرچم جولی راجر در فیلم‌ها و مجموعه‌هایی که درباره دزدان دریایی ساخته می‌شوند، نماد و پرچم معروفی است که دزدان دریایی هنگام حمله آن را بر فراز کشتی‌های خود به اهتزاز درمی‌آوردند. پرچم جولی راجر نامی سنتی است که به پرچم‌های دزدان دریایی اروپایی و آمریکایی اطلاق می‌شده و اکنون به‌عنوان نماد دزدان دریایی در فیلم‌ها یا اسباب‌بازی‌هایی که به شکل دزدان دریایی ساخته می‌شوند، به کار می‌رود. در این پرچم تصویر یک جمجمه و ۲ شمشیر که به صورت ضربدر پایین جمجمه قرار گرفته‌اند، نمایش داده می‌شود.

دزدان دریایی غالباً گنج‌ها و جواهراتی را که از راه غارت و دزدی به دست می‌آوردند، چون می‌خواستند کسی از جای گنج‌های آنها خبر نداشته باشد، آنها را در زیر زمین دفن می‌کردند. به همین علت، امروزه هنوز هم خیلی‌ها معتقدند که بسیاری از این گنج‌های دزدان دریایی در طول سواحل خلیج مکزیک از فلوریدا تا تگزاس مدفون است.

۱ معروف‌ترین دزدان دریایی تاریخ

– **آنه بونی:** معروف‌ترین دزد دریایی زن در دنیا! او زنی بود که در جامعه کاملاً مردانه دزدان دریایی توانست شهرت و ثروت فراوانی به دست آورد. بزرگ‌ترین حسرت زندگی آن، زندگی در کنار خانواده بود.

– **بارتولومئو رابرتز:** آخرین چهره سرشناس دوران شهرت دزدان دریایی که توانست رکورد غارت ۴۰۰ کشتی تجاری را به دست آورد. او قمار را در کشتی‌های خود ممنوع کرده بود.



دزدان دریایی از زمانی که سفرهای دریایی با تجارت از طریق دریا در دنیا به وجود آمده، وجود داشته‌اند. اولین اسناد مربوط به اولین دزدی‌های صورت‌گرفته در دریا یا حملاتی که به کشتی‌ها شده، به قرن ۱۳ قبل از میلاد مسیح برمی‌گردد.

۱ تعریف حقوقی و بین‌المللی واژه دزدی دریایی

دزدی دریایی را اگر بخواهیم به طور ساده بیان کنیم، به هر گونه عمل خشونت‌آمیز غیرقانونی گفته می‌شود که به وسیله یک کشتی خصوصی (غیردولتی) در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می‌گیرد. کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای دزدی دریایی را اعمال مجرمانه از سوی افراد یک کشتی نسبت به کشتی‌های دیگر در دریاهای آزاد دانسته است. در سال ۱۹۵۸ حقوق عرفی موجود درباره دزدی دریایی براساس «کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد» به حقوق مدون تبدیل شد. پس از آن نیز در سال ۱۹۸۲ «کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای» به تصویب رسید. این کنوانسیون در سال ۱۹۹۴ با تصویب شصت‌مین کشور امضاکننده اجرایی شد.

سیر پیدایش دزدان دریایی

دزدی دریایی (Piracy) واژه‌ای است که اکنون بیشتر در کنار داستان‌هایی مانند جزیره گنج، پیتریان و به تازگی فیلم دزدان دریایی کارائیب در ذهن تداعی می‌شود. به ویژه اینکه ما ایرانی‌ها کمتر با این تاریخچه سر و کار داشته‌ایم.

تصویر کلاسیک موجود در ذهن ما از یک دزد دریایی به این صورت است که یک چشم‌بند سیاهی را کج بر چشم نهاده، به جای دست، چنگکی از میج به ساعدش وصل شده و البته یک پایش هم از زانو به پایین چوبی است. کلاهی به سبک اسکاتلندی‌های قدیم بر سر دارد که عکس یک جمجمه و دو اسکلته به شکل ضربدر روی آن خودنمایی می‌کند.

در گذشته‌های دور، ملت‌های اروپایی به ویژه اسپانیا، انگلیس، فرانسه و هلند مکرراً با یکدیگر می‌جنگیدند. هر کشوری دزدان دریایی را تشویق می‌کرد تا به دشمنش حمله کنند. مردانی که به نفع کشوری در این زمینه عمل می‌کردند، ملوان غیرنظامی نامیده می‌شدند و برای غرق کردن کشتی‌های دشمن جواز

- **بنجامین هورنی گلد:** یکی از معروفترین دزدان دریایی اروپا که در سالهای پایانی عمرش به حکومت‌های مرکزی اروپا و مخصوصاً باهاماس کمک کرد تا دزدان دریایی خطرناک را یک‌به‌یک از سر راه بردارند. او به خوبی تاکتیک‌ها و حقه‌های همکاران سابق خود را می‌شناخت.

- **ریش مشکی:** خطرناک‌ترین دزد دریایی آمریکا که زیر دست هورنی گلد به یک جانی حرفه‌ای بدل شد، تا جایی که هنوز هم او را به عنوان مخوف‌ترین دزد دریایی کارائیب می‌شناسند. او همیشه برای فتح کشتی‌های دولتی حریص بود.

- **کالیکو راکهام جک:** این دزد دریایی انگلیسی بارها توانسته بود در جنگ با دزدان دریایی خطرناک‌تر پیروز شود، زیرا از حقه‌های نظامی کثیفی استفاده می‌کرد. راکهام جک تنها دزد دریایی شیک‌پوش بود که همیشه دوست داشت لباس‌های زیبا و گران قیمت به تن کند.

- **چئونگ پو تسای:** این دزد دریایی معروف چینی را همه به خاطر گنج مخفی‌اش می‌شناسند. او تمام اموال و طلاهای مسروقه را به صورت گنجی افسانه‌ای در غاری مخوف در جزیره چئونگ چائو مخفی کرده بود.

- **ادوارد انگلند:** این دزد دریایی ایرلندی را شاید بتوان بهترین دزد دریایی نامید. چون او با وجود موفقیت‌های فراوان در غارت کشتی‌های تجاری، در حمله به کشتی‌های مسافری همیشه دل‌رحم و با ملاحظه بود و جنایات و وحشیگری‌های سایر دزدان دریایی را انجام نمی‌داد.

- **هنری آوری:** هنری آوری دزد دریایی باسیاستی بود که پس از دوران اوج دزدی دریایی تصمیم گرفت به گوشه‌ای خلوت پناه برده و تا پایان عمر با ثروت افسانه‌ای خود زندگی اشرافی داشته باشد.

- **هاول دیویس:** دیویس را می‌توان مهندس دزدان دریایی نامید. او به جای استفاده از زور بازوی خدمه یا قدرت آتش کشتی و ادوات جنگی، همیشه از هوش سرشار خود برای فتح کشتی با کمترین تلفات استفاده می‌کرد و با نقشه‌های مکارانه خود به سادگی به اهداف پلیدش می‌رسید. هاول برخلاف همکارانش، از نامی زیبا برای کشتی خود استفاده می‌کرد؛ پرنده آبی.

- **مری رد:** این دزد دریایی زن، سال‌های سال مثل یک مرد زندگی کرد و حتی نزدیک‌ترین کاپیتان‌ها به وی نیز نمی‌دانستند مری زن است نه یک مرد حيله‌گر و بی‌رحم!

- **پالز گریو ویلیامز:** ویلیامز در سال‌های پایانی عمر خود به جرگه دزدان دریایی پیوست. او که سابقه خدمت در ارتش را داشت، عاشق هیجان و ماجراجویی‌های زندگی یک دزد دریایی بود.

- **ساموئل بلیمی:** دزد دریایی عاشق! ساموئل دزد دریایی مورد علاقه نویسندگان است که داستان عشق افسانه‌ایش بیش از کشتی‌هایی که غارت کرده، مورد توجه قرار گرفته است.

- **استید بونت:** استید یک مرد ثروتمند و بی‌نیاز بود که به دلیل وسوسه قدرت و حکومت بر دریاهای غرب اروپا به یک دزد دریایی پیر ولی مکار تبدیل شد.

- **ویلیام کید:** کاپیتان کید ابتدا یکی از افسران بنام نیروی دریایی بود و در اثر چند حادثه به یک دزد دریایی بی‌رحم تبدیل شد. گنج افسانه‌ای کید شهرت فراوانی دارد؛ هر چند هنوز هیچ‌کس آن را نیافته است. ویلیام در سال‌های جوانی وارد نیویورک شد و با بی‌رحمی‌های زندگی نیویورکی آشنا شد. صحنه‌های فیلم «دار و دسته نیویورکی» مارتین اسکورسیزی، زندگی واقعی و روزمره ویلیام را به تصویر می‌کشد. شاید اگر او در شهری آرام‌تر زندگی می‌کرد، هرگز به یک دزد دریایی بی‌رحم تبدیل نمی‌شد.

❖ دزدی دریایی یا تروریسم دریایی

در سال ۱۹۸۸ کنوانسیون‌ها به تصویب رسید که به کنوانسیون رم معروف است. در رابطه با امنیت دریانوردی، ماده ۱۶۸ این کنوانسیون درباره تروریسم دریایی است که برخی این موضوع را با دزدی دریایی اشتباه می‌گیرند. تنها دو کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در ماده ۱۵ تا ۱۹ و کنوانسیون ۱۹۸۲ از ماده ۱۰۲ تا ۱۰۴، به مقررات مربوط به دزدان دریایی پرداخته است که ایران هر دو کنوانسیون مربوط به دزدی دریایی را امضا و از نظر اجرا و عمل به این دو کنوانسیون پایبند است.

بعضی‌ها کشتی‌رایی را از مصادیق تروریسم می‌خوانند. به نظر می‌رسد مردم جهان که به هر حال با دزدی دریایی زودتر از تروریسم آشنا شده‌اند، یا لاقلاً چنین فکر می‌کنند، ترجیح می‌دهند که با «تعقل» با کشتی‌رایی دربیفتند، زیرا اصولاً جهان، حساب دزدی دریایی را از تروریسم جدا کرده است. جهان برای دزدی دریایی قایل به علل است، اما برای تروریسم دلیلی نمی‌بیند. (براساس تصمیم سازمان بین‌المللی دریانوردی، کشورها می‌توانند به منظور مقابله با حملات دزدان دریایی از نیروهای نظامی در کشتی‌های تجاری تحت پرچم خود استفاده کنند. این تصمیم IMO از دو سال پیش به سازمان بنادر کشورهای عضو اعلام شده است). باید دزدی دریایی، سرقت مسلحانه در دریا و یا هرگونه «خشونت در دریا» از جمله «تروریسم دریایی» در فهرست جنایات واقع در صلاحیت دیوان بین‌المللی کیفری قرار گیرد و دولت‌ها به جرم‌انگاری این جنایت در نظام حقوق داخلی خود مبادرت کنند و صلاحیت جهانی برای محاکمه و مجازات دزدان دریایی تقویت و اجرا شود.

در وضعیت امروز سومالی، دزدی دریایی یگانه ممر «درآمد ملی» کشوری شده است که دیگر نمی‌توان کشورش خواند. این سرزمین چیزی به بار نمی‌آورد و چیزی جز شکم‌های گرسنه و انسان‌های نومید کوچنده صادر نمی‌کند. اکنون برای نخستین بار برای دزدان دریایی، وطنی فراهم شده است. صحبت از پناهگاه و مخفیگاه و توقفگاه نیست. سومالیایی‌ها پیش از آنکه به این پیشه روی آورند و در آن استعداد نشان دهند، فرصت تماشای کار دیگران را یافتند. بیگانگان از سرزمین‌های دور و نزدیک به قلمرو آبی سومالیایی‌ها آمدند و علاوه بر صید به تجارت پرداختند، آن‌هم پرسودترین تجارت: فروش جنگ‌افزار و مواد منفجره. براساس گزارش مؤسسه تحقیقات اقتصادی آلمان و کمیته خدمات نیروهای مسلح آمریکا، دفع زباله‌های سمی و اتمی در آب‌های سومالی به وسیله کشتی‌های خارجی توانایی ماهیگیران سومالیایی را برای گرداندن زندگی با محدودیت جدی مواجه کرده و ماهیگیران بدون امکانات این منطقه را دست خالی گذاشته است. در نتیجه این امر، آنها مجبور شده‌اند به جای ماهیگیری به دزدی دریایی روی بیاورند. دزدان دریایی غریبه حتی به سرقت کمک‌های غذایی جهانی که به سومالی فرستاده می‌شد، پرداختند. خود کشتی‌های حامل کمک‌ها نیز در امان نماند، چنانکه در سال ۲۰۰۵ شاهد تصرف یکی از این کشتی‌ها بودیم. سه ماه مذاکره طول کشید تا کشتی مذکور با پرداخت مبلغی توافقی آزاد شد. به گفته سومالیایی‌ها دزدی دریایی نوعی دوره اقتصادی برای آنها به وجود آورده است که هر بار ثروتمندان جدیدی را به منصف ظهور می‌رساند. این ثروتمندان، نوعی قهرمان به شمار می‌آیند. آنها حق انتخاب اول را در زمینه کشتی‌رایی پیدا می‌کنند.

در این راستا بسیاری از سازمان‌های جهانی نظیر سازمان بین‌المللی دریانوردی و برنامه جهانی غذا نگرانی شدید خود را نسبت به توسعه کمی و کیفی حملات دزدان دریایی اعلام کرده‌اند. بر اساس گزارش مؤسسه آلمانی تحقیقات اقتصادی، دزدی دریایی در منطق خود یک بازار نوظهور است که تبدیل به صنعتی پررونق در کشور سومالی شده است. در این میان شرکت‌های بیمه نیز از حملات دزدان دریایی سود برده‌اند، به این دلیل که حق بیمه‌ها به طور فزاینده‌ای رشد کرده است.

به گفته دیگر مقالات، ۷۰ درصد از مردم سومالی این نوع دزدی دریایی را نوعی دفاع ملی از آب‌های سرزمینی خود تلقی می‌کنند و خواهان عدالت و جبران خسارت برای منابع دریایی به یغما برده‌شده توسط ماهیگیران خارجی هستند.

وارد می کنند. اما پرواضح است که وجود دولت های بی ثباتی چون سومالی در مناطق حساس، به این دزدان دریایی اجازه می دهد همواره مثل آتش زیر خاکستر آماده شروع تهاجمی جدید باشند.

◀ نحوه عملکرد دزدان دریایی

دزدان دریایی مدرن دیگر با کشتی های عظیم الجثه و خدم و حشم به کشتی های تجاری حمله نمی کنند و از قایق های کوچک و تندرو و فن آوری های پیشرفته و مدرن با تعداد کمی خدمه اقدام به دزدی می کنند.

نحوه عملکرد دزدان دریایی برای تسخیر یک کشتی توسط دزدان دریایی می تواند به طرق مختلف صورت گیرد. در اصل دزدان دریایی با قایق های سریع السیر خود را به کشتی می رسانند، چنگک یا قلابی را که به طنابی وصل است به درون کشتی پرت می کنند، سپس با توجه به کم وزنی و لاغری و جوانی شان از طناب بالا می آیند و با اسلحه پرسنل غیر مسلح را تسلیم می کنند. اما روش

دیگری که امروزه بیشتر از آن پیروی می کنند، این گونه است که ۲ قایق سریع السیر (غالباً از جنس فیبر) با چراغ های خاموش، در حالی که کابل یا طنابی آن دو را به هم وصل کرده، یکی در سمت راست و دیگری در سمت چپ مسیر کشتی، آهسته حرکت می کنند و سعی می کنند کابل یا طناب را در سطح آب یا کمی بالاتر از آن نگه دارند. کشتی با سرعت تمام با این کابل برخورد می کند و کابل را که اینک به دور دماغه کشتی پیچیده شده است، با خود به جلو می برد و با این عمل، ناخواسته دو قایق متصل به کابل را یکی در سمت راست و دیگری در سمت چپ به بدنه خویش پهلوی می دهد، به این دلیل که طناب یا کابل هنوز به هر ۲ قایق وصل است. شناورهای دزدان نیز تا زمانی که کشتی توقف نکرده است، بدون نیاز به فعالیتی، چسبیده به کشتی باقی می مانند. انداختن چنگک و بالا آمدن افراد مسلح از طناب دیگر عمل ساده ای است. آنها برخلاف اسلاف خود از تاکتیک های جنگی مدرن استفاده می کنند و بسیار محتاط هستند تا با نیروهای دریایی مواجهه مستقیم نداشته باشند. آنها همیشه از تلفن های ماهواره ای، سیستم جی پی اس (موقعیت یاب) سلاح های اتوماتیک مدرن و آر پی جی و بازو کا برای حمله به کشتی ها استفاده می کنند.

◀ مناطق استراتژی دزدان دریایی

در نقشه جغرافیایی جهان مناطق خطرناکی چون خلیج عدن و منطقه مالاکا در سنگاپور وجود دارد که کمینگاه فوق العاده مناسبی برای دزدان دریایی به شمار می آید. برخی نواحی دیگر مانند دریای جنوب، چین یا دلتای نیجر از نقاطی هستند که احتمال خطر را افزایش می دهند. در این نواحی به علت کم عرض بودن آب راه ها، پر تردد بودن مسیر یا محدودیت هایی که برای سرعت و ردگیری وجود دارد، اغلب کشتی ها هنگام عبور، سرعت خود را کاهش می دهند. این موضوع آنها را طعمه های سهل الوصولی برای دزدان دریایی می کند. در جریان درگیری ها در سومالی بسیاری از کشتی های حامل کمک های سازمان ملل پیش از رسیدن به سومالی مورد دستبرد دزدان دریایی قرار می گیرند. در عین حال مناطقی مانند نیجریه، سواحل چیتاگونگ در بنگلادش و سواحل سانتوس در برزیل همچنان بحرانی و ناامن هستند. سالانه ۵۰ هزار کشتی تجاری از این مسیرها عبور می کنند. قسمت عمده دیگر حملات نیز در تنگه مالاکا رخ داده است. آمارها حاکی است، کشتی های حامل نفت و گاز و بارکش های محموله های دریایی هدف های اصلی دزدان دریایی بوده و ۶۷ مورد از حملات به نفتکش ها و ۵۲ مورد از کل حملات به بارکش ها صورت گرفته است.

◀ آمار دزدی های دریایی

بر اساس ارقام ارائه شده توسط دفتر بین المللی دریانوردی (IMB) وابسته به اتاق بین المللی بازرگانی (ICC) که از سال ۱۹۹۵ تاکنون میزان و نوع حملات دریایی را مورد بررسی قرار داده است، اعلام کرده که میزان گروگان گیری در این حملات با میزان خشونت اعمال شده دارای رابطه نزدیکی است. در ۶ ماه نخست سال ۲۰۰۳ بالاترین رکورد حملات به ثبت رسیده است. ۲۳۴ حمله، ۱۶ کشته، ۵۲ نفر زخمی و ۱۹۳ نفر از خدمه کشتی ها در این مدت گروگان گرفته شدند. در سال ۲۰۰۶ حمله به کشتی ها ۳۳۹ مورد، ۷۷ تن از خدمه کشتی ها روبرو شده و ۱۸۸ نفر نیز به عنوان گروگان گرفته شده اند، اما تنها ۱۵ مورد از حملات دزدان دریایی به مرگ افراد منجر شده است. در سال ۲۰۰۷ نیز میزان حملات ۱۰ درصد افزایش به ۲۶۳ مورد رسیده است. البته میزان حملاتی که در آنها از اسلحه استفاده شده، با ۳۵ درصد رشد همراه بوده است. در این سال تعداد خدمه مجروح شده کشتی ها به ۶۴ مورد رسید، در حالی که این رقم در سال ۲۰۰۶ تنها ۱۷ مورد بود. میزان حملات دریایی از سال ۱۹۹۳ تا سال ۲۰۰۳ نزدیک به ۳ برابر شده است. آمارها حاکی



◀ عوامل تغذیه کننده پدیده دزدی دریایی

حدود نزدیک به ۴ میلیون انسان نیازمند در سومالی حضور دارند که به نان شب خود محتاجند. اگر بخواهیم تعریفی از اوضاع سومالی داشته باشیم، در سومالی دولتی در کار نیست، اقتصاد از هم پاشیده است، سازمان ملل عهده دار تغذیه مردم باقیمانده در سرزمین خویش است. نیروهای خارجی به گروه های شبه نظامی کمک می کنند. شبه نظامیان برای تامین نیازهای مالی، غذایی و آموزشی خویش به دزدان دریایی وابسته اند. دولت انتقالی، به اتیوپی متکی است که از سوی آمریکا مامور کمک به آن شده است. حکومت اتیوپی چیزی از فرمانبری دولت انتقالی عایدش نمی شود. راهی برای بسط سیطره بر پونتلند، قلمرو سومالی، نیروهای جوان و منطقه زیر نفوذ دزدان دریایی وجود ندارد. از دولت انتقالی خواسته می شود که نیروهای اتیوپی را خارج کند، اما با خروج این نیروها خودش سرنگون می شود. مالکان کشتی های روبرو شده به منظور امنیت خدمه خود و آزادسازی کشتی و بار آن حاضر به پرداخت هر وجهی هستند. این نیز عاملی بر افزایش دزدی در دریاهاست و از عوامل دیگر اینکه دزدان می توانند سلاح خود را از منابع مختلف بدون هیچ مشکلی دریافت کنند. در میان انبوه سلاح های موجود در سومالی، هر گونه دخالت سایر کشورها نوعی خودکشی است، حال آنکه برای رهایی از چنگ کشتی ربايان راهی جز ورود به این لانه زنبورها نیست. دزدان دریایی از قدیم تا امروز در پهنه دریاهای آزاد در کمین کشتی های تجاری و مسافربری نشسته اند. برخلاف تصور خیلی ها هنوز هم دزدان دریایی بسیاری در آب های مناطق مختلف حضور دارند و دزدی دریایی هنوز هم یکی از بزرگ ترین مشکلات کشورهای مختلف است. به دلیل سهم عمده ای که تجارت دریایی در اقتصاد جهانی دارد، در دنیای مدرن، درآمد دزدان دریایی نیز در مقایسه با گذشته بسیار شده است. بهتر است بدانید دزدان دریایی سالانه حدود ۱۳ تا ۱۶ میلیارد دلار زیان اقتصادی به دولت های مختلف

است، کشتی‌های حامل نفت و گاز و بارکش‌های محموله‌های دریایی هدف اصلی دزدان دریایی بوده و ۶۷ مورد از حملات به نفتکش‌ها و ۵۲ مورد از کل حملات به بارکش‌ها صورت گرفته است. در موارد دیگر، دزدان دریایی به پول‌های نقد موجود در تیم‌های پشتیبانی و حفاظت از کشتی‌های تجاری که برای هزینه‌های جاری پیش‌بینی شده‌اند، بسنده می‌کنند. برخی نیز محتویاتی را که کشتی حمل می‌کند، مورد دستبرد قرار می‌دهند، اما در نهایت بسیاری از کشتی‌های تجاری با تمام خدمه و بارها در چنگال دزدان دریایی اسیر می‌شوند. دزدی دریایی بنا بر تجربه و براساس عملکرد این راهزنان، ملازم با ارتکاب دیگر جرایم از جمله گروگان‌گیری نیز بوده است. در خصوص این مورد کنوانسیون ۱۹۷۹ راجع به گروگان‌گیری می‌تواند مبنای قانونی مناسبی در همکاری اعضای این کنوانسیون در مقابله با این پدیده باشد. نکته جالب اینکه بسیاری از حملات دریایی بنا به علل و عواملی در بحران‌های سیاسی رخ می‌دهند.

۱ کشتی ایرانی دی لایت (Delight)

کشتی ایرانی دی لایت (Delight) روز ۲۸ آبان‌ماه (۱۸ نوامبر) در حالی که حامل ۳۶ هزار تن گندم از اروپا به مقصد ایران بود، در خلیج عدن مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفت و ربوده شد. این کشتی که در خلیج عدن مورد حمله دزدان دریایی سومالی قرار گرفته بود، پس از ۵۳ روز تلاش و مذاکره سرانجام جمعه شب ۲۱ دی آزاد شد.

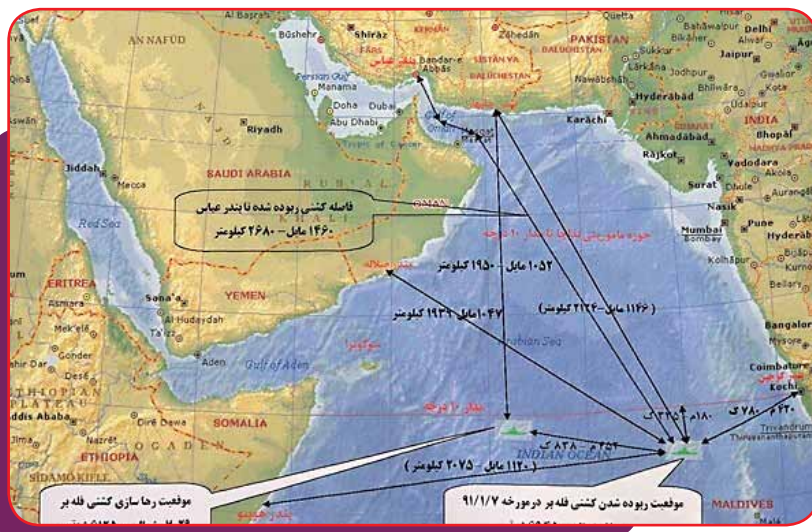
در هفتم فروردین امسال نیز کشتی در خارج از منطقه حضور نیروی دریایی کشورمان و بدون آنکه اسکورت باشد، مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفت و ربوده شد. این کشتی ربوده‌شده به سمت سواحل سومالی برده شد، در حالی که حدود سه هزار کیلومتر تا بندرعباس، حدود ۱۰۰۰ کیلومتر تا سریلانکا، حدود ۸۰۰ کیلومتر تا سواحل هند و دو هزار و ۱۰۰ کیلومتر تا سواحل سومالی فاصله داشت.

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، در کمترین زمان ممکن از فاصله سه هزار کیلومتری حرکت می‌کنند و با پشتیبانی ناوگروه نوزدهم که در خلیج عدن حضور داشتند، در یازدهم فروردین به کشتی ربوده‌شده می‌رسند و ۴۸ ساعت درگیری ایجاد می‌شود و کماندوها و تکاوران نیروی دریایی ۳۶ ساعت نبرد تن به تن روی کشتی داشتند. در این عملیات، ۱۲ نفر از دزدان دریایی دستگیر و تمام کارکنان کشتی آزاد شدند.

امیر دریادار سیاری، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در مصاحبه‌ای بیان کرده است: این‌گونه عملیات تاکنون در هیچ کشوری حتی کشورهای فرامنطقه‌ای انجام نشده است، ما با نیروی انسانی وارد شدیم و بدون تلفات کشتی را گرفتیم.

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران ناوگروه‌های متعددی را به خلیج عدن فرستاده است. سومین آنها در شهریور ۱۳۸۸ به منطقه اعزام شد. این ناوگان‌ها بارها حملات دزدان دریایی به کشتی‌های تجاری ایرانی و خارجی را خنثی کرده‌اند، به طوری که تنها از ابتدای سال ۱۳۹۰ تا ۱۹ اردیبهشت همین سال تعداد درگیری‌های آنها با دزدان دریایی به ۷ مورد رسید. چهار دریانورد کشتی سینین که در خلیج عدن توسط دزدان دریایی به اسارت درآمده بودند، پس از مدتی آزاد شدند و در تاریخ ۲۹ مرداد ۱۳۹۰ به کشور بازگشتند.

تلاش‌های مقامات حکومت گلموداگ (Galmudug) واقع در شمال بندرگاه خودمختار هوبایو (Hoby) در استفاده از دزدان دریایی به عنوان دیواری دفاعی علیه شورشیان اسلام‌گرا و ارتباط مقامات دولت سومالی با دزدان دریایی، همگی نشان از همدستی دولت در این جرم بین‌المللی



است. برخلاف این همکاری، بان کی‌مون، دبیر کل سازمان ملل متحد بر این باور است که دولت سابق و دولت جدید منطقه خودمختار پونتلند (Puntland) امروزه فعالانه و جدی‌تر با این مافیای همه‌گیر اقیانوسی مبارزه می‌کند. دزدان دریایی نگرانی زیادی برای هند به وجود آورده‌اند، به این دلیل که قسمت مهمی از تجارت هند از طریق کشتی و خلیج عدن صورت می‌گیرد. در نهایت هند مجبور شد یک ناو دریایی خود را به این منطقه بفرستد. روسیه نیز اعلام کرده است که به‌زودی به مبارزه بین‌المللی با دزدان دریایی خواهد پیوست. البته این مبارزه خارج از چارچوب گشت بین‌المللی و به‌صورت مستقل خواهد بود. در ۱۷ اکتبر ۲۰۰۸ شورای امنیت سازمان ملل با صدور قطعنامه ۱۸۳۸، کشورهای جهان را به مبارزه با دزدان دریایی سومالی فراخواند.

۱ تحلیل رویکردهای انتقادی به محاکمه دزدان دریایی

محدودیت‌هایی جهت تعقیب قانونی دزدان دریایی که در آب‌های بین‌المللی دستگیر شده‌اند، وجود دارد. یکی از این محدودیت‌ها این است که کشورها هنوز در اعمال قانون دریایی، قانون بین‌المللی و قانون خودشان اختلاف دارند. طبق اظهار نظر کارشناسان، هدف در مسایل مربوط به دزدی دریایی از بین بردن آن است، اما دزدان دریایی بعد از بازداشت و بازجویی خلع سلاح شده و آزاد می‌شوند و چون قوانین جدیدی در مورد دزدی دریایی وجود ندارد، پیگرد قانونی به ندرت اتفاق می‌افتد. به طور مثال، هلند از قوانین قرن ۱۷ میلادی جهت پیگرد قانونی استفاده می‌کند و همچنین کشتی‌های جنگی که دزدان دریایی را دستگیر می‌کنند، هیچ قانونی جهت محاکمه آنها وجود ندارد و ناتو هم هیچ سیاستی برای بازداشت آنها ندارد. کشورها نیز نسبت به زندانی کردن این دزدان تمایل نشان نمی‌دهند؛ به این علت که نیازمند صرف زمان زیاد و تلاش فراوان جهت فراهم کردن مدارک و شواهد و یافتن مترجم است و دیگر اینکه خطر زندانی کردن آنها به مراتب بیشتر از رها کردن آنها است. در مقابل، ایالات متحده قوانین خاصی برای زندانی کردن دزدان دریایی که در هر نقطه از آب‌های بین‌المللی صرف‌نظر از ملیت دزدان یا قربانیان مبادرت به دزدی کنند، دارد.

اولین بازی رایانه‌ای ارتش با مضمون مبارزه با دزدان دریایی منطقه خلیج عدن تحت عنوان «بازی رایانه‌ای مبارزه در خلیج عدن» با حمایت مدیریت هنری ارتش ایران در دست تولید است. ■

موقعیت دریای خزر و اهمیت جهانی آن



علی جان اکبری

قائم مقام معاون برنامه ریزی، اداری و مالی

سازمان بنادر و دریانوردی

دریای خزر از طرف شمال به روسیه، از طرف جنوب به جمهوری اسلامی ایران، از طرف غرب به جمهوری آذربایجان و از طرف شرق به جمهوری های ترکمنستان و قزاقستان محدود می شود. راه های دریایی بین بنادر مهم آن از قبیل باکو در آذربایجان، ماهاج قلعه در داغستان، آستاراخان در روسیه، آکتائو و گوری یف در قزاقستان، ترکمن باشی و آکتاش در ترکمنستان، نوشهر، امیرآباد و انزلی در جمهوری اسلامی ایران برقرار است. دریای خزر بیش از ۲۵ درصد ذخایر نفتی جهان را در خود جای داده است که بهره برداری از آن از سال ۱۹۵۴ میلادی آغاز شد و هم اکنون بیش از ۲۰ هزار چاه فعال و نیمه فعال دارد که پس از استقلال کشورهای سواحل دریای خزر بهره برداری از آن افزایش یافته است.

امنیتی جمهوری اسلامی ایران را نیز در این منطقه دچار چالش کرده و حتی بیم آن می رود که منافع ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران محدود شود. خزر قلب «اوراسیا» است و اوراسیا، قلب هارتلند هارتلند همان جزیره جهانی است که شامل اروپا، آسیا و آفریقا است. جمهوری اسلامی ایران با شش حوزه ژئوپلیتیکی مرتبط است، که عبارتند از:

- ۱- حوزه قفقاز و آناتولی
- ۲- حوزه دریای خزر
- ۳- حوزه فلات ایران
- ۴- حوزه آسیای مرکزی
- ۵- حوزه خلیج فارس
- ۶- حوزه دریای عمان و اقیانوس هند

غرب و در رأس آن آمریکا، تمایل دارد خلیج فارس و خزر را به عنوان دو حوزه و منبع اصلی انرژی به یکدیگر گره بزند و مکمل هم کند. صاحب نظران منطقه معتقدند که آمریکا با تغییر شیوه حکومت های منطقه سعی در تأمین منافع مورد نظر دارد و هدفش ایجاد ثبات و همکاری در منطقه نیست، بلکه با ایجاد بحران های مصنوعی داخلی یا منطقه ای قصد بهره برداری از وضعیت آشفته آنها را دارد تا جمهوری اسلامی ایران را از این منطقه بی نصیب کند.

اهمیت دریای خزر:

دریای خزر (Caspian Sea): دریای هیرکانی یا دریای مازندران به عنوان بزرگ ترین دریاچه کره زمین در مجاورت ۵ کشور جمهوری اسلامی ایران، روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان قرار گرفته است و این کشورها از منابع آن استفاده می کنند. عمق متوسط دریای خزر در شمال

زده است. در این گستره جغرافیایی در میان بازیگران تعاملات مختلف سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی به چشم می خورد که پیوندهای مشترکی را از نظر قومی، زبانی، تاریخی و اجتماعی به دنبال خود دارد و اشتراک منافع کشورهای ساحلی را نمایان می سازد.

همان گونه که می دانیم، دریای خزر همواره منشأ مناقشات میان کشورهای پهنجانه حوزه این دریا و مداخلات کشورهای منطقه ای و فرامنطقه ای بوده است. آنچه این دریا را به عرصه منازعات تبدیل کرده، منافع اقتصادی کشورهای ساحلی آن است که هنوز در مورد بهره برداری صحیح از آن به توافقی دست نیافته اند و به جای رژیم حقوقی، رژیم امنیتی و نظامی بر آن حاکم است. این عوامل مسایل

نظام منطقه ای دریای خزر را می توان نظامی جدید دانست که پس از فروپاشی شوروی و استقلال ۱۵ جمهوری تشکیل شد. این جمهوری ها در گذشته بیشتر حکم مناطق شوروی را داشته و تأمین کننده مواد اولیه برای مرکز یعنی روسیه بودند و به همین جهت دارای اقتصاد تک محصولی هستند. نظام منطقه ای دریای خزر منطبق بر منطقه ای شامل پنج دولت ساحلی این دریا است که با عنوان بازیگران بخش مرکزی این نظام منطقه ای مطرح هستند.

در این منطقه وجود یک فصل مشترک جغرافیایی یعنی دریای خزر، نقش عمده ای را در ایجاد این سیستم ایفا می کند و در حد بسیار گسترده ای سرنوشت اقتصادی کشورهای ساحلی را به هم گره



۶ متر، در مازندران میانه ۱۷۵ متر و در جنوب ۳۲۵ متر برآورد شده است. وسعت این دریا را تا ۴۳۰ هزار کیلومتر مربع نیز نوشته‌اند. طول دریای مازندران یک هزار و ۲۶۰ کیلومتر و عرض میانگین آن ۳۰۰ کیلومتر و مساحت کنونی آن ۳۶۰ هزار کیلومتر مربع است. دریای مازندران از نظر صید ماهیان خاویاری، منابع زیرزمینی بستر و کف دریا، منابع عظیم نفتی، موقعیت ژئوپلیتیکی خاص، منابع دریایی و غیره دارای اهمیت فراوانی است. این دریا یکی از دریاچه‌های منحصربه‌فرد جهان قلمداد می‌شود و از ویژگی‌ها و اهمیت بین‌المللی نیز برخوردار است.

حدود ۴۴ درصد از حجم آب دریاچه‌های دنیا در دریای خزر قرار دارد. این دریاچه به طور مستقیم به دریا راه ندارد، بلکه از طریق کانال ولگا-دُن به دریای سیاه مرتبط می‌شود و از این طریق، خط کشتیرانی بین دریای خزر و دریای سیاه برقرار است. دریای خزر مقادیر معتدله‌ای نفت و گاز دارد و بعد از منطقه خلیج فارس و سیبری، سومین منبع انرژی جهان است، ولی برای بهره‌برداری از این منابع عظیم انرژی مشکلاتی وجود دارد که اهم آنها عبارت است از: مشخص نبودن رژیم حقوقی دریای خزر، دسترسی نداشتن به آب‌های آزاد و در نتیجه نیاز به احداث خطوط لوله نفت و گاز، نبود سرمایه، تکنولوژی و دانش مدیریتی کافی در منطقه برای استخراج و بهره‌برداری از منابع انرژی که این نیز سبب دعوت از شرکت‌های نفتی بین‌المللی شده است.

استخراج نفت در منطقه خزر سابقه طولانی دارد. در دهه ۱۸۷۰ میلادی نخستین مته حفاری در این منطقه به نفت رسید. تا سال ۱۹۰۰ میلادی منطقه باکو نصف کل نفت خام مصرفی دنیا را تولید می‌کرد و باکو به شهر نفت مشهور بود، ولی نگرانی‌ها از آسیب‌پذیری باکو در برابر حملات نظامی طی جنگ جهانی دوم و نیز کشف میادین نفتی در نواحی غربی سیبری تغییری در اولویت‌های سرمایه‌گذاری‌های شوروی سابق پدید آورد.

مسئله تقاضا برای نفت در آینده نه چندان دور، یکی از مهم‌ترین مسائلی مطرح در سیاست‌گذاری‌های انرژی در سطح جهان است. یکی از گزارش‌ها خاطرنشان می‌سازد که در ۳۰ سال آینده پیش‌بینی می‌شود سرانه مصرف انرژی در کشورهای پرجمعیتی مانند هند و چین، اگر به مقدار فعلی سرانه انرژی مردم کره جنوبی برسد، آنگاه این سه کشور به تنهایی تقاضای ۱۲۰ میلیون شبکه نفت در روز خواهند بود. حال اگر این رقم را با مصرف فعلی جهان مقایسه کنید؛ درمی‌یابید که علاوه بر بالا رفتن تقاضا برای انرژی در قاره آسیا در سال‌های آینده به نظری رسد که استفاده از نفت خام همچنان تسلط خود را بر سرید حامل انرژی‌ها حفظ خواهد کرد. لذا سهم نفت در سال ۲۰۲۰ میلادی به ۴ درصد خواهد رسید و سهم گاز نیز در حالی که سریع‌ترین رشد را در سال‌های آینده

خواهد داشت، به ۲۶ درصد در سال ۲۰۲۰ میلادی خواهد رسید. در این صورت برای رفع کمبود نفت و گاز به مناطق تولید این دو محصول باید توجه کرد. بدین ترتیب دریای خزر از لحاظ ژئوپلیتیک انرژی نقش خاصی پیدا می‌کند. به دنبال کاهش تولید نفت به علت افزایش چشمگیر هزینه‌های عملیاتی از یکسو و هجوم کمپانی‌های نفتی برای کسب سودهای بادآورده از سوی دیگر، کشورهای ساحلی دریای خزر دچار بی‌ثباتی و سردرگمی شدند. آنها خود فاقد ابزارهای فنی و مالی لازم برای بهره‌برداری اقتصادی از منابع نفت و گاز خویش بودند. دو عامل اصلی، وضع را برای کشورهای ساحلی دریای خزر پیچیده‌تر می‌کرد؛ ۱. لزوم صدور نفت به بازارهای جهانی از طریق یک مسیر اقتصادی مطمئن و کم‌هزینه و ۲. تعیین رژیم حقوقی دریای خزر.

منابع نفت و گاز دریای خزر در کنار دیگر منابع آن، برای کشورهای حاشیه این دریا از اهمیت فراوانی برخوردار است. منابع انرژی دریای خزر، از نیازهای داخلی این کشورها فراتر می‌رود. در نتیجه تولید اضافی باید راهی بازارهای بین‌المللی شود و تقاضای جهانی را برای مدت‌های طولانی پاسخگو باشد. راهیابی این منابع به بازارهای بین‌المللی می‌تواند نقش بسیار مهمی در رشد اقتصادی بین‌الملل طی سال‌های آینده بازی کند. در این رابطه با روش صدور منابع نفت و گاز منطقه به بازارهای جهانی، اهمیتی حیاتی پیدا می‌کند. تقریباً تمامی برآوردهای جهانی بدون استثنا بر این باورند که تقاضا برای انرژی طی قرن آینده افزایش خواهد یافت و توزیع جغرافیایی منابع انرژی در این قرن نیز دستخوش تغییراتی ژرف خواهد شد. تا سال ۲۰۲۰ میلادی جمعیت جهان از مرز ۸ میلیارد نفر خواهد گذشت و رشد و توسعه اقتصادی، تقاضا برای انرژی را دو چندان خواهد کرد. بر اساس برآوردهای انجام‌شده، مصرف نفت تا سال ۲۰۱۰ میلادی در مقایسه با سال ۱۹۹۵ حدود ۸ تا ۱۱ میلیون بشکه در روز افزایش خواهد یافت و وابستگی آسیا به نفت وارداتی تا سال ۲۰۱۰ از مرز ۷۰ درصد خواهد گذشت. یکی از بزرگ‌ترین معضلات کشورهای حاشیه دریای خزر، دشواری جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی در بخش نفت و گاز است که مهم‌ترین مانع فقدان یک رژیم حقوقی مشخص،

عادلانه و تعریف‌شده برای دریای خزر می‌باشد.

◀ موقعیت دریای خزر در دیدگاه جهانی:

ابتدا لازم است نگاهی به دیدگاه‌های اصلی بپردازیم؛ مکتب‌ها با طرح منطقه هارتلند یا سرزمین قلب، حوزه آن را از غرب به رودخانه ولگا، از شرق به سیبری غربی، از شمال به اقیانوس منجمد شمالی و از جنوب به ارتفاعات هیمالیا، ایران و ارتفاعات مغولستان محدود می‌کند که بعداً مرزبندی را تا حدی به سمت غرب تغییر داد، به طوری که تمام سرزمین روسیه به جز قلمرو خاوری آن را دربر می‌گرفت. وی هارتلند را کلید جزیره جهانی یعنی آسیا، اروپا و آفریقا ذکر کرد، به طوری که تسلط بر این منطقه تسلط بر جزیره جهانی را آسان می‌کند. اسپایکمن نیز ریملند یا سرزمین حاشیه را مطرح کرد؛ به عبارتی همان محدوده اطراف سرزمین قلب از مکتب‌ها که هلال داخلی و خارجی نامیده می‌شد. اهمیت ریملند به این دلیل است که امکان ترکیب قدرت بزرگ و بحری را بهتر فراهم می‌کند و از سوی دیگر بیشترین منابع، نیروی انسانی و سهولت ارتباطات را در خود دارد.

منطقه آسیای مرکزی و قفقاز به‌خصوص دریای خزر ضمن واقع شدن در قلب محدوده طراحی‌شده مورد نظر این دیدگاه‌ها جایگاه و اهمیت ژئوپلیتیک ویژه‌ای دارند.

مسئله نفت و گاز به ویژه مسئله انتقال آن بیشترین تأثیر را روی ژئوپلیتیک منطقه خزر می‌گذارد، چراکه این منابع و انتقال آنها به بازارهای جهانی تنها راه شکوفایی و توسعه اقتصادی کشورهای منطقه است. به هر حال اهمیت اقتصادی و سیاسی خزر باعث شده نوعی دینامیسم اختلاف‌برانگیز در میان قدرت‌های منطقه‌ای درگیر در آسیای مرکزی ایجاد شود. ذهن روسیه بیشتر مشغول رشد نفوذ آمریکا در منطقه است و در این نگرانی با ایران شریک است. مقامات روس درگیر شدن ترکیه در کشورهای قفقاز را به عنوان یک چالش ژئوپلیتیکی قلمداد می‌کنند و به نظر می‌رسد افزایش پیوندهای نظامی ترکیه با کشورهای آسیای مرکزی را به عنوان جلوه‌های مشابه می‌دانند. در مقابل، ایالات

چین و روسیه در حال حاضر تا حدی در اقتصاد و پیوندهای سیاسی با کشورهای آسیای مرکزی در روابط محترمانه و دوستانه رقیب یکدیگر محسوب می‌شوند. این مطلب چنین نشان می‌دهد که آسیای مرکزی در حال تبدیل شدن به منطقه رقابت استراتژیک است که با رقابت هر چند نامشخص بر دسترسی به منابع انرژی منطقه خزر و نیز مسیرهای انتقال منابع نفت و گاز تقویت می‌شود

متحد به درگیر شدن ایران در تحولات منطقه خزر و نیز نمایش اهرم‌های نفوذ روسیه در کشورهای آسیای مرکزی حساس است، هر چند که در نظرهای رسمی به روسیه اشاره‌ای نمی‌شود.

چین و روسیه در حال حاضر تا حدی در اقتصاد و پیوندهای سیاسی با کشورهای آسیای مرکزی در روابط محترمانه و دوستانه رقیب یکدیگر محسوب می‌شوند. این مطلب چنین نشان می‌دهد که آسیای مرکزی در حال تبدیل شدن به منطقه رقابت استراتژیک است که با رقابت هر چند نامشخص بر دسترسی به منابع انرژی منطقه خزر و نیز مسیرهای انتقال منابع نفت و گاز تقویت می‌شود. به رغم ارتقای همکاری چندجانبه توسط سازمان‌های مختلف بین‌المللی و منطقه‌ای، قواعد بازی عمدتاً برای این کشورها به گونه مؤثری حاصل جمع جبری صفر است. سیاست بین‌الملل دارای سه عرصه جهانی، منطقه‌ای و دولت ملی می‌باشد و با توجه به اینها سه نوع سیستم ترسیم می‌شود که عبارتند از:

۱- نظام مسلط = سیستم مسلط، ۲- نظام منطقه‌ای

(Variable) وجود دارد. منظور از متغیر الگو، مقوله‌ای کلی است که ارتباط بین چندین عامل به هم مرتبط را نشان می‌دهد. اصولاً متغیر الگو به عنوان گروهی از عناصر و عواملی که نظام منطقه‌ای را شکل می‌دهد، مورد توجه قرار می‌گیرد که این متغیرهای الگو عبارتند از:

- ماهیت و سطح پیوستگی (انسجام) (The Nature and Level of Cohesion): پیوستگی یا انسجام به معنای درجه‌ای از شباهت بین هویت‌های سیاسی مورد نظر و نیز درجه‌ای از کنش‌های متقابل بین واحدها است. این مسأله در اشکال چهارگانه زیر مطرح می‌شود:

(الف) پیوستگی اجتماعی (شباهت عوامل قومی، نژادی، زبانی، فرهنگی، تاریخی و علم به مثابه یک میراث مشترک)؛ به عبارت دیگر توجه به هویت تاریخی، میراث فرهنگی مشترک و پیوستگی اجتماعی تا حدی در این منطقه وجود دارد، اما به دلیل وجود اقوام روس، فارس، ترک و قزاق میزان پیوستگی این بخش در حد پایینی است.

(ب) پیوستگی سیاسی (شباهت در نظام‌های

به چنین ویژگی است و سه دولت دیگر دارای اقتصاد تک‌محصولی هستند. میزان ذخایر و منابع طبیعی این منطقه بسیار فراوان است و در مجموع قادرند در آینده‌ای نه چندان دور با رفع ناهمواری‌ها، مجموعه اقتصادی نیرومندی را تشکیل دهند.

(ت) پیوستگی سازمانی (عضویت در سازمان‌های منطقه‌ای)؛ که در ارتباط با عضویت در سازمان‌های منطقه‌ای می‌باشد، دولت‌های بخش مرکزی در ارتباط با یکدیگر و همین‌طور در ارتباط با سایر بازیگران بخش پیرامونی و مداخله‌گر دارای سازمانی هستند. مهم‌ترین جلوه پیوستگی سازمانی در خزر (نشست عشق‌آباد) طی نیمه دوم اردیبهشت ۱۳۷۱ بود که منجر به تشکیل سازمانی به نام سازمان همکاری کشورهای حوزه دریای خزر شد. اعضای این سازمان، همان ۵ کشور حوزه دریای خزر هستند. از سوی دیگر، سازمان همکاری‌های اقتصادی (اگو) در بین کشورهای حوزه دریای خزر، آسیای مرکزی و نواحی اطراف آن (پاکستان، ترکیه و افغانستان) و عضویت ۴ کشور از ۵ کشور حوزه دریای خزر در این سازمان خود شاهد دیگری بر وجود پیوستگی در میان بازیگران بخش مرکزی این سیستم است.

- ماهیت ارتباطات (The Nature of Communication)؛ این متغیر الگو از چهار قسمت زیر تشکیل شده است؛ ارتباطات شخص مانند پست، تلگراف و تلفن، وسایل ارتباط جمعی، مبادله میان نخبگان، آموزش درون منطقه‌ای، گردشگری و مبادله دیپلماتیک در منطقه و حمل و نقل منطقه‌ای.

- سطح قدرت (The level of Power)؛ این متغیر الگو به عنوان توانایی‌های بالقوه و بالفعل اداره یک ملت برای تغییر فرایند تصمیم‌گیری کشورهای دیگر در جهت تطابق با خط‌مشی‌ها و سیاست‌های خود است که با توجه به ابعاد قدرت مادی، نظامی و انگیزشی می‌توان کشورها را از لحاظ قدرت به انواع ذیل تقسیم کرد:

” قدرت‌های درجه اول

” قدرت‌های کوچک

” قدرت‌های درجه دوم

” دولت‌های منطقه‌ای و دولت‌های ذره‌ای

” قدرت‌های میانه

- ساختار مناسبات: (The structure of Relations)؛ این متغیر الگو به توصیف و تبیین مناسبات در میان دولت‌های ملی تشکیل‌دهنده نظام منطقه‌ای می‌پردازد. در چارچوب این متغیر الگو می‌توان پرسش‌های ذیل را مطرح کرد، اینکه چه دولتهایی در حال همکاری و چه دولتهایی در حال نزاع هستند و پایه‌های مناسبات دوستانه و یا تضاد میان آنها کدامند؟

یک نظام منطقه‌ای دارای سه بخش است:

۱- بخش مرکزی

۲- بخش پیرامونی

سیاسی)؛ که در واقع همان شباهت در نوع نظام‌های سیاسی است. بخش مرکزی سیستم دریای خزر دارای حکومت جمهوری است که در تمام دولت‌های بخش مرکزی به چشم می‌خورد. البته باید گفت که این شکل از حکومت در کشورهای پیرامونی نیز وجود دارد.

(پ) پیوستگی اقتصادی و چارچوب تجاری؛ که مبتنی بر توزیع منابع اقتصادی و الگوی تجارت است و اصل هم‌تکمیلی اقتصادی را دنبال می‌کند. از آنجا که روابط اقتصادی نوین به همراه رقابت جغرافیایی، امکان همکاری موثر و کارآمد را افزایش می‌دهد، ظرفیت‌های متقابل برای تبادل اقتصادی و استفاده مشترک از نیروهای تولیدی ایجاب می‌کند که این ادغام در قالب سازمان همکاری‌های اقتصادی و همچنین تقویت درجه پیوستگی اقتصادی بخش مرکزی سیستم مذکور صورت بگیرد. در این مجموعه روسیه دارای اقتصادی چندوجهی است و ایران نیز در راستای دستیابی

= سیستم تابع، ۳- نظام داخلی = سیستم داخلی سیستم مسلط در عرصه جهانی وجود دارد و قدرتمندترین دولت‌ها آن را شکل می‌دهند. نظام منطقه‌ای در منطقه و تعامل در درون منطقه است. سیستم داخلی در عرصه دولت ملی و از کل سازمان‌هایی که سیاست‌های داخلی آن را شکل می‌دهد، تشکیل شده است. با توجه به این مطلب، منطقه عبارت است از نواحی‌ای از جهان که واحدهای تشکیل‌دهنده آن از لحاظ جغرافیایی در مجاورت یا نزدیک یکدیگر قرار گرفته و امور مربوط به سیاست خارجی آنها با یکدیگر مربوط است.

۴ متغیرهای تعیین‌کننده در تقسیم نظام منطقه‌ای:

لازم به ذکر است که در جهت ایجاد تمایز بین بخش‌های سه‌گانه نظام منطقه‌ای (یعنی مرکز، پیرامون و مداخله‌گر) چهار متغیر الگو (Pattern)



بخش های نظام منطقه ای هر یک مشخصاتی به شرح ذیل دارند:

بخش مرکزی (Core Sector): این بخش از یک یا چند دولت مرکزی که سیاست منطقه ای را شکل می دهند، تشکیل شده است. بخش مرکزی با توجه به ۴ متغیر الگویی مذکور در بالا مشخص می شود. در واقع این بخش متشکل از تعدادی از دولت هاست که در یک منطقه جغرافیایی خاص هسته مرکزی روابط را تشکیل می دهند. این بخش معمولاً از چند دولت که دارای زمینه های سیاسی و اجتماعی مشترک بوده یا به زمینه های سازمانی و یا فعالیت های مشترک دیگر دست می یابند، تشکیل می شود که شامل دولت های ایران، روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان است.

بخش پیرامونی (Periphery): شامل همه دولت هایی است که در یک سیستم تابع معین تا حدودی به دلیل متغیرهای سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، سازمانی و جغرافیایی از بخش مرکزی حذف می شوند، اما با این وجود در سیاست های مربوط به نظام منطقه ای ایفای نقش می کنند، در حالی که بخش مرکزی تمایل به پیوستگی سیاسی، اجتماعی و فرهنگی دارد که شامل کشورهایی چون ترکیه و چین هستند. بخش پیرامونی به صورت ذاتی نامتجانس است و معمولاً تعامل کمی میان اعضای پیرامونی وجود دارد. بخش پیرامونی در مقام مقایسه با بخش مرکزی از پیوستگی و ارتباطات کمتر و نیز سطوح نسبتاً نابرابر قدرت و همچنین از روابط سیاسی تر برخوردار است.

بخش مداخله گر؛ قدرت مداخله گر (Intruder sector): این بخش از لحاظ جغرافیایی در قلمرو نظام منطقه ای قرار ندارد و شامل دولت هایی می شود که جهت کسب منافع از نظام منطقه ای حضور دارند. بخش مداخله گر از مشارکت سیاسی مهم قدرت خارجی در روابط بین الملل منطقه ای به وجود می آید، در حالی که بخش های مرکز و پیرامون هر دو شامل دولت هایی هستند که در درون منطقه قرار دارند و شامل کشورهایی چون آمریکا، اروپا اعم از اتحادیه اروپا و کشورهای دیگر اروپایی، رژیم صهیونیستی، عربستان سعودی، هند و ژاپن می شوند.

مشارکت بخش مداخله گر به روش های زیر انجام می شود:

- ۱- ترتیبات چندگانه مانند ایجاد پیمان یا سازمان جهت دفاع مشترک.
- ۲- ترتیبات دوطرفه مانند ایجاد پیمان امنیتی متقابل.
- ۳- مداخله نظامی جهت حفظ وضع موجود یا بازگرداندن وضع سابق.
- ۴- براندازی.
- ۵- استفاده از ابزار سازمان ملل متحد برای دخالت در امور منطقه.
- ۶- فعالیت های فرهنگی - آموزشی.

در ۳۰ سال آینده پیش بینی می شود سرانه مصرف انرژی در کشورهای پرجمعیتی مانند هند و چین، اگر به مقدار فعلی سرانه انرژی مردم کره جنوبی برسد، آنگاه این سه کشور به تنهایی متقاضی ۱۲۰ میلیون شبکه نفت در روز خواهند بود

۷- تبلیغات.

۸- تجارت و سرمایه گذاری.

تهدیدات دریای خزر:

در حال حاضر سه خطر عمده ذیل دریای خزر را تهدید می کند:

اول: افزایش سطح آب که نوسانات آن قابل پیش بینی نیست، ولی در هر حال خسارات اقتصادی بسیار زیادی را به کشورهای ساحلی تحمیل کرده و می کند. دوم: مسأله اکولوژیک و به اصطلاح آلودگی آب. در سال های اخیر میزان آلودگی و افزایش سطح آب تا حد خطرناکی به هم منطبق شده اند، به طوری که فقط در طول ۱۰ سال گذشته حدود ۱۰۰ میلیون تن نفت از بستر دریای خزر استخراج شده که از این میزان حدود یک میلیون تن با آب دریا مخلوط شده است. به علت همین آلودگی آب، سواحل «نفت داشلاری» خلیج باکو و سومگائیت به نواحی مرده تبدیل شده اند.

سوم: خطر سومی که کشورهای ساحلی دریای خزر را تهدید می کند، مسایل نظامی و امنیتی است که تعدادی از کشورهای ساحلی دریای خزر برای رسیدن به اهداف سیاسی، کشتی های جنگی خود را در سواحل دریای خزر افزایش می دهند.

راه های کشتیرانی دریای خزر:

دریای خزر دارای راه های گوناگون کشتیرانی است که هر کدام از اهمیت خاصی برخوردار هستند. این راه ها عبارتند از:

۱- خط کشتیرانی خزر-ولگا- بالتیک (Caspian Volga - Baltic line)؛ این خط کشتیرانی از یکی از بنادر در دریای خزر شروع شده و در شمال خزر وارد مصب ولگا می شود و تمام طول رودخانه را پیموده، در ساحل فنلاند وارد آب های دریای بالتیک می شود و از آنجا به آب های آزاد می پیوندد و در واقع خط کشتیرانی خزر-ولگا- بالتیک، کشورهای شمال اروپا را به بنادر دریای خزر متصل می کند. برای ایران نرخ حمل بار از این راه در مقایسه با راه آبی خلیج فارس ۵۰ تا ۷۰ درصد کاهش می یابد.

۲- خط کشتیرانی دریای خزر- دریای سیاه- دریای مدیترانه (Mediterranean - Caspian Shippinline)؛ این راه آبی از یکی از بنادر در دریای خزر آغاز می شود و به بندر آستاراخان در سواحل شمال غربی می رسد و از آنجا وارد شط ولگا شده و پس از طی مسافتی از راه ولگا وارد کانال ولگا- دن می شود و به طرف دریای سیاه پیش می رود.

۳- خط کشتیرانی دریای خزر- دریای سیاه- رود دانوب- بالتیک (Line Baltic Danube)؛ این خط

از یکی از بنادر دریای خزر شروع می شود و در شمال این دریا وارد مصب ولگا شده و پس از عبور از کانال ولگا- دن و دریای سیاه به دانوب می رسد. کشورهای شمال و جنوب اروپا و نیز کشورهایی که در کنار رود دانوب قرار گرفته اند، با استفاده از این خط کشتیرانی به یکدیگر و به کشورهای حوزه خزر متصل می شوند.

کریدور بین المللی حمل و نقل شمال- جنوب

International North - South Transport Corridor (INSTC)

۱- مؤسسان و اعضا:

کریدور حمل و نقل بین المللی شمال- جنوب در ۱۲ سپتامبر سال ۲۰۰۰ میلادی در سن پترزبورگ توسط ۳ کشور ایران، روسیه و هند و به منظور ترویج همکاری های حمل و نقلی بین اعضا تأسیس شد. این کریدور اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر و سپس از طریق روسیه به سن پترزبورگ و شمال اروپا متصل می کند. اکنون این کریدور با پذیرش ۱۱ عضو جدید گسترش یافته است که این اعضا عبارتند از:

آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان. جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان کشور امین انتخاب شد که وظیفه دارد طرف های متعاقد را در خصوص پیوستن سایر کشورها به این موافقتنامه یا کناره گیری هر یک از طرف های متعاقد از آن مطلع کند.

۲- اهداف:

۱- توسعه مناسبات حمل و نقلی به منظور ساماندهی حمل و نقل کالا و مسافر در کریدور حمل و نقل بین المللی شمال- جنوب.

۲- افزایش دسترسی طرف های متعاقدین موافقتنامه به بازارهای جهانی از طریق تسهیلات حمل و نقلی ریلی، جاده ای، دریایی، رودخانه ای و هوایی.

۳- مساعدت در جهت افزایش حجم حمل و نقل بین المللی کالا و مسافر.

۴- تأمین امنیت سفر، ایمنی محصولات و همچنین حفظ محیط زیست براساس استانداردهای بین المللی.

۵- هماهنگ سازی سیاست های حمل و نقل و همچنین پی ریزی قوانین و مقررات مورد نیاز حمل و نقل برای اجرای این موافقتنامه.

۶- تأمین شرایط برابر جهت عرضه کنندگان انواع خدمات حمل و نقل کالا و مسافر در کشورهای متعاقد در چارچوب کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب. ■

درآمدی بر حمل و نقل چندوجهی



محمد علی اصل سعیدی پور

کارشناس ارشد مدیریت دریایی از دانشگاه
جهانی دریاوردی مالمو-سوئد

تعاریف:

شناورها پل‌های ارتباطی خشکی به دریا و بالعکس ایجاد شد. ایده ترکیب و ادغام دو مبحث تکنولوژی حمل با کانتینر و پدیده حمل و نقل چندوجهی برگرفته از تجارت جهانی است و با همین مفاهیم ترویج پیدا کرد.

در وضعیت فعلی شرایط حمل و نقل یک‌وجهی و فضای حقوقی حاکم بر آن، کاربران حمل و نقل یا همان فورواردرها نظام جدیدی از حمل و نقل را آغاز کرده‌اند تا بتوانند از آن طریق تقاضاهای مشتریان خود را تأمین و خدمات رقابتی خود را ارائه کنند و از آن طریق با ارائه خدمات حمل و نقل چندوجهی، فرآیند تجارت را به شکل کارآمدتری تسهیل نمایند. از زمان آغاز انقلاب کانتینر و در پی آن ظهور پدیده تبادل الکترونیکی اطلاعات (EDI)، تجارت بین‌المللی به‌طور روزافزونی به تراکشی‌های الکترونیکی وابسته شده است، به گونه‌ای که این امر زمینه‌ای را فراهم آورد تا اسناد واحدی از

در مباحث حمل و نقل، تعاریف مختلفی از حمل و نقل چندوجهی بیان شده است، ولی در مجموع مضمون کلی و نهایی این تعاریف یکی است و همگی بیانگر مسئولیت یک واسطه جهت حمل کالا از مبدأ تولید تا مقصد سفارش با بهره‌گیری از دو یا چند رویه مختلف از حمل و نقل است. شاید بتوان گفت که بیشترین تأثیر حمل و نقل کانتینری بر نقش فورواردرها در یک زنجیره حمل و نقل چندوجهی است که در آن یک فورواردر تحت یک قرارداد واحد کالایی را با استفاده از انواع شیوه‌های حمل بین خریدار و فروشنده جابه‌جا می‌کند.

این رویه حمل و نقل در واقع زاینده انقلاب کانتینر بوده است که بیش از ۵۰ سال پیش آغاز و با توسعه کشتی‌های رو-رو (RO-RO)، شناورهای چندمنظوره (Ferry) و حمل کامیون‌ها در این

حمل و نقل چندوجهی که در آن کالا توسط یک واسطه یا فورواردر با استفاده از دو یا چند رویه حمل و نقل از مبدأ اولیه به مقصد نهایی (door-to-door) ارسال می‌شود، می‌تواند نقش بی‌بدیلی را در تسهیل تجارت ایفا کند.

هنگام بهره‌برداری از روش حمل و نقل چندوجهی، ترکیبات مختلفی از رویه‌های حمل وجود دارد که براساس شرایط اقلیمی و نیز امکانات زیرساختی منطقه می‌توان از مجموعه‌ای از رویه‌های حمل در قالب یک مجموعه حمل و نقل چندوجهی بهره برد. از جمله ترکیبات یادشده می‌توان به حمل و نقل ترکیبی خشکی - دریا - خشکی، راه آهن - هوا - راه آهن، دریا - هوا - دریا - ریل، جاده - رودخانه - دریا و... اشاره کرد که هر یک از مزایا و نیز شرایط بهره‌برداری خاص خود برخوردار است.



در زنجیره حمل و نقل چندوجهی یکی از مهم ترین مزایا این است که فروشنده فقط با یک واسطه حمل یا فورواردر در تمامی زمینه های حمل از جمله عملیات حمل کالا، شکایات مربوط به مفقودی یا خسارت بر کالا، تأخیر در حمل یا تحویل، اسناد حمل، تشریفات گمرکی، بیمه کالا و... سر و کار دارد. این امر سبب شده است تا حمل و نقل چندوجهی از مرغوبیت قابل قبولی برخوردار باشد

۱- خشکی - دریا - خشکی:

در این نوع ترکیب حمل و نقل چندوجهی خشکی - دریا - خشکی یک کانتینر خالی از محوطه های یک خط کشتیرانی به انبار کالای یک صادر کننده ارسال می شود. سپس کانتینر پر بر روی کامیون قرار گرفته و به بندر مبدأ جهت حمل دریایی فرستاده می شود. پس از بارگیری در کشتی به بندر کشور مقصد (یا کشور ترانزیت) ارسال می شود. این کانتینر از طریق کامیون به ایستگاه ریل راه آهن و از آنجا توسط واگن به ایستگاه راه آهن مقصد ارسال و از آنجا با کامیون از راه آهن تحویل و به انبار خریدار (سفارش دهنده) نهایی فرستاده می شود.

در این میان نیز می تواند ارتباطات دیگری از طریق خشکی و یا حمل و نقل رودخانه ای نیز فراهم باشد. در این میان چنانچه کالا LCL باشد و یا به عبارت دیگر کمتر از ظرفیت کل کانتینر باشد و چندین کالای مربوط به صاحبان مختلف در یک کانتینر باشند، این کانتینر به انبار CFS ارسال و در آنجا با کالاهای مقاصد مشابه جمع آوری و در یک کانتینر FCL قرار گرفته و ارسال می شود. این ترکیب رایج ترین ترکیب حمل و نقل چندوجهی است که به واسطه صرفه جویی مقیاس از مرغوبیت خاصی برخوردار است.

۲- جاده - هوا - جاده:

حمل کالا از مبدأ به مقصد با ترکیب حمل با کامیون و سپس تحویل به هواپیما نیز از ترکیبات رایج حمل و نقل چندوجهی است. بدون شک نخستین وسیله ارتباطی با فرودگاه ها به دلیل شرایط ویژه فرودگاه ها، جاده است. حتی اگر رویه های دیگری از حمل نیز قرار است با خط هوایی ترکیب شود، رویه واسطه این دو، جاده خواهد بود. جاده نخستین و معمول ترین رویه متصل به فرودگاه است و در ترکیبات حمل هوایی از اولویت نخست برخوردار است. فارغ از

۴- صرفه جویی در هزینه ها:

مزایای فوق الذکر و کاهش زمان حمل و توقف کالا در نهایت به کاهش زمان و هزینه زنجیره حمل و کاهش بیمه حمل کالا منتج می شود، هزینه ای که در نهایت فورواردر اصلی باید آن را پرداخت کند. خود این مزیت از بزرگ ترین و مهم ترین مزایای حمل و نقل چندوجهی است که فورواردها در پی آن هستند.

۵- وجود یک واسطه حمل:

در زنجیره حمل و نقل چندوجهی یکی از مهم ترین مزایا این است که فروشنده فقط با یک واسطه حمل یا فورواردر در تمامی زمینه های حمل از جمله عملیات حمل کالا، شکایات مربوط به مفقودی یا خسارت بر کالا، تأخیر در حمل یا تحویل، اسناد حمل، تشریفات گمرکی، بیمه کالا و... سر و کار دارد. این امر سبب شده است تا حمل و نقل چندوجهی از مرغوبیت قابل قبولی برخوردار باشد.

۶- کاهش هزینه صادرات:

به دلیل وجود یک واسطه و مزایای یادشده در ارتباط با کاهش هزینه های حمل و زمان حمل کالا در نهایت هزینه های صادرات کالا کاهش یافته و فرآیند صادرات را به صرفه تر می کند. این مزیت در واقع از مزایای نهفته حمل و نقل چندوجهی است که در زنجیره حمل تأثیر خود را گذاشته و سبب شده است که صادرکنندگان تمایل بیشتری را در بهره برداری از آن نشان دهند.

روش های حمل و نقل چندوجهی

همان گونه که پیش از این نیز اشاره شد، از مزایا و شاخصه های اصلی حمل و نقل چندوجهی، استفاده از ترکیبی از چند رویه حمل و نقل کالا است که ترکیبات این رویه ها متناسب با شرایط و زیرساخت های موجود تغییر می کند. در زیر نمونه های ترکیبات رویه های حمل و نقل چندوجهی آمده است:

جمله قراردادهای تجاری، اعتبارنامه ها و نیز اسناد حمل و نقل چندوجهی واحد در تجارت بین الملل رایج شوند. این امر کمک کرد که کاربر حمل و نقل با قبول مسوولیت حمل کالا از مبدأ به مقصد، از اسناد واحدی جهت حمل کالا از کشورهای مختلف استفاده کرده و در زمان کمتر و با چالش کمتری کالا را به دست خریدار نهایی برساند.

۱- مزایای حمل و نقل چندوجهی

۱- کاهش زمان و نقاط جابه جایی کالا:

حمل و نقل چندوجهی که توسط یک کاربر برنامه ریزی و هماهنگی می شود، زمان اتلاف را به حداقل رسانده و خطرات آسیب به کالا، دزدی کالا و مفقود شدن کالا را در نقاط اتصال حمل و نقل کاهش می دهد. واسطه اصلی حمل و نقل (فورواردر) از رویه های ارتباطی واحد خود در نقاط مختلف استفاده کرده و تمامی فعالیت ها در نقاط مختلف را خود و عوامل ایشان هماهنگ کرده و کار را پیش می برند. همین امر سبب می شود که در طول مدت حمل، وضعیت کالا در تمامی مبادی هر لحظه تحت کنترل باشد و در کمترین زمان به نقطه بعد منتقل شود.

۲- جابه جایی سریع تر کالا از نقاط ترانزیت:

حمل و نقل چندوجهی به دلیل سرعت عمل در جابه جایی کالا و تبادل سریع اطلاعات زمان توقف ترانزیت را کاهش داده و فاصله بین نقطه تولید و نقطه مصرف کالا را کمتر می کند. حمل و نقل چندوجهی مسیر حمل از مبدأ تا مقصد را به صورت یک مسیر واحد تبدیل کرده و به رغم فاصله های زیاد حمل، زنجیره حمل را با سرعت بیشتری تسهیل می کند.

۳- کاهش اسناد و تشریفات اداری:

هر بخش از زنجیره حمل مستلزم مجموعه ای از اسناد و تشریفات اداری است که در مبادی مختلف گمرکات جزء لاینفک مراحل گمرکی است. حمل و نقل چندوجهی با ارایه اسناد و مدارک واحد و با ایجاد پیوند بین گمرکات مختلف و همچنین با واگذاری مسوولیت حمل به یک کاربر حمل واحد این تشریفات و اسناد را به حداقل خود رسانده و سبب می شود که کالا با کمترین تشریفات و اسناد از یک نقطه به نقطه دیگر حمل شود.



حمل و نقل چندوجهی که توسط یک کاربر برنامه ریزی و هماهنگی می شود، زمان اتلاف را به حداقل رسانده و خطرات آسیب به کالا، دزدی کالا و مفقود شدن کالا را در نقاط اتصال حمل و نقل کاهش می دهد

(مانند اتومبیل) و با استفاده از چرخ های خود وارد کشتی شده و از طریق خشکی به انبار وارد کننده نهایی ارسال می شوند. نگله های سنگین و نیز محموله های عظیم الجثه نیز معمولاً با همین روش حمل می شوند.

۸- رویه لش (LASH):

کلمه LASH مخفف عبارت Lighter Aboard Ship است که در این رویه کشتی محموله کالای درون بارج (دوبه) را به همراه دوبه مربوطه حمل می کند. این رویه حمل ترکیبی از حمل و نقل دریایی و رودخانه ای است.

۹- رویه پیگی بک (Piggy Back):

این سیستم ترکیبی از حمل و نقل جاده و ریل است. این روش در کشورهای آمریکای لاتین و اروپا از رواج خاصی برخوردار شده، چراکه این روش مجموعه ای از سرعت عمل و قابلیت اعتماد حمل و نقل ریلی را با انعطاف پذیری و قابلیت حمل و نقل جاده تلفیق کرده است. در این رویه کالا بر روی کفی تریلی بارگیری شده و به ایستگاه راه آهن ارسال می شود. در ایستگاه راه آهن کفی تریلی به همراه محموله بار روی آن بر روی واگن روبراز قطار بارگیری شده و اسب از کفی و تریلی جدا می شود؛ یعنی کفی به همراه بار بر روی واگن بارگیری می شود. در ایستگاه مقصد مجدداً اسبها به کفی های تریلی متصل و بار را به انبار سفارش دهنده کالا ارسال می کنند. در این سیستم با تلفیق دو رویه جاده و ریل سرعت عمل هر یک بالاتر رفته و در نتیجه زنجیره کارآمدتری را به وجود می آورند.

۱۰- رویه قطار دریایی (Sea Train):

این رویه نیز یک نوآوری در زنجیره حمل و نقل چندوجهی است که در آن قطار و حمل و نقل ریلی با حمل و نقل دریایی ترکیب می شود. این رویه برای اولین بار در ایالات متحده مورد استفاده قرار گرفت. این رویه به رویه رو-رو شبیه است با این تفاوت که به جای ماشین و وسایط نقلیه چرخدار، قطار وارد کشتی می شود و در حمل و نقل دریایی مشارکت می کند. در این سیستم، کشتی ها معمولاً ساختمان ویژه ای دارند. این نوع کشتی ها معمولاً بلند و باریک و شامل یک عرشه اصلی در سراسر کشتی هستند. به خاطر وجود ریل های تعبیه شده که امکان بارگیری قطار را فراهم ساخته است، این گونه کشتی ها سرعت عمل بالایی را در تخلیه و بارگیری قطار نسبت به کشتی های جنرال کارگو دارند، چراکه در این کشتی ها لزومی ندارد واگن های قطار را از یکدیگر جدا کرد. ■

چند رویه حمل کشورهای مبدأ یا مقصد از جمله ریل، جاده، رودخانه و... درگیر باشد. معمولاً در چنین ترکیبی گاهی لازم است کالا از یک انبار کالا در خشکی در کشور مبدأ به یک انبار کالا در کشور مقصد با بهره گیری از رویه های مختلف ارسال شود.

۵- مینی بریج (Mini-Bridge):

در این ترکیب یک واسطه تحت یک بارنامه واحد، کالا (کانتینر) را با کشتی از یک بندر در یک کشور به بندر دیگر در کشور دیگر حمل می کند و سپس از طریق ریل به یک بندر دیگر در شهری دیگر در همان کشور دوم ارسال کرده و تحویل انبار راه آهن بندر دوم می دهد. این روش در مسیرهای خصوصی مورد استفاده قرار می گیرد.

۶- لندبریج ها (Land-Bridge):

در این ترکیب محموله های کانتینری در بخشی از مسیر دریایی - خشکی و یا دریایی - خشکی - دریایی لزوماً در مسیر خشکی به عنوان بخشی از زنجیره حمل جابه جا خواهند شد. در این ترکیب خط کشتیرانی که بارنامه کلی را صادر می کند، تنها نرخ ثابت (هزینه ثابت) حمل و نقل ریلی را پرداخت خواهد کرد. این نوع حمل و نقل در برخی از مسیرها در حال بهره برداری است که از جمله آن می توان به مسیر خاورمیانه یا اروپا به آسیای دور از طریق لندبریج سبیری، همچنین مسیر بین اروپا و آسیای دور از طریق سواحل اقیانوس های آرام و اطلس در ایالات متحده که از درون ایالات متحده عبور خواهند کرد، اشاره نمود.

این موضوع، امروزه حمل و نقل جاده ای به صورت روزافزونی از رویه های رایج به ویژه در ایالات متحده و اروپا تبدیل شده است. این رویه نه تنها در ارتباط با حمل هوایی بلکه برای حمل و نقل برون مرزی نیز از رویه های بسیار کارآمد به شمار می آید.

بسیاری از خطوط هوایی ترمنال های جاده ای مورد نیاز خود را در اروپا برپا کرده اند تا از آن به عنوان نقاط اصلی توزیع و تأمین کالا استفاده کنند. بسیاری از خطوط هوایی خودشان خدمات جاده ای ارائه می کنند. آنها معمولاً این خدمات را در مسیرهایی که اجازه فرود هوایی ندارند و یا ارائه خدمات هوایی که مقرون به صرفه نیست ارائه می کنند.

۳- دریایی - هوایی - دریایی:

این ترکیب حمل و نقل به واسطه سرعت حمل هوایی و صرفه اقتصادی حمل و نقل دریایی در سنوات اخیر از مرغوبیت خاصی برخوردار شده است؛ به ویژه در مسیرهای دور از جمله مسیر آسیای دور و اروپا. صرفه اقتصادی و سرعت این رویه حمل به گونه ای است که برای تعدادی از کالاهای باارزش از جمله قطعات الکترونیکی، کالاهای الکتریکی، تجهیزات و قطعات کامپیوتری و عکسبرداری و نیز کالاهای فصلی از جمله لباس های مد روز و اسباب بازی ها مورد استفاده قرار می گیرد. عملیات حمل و نقل چندوجهی زمانی بیشترین کاربرد را دارد که مسیر مجموعه دریا و خشکی در فاصله های زیاد را در خود جای دهد و در آن زمان ترانزیت نیز از اهمیت خاصی برخوردار باشد.



۷- رویه رو-رو: (RO-RO)

این رویه مجموعه ای از روش های حمل (از جمله دریا و خشکی) را در بر گرفته و بیشتر زمانی مورد استفاده قرار می گیرد که محموله ها چرخدار بوده

۴- ریل - جاده - رودخانه - دریا:

این ترکیب از حمل و نقل چندوجهی زمانی به کار می رود که کالا باید از طریق دریا از یک کشور به کشور دیگر ارسال شود و در آن نیز یک یا



ایمان محمود جانلو

دانشجوی ناوبری

بنیان‌های حقوق دریا

بود که این شرایط در سال ۱۹۹۴ تحقق پذیرفت. عهدنامه مذکور ۳۲۰ ماده و ۹ الحاقیه دارد.

مناطق دریایی از خط مبدأ شروع می‌شوند. خط مبدأ به دو صورت: خط مبدأ طبیعی (عادی) و خط مبدأ مستقیم (مصنوعی) ترسیم می‌شود. طبق ماده ۵ کنوانسیون ۲۱۹۸، به جز در مواردی که به نحو دیگری در این کنوانسیون مقرر شده، خط مبدأ عادی (طبیعی) برای اندازه‌گیری عرض دریایی سرزمینی، خط پست‌ترین جزر آب در امتداد ساحل است که روی نقشه‌های دریایی با مقیاس بزرگ توسط دولت ساحلی مشخص می‌شود. همچنین طبق ماده ۷ کنوانسیون مذکور، در سواحل دنداندار و یا در مناطقی که تعداد جزایر در طول یا نزدیک ساحل قرار دارند، می‌توان از روش ترسیم خطوط مبدأ مستقیم که نقاط مشخصی از ساحل را به یکدیگر وصل می‌کنند، استفاده کرد.

خطوط مبدأ مستقیم با وصل کردن پیشرفته‌ترین نقاط خشکی دریا به یکدیگر ترسیم می‌شود. به‌طور کلی به آب‌هایی که طرف خشکی خط مبدأ قرار می‌گیرد، آب‌های داخلی می‌گویند؛ پس می‌توان گفت که بنادر و لنگرگاه‌های مجاور ساحل در زمره آب‌های داخلی و آب‌های داخلی نیز تابع حاکمیت کشوری هستند.

طبق ماده ۳ عهدنامه حقوق دریاها، هر کشوری حق دارد عرض دریایی سرزمینی خود را تعیین کند. این محدوده نباید از ۱۲ مایل دریایی از خطوط مبدأیی که در این عهدنامه مشخص شده است، تجاوز کند.

دریای سرزمینی، جزئی از قلمرو کشور ساحلی و در نتیجه تحت حاکمیت کشور ساحلی است، اما نه حاکمیت مطلق و کامل همچون حاکمیت

قسمت اعظم کره زمین پوشیده از آب است. بشر از دیرباز، از وجود دریا برای کشتیرانی، ماهیگیری، امور نظامی و... استفاده می‌کرده است، لیکن با توسعه تکنولوژی، به وجود منابع معدنی، نفت، گاز و... در دریاها نیز پی برد که اهمیت دریا در زندگی بشر را چند برابر کرد.

به دلیل اهمیت ویژه و استفاده اصولی از دریاها، مجموعه قوانین و مقرراتی در رابطه با آن توسط مراجع بین‌المللی تدوین و تصویب شد. برخی نویسندگان ریشه وجودی قوانین حقوقی بین‌المللی دریاها را در کنگره پاریس در سال ۱۸۵۶ می‌دانند. با این حال نخستین کنفرانس ملل متحد در زمینه حقوق دریاها در سال ۱۹۵۸ با شرکت ۸۰ کشور در ژنو برگزار شد. ماحصل کنفرانس (ژنو ۱۹۵۸)، چهار عهدنامه در زمینه حقوق دریا به شرح ذیل بود:

- ۱ - عهدنامه مربوط به دریای آزاد
- ۲ - عهدنامه مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت
- ۳ - عهدنامه مربوط به صید ماهی و حفاظت منابع جاندار دریایی
- ۴ - عهدنامه مربوط به فلات قاره

دومین کنفرانس سازمان ملل متحد نیز در ژنو در سال ۱۹۶۰ با حضور نمایندگان ۸۸ کشور برگزار شد. این کنفرانس بدون هیچ موافقت‌نامه‌ای به کار خود پایان داد. سومین کنفرانس سازمان ملل بنا به پیشنهاد سفیر مالت در سازمان ملل متحد در سال ۱۹۸۲ در مونتگوبی برگزار شد و ماحصل آن تصویب عهدنامه‌ای در زمینه حقوق دریاها بود که لازم‌الاجرا شدن آن منوط به تصویب یا الحاق ۶۰ کشور و سپری شدن ۱۲ ماه از زمان تودیع شصتمین سند تصویب یا الحاق

بر قلمرو خشکی، بلکه حاکمیت نسبی و در چارچوب مقررات حقوق بین‌الملل. پس از دریای سرزمینی، منطقه مجاور یا نظارت قرار دارد. حمایت از منابع کشورها و ضرورت‌های اجتماعی، حقوق بین‌الملل را بر آن داشت تا حق اعمال صلاحیت خاص (حق نظارت) را در منطقه‌ای از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی که خارج از دریای سرزمینی قرار دارد، برای کشورهای ساحلی بشناساند. در هیچ صورتی نباید عرض دریای سرزمینی و منطقه مجاور جمعاً از ۲۴ مایل دریایی از خطوط مبدأ تعیین عرض دریایی سرزمینی تجاوز کند.

یکی از نوآوری‌های عهدنامه حقوق دریاها پیش‌بینی منطقه‌ای از دریاها به نام منطقه انحصاری اقتصادی است. ریشه این نوآوری را باید در اعلامیه یکجانبه کشورهای ساحلی پس از جنگ جهانی دوم جستجو کرد. این کشورها به خاطر توسعه صلاحیت خود در دریاها به‌خصوص در زمینه صیادی، مبادرت به صدور چنین اعلامیه‌ای کرده اند که حدوداً ۵۵ کشور به‌طور یکجانبه مدعی چنین منطقه‌ای شدند. طبق ماده ۵۷ عهدنامه حقوق دریاها عرض منطقه انحصاری اقتصادی نباید از ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدأیی که برای عرض دریایی سرزمینی تعیین شده، فراتر رود.

یکی دیگر از مناطق دریایی فلات قاره است. طبق ماده ۷۶ عهدنامه حقوق دریاها، فلات قاره عبارت است از: «بستر و زیر بستر در خارج از دریای سرزمینی یک کشور ساحلی و در امتداد و دامنه طبیعی قلمرو خشکی این کشور تا لبه خارجی حاشیه قاره یا در مواردی که لبه خارجی حاشیه قاره تا آن مسافتی ادامه نیافته باشد، تا مسافت ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدأ دریایی سرزمینی». فلات قاره ادامه خشکی در دریاهاست.

از دیگر مناطق دریاها، مناطق آزاد است. دریای آزاد به آن قسمت از دریاها و اقیانوس‌هایی اطلاق می‌شود که ماورای منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی یا داخلی یک دولت و همچنین فراتر از آب‌های مجمع‌الجزایری یک کشور مجمع‌الجزایری قرار گرفته باشد. ■

فلات قاره عبارت است از: «بستر و زیر بستر در خارج از دریای سرزمینی یک کشور ساحلی و در امتداد دامنه طبیعی قلمرو خشکی این کشور تا لبه خارجی حاشیه قاره یا در مواردی که لبه خارجی حاشیه قاره تا آن مسافتی ادامه نیافته باشد، تا مسافت ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدأ دریایی سرزمینی»

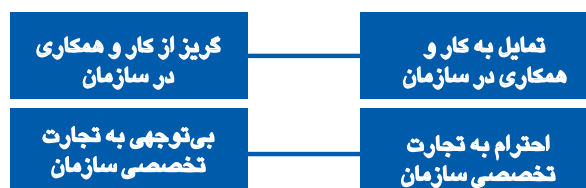
رابطه فرد و سازمان

(۲)



علی مرادی - کارشناس مسوول تحقیق و توسعه دریایی و بندر
سازمان بنادر و دریانوردی و دانشجوی دکتری منابع انسانی

نیروی کار بالقوه



تمام سازمان‌ها در تلاش هستند که این ارتباطات را مدیریتی کنند. مفاهیم و ادبیاتی که برای مدیریت این ارتباطات تعریف شده، به شرح زیر است:

- انجام مسوولیت‌های اجتماعی
- بیانیه آرمان‌ها یا بیانیه رسالت یا مأموریت سازمان
- رفتار و فرهنگ سازمانی
- تأکید بر کیفیت تولید و خدمات پس از تولید (رضایتمندی مشتریان)
- وفاداری مشتریان
- تبلیغات
- انگیزاننده‌های سازمانی و اطلاع‌رسانی در مورد آن (عوامل موثر در ایجاد انگیزه در نیروی کار بالقوه به کار در یک سازمان)
- رویکردها در تئوری سازمان:

رویکرد جمعیت‌شناختی: سازمان‌ها در یک اکولوژی زندگی می‌کنند و در این اکولوژی، جمعیتی از سازمان‌ها به‌وجود می‌آید که بر اساس اصل فعالیت می‌کنند و این بقای اصل را محیط انتخاب می‌کند. سازمان‌هایی موفق به بقا می‌شوند که توسط محیط برای بقا انتخاب شده‌اند. سازمان‌هایی که می‌توانند به بقای خود ادامه دهند، سازمان‌هایی هستند که با توجه به محیط به عنوان سازمان اصل انتخاب شده‌اند. سازمان‌هایی که منابع کافی دارند، منعطفند، در رقابت بی‌رحمانه رقبا را از صحنه خارج کرده‌اند، سودآورند و نیازی به خوشنامی و شهرت ندارند. اکولوژی را نه به عنوان یک منبع قابل استفاده بلکه به عنوان یک منبع قابل تراج می‌بینند. در دوران مدرن زمین از منابع خالی شد و موجب شکل‌گیری پدیده‌های مخرب در محیط زیست، استثمار مردم کشورهای عقب‌افتاده، شکاف وسیع بین فقیر و غنی و... شد.

رویکرد اکولوژیکی (پست مدرن): مربوط به دوران فرامدرن یا پسمدرن است. کل جهان یک اکولوژی است که هرگونه تغییر و تأثیری در آن (توسط هر عاملی) پیامدش به کل عوامل بازگردانده می‌شود. بر اساس این رویکرد، همکاری به جای رقابت قرار گرفت و به‌جای اینکه عوامل تولید با یکدیگر رقابت کنند، به همکاری با یکدیگر پرداختند. توجه به مسوولیت‌های اجتماعی به دلیل تأثیر مشکلات اجتماعی بر سازمان‌ها و مالکان آنها مورد توجه قرار گرفت. بر اساس این رویکرد، هر سازمان عضوی از اکولوژی است که بقایش وابسته به بقای اکولوژی است. در اینجا به بقای صالح (بقای خوب‌ها) به جای بقای اصلح (خوب‌ترها) توجه بیشتری شد. یعنی همه باید سعی کنند خوب باشند و هیچ خوبی‌تری وجود ندارد. مسوولیت اجتماعی تضمینی برای بقای

در مجله خردادماه (شماره ۱۹۰ ماهنامه بندر و دریا) تاریخچه و کلیات روابط فرد و سازمان مطرح و ۴ حالت رابطه بین فرد و سازمان مشخص شد؛ پیش از استخدام، حین استخدام، پس از استخدام و ترک سازمان. اینک به شرح حالت پیش از استخدام پرداخته می‌شود.

نقش کارکنان سازمان در رابطه فرد - سازمان در هر یک از سه موقعیت مورد اشاره:

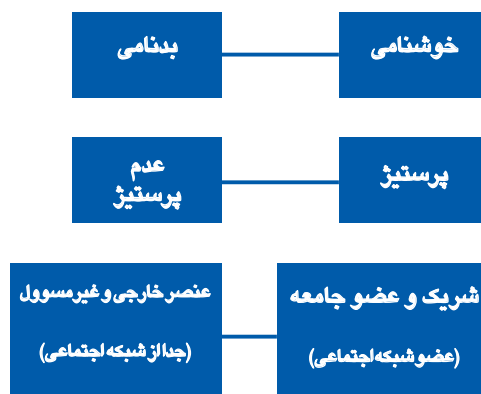
رابطه بین فرد و سازمان قبل از استخدام

کانال‌های برقراری ارتباط در این مرحله:

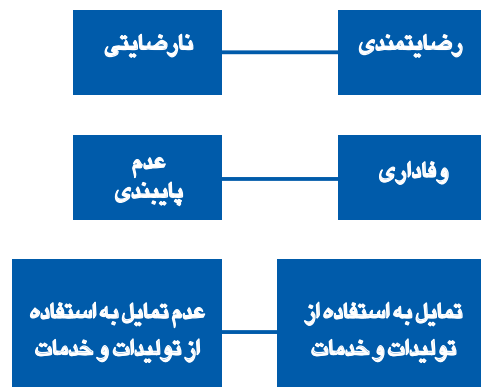
۱. اطلاعات و تبلیغات (کانال‌های رسانه‌ای)
۲. تولیدات و خدمات
۳. فعالیت‌های جنبی (فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی)
۴. کارکنان (روابط اجتماعی کارکنان)
۵. شهرت و آوازه سازمان (سینه‌به‌سینه و دهان‌به‌دهان)

پیامدهای ارتباطات:

شهروند مسوول



مشتري (ارباب رجوع)



سازمان، سلامت اکولوژی و شناخته شدن به عنوان یک عضو سازنده و موثر در محیط جامعه است.

۱. مسوولیت اجتماعی

از لحاظ تاریخی، سازمان‌ها با رویکرد ایجاد سود برای سهامداران خود پایدار مانده‌اند، اما امروزه این رویکرد به هیچ وجه برای تضمین بقا کافی نیست. در دنیای مدرن، سازمان‌ها با هر اندازه و در هر بازاری باید برای بقای خود رضایت جامعه را کسب و حفظ کنند و این رضایت فقط در صورتی حاصل می‌شود که جوامع باور داشته باشند که عملیات سازمان‌ها تأثیر سودمندی بر انسان و محیط زیست باقی می‌گذارد. مسوولیت اجتماعی سازمان‌ها عامل اساسی بقای هر سازمانی است. سازمان‌های سرآمد باید تعهدات خود را به مسوولیت اجتماعی از طریق ارزش‌های خویش ابراز دارند و اطمینان حاصل کنند که این تعهدات در سراسر سازمان جاری می‌شوند.

۱. مسوولیت اجتماعی در چه قالب‌هایی شکل می‌گیرد:

مسوولیت‌های اقتصادی: صداقت، کنترل و نظارت شرکت، توسعه اقتصادی جامعه، شفافیت، جلوگیری از رشوه‌خواری و فساد، انجام پرداخت‌های لازم به مقامات محلی و ملی، استخدام نیروی کار محلی و ...

مسوولیت‌های اجتماعی: حقوق بشر، حقوق کارگر، آموزش و توسعه کارگران، کمک به تخصص‌های مربوط به برنامه‌های جامعه و ...

مسوولیت‌های زیست محیطی: رویکردهای احتیاط‌آمیز برای جلوگیری یا به حداقل رساندن عوارض نامطلوب، حمایت از برنامه‌های ترویجی مسوولیت‌های زیست محیطی، توسعه و انتشار فن‌آوری‌های مطلوب و مساعد زیست محیطی و ...

۱. مزایای مسوولیت اجتماعی

افزایش ارزش نشان تجاری، دسترسی بیشتر به منابع مالی، نیروی کار سالم‌تر و ایمن‌تر، کارکنان مشتاق، وفاداری مشتری، ارتقای اعتماد و اطمینان طرف‌های ذی‌نفع و تقویت وجهه عمومی.

از موارد مسوولیت اجتماعی می‌توان به شرکت در موارد عام‌المنفعه، برنامه‌های فرهنگی، کمک کردن در شرایط بحران، ساختن مراکز فرهنگی و تفریحی، پرداخت مالیات به موقع و ... اشاره کرد.

مسوولیت اجتماعی مربوط به دوران پست مدرن است و یکی از راه‌های رابطه فرد و سازمان به شمار می‌رود. به عنوان یک شهروند مسوول، رابطه بین سازمان‌های دولتی و شهروند مسوول یک رابطه دستیابی به اهداف کارآمدی است. در ذات سازمان‌های دولتی مسوولیت اجتماعی نهفته است.

۱. و اما این رابطه چگونه مدیریت می‌شود:

- از طریق نگرش سنجی از مردم درباره واحد مربوطه
- پاسخ به نیازها و شفاف‌سازی: هر کاری که انجام می‌شود، باید به اطلاع مردم رسانده شود.
- پاسخگویی و دریافت بازخورد از شهروندان مسوول از طریق NGO ها، سندیکاها و ...
- بیانیه‌ها که هویت سازمان را روشن و ارزش‌های سازمان را مشخص می‌کند و نوعی کسب مشروعیت برای سازمان است و به نحوی مسوولیت اجتماعی را نشان می‌دهد.

رابطه بین فرد و سازمان از طریق مسوولیت‌های اجتماعی، بیانیه‌ها و شفاف‌سازی انجام می‌شود، به این ترتیب مسوولیت اجتماعی مزایای دوجانبه‌ای خواهد داشت؛ به این معنی که سازمان از رویکرد اخلاقی‌تر و منسجم‌تر خود نفع می‌برد و جامعه و طرف‌های ذی‌نفع نیز نفع و برداشت بهتری از عملکرد و نقاط قوت سازمان خواهند داشت.

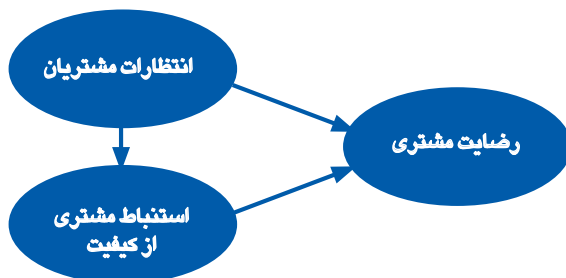
۱. تأثیر مسوولیت اجتماعی بر سازمان، کارکنان و جامعه:

جلوگیری از غفلت مدیریت سازمان نسبت به محیط، افزایش عظمت، اعتبار

و شهرت سازمان و بهبود چهره عمومی سازمان، جلوگیری از وارد شدن خسارات جبران‌ناپذیر به جامعه و بهبود وضع جامعه، برقراری تعادل بین مسوولیت و قدرت سازمان، نایل شدن سازمان به اهداف و منافع بلندمدت، آرایه خدمات موثر به مردم، ایجاد توازن بین تعهدات و وظایف مختلف سازمان، ممانعت از ویرانی ارزش‌های انسانی و اخلاقی، بهبود کیفیت زندگی افراد جامعه و حفظ منابع محدود.

۱. تعریف مفهوم رضایت مشتری

رضایتمندی واکنش احساسی مشتری است که از تعامل با سازمان عرضه‌کننده یا مصرف محصول حاصل می‌شود. رضایت، از درک متفاوت مابین انتظارات مشتری و عملکرد واقعی محصول یا سازمان پدید می‌آید. تجربیات قبلی مشتری از مصرف محصول و همچنین تجربه او از تعامل با سازمان عرضه‌کننده، در شکل‌دهی انتظارات وی نقشی اساسی ایفا می‌کند. رضایتمندی مشتریان عکس‌العمل‌های آتی آنان را در قبال سازمان تحت تأثیر قرار خواهد داد و منجر به وفاداری می‌شود (از جمله آمادگی و اشتیاق جهت استفاده مجدد از محصول یا خدمت، تمایل برای توصیه ما به سایرین و رغبت برای پرداخت بهای محصول یا خدمت بدون چانه زدن یا تلاش برای یافتن عرضه‌کنندگانی که محصول یا خدمت مشابه را با قیمت کمتری عرضه می‌کنند).

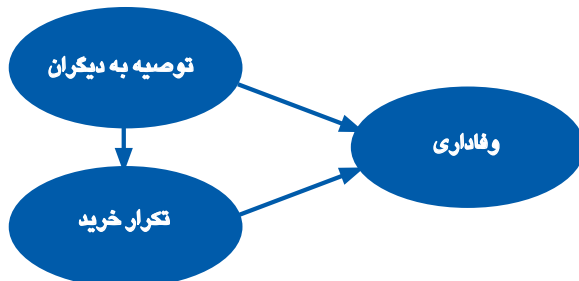


۱. تعریف مفهوم وفاداری

وفاداری مفهومی پیچیده و حاصل برخورد ویژگی‌های متعدد اجتماعی-روانشناختی، ارتباطی-اقتصادی، هویتی و محیطی است. ارزیابی‌ها و تمایلات ذهنی و رفتار فرد را همیشه به عنوان بخش مهمی از ابعاد این مفهوم پیچیده تعریف می‌کنند. هرچند ابزار وفاداری و یا پشت کردن به هر مارک یا محصول بدون تردید وابسته به شرایط زمان و مکان است و میزان آن با تغییر عناصر محیطی و شرایطی که فرد در آن قرار می‌گیرد، حتی توسط مقیاس‌های یکسان تغییر می‌کند، ولی به وضوح در دو بعد خود متبلور می‌شود:

۱- توصیه کردن به دیگران

۲- تکرار خرید



۱. قانون پارتو یا قانون ۲۰-۸۰

قانون پارتو بیانگر اهمیت وفاداری مشتریان نسبت به سازمان‌ها است. پیام این قانون در نظام مشتری‌مدار این است که ۲۰ درصد مشتریان ۸۰ درصد درآمد ما را تأمین می‌کنند و مابقی ۸۰ درصد مشتریان فقط ۲۰ درصد کالا و خدمات ما را می‌خرند. بدین ترتیب، شناخت این گروه از بین انبوه مشتریان، برای هر سازمان فوق‌العاده حیاتی و حایز اهمیت است که به آنها مشتریان کلیدی، مشتریان مهم،

◀ مزایای استفاده از مدیریت ارتباط با مشتری CRM

حامیان استفاده از CRM مزایای استفاده از آن را در دو زیرمجموعه بهبود خدمات رسانی به مشتری و بهبود روابط مشتری تقسیم بندی می کنند

(۱) خدمات به مشتری:

- فراهم آوردن اطلاعات محصول، راهنمای کار با محصول و کمک های فنی به طور ۲۴ ساعته و در ۷ روز هفته بر روی وبسایت شرکت

- کمک به شناخت سریع مشکلات بالقوه پیش از اتفاق افتادن
- فراهم آوردن مکانیسمی کاربرپسند برای ثبت شکایات (شکایات ثبت نشده قابل حل نیستند و از مهم ترین عوامل نارضایتی کاربران به شمار می روند)

- فراهم آوردن مکانیسمی سریع برای حل مشکلات و رسیدگی به شکایات

- فراهم آوردن مکانیسمی سریع در شناخت کمبودها و نارسایی ها

- شناخت نیازمندی ها و توقعات هر فرد و تدوین استراتژی خاص هر فرد با توجه به نیازمندی های وی.

(۲) روابط مشتری:

- امکان پیگیری و دنبال کردن علایق، نیازها و عادات خرید کاربران و تنظیم استراتژی بازاریابی بر این اساس

- پیگیری و دنبال کردن کالای مشتری در طول چرخه حیات آن
- مزایای فوق در درازمدت منجر به رضایت مشتری، تضمین خرید دوباره، بهبود رابطه با مشتری و ایجاد حس وفاداری در مشتری، افزایش دفعات بازگشت مشتری و کاهش هزینه های بازاریابی و افزایش درآمد فروش و در نتیجه افزایش سود شرکت می شوند.

- سازمان هایی که ارزش ها و مأموریت شفاف باشند و از نظر ارائه خدمات و محصولات معرف حضور همه بوده و شهرت مناسبی در بین افراد جامعه داشته باشند، باعث ایجاد انگیزه در فرد و جذابیت سازمان می شوند. نام تجاری کارفرما در پیوستن افراد به سازمان موثر است. ■



ارتباط رضایت مشتری با وفاداری مشتری و سودآوری سازمان

مشتریان طلایی و مشتریان وفادار هم می گویند و به اعتقاد پروفیسور کانو، یکی از تئوری پردازان بزرگ جهانی مباحث مشتری مداری، «همه مشتریان با هم برابر نیستند و به همین جهت شناخت و انتخاب مشتری دایمی و وفادار تنها شرط بقای دایمی هر شرکتی است». از مزایای دیگر وفاداری مشتریان این است که به راحتی اشتباهات اجتناب ناپذیر شرکت را نادیده می گیرند و با بروز هر گونه اشتباه غیر عمدی به سمت رقبای نمی روند.

«جنز و سسر» بر اساس تحقیقاتی که انجام داده اند، مشتریان را بر اساس وفاداری به ۴ گروه تقسیم کرده اند:

مشتریان طرفدار: آن گروه از مشتریان هستند که نه تنها وفادارند، بلکه با رضایت کامل از سازمان، محصول یا خدمات آن را به دیگران هم توصیه می کنند.

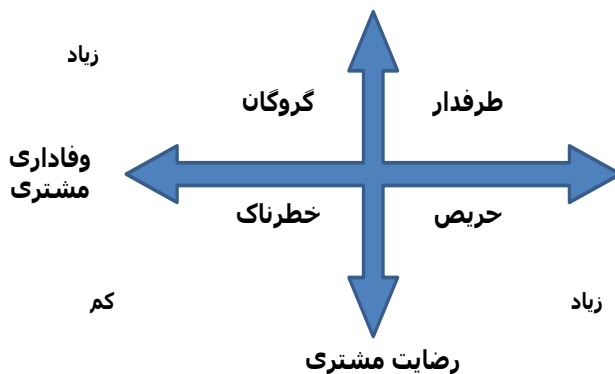
مشتریان گروگان: مشتریانی هستند که به شدت ناراحت هستند، اما به علت عدم وجود شرایط رقابتی، تامین کننده دیگری را نمی شناسند.

مشتریان حریص: مشتریانی هستند که با وجود رضایت بالا از یک سازمان، همواره در جستجوی تامین کنندگان دیگری هستند که محصول خود را با قیمت کمتری ارائه می کنند.

مشتریان خطرناک: مشتریانی هستند که با وجود شرایط رقابتی به سراغ دیگر تامین کنندگان هم می روند، اما از هیچ فرصتی برای ابراز عدم رضایت خود از سازمان قبلی هم صرف نظر نمی کنند. موقعیت این ۴ گروه از مشتریان در شکل زیر نمایش داده شده است:

◀ مدیریت ارتباط با مشتری (CRM):

مخفف عبارت Customer Relationship Management است و به روش نرم افزاری اطلاق می شود که به سازمان کمک می کند به شیوه ای سازمان یافته ارتباط با مشتریانش را مدیریت کند. CRM فلسفه ای است که سعی دارد راهبردی خلق کند که تمام اجزای یک سازمان را یکپارچه کرده، اطلاعات را در بین تمام کاربران به اشتراک بگذارد و مانع از تکرار بیهوده کارها شود. این فلسفه، فضایی را در سازمان ایجاد می کند که در آن اطلاعات به اشتراک گذاشته شده، در زمان لازم در اختیار افرادی که به آن نیاز دارند، قرار می گیرد؛ یعنی همه کارکنان و همه چیز به یکدیگر مرتبط و متصل هستند و خروج یک نفر از سازمان باعث از هم پاشیدن هیچ چیز در سازمان نخواهد شد.



هیچ فرقی ندارد، مهم مشتری است



مهدی جانباز، رئیس اداره طرح و توسعه
جامع سازمان بنادر و دریانوردی



چند روز بعد مشتاقانه به دیدار محمودآقای تراشکار رفتیم. مثل ملاقات قبل، با روی باز و لبخند، خوشامد گفت و من سر صحبت را باز کردم و علت مراجعه را توضیح دادم و نشان دادم که بسیار علاقه‌مندم تا مشاهدات محمودآقا را از نانوایی اصغرآقا جویا شوم.

محمودآقا دفتر یادداشتش را به من نشان داد و پیشنهاد کرد از جایی که علامت گذاشته بود، خلاصه آنچه را که مورد نظرش بود بخوانم و خود محمودآقا به علت قولی که به مشتری داده بود، با سرعت به ادامه کارش مشغول شد. از اینجای مطلب از قول و نوشته‌های محمودآقا است:

«به عنوان یک مشتری به نانوایی اصغرآقا رفتیم. برایم جالب بود که فضای نسبتاً زیادی برای مشتریان در نظر گرفته شده بود و تقریباً محیط تمیز و مرتبی بود و این هم البته از اصغرآقا بعید نبود. تعداد زیادی مشتری از پیر و جوان و زن و مرد منتظر گرفتن نان بودند و این پا و آن پا می‌کردند و من هم به عنوان آخرین مشتری ایستادم که نفر جلویی من گفت یک نفر هم پشت سر اوست که جا گرفته است تا بیاید. می‌دانستم که در این حوالی نانوایی تافتون دیگری وجود ندارد و به همین علت ازدحام جمعیت بی‌علت نبود، گرچه جا برای همه بود ولی تقریباً صف مشخصی وجود نداشت. با این حال با توجه به گرمای محیط، کلافه بودن از چهره همه معلوم بود. برای من که به منظور ریشه‌یابی مشکلات به آنجا رفته بودم، فرصت مناسبی بود تا شروع به یادداشت‌برداری کنم و به قول معروف هم فال بود و هم تماشا.

کارکنان نانوایی بی‌وقفه مشغول بودند و نان‌ها را یکی‌یکی از تنور درمی‌آوردند و روی پیشخوان می‌گذاشتند و مشتری‌ها برای برداشتن نان هجوم می‌بردند و گاهی نوبت‌ها هم پس و پیش می‌شد و باعث بحث و مجادله کوتاه اما مودبانه‌ای می‌گردید، گرچه شاید زمان‌هایی هم به درگیری منجر می‌شد که آن‌روز من ندیدم. هوا گرم و آزاردهنده بود و کارکنان هم همراه با مشتریان گرما را بین خودشان و تنور تقسیم کرده بودند و همین امر باعث می‌شد اگر نانی خمیر یا سوخته بود، بیشتر باعث بگومگو شود، ولی به هر حال به علت معطل شدن و شلوغی، نانی روی پیشخوان نمی‌ماند.

تا زمانی که نوبت به من رسید و نفر کناری گفت که نوبت اوست و من جایم را به او دادم، چون هدف دیگری داشتم، یادداشت‌ها را جمع کردم و نان را گرفتم و بیرون آمدم.

در گرمای تابستان در حالی که یک لیوان شربت خنک را آرام‌آرام به هم می‌زدم، بقیه یادداشت‌های محمودآقا را مرور کردم:

«پس از بررسی و مرور دوباره یادداشت‌ها برای اقدامات اولیه پیشنهاداتی را که به نظر می‌رسد می‌تواند در کوتاه‌مدت وضعیت نانوایی اصغرآقا را بهبود بخشد (بدیهی است که اگر صنف دیگر و یا مکان دیگری بود مشاهدات متفاوت می‌شد و راه درمان هم فرق می‌کرد) دسته‌بندی کردم و بقیه راهکارها را بعداً برای برنامه‌های بلندمدت‌تر ارایه خواهم داد. ترسم از این است که اصغرآقا در مقابل بعضی برنامه‌ها مقاومت کند که آن‌هم به احتمال زیاد از روی ناآشنایی و عدم آگاهی از نتایج مثبت آینده است که با زبان ساده‌تری برایش توضیح خواهم داد. اجمالاً می‌توان به برنامه‌هایی که در کوتاه‌ترین زمان ممکن می‌شود انجام داد، اشاره کرد:

- ۱- به علت وجود فضای مناسب در نانوایی، وجود تعدادی صندلی راحت که از خستگی مشتریان از ایستادن زیاد جلوگیری می‌کند، لازم و ضروری است.
- ۲- نصب یک دستگاه آب‌سردکن در محوطه نانوایی.
- ۳- نصب یک دستگاه نوبت‌دهی اتوماتیک (شبه آنچه در بانک‌ها استفاده می‌شود)

- ۴- نصب دو عدد پنکه سقفی و دو عدد پنکه دیواری
 - ۵- اعزام نوبتی کارکنان نانوایی به دوره‌های آموزشی کوتاه‌مدت یک‌روزه با عنوان دوره‌های ارتباط با مشتری
 - ۶- گذراندن دوره آموزشی CRM برای اصغرآقا (البته اگر این عنوان CRM را به اصغرآقا بگویم در جایش می‌کند و بهتر است مطالب این دوره به صورت ساده به اصغرآقا منتقل شود)
 - ۷- پوشیدن روپوش سفید و دستکش نخی و یا لاستیکی (بستگی به نوع وظیفه) توسط کارکنان نانوایی
 - ۸- در مرحله اول به کارکنان گوشزد شود که لبخند به مشتری و رعایت ادب و احترام فراموش نشود.
- یادداشت‌های محمودآقا مثل نسخه پزشکان بود و به همین راحتی رمزگشایی نشد، ولی با توجه به حاشیه‌نویسی‌هایی که داشت و دقتی که به خرج دادم، مطالب را تنظیم کردم و قرار شد همسایه ما ماموریت ابلاغ و انتقال نظرات محمودآقا به اصغرآقا را انجام دهد.
- زمانی که محمودآقا ۱۰ دقیقه استراحت برای کارکنان تراشکاری اعلام کرد و برای من هم سفارش چای داد، از او پرسیدم مثل اینکه این نانوایی را با یک شرکت یا موسسه بزرگ اشتباه گرفته است و محمودآقا در جوابم گفت: «یک موسسه یا یک شرکت بزرگ هم متشکل از همین نهادها و هسته کوچک است که اگر تقسیم کار درست انجام گیرد و کارها هم خوب تعریف شده و آموزش‌های لازم هم ارایه شده باشد و راز و رمز ارتباط و احترام به مشتری و کسب رضایت مشتریان مدنظر باشد، هیچ فرقی نمی‌کند شرکت بزرگ باشد یا کوچک، مهم مشتری است که راضی باشد. آن روز از تراشکاری اصغرآقا که بیرون می‌آمدم، عکسی را روی دیوار دیدم که بعداً راجع به آن می‌نویسم که خود شروع ماجرای دیگر است. ■

گسترش نقش زنان در اقتصاد دریامحور

منوچهر محمدی

روایت کهن صنایع دستی و قدمت آن، به ایران باستان و تحولات تاریخ برمی گردد که در هر دوره‌ای به اشکال گوناگون نمایان بوده است. هنر ایرانی صرفاً منحصر به خشکی نبوده و نیست، بلکه دربرگیرنده تمامی حوزه‌ها به ویژه حوزه دریاست؛ حوزه‌ای که دارای نعمت‌های بیکران الهی است. در این راستا موسسه ملی اقیانوس‌شناسی با همکاری موسسه بین‌المللی اقیانوس‌شناسی، مرکز عملیاتی در ایران، کمیته امداد حضرت امام خمینی (ره) استان تهران و کمیسیون ملی یونسکو، با توجه به نقش مثبت دوره‌های آموزشی در فعالیت‌های اجتماعی زنان و کمک به اشتغال‌زایی برای جوانان، دوره آموزشی صنایع دستی دریایی ویژه زنان را با حضور ۲۵ نفر از زنان سرپرست خانوار و دختران تحت پوشش کمیته امداد حضرت امام خمینی (ره) در محل این کمیته در استان تهران برگزار شد.

اهداف دوره آموزشی

از مهم‌ترین اهداف دوره آموزشی صنایع دستی می‌توان به توسعه و گسترش صنایع دستی دریایی در منطقه ساحلی جنوب کشور توسط زنان و جوانان، توسعه مهارت‌های فنی و حرفه‌ای دریایی برای زنان و جوانان، ارتقای توانمندی‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی زنان و جوانان، کمک به اقتصاد خانواده و توسعه رفاه اجتماعی و اقتصادی و کمک به فقرزدایی در منطقه، ارتقای

نقش زنان در جوامع بومی، ارتقای مهارت‌های فردی و ظرفیت‌سازی، ایجاد محیط همکاری و افزایش آگاهی عمومی در مورد محیط‌زیست منطقه به منظور کاهش آلودگی‌های زیست محیطی اشاره کرد.

دکتر وحید چگینی، رییس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی در مراسم اختتامیه دوره آموزشی صنایع دستی دریایی ویژه بانوان اظهار کرد: مسوولان کشور از مقوله دریا به‌عنوان یک



منبع بسیار خوب در توسعه اقتصادی کشور که می‌تواند به راحتی جایگزین نفت و گاز شود، غافل شده‌اند که این امر نیازمند کارشناسی بیشتری است. صنایع دستی ایران دو بعد ملی و جهانی دارد و یکی از اهداف اصلی تاسیس این موسسه، پژوهش‌های دریایی و اقیانوسی در همه شاخه‌های اقیانوس‌شناسی است. ماهیت فرامرزی علم اقیانوس‌شناسی همواره سبب شده است که همکاری‌های بین‌المللی و فراملی در توسعه و پیشرفت این علم جایگاه





با توجه به نقش مثبت این دوره در فعالیتهای اجتماعی زنان و کمک به اشتغالزایی برای جوانان و با در نظر گرفتن نتایج و دستاوردهای موفقیت آمیز برگزاری این دوره در سالهای گذشته، مقرر شد تا این کارگاه آموزشی به صورت دائمی برگزار شود

اجتماعی زنان و کمک به اشتغالزایی برای جوانان و با در نظر گرفتن نتایج و دستاوردهای موفقیت آمیز برگزاری این دوره در سالهای گذشته، مقرر شد تا این کارگاه آموزشی به صورت دائمی برگزار شود. تاکنون ۶ دوره موفق در شهرهای ساحلی برگزار شده است و هفتمین دوره این کارگاه با حضور ۲۵ نفر از زنان در تهران برپا شد که ۲۲ نفر از آنها موفق به اخذ گواهینامه شدند.

مراسم اختتامیه دوره آموزشی صنایع دستی در سالن همایشهای بین المللی دانشگاه شهید بهشتی همزمان با برگزاری اولین همایش ملی اقیانوس شناسی در بزرگداشت روز جهانی اقیانوس در ۲۰ خرداد ۱۳۹۱ برگزار شد. همچنین نمایشگاهی از آثار ساخته شده توسط هنرجویان در همین سالن برپا شد و در معرض دید بازدیدکنندگان قرار گرفت. ■

◀ محتوای دوره آموزشی

جزئیات مطالب آموزشی به صورت علمی شامل آموزش استفاده از ابزار کار و آشنایی با مواد اولیه از قبیل انواع صدف های مرواریدی، دوکفه ای، برش انواع خطوط با فرز برقی و موتور آویز، نحوه استفاده از انواع مختلف مته ها و سنگ های برش برای برش انواع صدف، برش انواع برگ های مینیاتوری، برخی نقوش هنرهای سنتی و انواع ساقه، پوسته زنی صدف دو کفه ای، حکاکی روی صدف با مته و دیسک برش، طراحی انواع گل و گلبرگ و انواع پرنده، آموزش نحوه اتصال و تزیینات روی گل و آموزش مونتاژ قطعات ساخته شده در طول دوره ارائه شد. طرح دوره آموزشی صنایع دستی دریایی از سوی موسسه بین المللی اقیانوس در سال ۲۰۰۳ مورد تصویب قرار گرفت و بودجه ای به آن اختصاص یافت. با توجه به نقش مثبت این دوره در فعالیتهای



ویژه ای داشته باشند. از این رو، موسسه ملی اقیانوس شناسی همواره سعی داشته تا با توسعه و گسترش همکاری های بین المللی خود در ابعاد دوجانبه و چندجانبه ضمن ارتقای جایگاه جمهوری اسلامی ایران در نهادهای علمی- تخصصی بین المللی به انتقال و توسعه علم، دانش و فن آوری اقیانوس شناسی در داخل کشور بپردازد.

آشنایی با جدیدترین ویرایش پیام‌های باینری در سیستم شناسایی اتوماتیک شناورها (AIS)

اداره کل امور دریایی (اداره ارتباطات دریایی)

اداره کل بنادر و دریانوردی خرمشهر

پیام‌های باینری اطلاق می‌شود که دسترسی به اطلاعات بیشتر را برای کاربران امکان‌پذیر می‌کند. ساختار این پیام‌ها مطابق جدول دستخوش تغییراتی شده که در هشتاد و هفتمین اجلاس کمیته ایمنی دریانوردی (MSC) مصوب و از اول ژانویه سال ۲۰۱۳ میلادی به‌طور فراگیر اعمال می‌شود.

صنعت دریانوردی در کشور جمهوری اسلامی ایران که دارای بیش از ۵۰۰۰ کیلومتر نوار ساحلی است، اهمیت و استفاده فراوانی دارد. سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع دریایی در کشور همواره به مقوله ایمنی دریانوردی توجه فراوانی داشته و پیاده‌سازی و اجرای صحیح کلیه قوانین و مقررات بین‌المللی در این زمینه را در کشور مدیریت و نظارت می‌کند.

اطلاعات متغیر (Dynamic) و اطلاعات مربوط به سفر را دسته‌بندی و به‌صورت دیجیتال از طریق فرستنده VHF دستگاه ارسال می‌کند. از مزایای نصب آن می‌توان موارد زیر را برشمرد:

- سهولت بیشتر در شناسایی شناورها
- سهولت در رهگیری شناورهای سطحی
- مبادله اطلاعات ضروری میان کشتی‌ها بدون دخالت انسان و به‌طور خودکار
- کاهش ترافیک بر روی باندهای VHF
- افزایش اطلاعات فرمانده و افسران نگهبان پل فرماندهی از وضعیت پیرامونی خود
- علاوه بر پیام‌های فوق که از سرویس‌های AIS به شمار می‌آید، پیام‌های دیگری نیز در این سیستم به‌طور اختیاری تعبیه شده است که به آنها

سیستم شناسایی اتوماتیک شناورها از جمله تجهیزات نوین رادیویی است که به منظور افزایش ایمنی دریانوردی طراحی و نصب آن بر روی شناورهای مشمول، الزامی شده است. بر اساس مقرره ۱۹ از فصل پنجم کنوانسیون نجات جان اشخاص در دریا (SOLAS)، کلیه شناورهای با تناژ ۳۰۰ GT و بالاتر که اقدام به انجام سفرهای بین‌المللی می‌کنند و همچنین شناورهای باری با تناژ بالاتر از ۵۰۰ GT و کلیه شناورهای مسافری بایستی تاکنون به سیستم AIS مجهز شده باشند.

وظیفه اصلی این سیستم تبادل اطلاعات میان شناورها با یکدیگر و ایستگاه ساحلی مخابرات دریایی است. از آنجا که سیستم AIS مجهز به GPS است، می‌تواند توسط یک واحد پردازنده پیام‌هایی را از قبیل موقعیت دقیق شناور، اطلاعات ثابت (Static)،



تعدادی از پیام‌های باینری جدید در سیستم AIS

نام پیام	توضیحات
Clearance time to enter port (فاصله زمانی تا ورود به بندر)	پیام جدید
Marine traffic signal (ترافیک دریایی سیگنال)	پیام جدید
Berthing data (اطلاعات پهلوگیری)	پیام جدید
Weather observation report from ship (گزارش وضعیت جوی توسط شناور)	پیام جدید
Area notice – broadcast (اخطارهای منطقه‌ای – پخش عمومی)	پیام جدید
Area notice – addressed (اخطارهای منطقه‌ای – پخش خصوصی)	پیام جدید
Extended ship static and voyage-related data (اطلاعات توسعه یافته ثابت شناور و متغیر سفر)	پیام جدید
Dangerous cargo indication (نشانگر محموله خطرناک)	پیام جدید
Environmental (محیطی اطلاعات)	پیام جدید
Route information – broadcast (اطلاعات مسیر – پخش عمومی)	پیام جدید
Route information – addressed (اطلاعات مسیر – پخش خصوصی)	پیام جدید
Text description – broadcast (توضیحات متنی – پخش عمومی)	پیام جدید
Text description – addressed (توضیحات متنی – پخش خصوصی)	پیام جدید
Meteorological and Hydrographic data (داده‌های هواشناسی/آبگاری)	پیام جدید
Tidal window (جزر و مد نشانگر)	پیام جدید



۱۲ دستگاه از سیستم AIS در ایستگاه‌های ساحلی مخابرات دریایی مورد بهره‌برداری قرار گرفته و ۱۴ دستگاه دیگر نیز در حال نصب و راه‌اندازی است. امید است با پیاده‌سازی کامل این طرح، در آینده‌ای نه چندان دور تمام نوار ساحلی کشور عزیزمان تحت پوشش سیستم AIS قرار بگیرد تا بدین‌وسیله گامی دیگر در راستای ارتقای ایمنی دریانوردی در کشور برداشته باشیم. ■

دریایی به‌منظور تکمیل پوشش رادیویی آب‌های تحت حاکمیت از سویی و انجام اقدامات جانبی لازم از قبیل تدوین دستورالعمل‌ها و روش‌های اجرایی در این زمینه از سوی دیگر، اقدامات موثری را در این زمینه انجام داده است. همچنین با فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی به شرکت‌ها و مالکان شناورها نسبت به آخرین دستاوردهای تکنولوژی ارتباطات دریایی تلاش می‌کند در این مقوله از پیشگامان صنعت دریانوردی باشد. در حال حاضر مفتخریم اعلام کنیم که تعداد

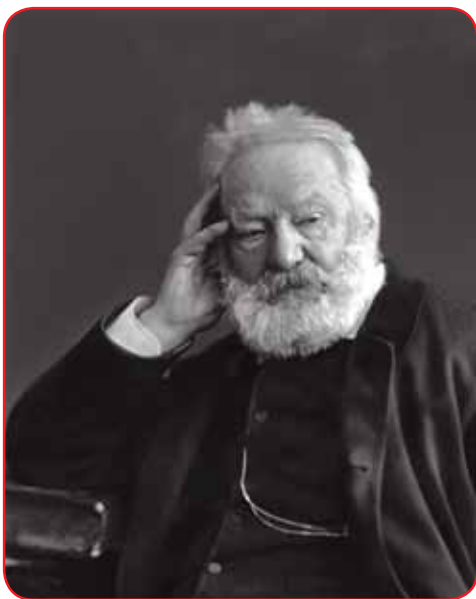
هم‌اکنون و در راستای انجام تعهدات بین‌المللی و ارتقای ایمنی دریانوردی در آب‌های تحت حاکمیت، تمامی شناورهای تحت پرچم مشمول، همچنین ایستگاه‌های ساحلی مخابرات دریایی اصلی و مراکز کنترل ترافیک دارای تجهیزات لازم هستند.

اداره ارتباطات دریایی با آینده‌نگری مناسب در این زمینه و انجام برنامه‌ریزی‌های کلان در بخش آماده‌سازی زیرساخت‌های مخابراتی مورد نیاز همچون تاسیس ایستگاه‌های ساحلی مخابرات

کارگران دریا اثر ویکتور هوگو



احمد رضا زریو



خلوت و دورافتادگی دریا ملال انگیز و غم‌افزاست. تنهایی آنجا ترکیبی است از همه‌مه و خاموشی. آنچه در آنجا می‌گذرد، ربطی به آدمیزادگان ندارد و هدف و مقصد آن نامعلوم است...

ویکتور ماری هوگو در سال ۱۸۰۲ میلادی در بزاسون، در شرق فرانسه به دنیا آمد؛ ۳ سال بعد از پیروزی انقلاب فرانسه و سقوط امپراتوری بربون‌ها. فرانسه زمان هوگو پر بوده است از اتفاقات بزرگ سیاسی، اجتماعی و حتی ادبی. او ۲ ساله بود که ناپلئون رسماً امپراتور جدید فرانسه شد، هر چند قبل از تولد ۱۸ سالگی ویکتور، ناپلئون سقوط کرد و امپراتوری بربون قدرت را دوباره به دست گرفت.

او در سال ۱۸۴۱ میلادی وارد عرصه سیاست شد. در این سال هوگو بعد از سه بار تلاش ناموفق سرانجام به عضویت آکادمی فرانسه درآمد و در همین سال از طرف شاه لوئیز فیلیپ ارتقای مقام پیدا کرد. در همین سال بود که بر ضد مجازات اعدام و برای آزادی مطبوعات سخنرانی کرد و کم‌کم یک جمهوری‌خواه دواًتشه شد، به‌طوری که در انقلاب سال ۱۸۴۸ نقش فعالی داشت. در سال ۱۸۵۱ ناپلئون سوم طی یک کودتای خونین دوباره به تاج و تخت رسید و یک کمیته ضدپارلمانی تأسیس کرد. هوگو صریحاً این عمل را خیانت به فرانسه نامید و به بروکسل نقل مکان کرد و پس از چند بار جابه‌جایی، سرانجام از جزایر جرنسی سر درآورد و تا سال ۱۸۷۰ در تبعید زندگی کرد. معروف‌ترین داستان‌های هوگو و سه مورد از بهترین مجموعه‌های شعر وی محصول همین دوران تبعید هستند. او در سال‌های آخر عمر بیشتر وقتش را در انجمن «حمایت از آثار هنری» گذراند؛ انجمنی که بعدها اساسنامه «قانون کپی‌رایت» امروزی را نوشت و منتشر کرد.

اولین دیوان شعر هوگو در سال ۱۸۲۲ میلادی منتشر شد، اما اولین داستان مستقل او «آخرین روز یک محکوم»، ۷ سال پس از آن به چاپ رسید که داستان کوتاه مستندی بود از آخرین روز زندگی یک قاتل پیش از اعدام. بعدها آلبر کامو، چارلز دیکنز و حتی داستایوفسکی تحت تأثیر این داستان هوگو درباره آخرین روزهای زندگی آدم‌های محکوم به مرگ کتاب نوشتند.

در سال ۱۸۲۷ میلادی مقدمه درام «کرمول» به مرامنامه رمانتیسیم ادبی تبدیل شد. «گوشت نوتردام» نخستین رمان پرفروش هوگو (۱۸۳۱)، در همان ماه‌های اول چاپش رکورد پرفروش‌ترین کتاب تا آن زمان را شکست و در همان سال اول به بیشتر زبان‌های اروپایی ترجمه شد. پس از آن بود که هوگو تصمیم گرفت کتابی درباره فقر و انسانیت یا به قول خودش «کتابی برای همه آزادگان جهان» بنویسد، اما نوشتن و انتشار این کتاب سال‌های سال طول کشید تا سرانجام در سال ۱۸۶۲ میلادی «بینوایان» به دنیا معرفی شد؛ کتابی که هنوز یکی از پرفروش‌ترین کتاب‌های دنیاست.

ویکتور هوگو در رمان بعدی‌اش «کارگران دریا» اندکی از دید تلخ و تیره سیاسی-اجتماعی دور شد و کتاب را به جزیره «جرنسی» تقدیم کرد؛ جزیره‌ای در غرب سواحل نورماندی فرانسه و جنوب انگلیس که هوگو ۱۵ سال تبعیدش را در آنجا گذراند.

هوگو عاشق موسیقی کلاسیک بود. او ابتدا نوازندگی پیانو را یاد گرفت و سپس به طور جدی موسیقی را دنبال کرد. آهنگ و اپرا نوشت و تنظیم کرد و با آهنگ‌هایش سبک رمانتیسیم را وارد موسیقی کلاسیک نمود. علاوه بر این، از ویکتور هوگو بیش از ۴ هزار نقاشی نیز به جا مانده که بیشترشان در زمان تبعید کشیده شده‌اند. او فقط روی کاغذهای کوچک نقاشی می‌کرد و بیشتر آثارش سفید و سیاه یا قهوه‌ای هستند و معمولاً با مرکب کشیده شده‌اند. خیلی‌ها اعتقاد دارند که اگر هوگو نقاشی را جدی‌تر از ادبیات دنبال کرده بود، حالا بزرگ‌ترین نقاش جهان بود. اما خود وی ترجیح می‌داد نویسنده باقی بماند و فقط به دوستان نزدیکش اجازه می‌داد نقاشی‌هایش را ببینند.

در سال ۱۸۸۱ میلادی هوگو ۷۹ سالگی خود را جشن گرفت و به افتخار ورود آقای نویسنده به دهه ۸۰ زندگی‌اش یکی از باشکوه‌ترین جشن تولدهای تاریخ ادبیات جهان برگزار شد. مراسم از روز بیست و پنجم فوریه (یک روز قبل از روز تولد هوگو) آغاز شد و در روز بیست و هفتم با یکی از بزرگ‌ترین رژه‌های تاریخ ارتش فرانسه پایان گرفت. رژه در سرتاسر خیابان‌های مرکزی پاریس اجرا شد و ۶ ساعت به طول انجامید تا کل رژه‌روندگان از پای پنجره‌ای که هوگو پشت آن نشسته بود، رد شوند.

۴ سال پس از این رویداد ویکتور هوگو در ۸۳ سالگی چشم از جهان فرو بست و ۲ میلیون نفر در مراسم خاکسپاری‌اش شرکت کردند.

◀ کارگران دریا

این کتاب با عنوان اصلی «Les Travailleurs de la mer» در ۱۸۶۶ میلادی منتشر شده است. در این رمان، که به دوران پختگی نویسنده تعلق دارد، درونمایه‌های هنری او به کار گرفته شده‌اند؛ مواردی مانند: تضادهای نیرومندی که علایق و موقعیت‌ها پشتوانه آنها هستند، جوانمردی و کرامتی آرمانی که به از خودگذشتگی منجر می‌شود، تناوب نور و ظلمت و ... که هوگو با استفاده از این تضادها مفاهیمی را پررنگ می‌کند که در آن زمان مورد علاقه و توجه بوده است؛ یعنی پیروزی‌های ماشین و نتایج نبرد انسان با طبیعت.

یک کشتیران کهنه‌کار و صاحب یکی از نخستین کشتی‌های بخاری، در یک خط کشتیرانی کار می‌کند؛ صیادان و ملوانان به این رقیب خطرناک با نظری خوشایند نمی‌نگرند. ملوانی تصمیم می‌گیرد موجبات غرق کشتی پر از ماشین را فراهم کند. به روی آب آوردن کشتی غرق شده میسر است؛ لیکن هیچ‌کس حاضر نیست ماشین را نجات دهد و مالک کشتی در برابر این حادثه شوم عاجز می‌ماند. با این همه، وی ازدواج با برادرزاده‌اش را جایزه کسی اعلام می‌کند که ماشین‌های سالم را نجات دهد. صیادی ناشناخته پیشقدم می‌شود؛ مردی خاموش که دیگر «کارگران دریا»، به جهت انزواجویی او، نظر خوشی به وی ندارند. اما او باید با انواع مشکلات مقابله کند. وی، یکه و تنها در غاری دریایی، هزار بار حیاتش را به خطر می‌افکند؛ به ویژه هنگامی که با هشت پای غول‌آسایی گلاویز می‌شود. سرانجام، سرسختی او بر همه موانع فایق می‌آید، اما درست در این هنگام است که پی می‌برد دختر قرار است با فرد دیگری ازدواج کند. ملوان از خودگذشتگی می‌کند و از جایزه‌ای که با به‌خطر انداختن جان خود استحقاق آن را پیدا کرده است، صرف نظر می‌کند.

... خلوتگاه‌های تاریک کنار دریا، بر خلاف آنچه تصور می‌شود، همیشه هم خلوت نیست. گاهی کسانی برای دیدن و شنیدن حرف‌های آدم در آنجا پنهان می‌شوند. پناهندگان به این‌گونه جاهای خلوت، خود را پنهان از چشم دیگران می‌پندارند، لیکن ممکن است کسانی از کوره راه‌های بسیار پرپیچ و خم و انبوه درختان استفاده کنند و به آسانی در تعقیب آنان برآیند. شاخه درختان و تخته‌سنگ‌ها همچنان که او را در پناه خود می‌گیرند و از دیده دیگران پنهان می‌کنند، می‌توانند نگرنده‌ای را هم از چشم او پنهان دارند...

شاید بتوان گفت که در هیچ‌یک از آثار ویکتور هوگو غمی چنین آزاردهنده وجود ندارد. سرودی که شاعر، در آغاز، به افتخار پیروزی انسان سر می‌دهد، بلافاصله به رنجی دلهره‌آور تبدیل می‌شود. ملوان داستان، مظهر همان نظریات ویکتور هوگو است که همواره نیکی و مهربانی انسانی را عاملی می‌داند که سلیقه‌های ذاتی طبیعت بشری را منکوب می‌سازد. رمان، که چون افسانه‌ای آغاز می‌شود، با کابوسی به پایان می‌رسد: ماشین‌های جهان نو، که نقش آنها در ظلمات غاری دریایی به تصویر کشیده شده است، بیشتر تاریکی‌های قرون وسطایی را احیا می‌کند تا رمز و نماد زندگی آینده و این در حالی است که هیجان و تأثر نقاش صحنه‌ها موجب شده تا این اثر، قدرت افسون‌گرانه‌ای پیدا کند.

به نظر ویکتور هوگو نور و ظلمت، نیکی و بدی، خوشبختی و بدبختی، خدا و شیطان و دیگر تضادها و تناقض‌ها در کنار یکدیگر قرار دارند و پایه و اساس همه امور گیتی و نیز پایه و اساس زندگی آدمیان را تشکیل می‌دهند. آثار

ویکتور هوگو که بر پایه همین فلسفه قرار گرفته است، دنیایی از تضادها و کشمکش‌ها است. به نظر او شناخت کامل دنیا و انسان بر پایه شناخت همین تضادها صورت می‌گیرد.

در رمان «کارگران دریا»، هوگو انسان را در برابر قدرت قهریه طبیعت قرار می‌دهد. در سویی انسان ضعیف‌الجثه و در سویی دیگر طبیعت خشن و بی‌رحم؛ در سویی ضعف انسان و در سویی دیگر قدرت طبیعت قرار دارند و این‌گونه است که میان این دو پیکاری عظیم روی می‌دهد.

... معمولاً دریا جنایات خود را پنهان می‌دارد و پرده تاریکی روی آنها می‌کشد. این تاریکی بی‌پایان هر چیزی را برای او حفظ می‌کند. راز دریا به ندرت هویدا می‌شود. دریا نیرنگ‌باز و مرموز است. راز خویشتن را پنهان می‌دارد و خوش ندارد کارهای خود را به همه نشان دهد. غرق می‌کند و روی آن را می‌پوشاند. فرو بلعیدن نشانه‌ای از رم اوست. موج دور و موزر است، می‌شکند و می‌دزد و پنهان می‌کند و فراموش می‌کند و لبخند می‌زند. غریو برمی‌کشد و سپس کف برلب می‌آورد و به جنبش درمی‌آید. کف نشانه خشم بی‌پایان موج دریاست...

کمتر کسی است که مخلوقات این نویسنده را نشناسد، کسی که به طور معمول در هیچ کدام از عکس‌هایش نمی‌خندد و در بیشترشان هم چه دستش را زیر چانه زده باشد و چه نه، نگاه غمگینی دارد. اصلاً شکل پاپانول‌های غمگین است، شکل پاپانول‌های مهربانی که می‌دانند دنیا مثل قصه‌ها مهربان و رویایی نیست؛ مخصوصاً برای کوزت‌ها یا گوزپشت‌ها.

در محافل ادبی فرانسه هنوز بر سر این موضوع که ویکتور هوگو شاعر بوده یا نویسنده دعاوست؛ خود فرانسوی‌ها معتقدند که او بزرگ‌ترین شاعر فرانسه است، اما برای غیرفرانسویان به لطف «بینوایان»، «گوژپشت نوتردام» و «کارگران دریا» بیشتر نویسنده است و البته فرقی هم نمی‌کند. به هر حال او برای بسیاری از مردم دنیا معروف‌ترین چهره ادبی فرانسه است؛ آن قدر که خود فرانسوی‌ها هم وی را به عنوان نماد مراکز فرهنگی فرانسه در دنیا انتخاب کرده‌اند. ■



صنعت حمل و نقل دریایی از نگاه آمار

منبع: کتاب صنعت حمل و نقل دریایی و بندری جهان، ترجمه و تلخیص بهزاد المفی

◀ ۵ کشور برتر دنیا در زمینه ساخت کشتی (سال ۲۰۱۰):

رتبه	کشور	تعداد کشتی ساخته شده (فروند)	DWT کشتی های ساخته شده (تن)	سهم بازار
۱	چین	۱۴۱۳	۶۱۵۰۰۰۰	۴۱ درصد
۲	کره جنوبی	۵۲۶	۴۷۰۰۰۰۰	۳۱ درصد
۳	ژاپن	۵۸۰	۳۲۶۰۰۰۰	۲۲ درصد
۴	فیلیپین	۳۴	۱۹۰۰۰۰	۵ صدم درصد
۵	رومانی	۴۳	۹۰۰۰۰	۴ صدم درصد

◀ ۵ کشور برتر دنیا در زمینه ثبت کشتی (Flag Registration) بر اساس شاخص Dead Weight Tonnage

رتبه	نام کشور	ظرفیت کشتی ها (DWT میلیون تن)	سهم بازار
۱	پاناما	۳۰۶	۲۲ درصد
۲	لیبریا	۱۶۶	۱۲ درصد
۳	جزایر مارشال	۹۸	۷ درصد
۴	هنگ کنگ	۹۱	۶ درصد
۵	یونان	۷۱	۵ درصد

۱۲ موسسه برتر رده‌بندی دنیا (Classification Societies) عضو IACS:

رتبه	نام موسسه رده‌بندی	کشور	تعداد کشتی تحت پوشش (فروند)	میانگین سنی کشتی‌های تحت پوشش (سال)	مقدار GT کشتی‌ها (میلیون تن)	سهم بازار (درصد)
۱	Nippon Kaiji Kyokai	ژاپن	۷۰۰۰	۱۰/۸	۱۷۷	۱۸/۴
۲	Lloyd's Register	انگلستان	۶۴۳۳	۱۵/۳	۱۵۵	۱۶
۳	American Bureau	آمریکا	۷۳۵۱	۱۵	۱۵۲	۱۶
۴	Det Norske Veritas	نروژ	۴۸۳۱	۱۲/۹	۱۴۱	۱۵
۵	Germanischer Lloyd	آلمان	۵۷۶۳	۱۲/۷	۹۴	۱۰
۶	Bureau Veritas	فرانسه	۶۳۸۵	۱۳/۱	۷۳	۸
۷	Korean Register	کره جنوبی	۲۰۲۳	۱۴/۵	۴۲	۴
۸	China Class	چین	۲۲۲۰	۱۳/۱	۴۲	۴
۹	Registro Italiano	ایتالیا	۲۰۲۰	۱۹/۴	۲۸	۳
۱۰	Russian Register	روسیه	۳۲۱۴	۲۵/۳	۱۳/۵	۱/۴
۱۱	Indian Register	هند	۹۶۱	۱۶/۱	۷/۶	۰/۸
۱۲	Croatia	کرواسی	۲۰۸	۳۲/۴	۰/۹	۰/۱

۵ کشور برتر دارنده دریانورد خبره (افسر) جهان در سال ۲۰۱۰:

رتبه	کشور	تعداد دریانورد خبره (افسر) - نفر	سهم بازار
۱	فیلیپین	۵۷۶۰۰	۹ درصد
۲	چین	۵۱۵۰۰	۸ درصد
۳	هند	۴۶۵۰۰	۷ درصد
۴	ترکیه	۳۶۷۰۰	۶ درصد
۵	اوکراین	۲۷۰۰	۴ درصد

مسابقه شماره ۳ مجله علمی - تحقیقاتی بندر و دریا



به منظور ارتقای سطح دانش عمومی در زمینه مباحث حمل و نقل، مجله بندر و دریا اقدام به تهیه سوالات مرتبط با موضوعات مندرج در هر یک از شماره‌های مجله می‌نماید. علاقمندان به شرکت در این مسابقه می‌توانند پاسخ سوالات را حداکثر تا تاریخ ۱۵/۶/۹۱ در سایت bandarvadarya.pmo.ir به دفتر مجله ارسال نمایند. سوالات از فصول اول کتاب مدیریت ایمنی در بنادر نوشته محمدعلی حسن‌زاده از انتشارات وزارت راه و شهرسازی استخراج گردیده است. به ۲۰ نفر از عزیزانی که بتوانند به همه سوالات پاسخ صحیح دهند، به قید قرعه جوایز ارزنده‌ای اهدا خواهد شد.

(۱) کدامیک از موارد ذیل جزو اهداف سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) نیست؟

الف) ارتقای استانداردهای ایمنی دریانوردی و جلوگیری از آلودگی‌های دریایی ناشی از شناورها

ب) تهیه کنوانسیون‌ها، موافقت‌نامه‌ها و سایر اسناد مربوطه

ج) رسیدگی به مسایل دریانوردی

د) اجرای کنوانسیون زیست‌محیطی در بنادر

(۲) کدامیک از موارد ذیل جزو کمیته اصلی IMO نیست؟

الف) کمیته ایمنی دریانوردی

ب) کمیته تسهیل ترافیک دریایی

ج) کمیته بهداشت و سلامت دریانوردان

د) کمیته همکاری‌های فنی

(۳) کدامیک از کنوانسیون‌های زیر توسط سازمان بین‌المللی کار در خصوص بنادر تهیه شده است؟

الف) کنوانسیون کار اسکله

ج) دستورالعمل ممیزی ایمنی و بهداشت بندر

(۴) هدف از تأسیس اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها (IAPH) کدامیک از موارد ذیل می‌باشد؟

الف) تقویت روابط فی‌مابین بنادر و لنگرگاه‌های جهان

ج) توسعه صنایع دریایی

د) همه موارد

- (۵) اتحادیه بین‌المللی چراغ‌های دریایی رسماً فعالیت خود را در سال آغاز و مقر اصلی آن می‌باشد.
- (الف) ۱۹۵۵- هلند
(ب) ۱۹۵۷- ژنو
(ج) ۱۹۵۵- پاریس
(د) ۱۹۵۷- پاریس
- (۶) کدامیک از دلایل ذیل منجر به تاسیس سازمان بین‌المللی هیدروگرافی در سال ۱۹۲۱ گردید؟
- (الف) نیاز دریانوردان به نقشه‌های دریایی
(ب) استاندارد کردن علائم و نقشه‌ها
(ج) الف و ب
(د) هیچکدام
- (۷) کدامیک از نهادهای ذیل سهم موثری را در تدوین استانداردهای ساخت ایمن تجهیزات بندری دارد؟
- (الف) سازمان جهانی استاندارد
(ب) اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها
(ج) سازمان بین‌المللی دریانوردی
(د) هیچکدام
- (۸) کدامیک از کنوانسیون‌های ذیل به عنوان مهم‌ترین سند بین‌المللی در زمینه ایمنی دریانوردی محسوب می‌شود؟
- (الف) سولاس
(ب) تجسس و نجات دریایی
(ج) جلوگیری از تصادم دریایی
(د) الف و ب
- (۹) برای اجرای کامل کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریایی (SAR) کدامیک از موارد ذیل ضروری است؟
- (الف) تجهیزات مخابرات دریایی
(ب) تجهیز وسایلی نظیر قایق‌های نجات، بالگرد و تجهیزات پزشکی
(ج) همکاری و مبادله اطلاعات با کشورهای منطقه‌ای
(د) همه موارد
- (۱۰) بر اساس این کنوانسیون بازبینی و بازرسی شناورها به هنگام اخذ مجوز اولیه و همچنین به صورت دوره‌ای جهت کنترل ساختار ایمنی شناورها صورت می‌گیرد.
- (الف) کنوانسیون بازبینی و بازرسی شناورها
(ب) کنوانسیون بین‌المللی خطوط بارگیری
(ج) کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها
(د) کنوانسیون مسوولیت و جبران خسارت
- (۱۱) در این کنوانسیون به تعیین محل و مشخصات فنی چراغ‌ها، وسایل علائم صوتی و اضطرار بر روی شناورها اشاره شده است.
- (الف) کنوانسیون ایمنی جان اشخاص بر دریا
(ب) کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا
(ج) کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها
(د) کنوانسیون مسوولیت و جبران خسارت
- (۱۲) تفاوت میان کنوانسیون‌های STCW و STCWF در چیست؟
- (الف) ایمنی کشتی‌های مسافری
(ب) ایمنی کشتی‌های ماهیگیری
(ج) خدمه کشتی‌های مسافری
(د) خدمه کشتی‌های ماهیگیری
- (۱۳) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها دارای چند ضمیمه می‌باشد؟
- (الف) ۴ ضمیمه
(ب) ۵ ضمیمه
(ج) ۶ ضمیمه
(د) ۷ ضمیمه
- (۱۴) براساس این کنوانسیون، نجات‌دهندگان در حوادث دریایی و همچنین در جلوگیری از صدمه به محیط زیست دریایی پاداش یا غرامت ویژه می‌گیرند.
- (الف) کنوانسیون بیمه و غرامت
(ب) کنوانسیون نجات دریایی
(ج) کنوانسیون تسهیل تردد دریایی
(د) کنوانسیون تجسس و نجات

معرفی کتاب

عنوان کتاب: امضای الکترونیک

✦ مولف: مهندس علی جان علی اکبری

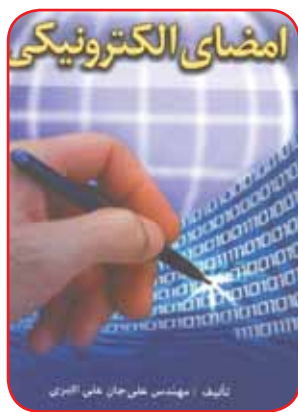
تاریخ نشر: ۱۳۹۱

از جمله ضرورت‌هایی که در برابر استفاده از ابزارها، روش‌ها و ملزومات مدرن، همواره مورد تاکید قرار می‌گیرد، توجه به مقوله و امر «فرهنگ‌سازی» است. توجهی که یک روی آن، در پی رسیدن به هدفی است که به واسطه آن در تاکید بر «آموزش و نحوه کاربست و فرهنگ استفاده» سخن گفته شود.

تمدن در هر مقطعی از برش‌های زمانی خود، همچنین اختراع و اکتشاف و نوآوری و دستاوردهای مدرنیته، در دوسوی داد و ستد خود، با کنش «معرفی و شناساندن و عرضه» و واکنش «شناختن و بهره‌گرفتن و تقاضا» روبه‌رو بوده‌اند؛ کنش و واکنشی که همواره سببی بوده‌اند تا از نقش و اثر جامعه‌شناسانه و فرهنگ بهره گیرند.

بهره‌گرفتن از فرهنگ برای شناساندن و عرضه پدیده‌های نوین و ترویج فرهنگ برای استفاده و بهره‌برداری از محصولات و دستاوردهای نوین، همواره یکی از رسالت‌های حوزه علوم اجتماعی و فرهنگی است. ما در این مسیر با ترکیب‌های تازه‌ای همچون؛ فرهنگ کار، فرهنگ و اخلاق حرفه‌ای، فرهنگ آپارتمان‌نشینی، اتومبیل‌رانی، تغذیه و ... آشنایی که همگی دلالت بر وجود یک «نیاز معنوی» در برابر یک «نیاز مادی» دارد.

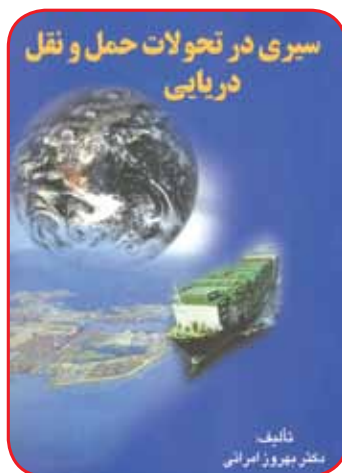
کتاب «امضای الکترونیک» با تلاش «علی جان علی اکبری» تالیف شده است و انتشارات «اسرار دانش» آن را چاپ و منتشر کرده است. مجموعه‌ای که حامل بار معنایی برای پاسخ به نیاز و امر فرهنگ‌سازی می‌باشد.



این کتاب در ۸ بخش و ۳۳۲ صفحه است که از الفبای موضوع و با شرح و توضیحاتی از مفاهیم و اصطلاحات رایج آغاز می‌شود و با عبور از سوتیترهایی تحت عنوانی چون: آشنایی با حقوق و قانون تجارت الکترونیکی، امضای الکترونیکی از منظر قوانین کشورها، امضای الکترونیکی، نحوه ایجاد آثار و انواع امضای الکترونیکی، دفاتر صدور خدمات گواهی الکترونیکی و ابطال آن‌ها به موقعیت امضای الکترونیکی و جایگاه آن در ثبت اسناد و ادله اثبات دعاوی می‌رسد.

این مجموعه، فرایندی تحلیل‌گر از عناصر ایجابی و سلبی از موضوع امضای الکترونیکی است. جنبه غنای آن در روان بودن و جنبه‌های کارکردی آن است که در ماهیت خود، متوجه امر فرهنگ‌سازی در زمینه‌های مختلف عملیاتی حقوقی، ایمنی و مراقبت و طرق تأمین امنیت و اعتبار امضای الکترونیکی است. علاوه بر جنبه‌های کارکردگرایانه کتاب، توصیف محتوایی موضوع امضای الکترونیکی برای ایجاد یک شناخت عالمانه بین جامعه با دنیای تجارت در فضای دیجیتال، جزو مزیت‌های خوب این کتاب در امر «فرهنگ‌سازی» است.

برقراری تماس تلفنی با شماره‌های ۶۶۴۱۱۳۶۲ و ۶۶۴۶۹۷۶۲ امکان تهیه این کتاب را فراهم می‌سازد. ■



است و چیزی نیست جز همان نکته‌ای که در بدو این مقاله به آن اشاره رفت؛ یعنی سوابق حرفه‌ای مولف محترم در صنعت دریایی و بندری و همچنین پیشینه‌های تحصیلاتی و فعالیت رسمی ایشان در حوزه آموزش و تدریس این رشته در دانشگاه.

فصل اول کتاب، تاریخ‌واره‌ای از گذشته و حال حمل و نقل دریایی را به تصویر می‌کشد، تصویری که خواننده و مخاطب کتاب را نسبت به آینده این صنعت، بی‌نیصیب نمی‌گذارد.

در فصل‌های دوم الی پنجم هم به ترتیب با سیری از تحولات کشتی و کالا، سیاست‌گذاری برنامه‌ها و هدف‌های حمل و نقل در چارچوب برنامه‌های توسعه، روند خصوصی‌سازی بنادر و فعالیت‌های آن‌ها در سطح جهان و سازمان‌ها، همچنین مجامع و کنوانسیون‌های بین‌المللی در حوزه حمل و نقل دریایی آشنا می‌شویم.

«اسرار دانش» ناشر این کتاب ۴۴۴ صفحه‌ای است و از طریق ارتباط با شماره تلفن‌های ۶۶۴۶۹۷۶۲ و ۶۶۴۱۱۳۶۲ می‌توان مبادرت به تهیه آن نمود.

ورود این کتاب را به گنجینه کتاب‌های دریایی و بندری خوشامد می‌گوییم. ■

عنوان کتاب: سیری در تحولات حمل و نقل دریایی

✦ مولف: دکتر بهروز امرائی

تاریخ نشر: ۱۳۹۱

وجود یک پیوستگی معنادار بین «تجربه‌های عملی و کارکردگرایانه» مولف محترم کتاب سیری در تحولات حمل و نقل دریایی با «آرای نظری و علمی و آکادمیک» حمل و نقل دریایی، ویژگی خاصی را برای این کتاب رقم می‌زند. علاوه بر این، باید اشاره‌ای داشته باشیم به خصوصیات شخصیتی مولف که زبان کتاب و زبان حمل و نقل دریایی و زبان ارتباط در این حوزه را به خوبی می‌شناسد. به یقین دانستن همین زبان است که دغدغه اصلی مولف شکل می‌گیرد تا بگوید: چگونه می‌توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فردای صنعت بسیار پیچیده حمل و نقل دریایی، بندری، کشتیرانی، کشتی‌سازی و صنایع وابسته به آنها، از وضعیت و چگونگی تحولات گذشته و حال بی‌اطلاع باشند و آنگاه انتظار داشته باشیم مدیرانی تحول‌گرا و آینده‌نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم افق‌های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد و یا شرکت‌های مورد تصدی و مدیریت خود باشند؟

دقت به اندرونی جمله‌های فوق، حاوی دو نکته کلیدی است؛ اول آنکه: باید برای مدیریت و انتقال دانش همواره کوششید و دوم اینکه: بدون رفع نیاز به فرهنگ و دانش و تخصص، نمی‌توان آگاهانه و واقع‌بینانه دست به عمل و اقدام حرفه‌ای و تخصصی زد.

کتاب ارزشمند «سیری در تحولات حمل و نقل دریایی»، ۱۴ فصل را در انبان دانش خود دارد. مسیر راه‌پویی این کتاب، مسیری به طور کاملاً کلاسیک و با رعایت اصول اساسی تالیف کتاب‌های آموزشی و تسهیل‌کننده برای درک و دریافت مفاهیم پایه است، علت آن نیز مشخص