



مدیر نفت و انرژی سازمان منطقه آزاد قشم از ثبت یک رکورد کم‌نظیر جهانی در اجرای حفاری افقی جهت‌دار (HDD) برای خط لوله ۱۳۰۰متری انتقال گاز به جزیره قشم خبر داد و این پروژه را نماد توان مهندسی ایرانی در خلیج فارس دانست.

به گزارش اقتصادسراسرآمد،جعفر خلیقی به ایران افزود: عملیات حفاری سه کیلومتری زیر بستر دریا برای نخستین‌بار در خاورمیانه اجرا شده و ضمن اتصال خط انشعابی از مسیر عسلویه-سرخون به جزیره قشم، تأمین پایدار انرژی و توسعه صنایع بزرگ جنوب کشور را امکان‌پذیر کرده است.وی با بیان اینکه خط لوله ۳۰۰میلیون مترمکعب گاز، با هدف تأمین پایدار خوراک اینچی انتقال گاز به بزرگ‌ترین جزیره ایران به مناسبت چهل و هفتمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی و ایام دهه فجر به بهره‌برداری رسیده است این پروژه را یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های انرژی کشور و این جزیره در سال‌های اخیر دانست.مدیر نفت و انرژی سازمان منطقه آزاد قشم ادامه داد: این خط لوله با ظرفیت انتقال روزانه ۲۵ میلیون مترمکعب گاز، با هدف تأمین پایدار خوراک پالایشگاه‌ها، واحدهای پتروشیمی، نیروگاه‌ها و صنایع مستقر در جزیره قشم اجرا شده و از خط لوله هفتم سراسری گاز کشور انشعاب گرفته است.وی با بیان اینکه طول کلی این خط لوله ۵۷ کیلومتر است که ۵۴ کیلومتر آن در مسیر خشکی و سه کیلومتر در مسیر دریایی اجرا شده است اضافه کرد: بیش دریایی این پروژه در شرایط فنی ویژه‌ای و در عمق ۸۰۰متری از سطح دریا و حدود ۴۰ متری زیر بستر دریا احداث شده که نشان‌دهنده پیچیدگی بالای مهندسی آن است.

خلیقی با اشاره به وجه تمایز این پروژه افزود: شاخص‌ترین ویژگی این خط لوله، اجرای عملیات حفاری افقی جهت‌دار (HDD) به طول سه کیلومتر در بخش دریایی است که برای نخستین‌بار در منطقه خاورمیانه و به‌عنوان یک رکورد کم‌نظیر در سطح جهان برای خط لوله گاز ۳۰۰اینچی به اجرا درآمده است.

وی تأکید کرد: اجرای HDD (انجام حفاری افقی جهت‌دار) با این قطر و در این طول، تاکنون نمونه مشابهی در دنیا نداشته و از منظر فنی یک دستاورد مهم محسوب می‌شود.مدیر نفت و انرژی سازمان منطقه آزاد قشم در ادامه مسیر این خط لوله را تشریح کرد و گفت: این خط از خط لوله هفتم سراسری گاز کشور در مسیر عسلویه-سرخون و در محدوده کشار جدا شده و پس از عبور از بستر خلیج فارس، به منطقه گورزین در جزیره قشم می‌رسد.وی با اشاره به اهمیت راهبردی خط لوله هفتم سراسری گاز کشور خاطر نشان کرد: این خط لوله به طول ۹۰۷ کیلومتر و با قطر ۵۶ اینچ، از شرق عسلویه آغاز شده و گاز تولیدی میدان پارس جنوبی را به استان‌های هرمزگان، سیستان و بلوچستان و کرمان منتقل می‌کند که انشعاب قشم نقش کلیدی در تکمیل زنجیره تأمین انرژی جنوب کشور دارد.خلیقی تأکید کرد: بهره‌برداری از این خط لوله، ضمن افزایش امنیت انرژی جزیره قشم، زمینه توسعه صنایع انرژی‌بر، جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید و تقویت جایگاه قشم به‌عنوان قطب انرژی و صنعت در جنوب کشور را فراهم می‌کند.

گروه مهندسی دریا -مرتضی فاخری - در پهنه بی‌کران اقیانوس‌ها، فرمانده کشتی تنها ناخدای یک شناور نیست، بلکه نگهبان خطری دائمی است

که در هیبت امواج خروشان و پیچیدگی مقررات بین‌المللی نهفته است. این موقعیت منحصر به فرد، با ترکیب اختیارات تقریباً مطلق و مسئولیت‌های سنگین، مرز بین تصمیمات قهرمانانه و قصور فاجعه‌بار را به خطی نازک بدل می‌سازد. قصور در این حوزه صرفاً به معنای ترک فعل نیست، بلکه گاه در پوشش تصمیمات شتابزده، تفسیرهای شخصی از پروتکل‌های ایمنی یا حتی تسلیم در برابر فشارهای اقتصادی برای کاهش هزینه‌ها و زمان‌بندی‌ها، خود را می‌نمایاند. تبعات چنین رویکردی می‌توانند زنجیره‌ای از حوادث تلخ را به دنبال داشته باشد که از خسارات مالی فراتر رفته و گاه تا نابودی اکوسیستم‌های دریایی و از دست رفتن جان انسان‌ها پیش می‌رود.

تحلیل عمیق این قصور، نیازمند گذار از رویکردی صرفاً سرزنش‌گرانه و کاوش در لایه‌های زیرساختی است که زمینه را برای شکل‌گیری آن فراهم می‌آورند. عواملی همچون نظام‌های آموزشی ناکارآمد، فرهنگ سازمانی غفلت‌پذیر، ابهام در تقسیم مسئولیت‌ها و حتی فرسودگی روانی ناخدا در سفرهای طولانی مدت، می‌توانند تدریجاً خطاهای انسانی را به سوی نقض سیستماتیک وظایف سوق دهند. تمرکز بر این زمینه‌ها نه تنها درک واقع‌بینانه‌تری از پدیده قصور ارائه می‌دهد، بلکه راه را برای طراحی چارچوب‌های پیشگیرانه هوشمند می‌گشاید. این چارچوب‌ها می‌توانند با ترکیب فناوری‌های نظارتی نوین، بازتعریف استانداردهای آموزش عملی و تقویت سازوکارهای حمایت روانی، ایمنی دریانوردی را از سطح مقررات اجباری به سطحی از فرهنگ نهادینه شده ارتقا بخشند. در این مسیر، فرمانده نه به عنوان حلقه‌ای منفرد، بلکه به عنوان جزئی حیاتی از یک سیستم یکپارچه و مسئولیت‌پذیر مورد توجه قرار می‌گیرد.

تعریف قانونی قصور کاپیتان وظایف محوله در حقوق دریایی

در عرصه پیچیده حقوق دریایی، قصور کاپیتان نه به عنوان مفهومی انتزاعی، بلکه به مثابه نقشی مشخص در چارچوبی حقوقی تعریف می‌شود که مرزهای آن را مقررات بین‌المللی، ملی و قراردادی ترسیم می‌کنند. در هسته این تعریف، تمایزی بنیادین میان «قصور» (Negligence)، «تخلف عمدی» و «خطای قابل اغماض» نهفته است. قصور، بناگر نقض تکلیف مراقبت و احتیاط معقولی است که از یک کاپیتان متعارف در شرایط مشابه انتظار می‌رود؛ نوعی کوتاهی قابل سرزنش که ناشی از بی‌احتیاطی، بی‌دقتی یا غفلت در انجام وظایف شناخته شده است. این در حالی است که تخلف عمدی متضمن قصد و نیت آگاهانه برای نقض مقررات است و خطای قابل اغماض، معمولاً به اشتباهاتی اطلاق می‌شود که علی‌رغم اعمال کلیه تدابیر احتیاطی معقول، غیرقابل پیش‌بینی و اجتناب‌ناپذیر بوده و بار مسئولیتی به دنبال ندارند. ترسیم این مرزها، به ویژه در تعیین میزان مسئولیت و نوع ضمانت‌اجراها، از اهمیت سرنوشت‌ساز برخوردار است. وظایف محوله به کاپیتان، شبکه‌ای به هم تنیده از تعهدات بین‌المللی، داخلی و قراردادی را تشکیل می‌دهد. در سطح جهانی، کنوانسیون‌هایی مانند SOLAS (ایمنی جان



اشخاص در دریا)، MARPOL (پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها) و STCW (آموزش، گواهینامه‌دهی و نگهبانی ملوانان) مجموعه جامعی از تکالیف را در حوزه‌های ایمنی، زیست محیطی و منابع انسانی مقرر می‌دارند. قوانین داخلی، مانند قانون دریایی ایران، این چارچوب را بومی‌سازی کرده و جزئیات اجرایی و مقررات شکلی را اضافه می‌نمایند. در لایه‌ای عملیاتی‌تر، مقررات شرکت مالک کشتی و شرایط مندرج در قرارداد اجاره (چارترپار티) نیز محدوده دیگری از وظایف خاص، اغلب مرتبط با جنبه‌های تجاری و عملیاتی سفر را تعیین می‌کنند. در رأس این هرم وظایف، اصل سستی «صاحب اختیار تام» کاپیتان قرار دارد. این اختیار گسترده که وی را مسئول نهایی کلیه امور کشتی، بار، مسافر و خدمه می‌سازد، نه یک امتیاز مطلق، بلکه مسئولیتی سنگین و غیرقابل تفویض است. این اصل، کاپیتان را موظف می‌کند در مواقع اضطراری و بر اساس قضاوت حرفه‌ای خود، به نفع ایمنی و حفظ منافع ذی‌ربط تصمیم‌گیری کند، اما دایره این اختیار مطلقاً از حدود تعیین شده توسط همان قوانین و مقرراتی فراتر نمی‌رود که وظایفش را مقرر داشته‌اند. بنابراین، اختیار تام در واقع تضمینی برای امکان انجام مسئولیت‌های محوله است، نه مجوزی برای عدول از آنها.

مصادیق عملی قصور کاپیتان و پیامدهای آن

قصور عملی کاپیتان، فارغ از تعاریف حقوقی، در صحنه پر تلاطم دریا و فضای فشرده کشتی به اشکال ملموس و گاه فاجعه‌باری متجلی می‌شود. در حوزه ایمنی، این قصور ممکن است خود را در بازرسی‌های سطحی و فرامیخته از تجهیزات نجات نشان دهد، یا در اجرای تمرین‌های دوره‌ای (دریل‌ها) به شیوه‌ای صوری و بدون حساسیت لازم نسبت به شبیه‌سازی شرایط واقعی بحران. بی‌توجهی به مقررات تخصصی ایمنی بار، مانند چیدمان نادرست، مهار نامناسب یا نادیده گرفتن ویژگی‌های مواد خطرناک، بار دیگر کشتی را به مخزنی متحرک از خطر تبدیل می‌کند. هم‌زمان، قصور در قبال محیط زیست، که اغلب برآمده از تمایل به کاهش هزینه‌های عملیاتی یا صرفه‌جویی در زمان است، به اقداماتی مانند تخلیه پنهانی آب‌های توازن آلوده، زباله‌های پلاستیکی یا پسماند‌های نفتی در حریم اقیانوس‌ها منجر می‌شود؛ اقدامی که آشکارا نقض کنوانسیون‌های سخت‌گیرانه‌ای چون مارپل است. هنگامی که بحران ناگهانی فرا می‌رسد، اعم از آتش‌سوزی در اتاق ماشین یا مواجهه با توفانی سهمگین، واکنش نامناسب، تأخیر در تصمیم‌گیری یا فقدان رهبری مؤثر و سازمان‌یافته می‌تواند نقطه عطفی باشد که یک وضعیت اضطراری را به یک فاجعه تمام‌عیار مبدل سازد.

این قصور عملیاتی، پیامدهایی زنجیره‌وار و گسترده به دنبال دارد که دامنه آن از عرشه کشتی فراتر رفته و اقتصاد، اکولوژی و جامعه را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در بدو امر، پیامدها به شکل حوادث دریایی نظیر برخورد، آتش‌سوزی، روی‌ریزی کانتینرها یا حتی غرق‌شدگی تظاهر می‌کنند که خود مستقیماً با خسارات مالی کلان، از بین رفتن محموله و امکان از دست رفتن جان انسان‌ها همراه است. آلودگی زیست‌محیطی ناشی از قصور، آسیب‌هایی دیرپا و گاه غیرقابل جبران به اکوسیستم‌های دریایی وارد می‌سازد که ترمیم آن به دهه‌ها زمان نیاز دارد. در سطح نظارتی و قضایی، این اعمال با جریمه‌های سنگین مالی از سوی دولت‌های صاحب پرچم

سرآمدبررسی کرد؛

مصادیق قصور فرمانده کشتی در انجام وظایف محوله

هدایت کشتی «از سهل‌انگاری تا فاجعه»

نظام‌مند و پیشگیرانه است که در آن، فرهنگ ایمنی بر فرهنگ سرزنش چیره شود. شرکت‌های کشتیرانی به عنوان نخستین حلقه این زنجیره، با استقرار سامانه مدیریت ایمنی کشتی‌ها (SMS)، خط‌مشی‌ها و رویه‌های شفاف‌ی را برای کلیه عملیات تعریف می‌کنند. اما تدوین مقررات کافی نیست؛ ضمانت اجرای آن از طریق آموزش اجباری، مستمر و عملی است که این دستورالعمل‌ها را در دانش و رفتار روزمره کارکنان نهادینه می‌سازد. ایجاد یک سامانه نظارت و پشتیبانی کشتی-ساحل مؤثر (VMSS) نیز امکان رصد مستمر عملکرد، ارائه راهنمایی به‌موقع و تسهیل دسترسی کاپیتان به تخصص پشتیبانی ساحلی را فراهم می‌آورد. با این حال، هسته مرکزی این تحول، گذار به سمت یک «فرهنگ عادلانه (Just Culture)» است. در این فرهنگ، خطاهای غیرعمدی و گزارش‌های صادقانه از شرایط ناایمن، نه با تنبیه، بلکه با تمرکز بر تحلیل ریشه‌ای و اصلاح سیستم پاسخ داده می‌شود. این رویکرد، دیوار سکوت را می‌شکند و اطلاعات ارزشمندی را آشکار می‌سازد که پیش از وقوع حادثه، امکان شناسایی و ترمیم نقاط ضعف سیستم را مهیا می‌کند.

تأثیرگذاری راهکارهای سازمانی، در گرو تقویت نهادهای ناظر مستقل و هماهنگی بین‌المللی است. در این میان، بازرسی‌های منظم و بی‌طرفانه دولت صاحب پرچم (FSI) و به ویژه بازرسی‌های کنترل دول بندر (PSC)، به عنوان چشمان بیدار جامعه دریایی عمل می‌کنند. این بازرسی‌ها با شناسایی کشتی‌های ناایمن و اعمال تبعات قانونی، انگیزه اقتصادی قدرتمندی برای رعایت استانداردها ایجاد می‌نمایند. افزون بر این، بازرسی‌های فنی موسسات طبقه‌بندی و ارزیابی‌های دقیق شرکت‌های بیمه، لایه دیگری از نظارت تخصصی را بر یکپارچگی فنی کشتی و کیفیت مدیریت آن اعمال می‌کنند. این نهادها با تعیین نرخ بیمه و اعتبار طبقه‌بندی، به طور مستقیم بر اقتصاد عملیات تأثیر می‌گذارند. اما حلقه تکمیل‌کننده این نظام، فرآیند تحقیقات دقیق و بی‌طرفانه حوادث دریایی است. هدف این تحقیقات، نه صرفاً یافتن مقصر، بلکه درک زنجیره علیت و استخراج «آاده‌های آموزنده» از دل فاجعه است. تجزیه و تحلیل این داده‌ها، سنگ بنای به‌روزرسانی مقررات بین‌المللی، بازنگری در پروتکل‌های عملیاتی و طراحی آموزش‌های هدفمند را تشکیل می‌دهد. بنابراین، ایمنی مؤثر حاصل تکامل مستمری است که در آن، آموزه‌های تلخ دیروز، زیرساخت‌های امن فردا را بنا می‌نهند.

جمع‌بندی و نتیجه‌بحث

بررسی جامع موضوع قصور فرمانده در کشتی، به وضوح نشان می‌دهد که این چالش، صرفاً یک مسئله فنی یا حقوقی نیست، بلکه آزمونی جدی برای بلوغ نظام‌های مدیریتی، کیفیت نظارت بین‌المللی و استحکام فرهنگ ایمنی در این صنعت حیاتی به شمار می‌رود. مسئولیت چندلایه کاپیتان، از جبران خسارات مالی تا مواجهه با پیامدهای کفیری، گویای حساسیت منحصر به فرد این جایگاه است. با این حال، کلید اصلی پیشگیری در انسانی‌سازی و سیستماتیک کردن رویکردها نهفته است: ایجاد محیطی که در آن گزارش خطا بدون ترس ممکن باشد، پشتیبانی ساحلی مؤثر و مبتنی بر داده ارائه گردد، و آموزش‌ها از حافظه‌محوری به سمت پرورش قضاوت وضعیتی سوق یابد. آینده ایمنی در دریا، در گرو همگرایی اراده شرکت‌های کشتیرانی برای سرمایه‌گذاری بر منابع انسانی، عزم نهادهای ناظر برای اجرای مقررات به شیوه‌ای عادلانه و هوشمند، و تعهد بی‌قید و شرط خود فرماندهان به اخلاق حرفه‌ای است. تنها از این مسیر است که اقیانوس‌ها نه عرصه مخاطره، که بستری برای تجارتی امن و مسئولیت‌پذیر خواهند بود.

و بنادر روبرو می‌شود، امکان محکومیت کفیری برای کاپیتان و گاه دیگر افسران ارشد وجود دارد، و در نهایت، مراجع صلاحیت‌دار می‌توانند گواهینامه دریانوردی فرد را به طور موقت یا دائم ملغی نمایند که به معنای خرفه‌ای اوست. بنابراین، مصادیق قصور، تنها اشتباهات فنی نیستند، بلکه حلقه‌های آغازین زنجیره‌ای از ویرانی هستند که هزینه‌های آن بردوش صنعت دریایی، جامعه جهانی و طبیعت تحمیل می‌گردد.

مسئولیت‌های حقوقی و کفیری ناشی از قصور

قصور کاپیتان در انجام وظایف محوله، شبکه‌ای پیچیده از مسئولیت‌های حقوقی را به دنبال می‌آورد که دامنه آن از روابط قراردادی خصوصی تا عرصه عمومی حکمرانی امتداد می‌یابد. در اولین و مستقیم‌ترین سطح، کاپیتان در قبال شرکت مالک کشتی پاسخگو است. این مسئولیت می‌تواند متضمن عواقب مالی و مستقیم‌ترین سطح، کاپیتان در قبال شرکت مالک کشتی پاسخگو است. این مسئولیت می‌تواند متضمن عواقب شغلی شدیدی چون تعلیق از خدمت، فسخ قرارداد کار و حتی اخراج باشد. فراتر از آن، اگر ثابت شود که قصور وی مستقیماً باعث خسارت مالی به دارایی‌های شرکت (مانند آسیب به بدنه کشتی یا تجهیزات) شده است، ممکن است به طور شخصی ملزم به جبران خسارت گردد. این امر اصل «مسئولیت مدنی» را در رابطه استخدای به نمایش می‌گذارد. به موازات این، کاپیتان در برابر صاحبان محموله نیز دارای تکالیف مشخصی است. بر مبنای چارچوب‌های بین‌المللی حاکم بر قراردادهای حمل و نقل دریایی، از جمله قواعد شناخته شده لاهه-ویزبی، کاپیتان به عنوان مباشر عملیات حمل، موظف به مراقبت معقول از کالاست. قصور وی در این وظیفه، از جمله به دلیل نقض مقررات ایمنی بار، نابوری نادرست یا مدیریت ضعیف که منجر به آسیب دیدن محموله شود، می‌تواند مبنای مسئولیت و ادعای خسارت از سوی صاحبان کالا قرار گیرد.

در عرصه عمومی، دایره مسئولیت کاپیتان گسترده‌تر و پیامدهای آن سنگین‌تر می‌شود. دولت صاحب پرچم که کشتی تحت پرچم آن تردد می‌کند، و دولت بندر که کشتی در آب‌های آن حضور می‌یابد، هر دو دارای اختیارات نظارتی گسترده‌ای هستند. در صورت کشف قصور، مقامات این دولت‌ها می‌توانند اقدامات اداری قاطعی را به اجرا بگذارند که از اعمال جریمه‌های نقدی سنگین تا تعلیق یا حتی لغو دائم گواهینامه‌های دریانوردی کاپیتان متغیر است. این مجازات‌ها نه تنها موقعیت شغلی فرد را نابود می‌کند، بلکه اعتبار حرفه‌ای او را نیز به شدت خدشه‌دار می‌سازد. در مواردی که قصور از حد تقصیر مدنی فراتر رفته و واجد اوصاف جرم باشد، مسئولیت کفیری نیز متوجه کاپیتان خواهد شد. این امر به ویژه در حوادث شدید با پیامدهای فاجعه‌بار مصداق می‌یابد. برای نمونه، آلودگی عمدی و گسترده محیط زیست دریایی ناشی از تخلف از مقررات مارپل، یا بی‌احتیاطی آشکار و فاحش در ناوبری که مستقیماً به تلفات جانی منجر گردد، می‌تواند موضوع تعقیب جزایی قرار گیرد. در این مسیر، کاپیتان ممکن است در دادگاه‌های ملی یا تحت شرایط خاص حتی در مراجع بین‌المللی، با اتهاماتی مواجه شود که مجازات‌هایی از پرداخت جریمه‌های کلان تا محرومیت از آزادی را در پی دارد. این لایه از مسئولیت، بار سنگین اخلاقی و اجتماعی منصب فرماندهی را به وضوح نشان می‌دهد و یادآور می‌شود که قصور در دریا تنها یک اشتباه عملیاتی نیست، بلکه می‌تواند نقضی جدی علیه نظم عمومی، امنیت انسانی و حاکمیت قانون تلقی گردد.

راهکارهای سازمانی و مقرراتی برای پیشگیری از قصور

پیشگیری از قصور کاپیتان، مستلزم خلق چارچوبی

بدون شرح

قاب‌دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریاد عریزی - اقتصادسراسرآمد