

گروه دریانوردی – سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) برای سال آینده میلادی شعار «ایقائوس ما، تعهد ما، فرصت ما» را انتخاب کرده است. شورای سازمان IMO در نشست صد و سی و دوم خود این شعار را برگزید. به گفته دبیرکل این سازمان، این شعار بازتابی از نقش حیاتی اقیانوس در اقتصاد جهانی است، چرا که بیش از ۸۰ درصد حمل‌ونقل جهانی از طریق اقیانوس‌ها انجام می‌شود. وی تأکید کرد که تعهد دیرینه اعضا در چارچوب مقررات جهانی IMO پیروان پشتیبانی از آب‌های پاک‌تر و ایمن‌تر و همچنین مجموعه‌ای در حال رشد از همکاری‌های مبتکرانه فنی برای حمایت و محافظت از اقیانوس‌ها در ۱۷۶ کشور عضو این سازمان مورد تأیید قرار گرفته است. در طول دهه‌های اخیر، IMO قوانین و توصیه‌های سختگیرانه‌ای برای مراقبت از محیط زیست دریایی و جلوگیری از هر گونه تأثیر منفی اعمال کرده است که شامل معاهده‌های ضروری اجرا شده در سطح جهانی بر صنعت کشتیرانی می‌شود. اما پرسش اصلی این است که این شعارها در ایران چه جایگاهی در برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌گذاری و در نهایت در حکمرانی دریایی کشورمان دارد؟ آیا توانسته منجر به اصلاحات در جهت بهبود رویه شود و شواهد اجرا و اثرگذاری آن را می‌توان در زندگی روزمره دریانوردان و شرکت‌های کشتیرانی مشاهده کرد؟ علی اکبر مرزبان، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، به این سؤالات «مانا» پاسخ می‌دهد.

ایران یکی از کشورهای پیشرو عضو IMO است

– سازمان بین‌المللی دریانوردی هر سال در سالروز تأسیس این سازمان، شعاری را مطرح می‌کند که شعار امسال «حرکت به سمت آینده، اول ایمنی» و شعار سال آینده «ایقائوس ما، تعهد ما، فرصت ما» است. اهمیت اجرا و تحقق این شعارها برای کشورهای عضو چیست و سازمان برنامه بودجه کشور چقدر متعهد به اجرای این شعارها است و آیا این شعارهای IMO به اجرا می‌رسد و سیاست‌های سازمان و بنادر و دریانوردی نیز منطبق با این شعارها برنامه‌ریزی می‌شوند؟

علی اکبر مرزبان: همانطور که می‌دانید شعارها از جمله همین شعار سازمان بین‌المللی دریانوردی یک نوع خواسته و درخواست محسوب می‌شود. IMO با توجه به فضای کارم بر صنعت دریانوردی در جهان و اولویت‌ها، دستورکارها، استراتژی‌ها و سمت‌وسوهای راهبردی که در برنامه‌های ۶ ساله ترسیم و خروجی‌های مورد انتظار این برنامه‌ها برای بازه زمانی دو ساله با تصویب مجمع، تنظیم می‌کند و بخشی از آن در قالب شعار مطرح می‌شود. از دولت‌ها و کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی یا همان IMO درخواست می‌شود که با توجه به شعار اول این روز جهانی را گرامی بدارند و همچنین این شعار و موضوعات مطرح شده در آن را مورد توجه قرار دهند به‌طوری‌که در فعالیت‌ها، تبلیغات، انعکاس مباحث شعار اعلام شده که اتفاقاً از موضوعات روز دنیا در صنعت دریانوردی محسوب می‌شود آن را در اولویت قرار دهند تا توجه جامعه دریایی و بندری را به این شعار و اهمیت آن جلب کنند. شعار تعیین شده از سوی IMO برای کشورهای عضو حائز اهمیت است و این‌طور نیست که کشورها و دولت‌های عضو به این موضوع بی‌توجه باشند و به‌طور قطع آن خواسته‌ها، چشم‌اندازها و رهنمودهای گنجانده در شعارهای IMO را همواره مورد توجه قرار می‌دهند. شعارها به پیشنهاد دبیرکل و با تصویب شورای این سازمان تعیین می‌شوند. این گونه نیست که بعد از پایان سال موضوع آن شعار هم به فراموشی سپرده شود و برای سال آینده هم شعار دیگری تعریف شود. شعارهایی که از گذشته به تصویب شورای IMO رسیده همچنان در سال‌های آینده برای تحقق آن فعال می‌مانند و باید مورد توجه اعضا



قرار گیرند. به‌طور معمول دبیرکل همراه با شعار سال پیامی نیز درباره آن اعلام و منتشر می‌کند و آن پیام چارچوب‌های شعار و منظور آن شعار را تعریف و مشخص می‌کند که اعضا و افراد علاقه‌مند می‌توانند با مراجعه به پایگاه اینترنتی سازمان بین‌المللی دریانوردی به راحتی به این پیام و تعریف شعار دسترسی داشته باشند. باید توجه داشت که سازمان بین‌المللی دریانوردی ۵ کمیته اصلی و ۷ کمیته فرعی، همچنین شورا و مجمع دارد و بیش از ۲۵۰ دستور کار و همچنین یک برنامه استراتژیک دارد که مبنای اصلی کار IMO همین ارکان هستند. حال اینکه با توجه به ضرورت اهمیت موضوعی آن را در قالب اعلام شعار برجسته و مورد توجه قرار می‌دهد. دولت‌ها و کشورهای عضو هم در کمیته‌ها این موضوعات را مورد بررسی قرار می‌دهند و مصوبات لازم را اعمال می‌کنند. ایران به عنوان یکی از اعضای فعال IMO شناخته می‌شود و به‌طور قطع در برنامه‌ریزی‌های خود در ایجاد مختلف این موضوعات را مورد توجه قرار می‌دهد که البته موضوع این شعار نیز تنها مربوط به سازمان بنادر و دریانوردی نیست بلکه اجرای آن به تمام صنعت حمل‌ونقل و کشتیرانی کشور مربوط می‌شود. بخشی از آن شعار به مؤسسات رده‌بندی، بخش‌های دیگر مانند گروه کشتیرانی، شرکت ملی نفتکش و ... و بخشی هم جامعه دریانوردان برمی‌گردد. سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع حاکمیتی دریایی کشور به‌عنوان نماینده دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی حضور دارد و مسئولیت نظارت بر اجرای این شعار و تحقق اهداف در نظر گرفته شده را بر عهده دارد. شعار امسال مبنی بر «حرکت به سمت آینده، اول ایمنی» به همان فلسفه وجودی سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۴۸ میلادی دلالت دارد. در آن زمان آنچه که باعث شد این سازمان بین‌المللی ایجاد شود، حفظ و ارتقاء ایمنی دریانوردی بود و از اساس فلسفه وجودی اولیه ایجاد IMO همان موضوع ایمنی بوده است. به همین دلیل در آن زمان که این سازمان تشکیل شد اولین دستور کار آن ارتقاء ایمنی بود. البته سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۵۸ میلادی یعنی ۱۰ سال بعد شرایط اجرایی آن فراهم و دبیرخانه این سازمان در شهر لندن تأسیس شد و ایران هم در همان سال ۱۹۵۸ میلادی به عضویت این سازمان درآمد و جزو اولین کشورهایی بوده که عضو IMO شد. در همان سال سازمان تازه تأسیس شده تنها یک کمیته داشت و آن هم کمیته ایمنی دریانوردی بود که بعدها با توجه به نیازها و ضرورت‌های جامعه دریایی جهانی کمیته حفظ محیط زیست دریایی و پس از آن هم کمیته حقوقی، کمیته همکاری فنی و کمیته تسهیل ترافیک دریایی راه‌اندازی شدند؛ بنابراین شعار امسال اصل خویش و فلسفه وجودی خود را مورد توجه قرار داده و به این موضوع تأکید دارد که هر چند تمام کشورها سیاست توسعه و پیشرفت صنعت دریانوردی را با توجه به پیشرفت‌های نوین و فناوری روز مانند استفاده از کشتی‌های بدون سرنشین را در برنامه‌های خود قرار داده‌اند و درست که به سمت آینده در حال حرکت هستند، اما ایمنی همچنان باید در اولویت کار شرکت‌ها باشد و فلسفه وجود IMO که همان ارتقاء ایمنی است نباید دست‌خوش بی‌توجهی شود. بحث حفظ محیط زیست نیز که از موضوعات شعار سال آینده

گفت و گو با معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی:

شعارهای «آیمو» چه جایگاهی در حکمرانی دریایی ایران دارد؟

مرزبان: ایران یکی از کشورهای پیشرو عضو IMO است

مأموریت‌های این سازمان محسوب می‌شود که هم در قانون تأسیس آن مصوب سال ۱۳۴۸، ذکر شده است و هم در قانون دریایی و هم دستورالعمل‌ها که براساس کنوانسیون (STCW) استانداردهای آموزش آمده و نیز در صدور گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان مصوب IMO این موضوع دیده شده است. ما در سازمان بنادر و دریانوردی متولی این هستیم که دریانوردان شایسته تربیت کنیم و خوشبختانه نزدیک به ۶۰ مرکز آموزش دریایی در کشور وجود دارد که برای فعالیت از سازمان بنادر و دریانوردی مجوز می‌گیرند و سازمان ممیزی‌ها و نظارت‌های مستمری از این مراکز انجام می‌دهد. از افراد آموزش دیده در این مراکز آزمون‌های متعدد گرفته می‌شود تا اطمینان حاصل شود که این دریانوردان به‌طور شایسته آموزش دیده‌اند و دریانوردانی را که وارد صنعت دریایی می‌کنیم، افرادی با مهارت لازم هستند و این رسالت و مأموریت اصلی سازمان بنادر و دریانوردی است. اما درباره اشتغال دریانوردان و همچنین حقوق و مزایای آنها سازمان بنادر و دریانوردی به‌طور مستقیم وارد نمی‌شود و هیچ‌گونه مسئولیتی ندارد. در نظر داشته باشید در مواردی برداشت اشتباهی وجود دارد، مبنی بر اینکه از آنجایی که کار دریانوردان مرتبط با کشتی و دریا است بنابراین بحث اشتغال و حقوق و مزایای آنها نیز مرتبط با سازمان بنادر و دریانوردی است، اما این مسائل به وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی مربوط است و این وزارتخانه درباره این مشاغل، مسئولیت دارد. نکته‌ای که وجود دارد این است هر چند این موضوعات به صورت قانونی به وزارت کار ارتباط دارد، سازمان بنادر و دریانوردی هرگز از خود سلب مسئولیت نکرده و گفته نشده که از آنجایی که موضوع حقوق و مزایای دریانوردان مرتبط با وزارت کار است، سازمان هیچ تعهد اخلاقی و دینی و هر موضوع مرتبط با دریانوردان را نمی‌پذیرد. سازمان بنادر و دریانوردی با اینکه به لحاظ قانونی مسئول اشتغال و رسیدگی به حقوق دریانوردان نبوده و نیست، اما همواره خود را در کنار دریانوردان قرار داده و به فکر حقوق دریانوردان بوده و پیگیر مسائل مرتبط با شاغلین در این حوزه بوده است و در این باره بر خورد فعالانه دارد. به همین دلیل در سازمان بنادر و دریانوردی «اداره مقاوله‌نامه کار دریایی» فعال است. در بنادر کشور کارشناسان مقاوله‌نامه کار دریایی مستقر هستند و این الزام از سال ۱۳۸۰ به تصویب رسیده است. این کارشناسان در بنادر حاضر هستند تا اگر مواردی مربوط به مسائل دریانوردان مطرح شد افراد به این کارشناسان مراجعه کنند و کارشناسان بنادر با این موضوعات به‌صورت فعالانه برخورد خواهند کرد و برای پیگیری موضوعات افراد ضمن راهنمایی لازم به مراجع تخصصی ارجاع می‌دهند. البته در کنوانسیون کار دریایی شرح تفکیک وظایف سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها در اجرای کنوانسیون به تصویب هیئت وزیران رسیده و در این کنوانسیون وظایف هر یک از سازمان‌ها و وزارت به صراحت تشریح شده. در همین کنوانسیون بحث مسئولیت حقوق و دستمزد دریانوردان بر عهده وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی گذاشته شده است. اما اگر دریانوردی درباره حقوق و مزایای خود شکایتی داشته باشد می‌تواند به سازمان بنادر و دریانوردی مراجعه و شکایت خود را اعلام کنند. در سازمان شیوه‌ها و دستورالعمل‌هایی تصویب، تعیین و ابلاغ شده و ما هم بر اساس فرایند و ساز و کاری که تعریف شده، این شکایت را به مراجع کار بنادر و بخش‌های تخصصی دیگر ارجاع می‌دهیم. اما درباره رعایت استانداردهای جهانی به‌طور قطع می‌توان گفت در بحث استانداردهای آموزشی، در حال حاضر ایران جزو کشورهای پیشرو جهان است و فارغ التحصیلان و دریانوردان ایرانی در دنیا حرف برای گفتن دارند و همواره جزو دریانوردان شایسته مورد توجه قرار داشتند.

گام برداریم. IMO به دنبال همین موضوع است و اینکه گفته می‌شود ایمنی بایستی اولین موضوع مورد توجه قرار بگیرد به این معنا است که در ابتدا باید از سوانحی که اتفاق می‌افتد درس و پند بگیریم و IMO از قضا کمیته عامل انسانی که کمیته فرعی زیر نظر کمیته اصلی ایمنی دریانوردی تشکیل داده است. سوانح دریایی در ایران هم در صنعت و ناوگان دریایی وجود داشته و دارد و نمی‌توانیم ادعا کنیم که در آینده ما این سوانح دریایی را می‌توانیم به صفر برسانیم. باید به این نکته مهم اشاره کرد که در ایران بیش از ۹۰ درصد سوانح دریایی مربوط به کشتی‌های سنتی و کوچک ۳۰۰ تا ۵۰۰ تن است که اکثر آ دچار سانحه آتش‌سوزی یا به گل نشستن و یا آب‌گرفتگی می‌شوند. اما راجع به کشتی‌های بالای ۳۰۰۰ تن که کشتی‌های اقیانوس پیم هستند به ندرت شاهد بروز این نوع سوانح هستیم چرا که ساختار آنها، مدیریت و نیروی انسانی که برای این کشتی‌ها در نظر گرفته می‌شود و سایر فاکتورها و عوامل فعال برای این کشتی‌ها قابل قیاس با کشتی‌های سنتی و چوبی زیر ۵۰۰ تن نیستند.

– شعار سال آینده سازمان بین‌المللی دریانوردی اقیانوس ما، تعهد ما، فرصت ما است، این شعار بیانگر چه موضوع و پیام از سوی سازمان است و سازمان بنادر و دریانوردی در راستای تحقق این شعار چه مسئولیت‌هایی را برعهده دارد؟ **علی اکبر مرزبان:** بخش قابل توجهی از این شعار درباره مسائل محیط زیستی است. باید توجه داشت که همواره بحث حکمرانی اقیانوسی مطرح بوده و وقتی بحث اقیانوس، استفاده از منابع آن، سکوهای فراساحل استخراج از منابع، بحث آلودگی آب و محیط آب دریا از طریق اشعه خشکی یا از طریق کشتی‌ها مطرح می‌شود تمام این موضوعات به IMO مربوط می‌شود. همچنین اقیانوس که شامل همه آب‌های دنیا به‌غیر از دریایچه‌ها می‌شود، فرصت‌هایی را ایجاد کرده و شعار مبنی اقیانوس ما، تعهد ما، فرصت ما درباره بهره‌برداری‌هایی از جنبه‌های مختلف اقیانوس از صید آبی‌زان گرفته تا سایر بهره‌برداری‌ها از اقیانوس که مهم‌ترین آن حمل‌ونقل است، یک فرصت خدادادی برای همه بشریت محسوب می‌شود. اما در برابر استفاده‌هایی که از این فرصت می‌کنیم تعهداتی نیز به این اقیانوس داریم و آنچه که به IMO مربوط می‌شود و اینکه تعهد ما در کجا متبلور می‌شود باید گفت که در کنوانسیون پیشگیری و مقابله با آلودگی دریایی ناشی از فعالیت کشتی‌ها که همان «کنوانسیون مارپل» است این موضوع دیده شده و این موضوع در کنوانسیون تخلیه مواد زائد آمده که به آن «پروتکل لندن» هم می‌گویند و این موضوعات به‌طور کلی است بر روی موضوع خاص تمرکز داشته باشد و بخواهد توجه جهانیان به آن جلب کند.

– علاوه بر ارتقاء ایمنی دریانوردان، سازمان بنادر و دریانوردی چه وظایف و مسئولیت‌هایی برای ارتقاء وضعیت معیشتی و اقتصادی دریانوردان به‌عنوان ستون فقرات صنعت دریانوردی بر عهده دارد؟ **علی اکبر مرزبان:** وظیفه و رسالت اصلی سازمان بنادر و دریانوردی تربیت دریانوردان شایسته است و این جزو

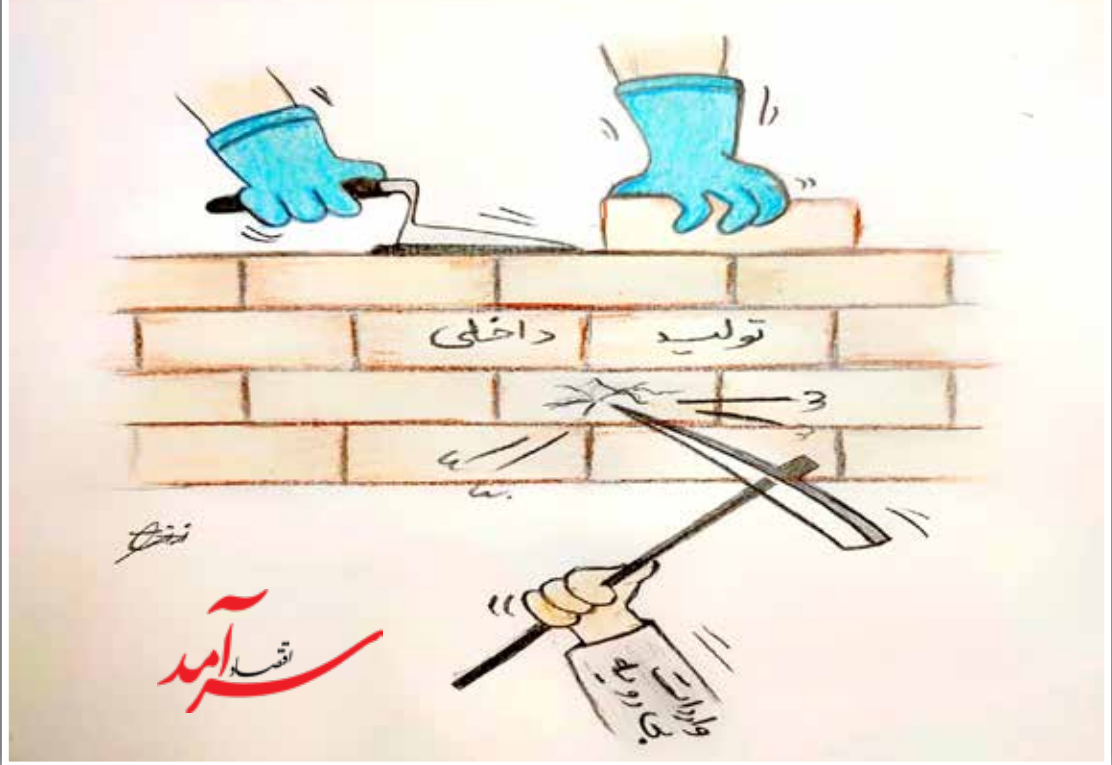
یادمان لنج بوم مسی یا لنج بوم مسی، از دیدنی‌های بندر کنگ است

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریبا عزیزی - اقتصاد سراسر آمد