



رئیس پژوهشکده آبزی‌پروری آبهای داخلی کشور از اجرای ۲۸ پروژه تحقیقاتی در این پژوهشکده خبر داد و اظهار کرد: این پژوهشکده در سال ۱۴۰۴ سه طرح پژوهشی و در مجموع ۲۸ پروژه تحقیقاتی را در دست اجرا داشت که بیش عمده آن‌ها به دلیل ماهیت میان مدت، در سال ۱۴۰۵ نیز ادامه دارد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمد صیاد بورانی به ایرنا گفت: از مجموع پروژه‌های در حال اجرا ۱۴ پروژه سفارشی و مبتنی بر نیاز بخش‌های دولتی و خصوصی است و هفت پروژه نیز به صورت مشترک با سایر موسسات و دستگاه‌های اجرایی دنبال می شود.

وی افزود: سه پروژه ملی هم با مشارکت استان‌های گیلان، مازندران و گلستان در حوزه مدیریت ذخایر ماهیان استخوانی دریای خزر از جمله ماهی سفید، کپور، کلمه، کفال و سایر گونه‌های اقتصادی در حال اجراست.

رئیس پژوهشکده آبزی‌پروری آب‌های داخلی کشور در ادامه به فعالیت‌های علمی این مجموعه اشاره کرد و گفت: سال گذشته ۳۸ مقاله علمی، پژوهشی و ISI و ترویجی منتشر و ۳۴ نشست تخصصی با حضور بهره‌برداران، اتحادیه‌ها، شرکت‌های دانش‌بنیان، پارک علم و فناوری، سازمان جهاد کشاورزی و مراکز تحقیقاتی برگزار شد.

وی هدف از این نشست‌ها را انتقال یافته‌های پژوهشی به بخش اجرا و ارائه راهکارهای مدیریتی برای توسعه آبزی‌پروری پایدار، بازسازی و حفظ ذخایر ماهیان دریای خزر، رفع مشکلات مزاح پرورش ماهیان گرمابی، بهره‌برداری از منابع آبهای طبیعی و نیمه‌طبیعی، پایدار ی و احیای رودخانه‌ها و تالاب انزلی عنوان کرد.

صیاد بورانی از دستیابی پژوهشکده به سه دستوراد مهم توسط محققین مجموعه خبر داد و اظهار کرد: یکی از مهم‌ترین دستاوردهای پژوهشکده، دستیابی به دانش فنی تکثیر و تولید لارو ماهی سس با زرده‌بود که پس از حدود ۳۰ سال محقق شد. وی با اشاره به قرار گرفتن این گونه از ماهیان در معرض خطر انقراض، تصریح کرد: هم‌اکنون بیش از یک‌هزار قطعه بچه‌ماهی ۵۰ تا ۷۰ گرمی ماهی سس با زرده پر در ایستگاه تحقیقاتی تکثیر و پرورش آبزیان فومن نگهداری می‌شود. رئیس پژوهشکده آبزی‌پروری آب‌های داخلی کشور گفت: هدف ما رساندن این ماهیان به مراحل پیش پرور ی و سپس مولدسازی است تا بتوان از آن‌ها برای توسعه تکثیر، حفظ ذخایر طبیعی و ورود این گونه به صنعت آبزی‌پروری استفاده کرد.

وی با اشاره به برنامه‌های حفاظتی پژوهشکده افزود: ماهی ماش نیز از گونه‌های ارزشمند و در معرض خطر انقراض است؛ لذا از صیادان استان‌های ساحلی دریای خزر درخواست می‌شود در صورت صید ماهی ماش، آن را در اختیار پژوهشکده قرار دهند تا امکان دستیابی به دانش فنی تکثیر آن فراهم شود.

صیاد بورانی ادامه داد: سال گذشته همچنین از دانش فنی تولید کیت تشخیص بیماری VHS و نسل چهارم کپور اصلاح‌شده تاتا با حضور رئیس سازمان تحقیقات، آموزش و ترویج کشاورزی کشور رونمایی شد.

وی افزود: کپور تاتا اکنون در حدود ۴۰ درصد مزاح پرورش ماهیان گرمابی کشور مورد استفاده قرار گرفته و می‌تواند سود ناخالص مزایع را تا ۲۰ درصد افزایش دهد.

وی با اشاره به ارجحیت این ماهی نسبت به کپور رایج از لحاظ رشد، تیپ، ظاهر و فرم استخوان‌بندی، افزود: این ماهی اصلاح‌شده که از مجارستان وارد شده، می‌تواند تولید را تا یک تن در هکتار در مزایع افزایش دهد، در بحث تکثیر نیز راندمان بهتری در درصد لقاح و بازماندگی در استان گیلان دارد و قطعا این نقش و اثر بخشی تحقیقات را در حوزه اجرا و بهره‌بردار بهتر نمایان می‌کند.

**گروه راهبردی - مرتضی فاخری -**

گستره مدیریت عمومی، مفاهیمی چند در قامت ستون‌های استوار هر نظام کارآمد قد علم کرده‌اند که بی‌آنها، پیکره تدبیر و اجرا دچار سستی و انحراف می‌شود. در این میان، دو اصل شفافیت و پاسخگویی نه تنها از فروعات اخلاق حرفه‌ای، بلکه از ارکان بنیادین مشروعیت بخشی به هر ساختار حکمرانی به شمار می‌روند. این گزاره در قلمرو مدیریت دریایی، به دلیل ماهیت فراملی، پیچیدگی ذاتی، تلاطم‌پذیری محیطی و تأثیر مستقیم بر امنیت، اقتصاد و زیست‌بوم جوامع ساحلی، از عمق و حساسیتی دوچندان برخوردار می‌شود. دریا به مثابه یک فضای سیال، مرزهای سستی حاکمیت را در هم می‌نوردد و کنشگران آن طیفی از دولت‌ها، سازمان‌های بین‌المللی، شرکت‌های کشتیرانی، صیادان محلی و جوامع زیستی را در بر می‌گیرد؛ از همین رو، هر گونه خلأ در شفافیت و نارسایی در سازوکارهای پاسخگویی، نه تنها اعتماد عمومی را خدشه‌دار می‌سازد، بلکه می‌تواند به بحران‌های ناوبری، آلودگی‌های جبران‌ناپذیر، نزاع‌های حقوقی فراقاره‌ای و حتی تنش‌های ژئوپلیتیکی دامن بزند. بنابراین، درک دقیق از نسبت این دو اصل با کارآمدی نظام مدیریت دریایی، نه یک انتخاب تشریفاتی، بلکه ضرورتی عینی و انکارناپذیر است که بازتاب آن را می‌توان در اسناد بالادستی، رویه‌های عملیاتی و چالش‌های فراوری نهادهای متولی این عرصه به روشنی مشاهده کرد.

برای ورود به وادی این گفتار، نخست باید از مفهوم شفافیت در بسستر دریا فراتر از تعاریف کلیشه‌ای آن گام نهاد. شفافیت در مدیریت دریایی، تنها به معنای انتشار انبوه داده‌های خام یا برگزاری جلسات علنی نیست، بلکه به عنوان یک فرایند پویا و چندلایه معنا می‌یابد که از سه افق عمده تشکیل شده است: افق دسترسی، افق رویت‌پذیری و افق قضاوت‌پذیری. در افق دسترسی، ذی‌نفعان اعم از سرمایه‌گذاران بندری، شرکت‌های حمل‌ونقل، سازمان‌های زیست محیطی و شهروندان مناطق ساحلی باید بتوانند بدون مانع فنی یا تشریفاتی زاید، به اطلاعات مرتبط با طرح‌های توسعه سواحل، مجوزهای صید، آمار تردد شناورها، گزارش‌های پایش آلاینده‌ها و صورت‌جلسات کمیته‌های ایمنی دست یابند. این دسترسی و فنی کارآمد می‌شود که قالب ارائه اطلاعات، استانداردها قابل مقایسه و در بازه‌های زمانی منظم به‌روزرسانی گردد؛ در غیر این صورت، انبوهی از ارقام مبهم، نه تنها بیش‌افزا نیست، بلکه به ابزاری برای پنهان‌سازی در لفافه آمار تبدیل خواهد شد. افق دوم، رویت‌پذیری فرایند‌هاست که از دل آن، پرسش‌های بنیادینی درباره چگونگی تخصیص اسکله‌ها، اعطای امتیازهای اکتشاف و استخراج فراساحل، صدور پروانه‌های زیست‌محیطی و واگذاری پروژه‌های عمرانی به پیمانکاران بیرون می‌زند. رویت‌پذیری به معنای آن است که نه تنها نتیجه نهایی یک تصمیم، بلکه زنجیره علل، مستندات کارشناسی، جلسات مقدماتی و حتی آرای مخالف نیز در سامانه‌های شفاف ثبت و قابل ردیابی باشد؛ تا هر کنشگری بتواند مسیر طی شده از یک مسئله تا راحل را همچون نقشه‌ای گشوده پیش روی خود ببیند. اما عمیق‌ترین سطح شفافیت، قضاوت‌پذیری نام دارد که در آن، مخاطب با اتکا به داده‌ها و فرایندهای شفاف‌شده، نه صرفاً یک ناظر منفعل، بلکه ارزیابی‌گری فعال می‌شود که می‌تواند کارایی، تناسب و قانونمندی تصمیمات را بسنجد و حتی سناریوهای جایگزین را با معیارهای عینی مقایسه کند. این سه افق در کنار یکدیگر، بدنه شفافیت را نه به مثابه یک شیشه صرف، که به مثابه یک آیینه چندوجهی ترسیم می‌کنند که هر زاویه آن، بخشی از واقعیت پیچیده مدیریت دریایی را بازتاب می‌دهد.

در سوی دیگر این معادله، اصل پاسخگویی قرار دارد که اگرچه در ظاهر مکمل شفافیت به نظر می‌رسد، اما در باطن، از استقلال مفهومی و کارکردی برجسته‌ای برخوردار است. پاسخگویی در نظام مدیریت دریایی، از فراز و نشیب‌های چهار گونه اصلی عبور می‌کند: پاسخگویی اداری، پاسخگویی مالی، پاسخگویی راهبردی و پاسخگویی اخلاقی. پاسخگویی اداری، ناظر بر انطباق اقدامات روزمره مدیران با قوانین، مقررات و رویه‌های مصوب است؛ به گونه‌ای که هر تغییر ناگهانی در مسیر یک شناور دولتی، هر تغییر در برنامه زمان‌بندی لایروبی کانال‌ها و هر تصمیم درباره اعمال محدودیت‌های ترافیکی، باید برگی مستند در پشته‌انو خود داشته باشد تا در هنگام بازخواست، مسیر علی‌آن به درستی تبیین گردد. پاسخگویی مالی، اما دامنه‌ای وسیع‌تر می‌یابد و شامل بودجه‌ریزی شفاف برای پروژه‌های مقاوم‌سازی اسکله‌ها، هزینه‌های پایش کیفی آب، یارانه‌های بخش صید و پیمان‌های تأمین تجهیزات ناوبری می‌شود؛ جایی که کوچک‌ترین انحراف در هزینه‌کرد، می‌تواند اعتماد سرمایه‌گذاران بین‌المللی را که در بنادر استراتژیک حاضر می‌شوند، خدشه‌دار ساخته و زنجیره تأمین جهانی را تحت تأثیر قرار دهد. پاسخگویی



راهبردی، فراتر از حساب‌های مالی و انضباط اداری، به توجیه اهداف کلان و اولویت‌های بلندمدت می‌پردازد؛ برای نمونه، وقتی یک کشور تصمیم می‌گیرد منطقه ویژه اقتصادی دریایی خود را گسترش دهد یا مسیر جدیدی برای کشتیرانی تجاری تعریف کند، مدیران ارشد ملزم‌اند منطق این انتخاب را در برابر مجلس، نهادهای نظارتی، معاهده‌های بین‌المللی و حتی افکار عمومی جوامع ساحلی تشریح نمایند و نشان دهند که این جهت‌گیری، مبتنی بر چه پیش‌بینی‌هایی از نوسانات بازار، تغییرات اقلیمی، ملاحظات امنیتی و منافع ملی صورت گرفته است. این شاید ظریف‌ترین و در عین حال مغفول‌مانده‌ترین گونه، پاسخگویی اخلاقی باشد که در آن، مدیر دریایی خود را در برابر نسلی از استفاده‌کنندگان آینده از دریا مسئول می‌داند؛ نسلی که هنوز متولد نشده اما حق دارد از میراثی پاک، ایمن و عادلانه از منابع دریایی برخوردار گردد. این نوع پاسخگویی، به ویژه در تصمیمات مربوط به دفع پسماندهای سمی، اکتشاف نفت و گاز در اعماق، و توسعه توریسم دریایی، رنگ و بویی فراتر از الزامات قانونی به خود می‌گیرد و به وجدان جمعی حرفه‌ای گره می‌خورد. با این مقدمات، بطور واضح آشکار می‌شود که شفافیت و پاسخگویی نه در تقابل، که در هم‌تنیدگی عمیقی با یکدیگر قرار دارند؛ به گونه‌ای که شفافیت، بستر و پیش‌نیاز پاسخگویی مؤثر است، و پاسخگویی، غایت و ثمره شفافیت به کاررفته است. در واقع، تا وقتی اطلاعات به صورت شفاف در دسترس نباشد، امکان دآوری در مورد عملکرد مدیران از عقلانیت کافی برخوردار نخواهد بود و از سوی دیگر، شفافیت بدون مکانیسم‌های پاسخگویی، صرفاً به نمایشی هزینه‌بر و بی‌ثمر بدل می‌گردد که نه تنها اصلاح رفتاری در پی ندارد، بلکه ممکن است به مشروعیت‌زدایی از خود نهادهای شفاف‌ساز بینجامد. این هم‌افزایی در مدیریت دریایی، مصداقی عینی در موضوع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی می‌یابد؛ جایی که ده‌ها سازمان از جمله سازمان بنادر و دریاوردی، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت نفت، نیروی دریایی، شهرداری‌های ساحلی و تشکل‌های صیادی، هر یک با منطق، بودجه و اختیارات خاص خود، وارد میدان می‌شوند. اگر شفافیت در عین میان‌رغبت نشود، هر نهاد گزارش‌های جداگانه و بعضاً متناقضی از وضعیت سواحل ارائه می‌دهد که نه تنها برای افکار عمومی قابل فهم نیست، بلکه خود دستگاه‌های نظارتی را نیز در سردرگمی فرو می‌برد. اما با استقرار سامانه‌های اطلاعات مکانی یکپارچه، داشبوردهای پایش آنلاین کیفیت آب، ثبت هم‌زمان تردد شناورها در پایگاه‌های داده مشترک و انتشار صورت‌جلسات کمیته‌های هماهنگی، بستر برای پاسخگویی متقابل این نهادها فراهم می‌شود؛ به گونه‌ای که هر دستگاه نه تنها در برابر مردم، که در برابر شرکای خود نیز موظف به تبیین اقدامات خواهد بود و این شبکه پاسخگویی چندسویه، خود به مهم‌ترین ضامن اجرای تصمیمات تبدیل می‌شود.

با نگاهی به اسناد فرادستی و تجارب بین‌المللی، به وضوح می‌توان ردپای این دو اصل را در کنوانسیون‌های کلیدی دریایی مشاهده کرد. کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها (UNCLOS) اگرچه مستقیماً از شفافیت و پاسخگویی با این عبارت‌ها یاد نکرده، اما ماده‌های مرتبط با حفاظت از محیط زیست دریایی، همکاری در امداد و نجات، و حل اختلافات، به صراحت بر تبادل اطلاعات، نشورت میان دولت‌ها و گزارش‌دهی منظم تأکید می‌ورزند. همچنین، کد بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM Code) که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تدوین شده، با الزام به مستندسازی کلیه فرایندهای عملیاتی، ممیزی داخلی و بازنگری دوره‌ای، در عمل سازوکاری برای شفاف‌سازی رویه‌ها و پاسخگویی شرکت‌های کشتیرانی در قبال ایمنی شناورها و خدمه ایجاد کرده است. در سطح منطقه‌ای نیز، کنوانسیون‌های همکاری در زمینه دریاهای بسته و نیمه‌بسته، همچون کنوانسیون حفاظت از دریای خزر، کشورهای ساحلی را موظف به ارائه گزارش‌های سالانه درباره فعالیت‌های اکتشافی، میزان آلاینده‌ها و اقدامات مقابله با حوادث ناگوار نموده است. اما نکته تأمل‌برانگیز آن است که در عمل، فاصله معناداری میان این الزامات نوشتاری و تحقق عینی شفافیت و پاسخگویی در بسیاری از حوزه‌های دریایی کشورهای موجود دارد؛ به گونه‌ای که گزارش‌های ارائه‌شده اغلب فاقد شاخص‌های کمی و قابل راستی‌آزمایی هستند. فرایندهای ممیزی به دلیل نبود استقلال نهادهای بازرس با تعارض منافع مواجه می‌شوند، و اطلاعات حیاتی درباره حوادث عمده دریایی با تأخیر، به صورت گزینشی و بعضاً با حذف جزئیات مهم منتشر می‌گردد. این شکاف میان نظر و عمل، ریشه در مجموعه‌ای از موانع ساختاری، فرهنگی و نهادی دارد که پرداختن به آنها، نیازمند رویکردی نقادانه و فراتر از توصیه‌های سطحی است.

یکی از مهم‌ترین موانع تحقق شفافیت در مدیریت دریایی، پیچیدگی ذاتی زنجیره تأمین اطلاعات است. داده‌های مربوط به حرکت کشتی‌ها، محموله‌های خطرناک، وضعیت جوی، تراکم ترافیک و تخلفات ناوبری، اغلب در سیلوهای جداگانه سازمان‌های مختلف محبوس می‌مانند و هر نهاد، بخشی از پازل را در اختیار دارد بدون آنکه تصویر کامل برای هیچ‌یک از ذی‌نفعان قابل رویت باشد. این پراکندگی، نه تنها به تصمیم‌گیری‌های ناقص دامن می‌زند، بلکه امکان نظارت مؤثرتر را از نهادهای مدنی و رسانه‌های تخصصی سلب می‌کند، زیرا آنها به ناچار باید به همان تکه‌های پراکنده بسنده کنند و از کنار هم چیدن آنها، تصویری مخدوش و گاه اغراق‌آمیز از واقعیت بسازند. مانع دیگر، مسئله محرمانگی تجاری و امنیتی است که برخی مدیران دریایی با توسل به آن، از انتشار اطلاعات حیاتی طفره می‌روند؛ در حالی که مرز بین اسرار مشروع و پنهان‌کاری ناروا، با طراحی سطوح دسترسی طبقه‌بندی‌شده و تدوین آیین‌نامه‌های شفاف درباره اطلاعات حساس، به خوبی قابل ترسیم است. برای نمونه، مسیر دقیق حرکت نفت‌کش‌های نظامی یا داده‌های اکتشافی معادن بستر دریا می‌تواند در بالاترین سطح طبقه‌بندی قرار گیرد، اما گزارش‌های مربوط به ایمنی تردد مسافری، میزان صید گونه‌های در معرض خطر، و بودجه‌های هزینه‌شده برای مهار آلودگی‌ها، هیچ‌گاه نباید در هاله‌ای از ابهام باقی بمانند. مانع سوم، نود ظرفیت‌های فنی و انسانی برای تبدیل داده‌های خام به اطلاعات قابل فهم است؛ زیرا شفافیت صرفاً با انباشتگی ارقام محقق نمی‌شود، بلکه نیازمند تحلیل گرانی خبره است که بتوانند شاخص‌های کلیدی را استخراج، روند‌ها را تفسیر و نقاط بحرانی را با زبان ساده و در عین حال دقیق به مخاطب منتقل گزارش کنند. نبود چنین ظرفیتی، باعث می‌شود حتی در صورت انتشار حجم عظیمی از اطلاعات، اثر شفاف‌سازی بسیار ناچیز باقی بماند و مدیران پاسخگو، نتوانند ارزیابی درستی از عملکرد خود به دست آورند.

در مقابل این موانع، تجربه برخی کشورهای پیشرو در مدیریت دریایی نشان داده که استقرار نظام‌های مبتنی بر فناوری اطلاعات، همچون سامانه‌های تردد شناور (VTS) با قابلیت ثبت و پیش‌برخط داده‌ها، پورتال‌های شفافیت با داشبوردهای تعاملی، و سامانه‌های گزارش‌دهی تخلفات با امکان پیگیری و وضعیت‌پراورنده، گام‌های مؤثری در جهت کاهش موانع برداشته است. اما فراتر از ابزارهای فنی، آنچه به تحقق پایدار شفافیت و پاسخگویی می‌انجامد، تغییر در فرهنگ سازمانی و ایجاد انگیزه‌های درونی برای پذیرش این دو اصل است. در بسیاری از نهادهای دریایی، هنوز این باور غالب است که شفافیت، منزله افشای نقاط ضعف و تضعیف جایگاه مدیران است، در حالی که مطالعات تطبیقی نشان می‌دهد سازمان‌هایی که مسیر شفاف‌سازی را با اراده و برنامه‌ریزی پیش می‌برند، نه تنها مشروعیت و سرمایه اجتماعی خود را افزایش می‌دهند، بلکه در جلب مشارکت بخش خصوصی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، کاهش هزینه‌های نظارت و ارتقای ایمنی عملیاتی نیز موفق‌تر عمل می‌کنند. برای ایجاد این تحول فرهنگی، نقش آموزش‌های تخصصی، تدوین دستورالعمل‌های اخلاقی و الگو‌سازی از مدیران به با صداقت و شجاعت، خطاهای خود را می‌پذیرند و از آنها درس می‌گیرند، نقشی بی‌بدیل ایفا می‌کند. همچنین، ایجاد نهادهای مستقل ناظر بر شفافیت دریایی، همچون سازمان‌های دولتی بررسی دریایی با ساختار مشارکتی از نمایندگان دولت، صنعت، دانشگاه و جامعه مدنی، می‌تواند ضمانت‌های نهادی را برای پاسخگویی مؤثر فراهم آورد و از سلیقه‌ای شدن ارزیابی‌ها جلوگیری کند.

از سوی دیگر، نباید از نقش تحریک‌کننده و تنبیه‌کننده رسانه‌ها و افکار عمومی در این فرایند غافل شد. حوادث تلخی نظیر نشت نفت از سسکوهای فراساحلی، بر خورد کشتی‌های باری با صخره‌های مرجانی، یا غرق شدن شناورهای مسافری، زمانی می‌توانند به نقطه عطفی برای اصلاح نظام مدیریت تبدیل شوند که همه ابعاد آنها در پرتو شفافیت کامل واکاوی شود و مدیران نه تنها در محاکم قضایی، بلکه در دادگاه عمومی وجدان جمعی نیز به پاسخگویی واداشته شوند. در این میان، روزنامه‌نگاران حوزه دریا، فعالان زیست‌محیطی و پژوهشگران دانشگاهی، نقش پل ارتباطی میان داده‌های پیچیده فنی و درک عمومی را ایفا می‌کنند و با روایت‌های مستند و جذاب، فشار لازم برای تغییر را ایجاد می‌نمایند. بنابراین، شفافیت و پاسخگویی را نمی‌توان صرفاً یک وظیفه اداری یا یک الزام قانونی تلقی کرد، بلکه آنها به مثابه یک قرارداد اجتماعی پویا میان مدیران و ذی‌نفعان دریا معنا می‌شوند که هر دو طرف را به تعامل و مسئولیت‌پذیری متقابل فرا می‌خواند؛ قراردادی که در آن، مدیران حق تصمیم‌گیری در فضای بسته را از دست می‌دهند، اما در عوض، از پشتوانه مشارکت هوشمندانه و نقد سازنده جامعه برخوردار می‌شوند که خود، مهم‌ترین سرمایه برای رویارویی با بحران‌های پیش‌بینی‌نشده دریایی به شمار می‌رود.

اکنون، با نگاهی به افق آینده، می‌توان دریافت که شفافیت و پاسخگویی در مدیریت دریایی، بسا دو روند کلان جهان‌شمول در هم تنیده شده‌اند: نخست، گسترش اقتصاد دیجیتال و انقلاب داده‌های بزرگ که امکان ردیابی لحظه‌ای

«سراسر آمد» بررسی می‌کند؛

# واکاوی بنیادین شفافیت و پاسخگویی در مدیریت دریایی

کشتی‌ها، پایش بی‌وقفه آلاینده‌ها و تحلیل الگوهای ترافیکی را به مراتب بیش از پیش فراهم ساخته است؛ و دوم، افزایش آگاهی عمومی نسبت به حقوق بشر، حقوق محیط زیست و عدالت بین‌نسلی که جامعه مدنی را به نظارت‌گری دقیق‌تر و مطالبه‌گرانه‌تر در قبال فعالیت‌های دریایی واداشته است. این دو روند، فشار فراینده‌ای بر مدیران دریایی وارد می‌کنند تا از هر گونه کنش پنهان یا تصمیم یک‌جانبه خودداری ورزند و به جای آن، گفتگوی مستمر با طیف گسترده‌ای از ذی‌نفعان را در دستور کار قرار دهند. همچنین، پیمان‌های جدید زیست‌محیطی مانند توافقنامه جهانی اقیانوس‌ها در مورد تنوع زیستی فراتر از حوزه قضایی ملی، با تأکید بر ارزیابی اثرات زیست‌محیطی فرامرزی، انتشار عمو می گزارش‌ها و مشارکت کشورهای در حال توسعه در فرایندهای تصمیم‌گیری، افق تازه‌ای را برای شفافیت و پاسخگویی فراملی گشوده‌اند که در آن، هر چالش جغرافیایی تا حد زیادی بی‌رنگ می‌شوند و مدیران دریایی هر کشور در برابر جامعه جهانی نیز پاسخگو خواهند بود. این تحولات، اگرچه هزینه‌های اولیه نظارتی و اداری را افزایش می‌دهند، اما در بلندمدت از طریق کاهش ریسک‌های حقوقی، بهبود کارایی عملیاتی و افزایش اعتماد سرمایه‌گذاران، بازگشت سرمایه قابل توجهی را نصیب نظام مدیریت دریایی می‌سازند.

گذشته از این ملاحظات، باید اذعان کرد که مسیر تحقق کامل شفافیت و پاسخگویی در مدیریت دریایی، هموار و بی‌چالش نیست. گاه ساختارهای بروکراتیک سنتی با مقاومت متغلاانه در برابر انتشار اطلاعات، گاه کمبود منابع مالی برای راه‌اندازی سامانه‌های نظارت مدرن، گاه ضعف قوانین در تضمین استقلال نهادهای بازرس، و گاه نبود اراده سیاسی در سطوح عالی برای پذیرش نقدپذیری، موانعی جدی بر سر راه این دو اصل ایجاد می‌کنند. برای غلبه بر این موانع، راهکارهای چندوجهی ضرورت می‌یابند که در رأس آنها، تصوب قوانین جامع دسترسی به اطلاعات در حوزه دریایی بسا تعیین ضرب‌الاجل‌های دقیق برای انتشار داده‌ها، تعیین مسئولیت مؤثر برای معامت‌کنندگان از شفافیت، و ایجاد مراجع قضایی تخصصی برای رسیدگی به شکایات مرتبط با عدم پاسخگویی قرار دارد. به موازات آن، توانمندسازی نهادهای جامعه مدنی، حمایت از تشکل‌های صیادی و صنفی، و اختصاص بودجه‌های پژوهشی برای مطالعات تطبیقی درباره پیاده‌سازی این اصول در نظام‌های مختلف دریایی، می‌تواند به غنای گفتفان عمومی و فشار بر نهادهای دولتی برای عمل به تعهداتش بینجامد. همچنین، تجربه موفق کشورهاییکه با ابتکاراتی همچون «گزارش ملی سلاطه وضعیت دریا، با مشارکت همه ذی‌نفعان و به صورت چندزبانه، تصویری همه‌جانبه از عملکرد مدیریت دریایی ارائه می‌دهند، می‌تواند الگویی قابل اقتباس برای دیگر مناطق باشد؛ به شرط آنکه این گزارش‌ها صرفاً به روایتگری سطحی از دستاوردها نپردازند، بلکه نقاط ضعف، چالش‌های حل‌نشده، و برنامه‌های اصلاحی را نیز با صراحت و دقت تمام منعکس نمایند.

سخن آخر آنکه، آنچه به عنوان جمع‌بندی این واکاوی می‌توان ارائه داد، تأکید بر این نکته بنیادین است که شفافیت و پاسخگویی در مدیریت دریایی، نه یک آرمان دست‌یافتنی یا یک زینت تشریفاتی، بلکه رکنی حیاتی و عملیاتی برای بقا و بالندگی این حوزه راهبردی به شمار می‌رود. دریا به دلیل گستردگی، سیالیت و پیوند با منافع حیاتی میلیون‌ها انسان، نمی‌تواند عرصه‌ای برای اعمال مدیریت بسته، سلیقه‌ای و غیرقابل نظارت باشد. هر گونه سهل‌انگاری در تحقق این دو اصل، به مثابه شناور کردنی است بدون قطبنا در اقیانوسی پرتلاطم که نه مقصدی مشخص، نه نقشه‌ای دقیق، و نه پاسخی برای صداهای پرسشگر در ساحل دارد. بعکس، نظامی که شفافیت را به مثابه اکیسزن فرایندهای خود و پاسخگویی را به مثابه ضربان قلب نظارت بر عملکرد خود پذیرفته باشد، نه تنها در برابر طوفان‌های انتقاد و بحران‌های پیش‌بینی‌نشده استوار می‌ماند، بلکه بسا جلب مشارکت آگاهانه همه کنشگران، مسیری مطمئن و تابدار برای بهره‌برداری خردمندانه از مواهب بی‌کران دریا ترسیم می‌کند. از این رو، پیشنهاد می‌شود نهادهای متولی مدیریت دریایی، با تدوین نقشه راهی مبتنی بر ارزیابی وضع موجود، تعیین شاخص‌های عینی سنجش شفافیت، طراحی سازوکارهای پاسخگویی در سطوح مختلف، و به‌کارگیری فناوری‌های نوین اطلاعاتی و ارتباطی، گام‌های عملی و زمان‌بندی‌شده‌ای در این مسیر بردارند و ضمن پرهیز از موازی‌کاری و موضع‌گیری‌های دفاعی، فضایی را ایجاد کنند که در آن، هر مدیر در رتبه‌ای، تصمیمات خود را نه با ترس از نظارت، بلکه با افتخار در معرض داوری قرار دهد و بداند که شفافیت، نه تهدیدی برای قدرت او، که فرصتی برای مشروعیت بخشیدن به آن و پیوند زدن آن با خرد جمعی است. تنها در چنین فضایی است که دریا، این میراث گرانبه‌ای مشترک بشریت، از گردن تصمیمات ناخردانه و پنهان‌کاری‌های زبانبار مصون می‌ماند و می‌تواند به منبعی الهام‌بخش برای همکاری، رفاه و صلح بین نسل‌ها و ملت‌ها تبدیل شود.

روزنامه دریایی «سراسر آمد توصیه می‌کند (کتاب مدیریت دریایی؛ تألیف نویسنده مقاله فوق «دکتر مرتضی فاخری» مطاعه گردد.)