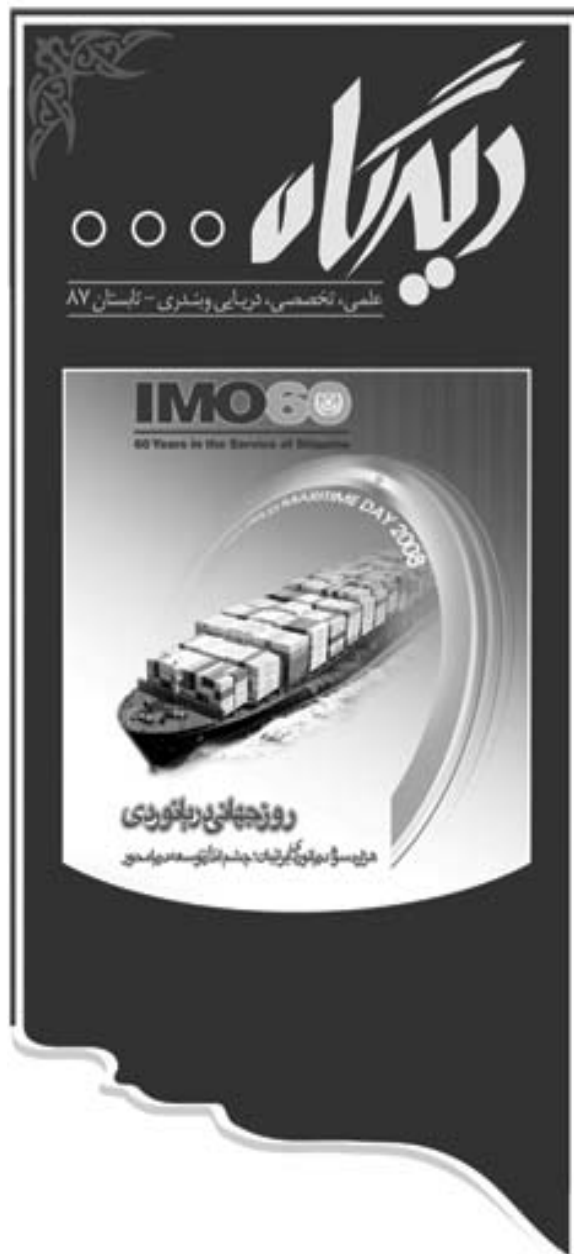


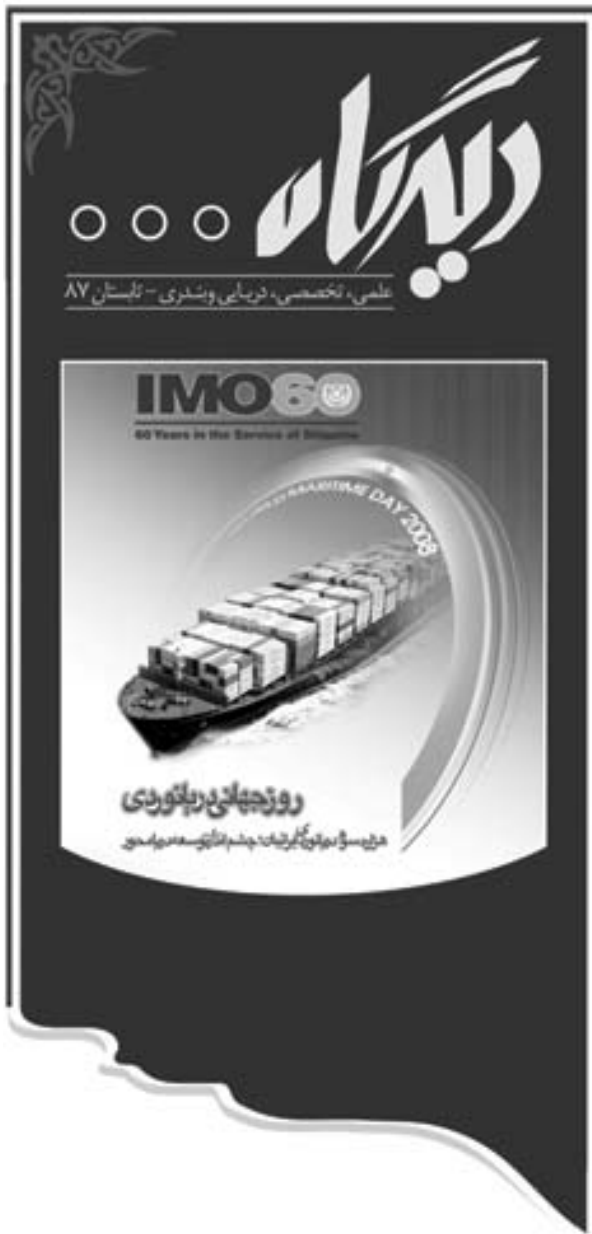
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

G O D
In The Name of



مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی
نشانی: تهران، میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی
بعد از چهار راه جهان کودک، انتهای خیابان دیدار جنوبی
سازمان بنادر و دریانوردی، طبقه نهم.
تلفن: ۸۴۹۳۲۱۳۳ دورنگار: ۸۴۹۳۲۱۳۷
آدرس اینترنتی: R&D@pmo.ir

(ب)



ویراستار فارسی: حمید ودادی

ویراستار و مترجم انگلیسی: ثریا قیصری

هیئت تحریریه:

سیاوش پارسیان، حمید حمیدی، روح الله براتیان، علی مرادی،
مهدی جانباز، رضا بیک پور، حمید ودادی، حمید رضا پیشه‌ور

هیئت اجرایی:

طاهره شهبابی فراهانی، مائده واحدی، حمیده عوض بخش،
منیر امین آبادی

ریپبلک

علمی، تخصصی، دریایی و بندری - تابستان ۸۷



فهرست

۱ سخن ما
۵ شصت سال فعالیت سازمان جهانی دریانوردی
۳۶ ضرورت نقش آفرینی سازمان بنادر در IMO
۱۰۰ روش‌های شبیه سازی مانور شناورها در بنادر
۱۲۵ نقش ارتباطات دریایی در حوزه فرهنگ و جامعه

سخن ما ؛

تحول و دگرگونی در روش‌ها و شیوه‌های تبادل اطلاعات مهم‌ترین واقعیت زندگی امروزمین را می‌سازد. دنیای امروز به مکانی برای مدیریت دانش، علم و فن‌آوری تبدیل شده است و علاقمند است تا به پشتوانه‌ی فطرت پاک انسانی در تایید اخلاق، صداقت و صراحت، همه‌ی دانش‌های خود را برای دگرگونی‌های آینده و ساختن دنیایی پاک، رضایت بخش و توأم با رفاه، امنیت و آرامش به کار گیرد. جامعه‌های انسانی گسترده در سطح کره خاکی پس از قرن‌ها تجربه در تعامل و دوستی و یا جنگ و دشمنی دریافته‌اند که برای ساختن دنیایی زیبا، می‌باید که زیبا فکر کرد و برای تامین رفاه و آسایش، باید به رفاه و آسایش غیر از خود نیز اندیشید.

از این رو و برای ساختن چشم اندازهای تازه برای کانون‌های، تصمیم ساز، برنامه ریزان، مدیران کلان اجتماعی، دانشجویان و پژوهشگران، این الزام و ضرورت قطعی احساس می‌شود که در وهله‌ی اول باید کوشید تا نسبت به درک و شناخت عوامل سبب ساز تحولات مثبت اقتصادی و دگرگونی‌های مطلوب اجتماعی آگاهی یافت و پس از آن، با بحث درباره چگونگی ایجاد توسعه و پیشرفت ضمن لحاظ مسایل بومی و اکولوژی منطقه‌ای، الگوهای کارا و نافذ را شناسایی و معرفی کرد. اما دسترسی به دو انتظار فوق نیازمند به فراهم ساختن ملزوم‌ها و ابزارهای لازم است، به عبارتی تولید میوه به بوم و قلم مو و رنگ ربطی ندارد بلکه به زمین و آب و کود و بذر مناسب نیازمند است.

باور ما بر آن است که با تبادل اطلاعات، تحلیل نگرش‌های تطبیقی و

تاریخی، نظرخواهی و هم افزایی علمی و دانشی و تجربی هم راه با طرح در فضایی پاک و زیبا می توان مبادرت به خلق چشم اندازهای جامع و قابل پیاده سازی و دسترسی نمود چه آن که این اعتقاد را به تجربه آزموده ایم هر کس که در تولید اندیشه و نظری مورد مشورت قرار گرفته باشد، به جهد و جد می کوشد تا خود نیز شاهد تولید نهایی و ملموس آن اندیشه و نظر باشد و این حُسن جاذب مشارکت اندیشی است، لذا و به پشتوانه ی این باور و اعتقاد « فصل نامه دیدگاه » را کانونی تحلیل گر برای توسعه ی مشارکت اندیشی در مباحث و شالوده های نظری و وسیله ای برای تبادل اطلاعات و مدیریت دانش می شناسیم. انتظار ما چیزی نیست به جز ایجاد فضایی برای تدوین آلبومی عظیم و عمیق از آرای نظری برای مدیران برنامه های و اجرایی در جامعه ی دریایی کشور خاصه در فضایی که همگی امان باور به ضرورت تبادل اطلاعات داریم، به عبارتی این فصل نامه جایی برای تحقق این آرمان مطلوب در دنیای متحول امروزی است.

کوششی این چنین، ضمن آن که زمینه ای برای توسعه ی اطلاعات حرفه ای در مهم ترین بخش حمل و نقلی کشور و پاسخی به انتظارات بالقوه و بالفعل جامعه ی دریایی با بیش از ۲۵ قرن سابقه دریانوردی و وجود یک ارتباط تنگاتنگ با جامعه جهانی دریانوردی است، می تواند تلاشی نیز برای ترویج فرهنگ تخصصی دریایی، بندری و فضاهای حرفه ای منتسب به آن باشد.

به طور قطع و در جوامع پویای معاصر برای ما مفید و مطلوب خواهد بود که برای رویارویی با تغییرات پیش روی هم چنین معرفی توانمندی های

خود به جامعه‌ی جهانی که محور تسلط بر بازارها را از منظر رقابت‌های فشرده جستجو می‌کند آگاهی‌های لازم را به دست آوریم و با شناخت قابلیت‌ها و ظرفیت‌های خود و مطالعه مولفه‌های توسعه در زیربخش حمل و نقل دریایی کشور به پرسش‌های جامعه جوانان درباره راه کارهای توسعه ملی و موضوع کار و حرفه ورزی و آموزش با تاکید بر فضای حرفه‌ای - شغلی دریایی و دریانوردی و بندری پاسخ دهیم. در این میان جا دارد تا تاکید کنیم ما کشوری هستیم با بهترین موقعیت در همجواری با مسیرهای دریایی بین‌المللی و بهترین قابلیت‌های دریایی در یک کران طولانی با دریای عمان و خلیج فارس که به خوبی قادر است تا به تمامی نیازهای دریایی و بندری در حوزه‌ی تجارت دریایی، ترانزیت و ترانشیپ منطقه‌ای پاسخ گو باشد.

در این خصوص می‌توان اذعان کرد که یکی از مهم‌ترین زمینه‌های توسعه کشور ما از دالان سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل دریایی و تقویت زیربخش‌های وابسته به آن مثل پردازش بندرها، ارتقا زیرساخت‌ها و تاسیسات، گسترش فعالیت کشتی رانی ملی، توسعه صنایع دریایی و آموزش منابع انسانی می‌گذرد و از همه مهم‌تر تلاش برای اشاعه و ترویج فرهنگ وابسته به این حوزه است که می‌تواند درجه و سطح اهمیت و میزان اثرگذاری آن را در هم تراز با سایر سرمایه‌گذاری‌های توسعه، به جامعه‌ی مدیران برنامه ریز معرفی کند.

با این وصف می‌توان خاطر نشان کرد که لزوم نشر پیش آگاهی‌های فرهنگی و زمینه‌های تحول تا چه اندازه حایز توجه است و همین ما را بر آن

داشته است تا این شماره از فصل نامه را به پاس قدردانی از منزلت مهم‌ترین حلقه‌ی این زنجیره توسعه، به دریانوردان و موضوع حرفه‌ای دریانوردی اختصاص دهیم.

قابل تلقی و پذیرش است که حیات و زندگی دریانوردی به منابع انسانی دریانورد وابسته است و در سوی دیگر، توسعه یابی زمینه‌های تجارت و حمل و نقل دریایی نیز وابسته به قابلیت‌های دریایی و بندری و دریانوردی است لذا رویکرد ما در پرورش ویژگی این شماره تاکیدی نهادینه برای انعکاس یک رسالت و طبیعت حرفه‌ای است.

بدون شک تقویت این رویکرد و از این دست جهت‌گیری‌ها نسبت به موضوع‌های خاص دریایی و بندری با راهنمایی و مشارکت شما مخاطبان محترم فراهم می‌آید. لذا با کمال رغبت و میل خشنود خواهیم شد تا ما را در زمینه‌ی معرفی موضوع‌های خاص که بتواند باعث نشر ویژه نامه‌های دیگری با هدف پاسخ به نیازهای جامع دریایی و بندری باشد مساعدت و یاری فرمایید.

این‌ها تلاشی هم افزا برای شناخت و درک محیط‌های آینده، توسعه‌ی دیدگاه‌های حرفه‌ای و آرایه اطلاعات به جامعه‌ی مدیریت، دانشجویان و پژوهشگران است. این فضای ناب و اصیل را به پشتوانه‌ی حضور فعال شما فرهیختگان عزیز پر بار سازیم.

«سیاوش پاریسیان»

«مدیرکل مرکز تحقیقات»

«بنام خدا»

**شصت سال فعالیت سازمان جهانی دریانوردی و سوانح دریایی
اقدامات انجام شده توسط سازمان جهانی دریانوردی در ارتباط با سوانح دریایی**

علی مرادی^۱

Hydro@pso.ir Ali8ir@Yahoo.com

چکیده

سوانح دریایی بسیار زیادی با آثار و عواقب جبران ناپذیری در تاریخ دریانوردی به وقوع پیوسته است. از زمان شکل گیری سازمان بین المللی دریانوردی تلاش های زیادی برای جلوگیری و کاهش سوانح به عمل آمده است. در این مقاله به بهانه شصتمین سال فعالیت این سازمان و اقدام هایی که در راستای سوانح دریایی صورت داده است ، پرداخته می شود. اقدام های سازمان بین المللی دریانوردی سبب شده است تا علی رغم رشد کشتی رانی ، سوانح دریایی کاهش چشم گیری داشته باشد.

سازمان بین المللی دریانوردی در ششم مارس ۱۹۴۸ در کنفرانسی در ژنو که تحت حمایت سازمان ملل متحد برگزار شد، متولد گردید و از هفدهم مارس سال ۱۹۵۸ کنوانسیون IMO لازم الاجرا گردید.

^۱ . کارشناس مسوول تحقیق و توسعه دریایی

صدمین اجلاس مجمع که ارگان اجرایی IMO است در ماه ژوئن برگزار گردید و شعار روز جهانی دریانوردی تحت عنوان: « سازمان جهانی دریانوردی و شصت سال در خدمت دریانوردی » تعیین شد. به همین منظور عدم وقوع سوانح دریایی را شاید بتوان نتیجه فعالیت‌های مجموعه سازمان جهانی دریانوردی دانست؛ هرچند نمی‌توان به طور کامل از وقوع سوانح جلوگیری کرد ولی آنچه قابل ذکر است، خروجی این سازمان در عدم وقوع سوانح می‌تواند متبلور گردد.

تلاش مقاله این است که در زمینه فعالیت‌های سازمان جهانی دریانوردی که برای جلوگیری از وقوع سوانح صورت داده است و کنوانسیون‌های دیگری که در ارتباط با سوانح دریایی وجود دارد به بحث و بررسی پردازد.

کلید واژه

سوانح دریایی، کنوانسیون‌های IMO، کمیته‌های IMO،

مقدمه

آن چه در سال ۱۹۴۸ اتفاق افتاد این بود که روح جهانی اتحاد حکم فرما شد و اولین نگاه‌های جدید به دنیا در افق ترکیبی از نگرش‌های مختلف برای ایجاد طرح سازمان بین‌المللی که بتواند استانداردهایی را برای صنعت دریانوردی تهیه و تصویب و در سطح جهانی اجرا نماید، پدید آمد زیرا کشورهایی که دارای قوانین ملی برای کشتی رانی و دریانوردی بودند، به طور

معکوس بر ایمنی کشتی رانی در سطح جهانی نیز تاثیر گذار بودند. در این بین نه تنها استانداردها متفاوت می بود بلکه برخی از آن ها از استاندارد دیگران در سطحی بالاتر قرار داشتند. مالکان کشتی که دغدغه ایمنی در سر داشتند با ضرر اقتصادی مواجه می شدند در صورتی که رقبای آن ها با هزینه کم، بدون لحاظ ایمنی سود سرشاری را می بردند و این موضوع تهدید جدی برای هر گونه اقدام به ارتقای ایمنی دریایی تاثیر آن بر تجارت از طریق دریا در سطح جهانی، محسوب می شد.

اکنون با فعالیتهای اعضای سازمان جهانی دریانوردی، همه موارد فوق الذکر دگرگون شده است. جهانی شدن^۲ سبب تغییر رویکرد تجارت شده است، قدرت های جدید در صنعت کشتی رانی به وجود آمده اند و اقدامات زیادی توسط IMO پایه و اساس صنعت پاک و ایمن را که بتواند ادامه یافته و شکوفا شود، گذاشته است.

به علاوه فعالیتهای IMO بدون شک نشان داده است که استانداردهای جهانی (تدوین، تصویب، کاربرد و لازم الاجرا شدن در سطح جهان) تنها راه موثر برای تنظیم صنعت متنوع و متغیر کشتی رانی بین المللی، می باشد.

از یک نظر تمام فعالیتهای (نشست ها، کمیته ها، شورا و مجمع) و تدوین بخشنامه ها، توصیه ها قطعنامه ها و کنوانسیون ها، برای جلوگیری از سوانح دریایی در سازمان جهانی دریانوردی صورت می گیرد، از این رو بررسی

^۲ . Globalization

آنچه جامعه جهانی در خصوص سوانح دریایی انجام داده است ، بسیار حایز اهمیت است.

۱- مواد و روش‌ها

از میان فعالیت‌های سازمان جهانی دریانوردی به ایفای نقش آن در زمینه وضع مقررات برای کاهش سوانح دریایی می‌توان اشاره نمود. شاید مهم‌ترین نقش سازمان جهانی دریانوردی را در کاهش سوانح که خود فرآیندی چند بعدی است دانست. وقوع سوانح می‌تواند دلایل مختلفی داشته باشد. در وقوع سانحه از عنصر انسانی گرفته تا تجهیزات ، مدیریت و نقش ایفا می‌کنند. فراهم سازی مقررات ایمنی، تمهیدات حفاظت از محیط زیست، توجه به عنصر انسانی و ده ها عامل دیگر برای حذف یا کاهش سوانح ، تدوین و فراهم می‌شوند. به عبارتی فقدان سوانح بیانگر وجود ایمنی، حفظ محیط زیست ، امنیت دریانوردی و می‌باشد. بنابراین توجه به مولفه های وقوع سانحه از حیث ماهیتی حایز اهمیت است.

در این میان و برای ایفای نقش موثر برای جلوگیری و کاهش سوانح، کنوانسیون‌ها و قطعنامه های بین المللی متعددی وجود دارد که بر رسیدگی به سوانح دریایی و ریشه یابی سوانح تاکید دارند . مهم ترین این کنوانسیون‌ها، کنواسیون حقوق دریاهاى سازمان ملل متحد است که به کشورهای صاحب پرچم کشتی^۳ و کشورهای ساحلی^۴ حق بازرسی از سوانح دریایی را داده است.

³ . Flag State

هم چنین سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) که یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل در زمینه مسایل دریایی و دریانوردی است، در کنوانسیون‌ها و قطعنامه‌های خود بر علت یابی سوانح به ویژه توجه به عنصر انسانی و مولفه‌های انسانی از قبیل: توانایی، شایستگی، میزان استراحت، آموزش، محیط کاری و را مد نظر قرار داده است.

سوانح و رسیدگی به آن به منظور جلوگیری از وقوع موارد مشابه همواره از مسایلی بوده که سازمان‌های بین المللی به دنبال آن بوده اند. در این بین کنوانسیون‌ها و قطعنامه‌های متعددی که حیطه‌های مختلف را مورد شناسائی قرار می‌دهند، شکل گرفته اند. هر کنوانسیون به نوعی به از سوانح دریایی دلالت می‌کند. مهم‌ترین کنوانسیون‌هایی که سوانح دریایی را تحت الشعاع قرار می‌دهند در ادامه آورده می‌شود و کارکرد هر یک توضیح داده می‌شود. کلیه این کنوانسیون‌ها با همکاری و هماهنگی سازمان جهانی دریانوردی در جامعه دریایی، به اجرا گذاشته می‌شود.

۱-۱ کنوانسیون حقوق دریا‌های سازمان ملل متحد^۵

در ماده ۹۴ این کنوانسیون با عنوان کشور صاحب پرچم، تصریح می‌شود که هر کشور باید موجب شود که سوانح و حوادث دریایی حادث شده برای هر یک از کشتی‌های تحت پرچم آن کشور که در آب‌های آزاد به دریانوردی مشغول بوده و منجر به از بین رفتن جان افراد، صدمات جدی به

^۴ . Coastal State

^۵ . United Nation Convention On Law Of the Sea (UNCOLS)

کشور دیگر یا آسیب به کشتی ها و تجهیزات دیگر کشورها یا به محیط زیست دریایی شده ، در حضور یا توسط فرد یا افراد ذیصلاح رسیدگی شود . کشور صاحب پرچم باید در انجام هر گونه رسیدگی که توسط کشور دیگری در رابطه با سانحه و حادثه دریایی صورت می گیرد ، همکاری نماید .

۲-۱ کنوانسیون ها و توصیه نامه های سازمان بین المللی کار^۶

سازمان بین المللی کار (ILO) سازمانی است که در سطح جهانی موارد مربوط به کارکنان را دنبال می کند این سازمان برای حفظ حقوق کارکنان از هر لحاظ (اعم از میزان کار ، سختی کار ، محیط کاری ، مدت زمان استراحت و) مقررات و توصیه هایی را برای کشورهای عضو خود تهیه و الزام آور می سازد. این سازمان در خصوص کارکنان دریایی که بر روی کشتی ها کار می کنند قطعنامه ها و توصیه نامه و کنوانسیون هایی را وضع کرده است که به برخی از آنها در زیر اشاره می شود:

۳-۱ کنوانسیون حداقل استانداردها در کشتی های تجاری ۱۹۷۶

(کنوانسیون ۱۴۷)

ماده ۲ این کنوانسیون تصریح می کند که :

هر کشوری که به این کنوانسیون ملحق شده تعهد می نماید که : در

^۶ . International Labor Organization(ILO)

رابطه با سوانح دریایی جدی مربوط به کشتی های ثبت شده در قلمرو خود ،
 بخصوص آنهایی که منجر به جراحت و مرگ می شود به صورت رسمی
 رسیدگی به عمل آورد و گزارش نهایی آن را در اختیار عموم قرار دهد.

۴-۱ کنوانسیون جلوگیری از سوانح مربوط به دریانوردان ۱۹۷۰

(کنوانسیون ۱۳۴)

ماده ۲ این کنوانسیون اشاره می کند :

الف (مقام ذیصلاح در هر کشور دریایی باید اقدامهای لازم را به عمل آورد
 تا اطمینان حاصل نماید که کلیه حوادث شغلی به طور مناسب گزارش و مورد
 رسیدگی قرار می گیرند و آمار جامعی از چنین سوانحی نگهداری و تجزیه و
 تحلیل می شود .

ب (کلیه حوادث شغلی باید گزارش شوند و آمارها نباید محدود به موارد
 منجر به فوت یا سوانح مربوط به کشتی باشد .

ج (آمارها باید شامل تعداد ، نوع ، علل و معلولهای حوادث ، شغلی ،
 مشخص کردن قسمت های مختلف کشتی ، به طور مثال عرشه ، موتور خانه یا
 آشپز خانه و یا مناطقی چون دریا و بندر که در آن حادثه اتفاق افتاده است ،
 باشد .

د (مقام مسوول باید در رابطه با دلایل و شرایط حوادث شغلی منجر به
 مرگ یا جراحات جدی فردی و دیگر حوادثی که در قوانین ، و مقررات ملی
 مشخص شده رسیدگی به عمل آورد .

ه) ماده ۳ تصریح می نماید: به منظور پیش بینی یک شالوده محکم جهت جلوگیری از سوانحی که به دلیل خطرات خاص به کار کمتری در دریا به وقوع می پیوندد، در ارتباط با رویه های عمومی و خطرات باید تحقیق به عمل آید و آمار مربوط به این گونه خطرات تهیه شود.

ماده ۹ در بند ۲ تصریح می نماید: کلیه اقدام های لازم و عملی باید اتخاذ گردد تا اطلاعات مربوط به خطرات خاص به اطلاع دریانوردان رسانده شود. به طور مثال به وسیله اطلاعیه های رسمی حاوی دستورهای مربوطه.

۱-۵ توصیه نامه جلوگیری از سوانح مربوط به دریانوردان ۱۹۷۰ (کنوانسیون

(۱۴۲

بند ۳ این توصیه نامه تصریح می نماید:

مواردی که باید متعاقب ماده ۳ کنوانسیون جلوگیری از سوانح ۱۹۷۰ در مورد آنها رسیدگی به عمل آید، می تواند شامل موارد ذیل باشد:

الف) محیط کار مانند سطوح کاری، طرح (نمایه) ماشین آلات و وسایل دسترسی و نور پردازی و روش های کاری.

ب) وقوع حوادث در گروه های مختلف سنی

ج) مشکلات خاص فیزیولوژیکی و روانی ایجاد شده توسط محیط کشتی.

د) مشکلات ناشی از استرس های فیزیکی کشتی، به ویژه ناشی از افزایش

فشار کاری

ه) مشکلات ناشی از پیشرفت های فنی و تاثیر آنها بر ترکیب خدمه.

و) مشکلات ناشی از کوتاهی در انجام وظایف و بی دقتی.

۶-۱ اشاعه اطلاعات به مالکان کشتی و دریانوردان

علاوه بر مقررات اشاره شده فوق، کنوانسیون ۱۳۴ هم چنین حاوی مقرراتی در رابطه با مسوولیت مقام ذیصلاح جهت انتشار اطلاعات حاصله از تحقیقات و رسیدگی به سوانح و نیز مطلع ساختن مالکین کشتی ها و دریانوردان در رابطه با آن اطلاعات می باشد. هم چنین مقام ذیصلاح مسوولیت دارد تا آموزش دریانوردان را جهت جلوگیری از سوانح ارتقا داده و نسبت به آن اطمینان حاصل کند و جهت سلامت و حفاظت آن ها اقدام نماید. توصیه نامه شماره ۱۴۲ راهنمایی های بیش تری در رابطه با این موضوع ها در اختیار قرار می دهد.

۷-۱ کنوانسیون های سازمان جهانی دریانوردی

سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) سازمانی متولی امور کشتی رانی و به طور کلی صنعت دریانوردی در سطح جهان می باشد. این سازمان با همکاری سازمان های دیگر بین المللی از جمله سازمان بین المللی کار اقدام به تهیه و تدوین توصیه نامه ها و قطعنامه ها و کنوانسیون های مختلف برای حفظ حقوق کارکنان و تامین حداقل ایمنی مورد نیاز کاری فراهم می سازد و از کشورهای عضو خود اکیداً درخواست می کند تا مقررات تدوین شده را رعایت نمایند. برخی از مهم ترین کنوانسیون های این سازمان در ارتباط با موضوع سوانح دریایی و لزوم توجه به عوامل انسانی به شرح زیر است:

۱-۷-۱ کنوانسیون بین المللی ایمنی جان افراد در دریا (سولاس ۱۹۷۴)^۷

^۷ . Safety of Life at Sea (1974) as amended.

اصلاحیه های آن.

مقرره ۲۱ فصل یک این کنوانسیون در خصوص سوانح تصریح می کند:

الف) هر دستگاه اجرایی متعهد می شود که در خصوص هر گونه سانحه اتفاق افتاده بر روی هر نوع کشتی طبق مفاد کنوانسیون حاضر رسیدگی به عمل آورد، وقتی چنین قضاوتی کند که چنین رسیدگی می تواند در تعیین تغییراتی که لازم است در مقررات حاضر حاصل شود کمک نماید.

ب) هر دولت متعهد می پذیرد تا اطلاعات مربوط به یافته های چنین رسیدگی را در اختیار سازمان قرار دهد. هیچ گزارش یا توصیه سازمان که براساس اطلاعات داده شده نباید هویت یا ملیت کشتی مورد نظر را افشا کند و به هر شکل مسوولیتی را بر عهده کشتی یا فردی قرار دهد.

۱-۷-۲ کنوانسیون بین المللی خط بار^۸ ۱۹۶۶

ماده ۲۳، در خصوص سوانح، تصریح می نماید:

الف) هر دستگاه اجرایی متعهد می شود که در مورد کلیه سوانح مربوط به کشتی هایی که مسوولیت آن ها را بر عهده دارد و منوط به مفاد کنوانسیون حاضر هستند رسیدگی به عمل آورد، وقتی چنین قضاوت کند که رسیدگی می تواند در تعیین تغییرات لازم در کنوانسیون حاضر کمک نماید.

ب) هر دولت طرف قرارداد بر عهده می گیرد تا اطلاعات مربوط به یافته های چنین رسیدگی را در اختیار سازمان قرار دهد. هیچ گزارش یا توصیه سازمان که بر اساس اطلاعات داده شده نباید هویت یا ملیت کشتی مورد نظر

⁸. Load Line Convention 1966

را افشا کند و به هر شکل نباید مسوولیتی را بر عهده کشتی یا فردی قرار دهد. کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها که توسط پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به اصلاح آن شده (مارچ ۷۳/۷۸)^۹.

ماده ۸، گزارشات مربوط به سوانح به مواد مضر و خطرناک تصریح می کند که :

الف) گزارش چنین سوانحی باید بدون تاخیر و تا حد ممکن مطابق با مفاد متمم (۱) کنوانسیون حاضر تهیه شود .

ب) هر کشور عضو کمیسیون باید

ج) کلیه تمهیدات لازم را به عمل آورد تا دریافت و پردازش کلیه گزارش های مربوطه به سوانح در اختیار افسران یا نمایندگان مربوطه قرار گیرد
د) جزییات کامل چنین ترتیباتی را در اختیار سازمان برای ابلاغ به دیگر اعضا کشورهای عضو کنوانسیون قرار دهد .

ه) هر گاه کشور عضو گزارشی را تحت مفاد ماده حاضر دریافت می کند ، باید آن گزارش را بدون فوت وقت در اختیار

و) دستگاه اجرایی کشتی مورد نظر

ز) هر کشور عضو دیگر که از آن حادثه متاثر شده قرار دهد .

ح) هر کشور عضو کنوانسیون تعهد میکند که دستورهای را جهت بازرسی شناورهای دریایی و هواپیما ها و یا دیگر خدمات مربوطه صادر نماید و آنان را ملزم دارد تا هر گونه سانحه اشاره شده در متمم (۱) کنوانسیون حاضر

^۹. Marine Pollution

را به مقامات مسوول آن کشور گزارش نمایند . آن کشور ، چنانچه لازم بداند متعاقبا به سازمان و یا دیگر کشورهای عضو ذیربط گزارش خواهد کرد .

ماده ۱۲، در خصوص سوانح و کشتی‌ها ، تصریح می نماید که :

الف (هر دستگاه اجرایی متعهد می شود که در خصوص کلیه سوانح به وقوع پیوسته روی هر کشتی در صورتی که چنین سانحه ای اثرات زیانباری برای محیط زیست دریایی ایجاد کند ، منوط به مفاد مقررات کنوانسیون رسیدگی به عمل آورد .

ب (هر کشور عضو کنوانسیون متعهد می شود که اطلاعات مربوط به یافته های چنین رسیدگی را در اختیار سازمان قرار دهد وقتی چنین قضاوت می کند که این اطلاعات می تواند در تعیین تغییرات لازم در کنوانسیون حاضر کمک نماید^{۱۰} .

۱-۷-۳ بررسی ، تجزیه و تحلیل سانحه دریایی

همان گونه که در بالا اشاره شد سازمان های بین المللی در جهت اینکه سوانح را در حداقل خود قرار دهند اقدام به روش هایی که بتوانند این کار را انجام دهند ، صورت داده اند. یکی از راه هایی که می توان از آن برای جلوگیری و کاهش سوانح استفاده کرد تجزیه و تحلیل سوانح دریایی است که از یافته آن و درس های آموختنی که از نتایج بررسی حاصل می شود می توان

¹⁰ . قطعنامه های مجمع IMO 849(20) (سازمان بین المللی و در یانوردی) - آیین نامه رسیدگی به سوانح

برای جلوگیری از بروز سوانح مشابه در آینده به کار برده شوند. لذا به طور سیستماتیک هنگامی که یافته ها جمع آوری می شوند باید مورد تجزیه و تحلیل قرارگیرند تا بتوانند در ایجاد توالی وقایع مربوط به حادثه کمک کنند و نقص و کاستی های مربوط به ایمنی که در طول رسیدگی آشکار شده است را مشخص نمایند. فرایند تجزیه و تحلیل، فعالیت منظم است که منطبق و استدلال را به کار می گیرد تا پلی بین اطلاعات واقعی و نتایج برقرار سازد. اولین قدم در انجام یک تجزیه و تحلیل، بازبینی اطلاعات مبتنی بر حقیقت جهت تعیین اطلاعات مربوط و نامربوط و حصول اطمینان از کامل بودن اطلاعات می باشد. این روش مامور رسیدگی را راهنمایی می کند که چه تحقیقات اضافی دیگری لازم است انجام شود. در انجام یک رسیدگی به صورت طبیعی؛ شکاف موجود در اطلاعات که قابل حل نباشد به طور معمول به وسیله استنتاج های منطقی و فرضیات قابل قبول تکمیل می شود. این گونه استنتاج ها و فرضیات باید شناسایی شوند و گزارش میزان قطعیت باید تهیه شود.

علی رغم تلاش های زیاد، تجزیه و تحلیل ها ممکن است منجر به نتایج قطعی نشود. در چنین مواردی فرضیات محتمل تر باید مد نظر قرار گیرد.

به نحو عمومی در یک سانحه دریایی پس از تحقیق و تجزیه و تحلیل باید این امکان وجود داشته باشد تا شرحی از واقعه، پیش زمینه های آن، زمان وقوع حادثه و پیش آمدهایی که منجر به وقوع آن شده است داده شود. این توصیف شامل بیان موضوع های حقیقی از جمله موارد ذیل است:

- شرایط آب و هوایی.

- عملیات مربوطه.
 - تجهیزات مورد استفاده، قابلیت ها، نحوه عمل کرد و هر گونه نقص و کاستی در آن‌ها.
 - محل استقرار پرسنل کلیدی و اقدام‌های آنان درست قبل از حادثه.
 - مقررات و دستورات مربوطه.
 - خطرات غیر قابل کنترل.
 - تغییرات ایجاد شده در پرسنل، روش‌ها، تجهیزات یا شیوه‌هایی که می‌تواند به وقوع حادثه کمک کند.
 - اقدام‌های محافظتی که در جهت جلوگیری از حادثه در حال اجرا بوده یا نبوده است.
 - واکنش نسبت به رویداد(کمک‌های اولیه، خاموش کردن، اطفای حریق، ترک کشتی، تجسس و نجات).
 - اقدام‌های درمانی پزشکی جهت تخفیف و کاهش دادن تاثیرهای رویداد و وضعیت افراد جراحات دیده به ویژه اگر جراحات‌های منجر به معلولیت یا مرگ رخ داده باشد.
 - کنترل صدمه شامل نجات کشتی.
 - صورت برداری از کلیه پی‌آمدهای رویداد (جراحی، مرگ، آسیب یا صدمه و خسارت به محیط زیست).
 - شرایط کلی کشتی.
- هم چنین این امکان باید وجود داشته باشد تا عوامل فعال و زیر

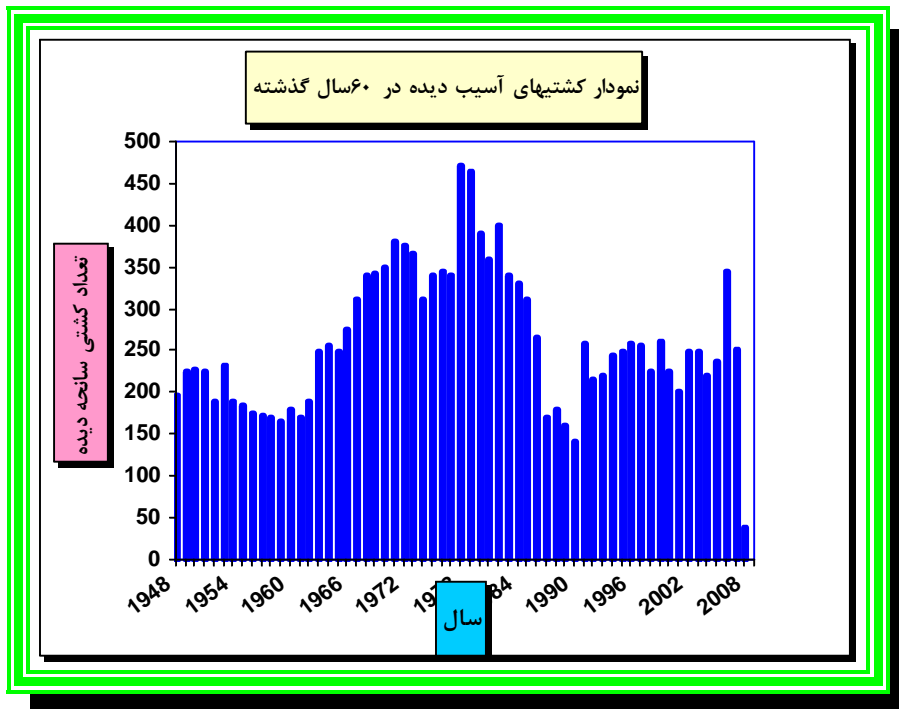
بنایی چون موارد زیر شناسایی شوند :

- انحراف عملیاتی.
- جنبه های مربوط به طراحی در موارد وجود نقص سازه ای بدنه کشتی.
- استفاده غیر معقول از منابع و تجهیزات.
- میزان مهارت پرسنل مربوطه و کاربرد آن‌ها.
- عوامل فیزیولوژیکی (به طور مثال خستگی، فشار روحی، الکل، داروهای مخدر، داروهای تجویز شده با نسخه).
- چرا محافظ های به کار گرفته شده ناکافی بوده یا کارایی لازم را نداشته اند.
- نقش برنامه های ایمنی.
- مشکلات مربوط به کارایی مقررات و دستورات.
- موضوع های مرتبط با مدیریت ، و
- موضوع های مرتبط با ارتباطات.

۸-۱ اثرات کنوانسیون‌ها در کنترل سوانح دریایی

از شروع فعالیت سازمان جهانی دریانوردی چگونگی اجرای کنوانسیون‌ها و قطعنامه‌ها همواره یک چالش بوده است. در دوره هایی حتی با وجود قوانین و مقررات سوانح افزایش یافته است. با این وجود با فعالیت و تغییر در نگرش‌های دریانوردان و دست اندرکاران ، سازمان جهانی دریانوردی موفق

به کنترل وضع بحرانی در امر سوانح دریایی گردیده است . همان گونه که نمودار شماره (۱) نشان می دهد در دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ میلادی روند سوانح در دریا رو به افزایش بوده است . از اواسط دهه ۸۰ تمهیداتی که از سوی سازمان جهانی دریانوردی به کار گرفته شده روند رشد متوقف و علی رغم افزایش تعداد کشتی‌ها و تناژ حمل شده توسط کشتی‌ها ، سوانح نیز به طور قابل ملاحظه ایی کاهش یافته است و این کاهش نشان از کارآیی اقدامات صورت گرفته از سوی IMO بوده است که به وضع مقررات و به ویژه موضوع آموزش منابع انسانی به طور استاندارد و مهم‌تر از همه توجه به عامل انسانی که اساس انجام کار را شکل می دهد، می تواند باشد.



تذکر: آمار برای سال ۲۰۰۸ چهار ماهه می باشد (آمار براساس تعداد کشتیهایی که توسط سایت IMO ارایه شده استخراج شده است و آمار واقعی سوانح ممکن است از این میزان بیشتر باشد).

نمودار شماره (۱) سوانح دریایی در سطح جهانی

۲- ضرورت ارایه گزارش از سوانح دریایی به سازمان جهانی دریانوردی

استفاده از تجربه و درس‌های آموختنی کشورهای عضو سازمان جهانی دریانوردی برای جلوگیری از سوانح مشابه در آینده، سازمان جهانی دریانوردی

را بر آن داشته تا رویه های گزارش هماهنگ تدوین و در اختیار کشورهای متعاقد خود قرار دهد تا گزارش های سوانح براساس آن صورت گیرد. بر این اساس تلاش های زیر توسط سازمان جهانی دریانوردی صورت گرفته است:

۱-۲ کمیته ایمنی دریانوردی در شصت و هشتمین اجلاس خود (۲۸ مه تا ۶ ژوئن سال ۱۹۹۷) و کمیته حفاظت محیط زیست دریایی در چهلمین اجلاس خود (۱۸ تا ۲۵ سپتامبر سال ۱۹۹۷) بخشنامه MSC/MEPC (MSC) 333 . CIRC / MEPC - 827 / CIRC) را بر اساس گزارش های مبتنی بر سوانح و قایع دریانوردی به تصویب رساندند که رویه های گزارش هماهنگ شده، آمیختگی و هماهنگی رویه ها به منظور ارایه گزارش به سازمان با وجود بخشنامه های MSC و MEPC را شامل آن بودند.

۲-۲ کمیته ایمنی دریانوردی در هفتاد و دومین اجلاس خود (۱۷ تا ۲۶ مه ۲۰۰۰) و کمیته محیط زیست دریایی در چهل و چهار و چهل و پنجمین اجلاس خود (به ترتیب از ۶ تا ۸، ۱۰ و ۱۳ مارس سال ۲۰۰۰ و ۲ تا ۶ اکتبر ۲۰۰۰) اصلاحیه هایی را در مورد MSC / CIRC .827 ó MEPC / CIRC .333 به تصویب رساندند.

۲-۳ طبق مقرره ۲ فصل اول کنوانسیون (SOLAS I/21) و مواد ۸ و ۱۲ کنوانسیون MAPORL 73/78 متولیان امور دریای هر کشور، موظف است به هر گونه سانحه رخدادی در کشتی هایی که تحت پرچم خود مشمول این کنوانسیون ها می باشند، رسیدگی نماید و اطلاعات مناسبی را که از یافته های مربوط به رسیدگی به دست می آید را به اطلاع سازمان برسانند.

۴-۲ قالب‌های گزارش مشتمل بر ضمایم مربوط به این بخشنامه به جای اشکال گزارشی که شامل: MSC 59/33 ، پیوست ۳ راجع به کارت‌های خسارت MSC/CIRC.224 راجع به سوابق ثابت سوانح و مصدومیت‌ها MSC/CIRC. 388 در مورد سوانح آتش سوزی ، MSC / CIRC. 433 در خصوص گزارش‌های مربوط به بررسی های صورت گرفته در مورد سوانح جدی MSC / CIRC. 559 در خصوص وقایع مربوط به کالاهای خطرناک یا آلاینده های دریایی در اشکال بسته بندی شده MSC/CIRC.621 در خصوص راه کارهای مربوط به بررسی سوانحی که ممکن است خستگی مفرط عامل موثری در وقوع آنها باشد.

پرسشنامه 1. COM/CIRC در خصوص سیستم اضطرار دریایی است قالب گزارش می تواند در مورد نشت اتفاقی مواد مضر ۵۰ تن یا بیشتر از حد مجاز می باشد. بنابراین هنگام بررسی یک سانحه یا اتفاق ناشی از آن (مواد ۸ و ۱۲ کنوانسیون 73 /78 Marpol) لازم است چنین گزارش‌های مورد توجه قرار گیرند اما این امر موجب جایگزین شدن ثبت گزارش یک سطری به جای گزارش الزامی سالانه طبق ماده ۱۱ کنوانسیون MARPOL 73/78 (MEPC) CIRC . 318, PART 1) نمی شود.

۳- توجه به عامل انسانی به عنوان مهم‌ترین مولفه در بروز سوانح عامل انسانی به عنوان کلید اصلی همه فعالیت‌ها، شناخته می شود. توجه به نیازهای انسانی و برطرف نمودن نسبی آنها می تواند در کاهش بروز سوانح دریایی نقش داشته باشد، از این رو سازمان جهانی دریانوردی امروزه بیشتر

فعالیت‌های خود را به شناسایی نیازهای منطقی عامل انسانی معطوف نموده تا از این طریق اثرهای آن را در بروز سوانح در حداقل قرار دهد.

۱-۳ کشتی‌ها در محیط بسیار پر جنب و جوش و پویایی فعالیت می‌کنند: اغلب افراد روی کشتی جا به جایی‌های روزمره شغلی دارند که به هنگام رسیدن به بندر، کار در آن و حرکت از بندر مختل می‌شود. وجود چنین شرایطی که مستلزم زندگی در محل کار به مدت طولانی است زندگی شغلی منحصر به فردی را ایجاد می‌کند که به طور حتم خطرات بروز اشتباهات انسانی را افزایش می‌دهد.

۲-۳ به لحاظ تاریخی، جامعه بین‌المللی دریانوردی را عمدتاً از جنبه فنی مورد توجه قرار داده است. عرف عمومی برای استفاده از راه‌های فنی و صنعتی و اجرا جهت ارتقا ایمنی و کاهش پی‌آمدهای سوانح و حوادث دریایی استوار بوده است. از این رو، استانداردهای ایمنی اصولی طراحی کشتی‌ها و الزامات تجهیزاتی آن‌ها را مورد توجه قرار داده است. اما علی‌رغم این نوآوری‌های فنی سوانح و حوادث دریایی عمده هنوز به وقوع می‌پیوندند.

تجزیه و تحلیل‌های سوانح و حوادث دریایی که در طی سی سال گذشته به وقوع پیوسته کمیته بین‌المللی دریایی و نظام‌های ایمنی مختلف ذیربط را بر آن داشته است تا از روشی که بر نیازمندی‌های فنی جهت طراحی و تجهیزات کشتی‌ها تأیید و تمرکز دارد به روشی که در پی آن است که هر چه بیش‌تر نقش عوامل انسانی را در عوامل دریایی و در سرتاسر صنعت دریانوردی مورد توجه قرار دهد، تغییر جهت دهد این تحلیل‌های کلی نشان داده است که با

توجه به مرتبط بودن افراد در کلیه جوانب و امور مربوط به دریانوردی از جمله طراحی، ساخت، مدیریت، عملیات و حفظ و نگهداری، بتوان نتیجه گرفت که تقریباً کلیه سوانح و حوادث دریایی به عوامل انسانی مربوط می شود.

۳-۳ یکی از راههایی که انجمن دریایی جهت پرداختن به موضوع کمک به عوامل انسانی در سوانح و حوادث دریایی جستجو نموده است تاکید بر آموزش متناسب و صدور گواهینامه های خدمه کشتی ها می باشد. بیش از پیش روشن است که آموزش تنها یک جنبه از عوامل انسانی است. عوامل دیگری نیز وجود دارند که به سوانح و حوادث دریایی کمک می کند این عوامل باید شناخته شوند، مورد تحقیق و بررسی قرار گیرند و به آن ها پرداخته شود. از جمله ی سایر عوامل مرتبط با صنعت دریانوردی به موارد دیگری هم چون ارتباطات، قابلیت و صلاحیت، فرهنگ، تجربه، خستگی، بهداشت، آگاهی موقعیتی، استرس و شرایط کاری می توان اشاره کرد.

۳-۴ عوامل انسانی که در ایجاد سوانح و حوادث دریایی نقش آفرین هستند می تواند تحت عنوان اقدام های هم راه با کوتاهی ها، عامدانه و غیر عمدی دسته بندی شوند که بر عملکرد صحیح یک سیستم خاص، یا اجرای موفق یک وظیفه بخصوص تاثیر نامطلوب می گذارد. بنابراین شناخت عوامل انسانی، مستلزم مطالعه و تجزیه و تحلیل طراحی تجهیزات، تعامل اپراتور با تجهیزات مربوطه و روش های به کار گرفته شده توسط خدمه و مدیریت می باشد.

۳-۵ نیاز مبرم به یک رهنمود برای کمک مامورین رسیدگی به سوانح در

تعیین عوامل خاص انسانی که به وقوع سوانح و حوادث دریایی کمک می نماید شناخته شده است. همچنین نیاز به وجود اطلاعات عملی یا فنی و روش‌های جهت جمع آوری و تحلیل سیستماتیک، اطلاعات مربوط به عوامل انسانی، در طی رسیدگی وجود دارد. هدف این دستورالعمل‌ها برآورده ساختن این نیازها می باشد. این دستورالعمل‌ها شامل لیستی از عناوین و روش‌هایی جهت ثبت و گزارش نتایج رسیدگی است که باید توسط ماموران رسیدگی مورد توجه قرار گیرد.

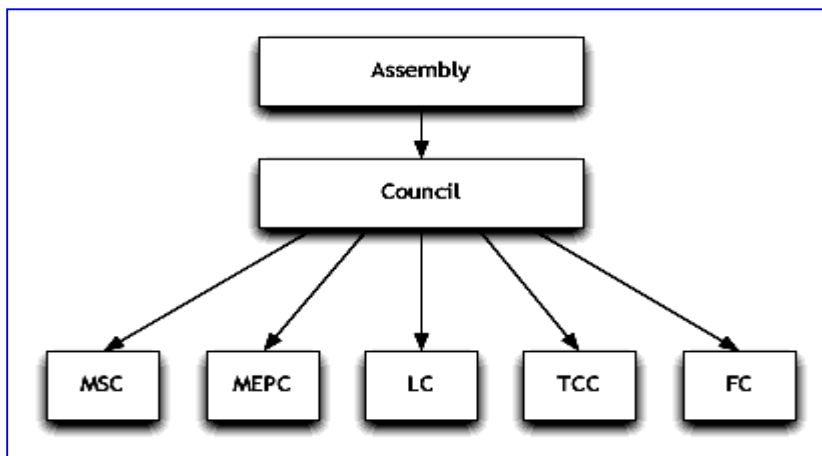
۳-۶ این دستورالعمل‌ها باید منجر به افزایش آگاهی کلیه دست اندر کاران صنعت دریانوردی نسبت به نقشی که عوامل انسانی در سوانح و حوادث دریایی ایفا می کند شود این آگاهی‌ها به انجام اقدام‌های پیش‌گیرانه توسط کمیته دریایی منجر خواهد شد که هر واقعه منجر به نجات جان افراد، کشتی‌ها، کالا و حفاظت از محیط زیست دریایی، بهبود وضع معیشت پرسنل دریایی و فعالیت‌های کشتی رانی ایمن تر و کارآمدتر خواهد شد.

۳-۷ این دستورالعمل‌ها، تا حدی که قوانین ملی اجازه دهد، در رابطه با رسیدگی به آن دسته از سوانح و حوادث دریایی اعمال می گردد که در آن یک یا دو کشور منافع عمده ای دارند زیرا که سانحه یا حادثه به کشتی‌هایی مربوط می شود که تحت حمایت آن کشورهاست یا در قلمرو آنان واقع شده است.

۴- چگونگی طرح موضوع سوانح دریایی در IMO

اصولاً طرح موضوع‌هایی که سوانح دریایی را در بر می‌گیرد ابتدا از طریق کار گروه‌ها و کمیته‌های تخصصی آغاز و با توجه به اهمیت آن به مراحل دیگر انتقال داده می‌شود.

نمودار شماره (۲) سازمانی بین‌المللی دریایی و کمیته‌های اصلی آن را نشان می‌دهد. همان‌گونه که در نمودار آمده است، این سازمان از ۵ کمیته اصلی تشکیل شده که در راس آن‌ها شورا^{۱۱} قرار گرفته است. بالاترین مرجع تصمیم‌گیری در سازمان بین‌المللی دریانوردی مجمع^{۱۲} می‌باشد که اعضای کشورهای عضو آن را تشکیل می‌دهند و به طور معمول هر ۲ سال یکبار این مجمع تشکیل می‌گردد.

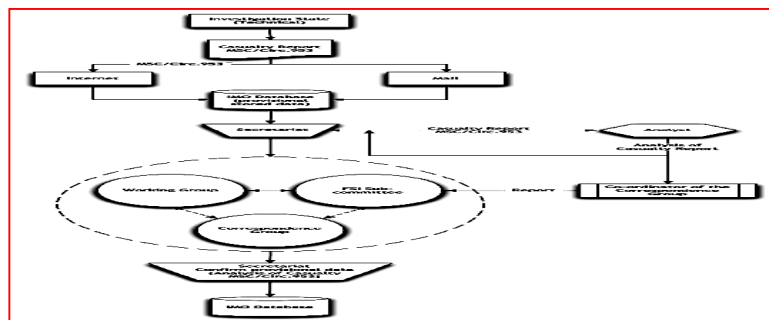


نمودار شماره (۲) ساختار سازمان جهانی دریانوردی

^{۱۱} . Council

^{۱۲} . Assembly

مراحل اولیه گزارش از یک سانحه دریایی را نمودار شماره (۳) نشان می دهد. در این نمودار با استفاده از گزارش های یکنواخت تهیه گزارش توسط کشورهای عضو را نشان می دهد و در نتیجه استفاده از یافته های گزارش در سطح جهانی مورد توجه قرار می گیرد.



نمودار شماره (۳) نحوه گزارش سوانح دریایی و طرح آن در کمیته های

IMO

۴- آخرین اقدام سازمان بین المللی دریانوردی در خصوص سوانح دریایی

سازمان بین المللی دریانوردی در طی سال های فعالیت خود به این نتیجه رسیده است که تدوین مقررات برای رسیدگی به سوانح دریایی می تواند در عدم وقوع آن موثر باشد، لذا با مد نظر گرفتن تغییرات و به منظور یکنواخت سازی اقدام های لازم را برای رسیدگی به سوانح صورت می دهد. در این راستا علاوه بر آیین نامه ها و شیوه های اشاره شده، اخیراً مصوبه هایی را که مکمل

فعالیت‌های قبلی خود می باشد به عمل آورده است. آخرین اقدام این سازمان تصویب آیین نامه جدید رسیدگی به سوانح دریایی است که در آن الزام‌هایی را برای کشورهای عضو تعیین نموده است.

۴-۱ تصویب آیین نامه جدید تحقیقات سوانح و حوادث دریایی و الزامی شدن اجرای آن

در اجلاس هشتماد و چهارم کمیته ایمنی دریانوردی (MSC 84) که در اردیبهشت ماه ۸۷ برگزار شد، اصلاحات متعددی در خصوص کنوانسیون سولاس و بعضی از آیین‌نامه‌ها به تصویب رسید. از میان اصلاحات به عمل آمده یکی از آن‌ها حایز اهمیت ویژه ای می باشد. این اصلاحیه مربوط به رسیدگی سوانح و حوادث دریایی است. به موجب این اصلاحیه یک مقرره با شماره شش به قسمت اول بخش یازدهم کنوانسیون سولاس^{۱۳} اضافه گردید. عنوان این ماده "الزامات و مقررات اضافی برای تحقیقات حوادث و سوانح دریایی" می باشد. بر اساس این مقرره از این به بعد دولت‌های عضو کنوانسیون سولاس مکلف خواهند شد، طبق مقررات کنوانسیون و نیز آیین نامه

"استانداردهای بین‌المللی و رویه‌های توصیه‌ای برای تحقیقات ایمنی حوادث و یا سوانح دریایی" تحقیقات لازم را در موارد لازمه به عمل آورند. بنابر این با توجه به مفاد این ماده، آیین نامه جدید رسیدگی به سوانح و

¹³. SOLAS , Chapter XI-1

حوادث (Casualty Investigation Code) که هم زمان با اصلاحیه مزبور توسط کمیته به تصویب رسید، در زمره اسناد الزام آور حقوقی درآمد. پیش از این اگر چه در بعضی از کنوانسیون ها از قبیل سولاس و مارپول انجام تحقیقات سوانح الزامی بود، اما هیچ گونه ضوابط و مقررات الزام آوری در خصوص نحوه انجام این تحقیقات وجود نداشت. تنها سند مهمی که در این زمینه وجود داشت، قطع نامه شماره A.849(20) بود که جنبه توصیه ای و نه اجباری داشت، ضمن آن که از جامعیت و استحکام لازم برخوردار نبود. به همین دلیل اصلاح اساسی این آیین نامه و با هدف اجباری نمودن آن در دستور کار کمیته فرعی اجرای مقررات توسط دولت صاحب پرچم (FSI 13) قرار گرفت. تلاش های صورت گرفته توسط این کمیته پس از دو سال نتیجه داد و منجر به تهیه پیش نویس آیین نامه جدیدی در این زمینه در اجلاس پانزدهم گردید. پیش نویس آیین نامه در اجلاس هشتاد و سوم کمیته MSC مورد تایید قرار گرفت و نهایتاً در جلسه هشتاد و چهارم به تصویب رسید. این آیین نامه دارای سه بخش می باشد. به موجب ماده شش الحاقی به بخش XI-1 کنوانسیون سولاس، اجرای بخش های یک و دو اجباری خواهد بود. بخش سه آیین نامه که با هدف یکسان سازی بین دولت هایی که مکلف به انجام تحقیقات می باشند، تهیه شده است و جنبه توصیه ای خواهد داشت.

۲-۴ عناوین و موضوع‌های آیین نامه جدید تحقیقات ایمنی حوادث دریایی^{۱۴}

آیین نامه جدید مصوب اجلاس MSC 84 دارای سه بخش و بیست و شش فصل است. همان طور که در مطالب فوق اشاره شد، اجرای بخش های یک و دو اجباری و بخش سه اختیاری و توصیه ای می باشد. اهداف، تعاریف و نحوه اعمال بخش های دو و سه، عناوین فصول سه گانه بخش یک را تشکیل می دهند. بخش دو با عنوان استانداردهای اجباری شامل یازده فصل می باشد. موضوع‌هایی که در بخش دوم راجع به آن‌ها مقرراتی وضع گردیده است، شامل موارد زیر هستند :

مقام‌های مسوول انجام تحقیقات ایمنی دریایی، مرجع مسوول اعلام وقوع حادثه به دولت‌های ذینفع دیگر، الزام‌های مربوط به حوادث بسیار مهم دریایی، توافق دولت صاحب پرچم با سایر دولت های ذینفع به منظور انجام تحقیقات، اعطای توانایی و اختیارات کافی به تحقیق کنندگان، امکان انجام تحقیقات موازی توسط چند دولت ذینفع، لزوم هم کاری دولت های ذینفع با تحقیق کنندگان، حفظ استقلال رای تحقیق کنندگان و عدم هرگونه دخالت در کار ایشان، نحوه برخورد با دریانوردان و اخذ اطلاعات و مدارک از ایشان، تهیه پیش نویس گزارش‌های تحقیقات و آرایه آن به دولت‌های ذینفع جهت اظهار نظر، تهیه گزارش نهایی پس از اخذ نظرات دولت‌های ذینفع و آرایه آن

¹⁴ . CODE FOR THE INVESTIGATION OF MARINE CASUALTIES AND INCIDENTS

به آیمو و نسخه ای به دولت های ذی نفع.

بخش سوم با عنوان رویه های توصیه ای^{۱۵} شامل دوازده بخش می باشد که به منظور تسهیل انجام تحقیقات به تصویب رسیده است. با این تفاوت که اجرای آن جنبه توصیه ای و نه اجباری دارد. موضوع هایی که در این بخش به آن ها پرداخته شده است مشتمل بر مواردی به شرح زیر می باشند :

مسئولیت های اداری و اصول حاکم بر انجام تحقیقات حوادث و سوانح دریایی، نحوه انجام تحقیقات حوادث و سوانح دریایی غیر از حوادث بسیار شدید (طبق بند ۲۲-۲ فصل دوم از بخش اول آیین نامه، منظور از حادثه شدید دریایی حادثه ای است که منجر به از دست رفتن کامل کشتی، جان شخص و یا خسارت شدید به محیط زیست گردد)، عناصری که می بایست به هنگام رسیدن به یک توافق میان دولت تحقیق کننده با سایر دولت های ذینفع (به موجب فصل هفتم از بخش دوم) مورد لحاظ قرار گیرد، اعلام به موقع اعمال غیر قانونی صورت گرفته علیه کشتی به مقام های ذی ربط، اعلام موضوع حادثه و آغاز تحقیقات به اشخاص درگیر و ذینفع از قبیل مالک، ناخدا و یا نماینده کشتی، نحوه هماهنگی برای انجام تحقیقات، جمع آوری مدارک، محرمانه بودن نتایج تحقیقات، نحوه تامین حقوق شاهدان حادثه و افراد

¹⁵ . Recommended Practices

درگیر، پیش نویس گزارش و نحوه تهیه گزارش نهایی، بازگشایی و طرح مجدد تحقیقات به لحاظ دریافت اسناد و مدارک جدید. شایان ذکر است، آیین نامه جدید پس از آن که شرایط اجرا را پیدا کرد (از اول ماه ژانویه سال ۲۰۱۰ میلادی)، جایگزین قطع نامه رسیدگی سوانح دریایی (A.849(20) خواهد شد. و بدین ترتیب آیین نامه مصوب فعلی، قطع نامه اخیرالذکر را فسخ خواهد نمود.

نتیجه گیری :

سازمان جهانی دریانوردی (IMO) نقش محوری در فراهم سازی یکنواخت و استاندارد مورد نیاز برای جلوگیری از وقوع سوانح دریایی، ایفا می کند. در شصت سال فعالیت این سازمان اقدام های مهمی در رابطه با فراهم سازی ایمنی دریانوردی، صورت گرفته است که هر گام در ارتقا ایمنی گامی در جلوگیری یا کاهش سانحه دریایی به حساب می آید.

اهمیت اقدام های سازمان جهانی دریانوردی زمانی آشکار می شود که استانداردها و روش های تدوین شده، توسط کشورهای عضو به مورد اجرا در آید و کشورها به طور جدی آن ها را در فرآیندهای کاری، استفاده نمایند.

به کارگیری توصیه های ارائه شده مندرج در کنوانسیون ها، قطع نامه ها، بخشنامه ها و..... که توسط مجموعه بزرگ سازمان جهانی دریانوردی تهیه و در اختیار جامعه جهانی قرار گرفته است، ضامن کاهش سوانح دریایی و نیز استفاده از روش های تهیه گزارش و تحلیل و آنالیز سوانح دریایی و درس های آموختنی آن می تواند از سوانح مشابه در آینده جلوگیری نماید.

توصیه می شود سازمان بنادر و دریانوردی به نحو جدی از نتایج حاصل از فعالیت‌های سازمان جهانی دریانوردی در خصوص سوانح دریایی، در فرآیندهای کاری بکار برد تا ضمن کاهش سوانح دریایی، کاهش هزینه و محیط زیست پاک را در آب‌های تحت حاکمیت کشورمان شاهد باشیم.

منابع :

۱. قطع نامه (A.849(20) تصویب شده در ۲۷ نوامبر ۱۹۹۷ (IMO).
۲. قطع نامه (A.884(21) تصویب شده در ۲۵ نوامبر ۱۹۹۹ (IMO).
۳. مجموع مقررات بندری و دریایی ایران چاپ ۱۳۸۱.
۴. کنوانسیون SOLAS چاپ ۲۰۰۵.
۵. کنوانسیون مارپل (Marpol).
۶. نشریه MAIB ۱۸ اکتبر ۲۰۰۴ چاپ انگلیس.
۷. نشریه MAIB ۱۷ دسامبر ۲۰۰۴ چاپ انگلیس.
۸. IMO Document , Nav 50/INF. 2 , 2004.
۹. Port and Waterway safety assesment work shop guide ,
Published by USA Coast gourd ,
۱۰. The work of the Harbour Master , published by Nautical
Institute 1998.

Forum, the corporate Magazine of DET NORSKE VERITAS .۱۱

No. 2 / 2004

.۱۲ سایت <http://www.maiif.net>

.۱۳ سایت IMO : <http://www.IMO.Org>

ضرورت نقش آفرینی قدرتمند سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان

جهانی دریانوردی

علی اکبر مرزبان : نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی و معاون نماینده دائم

جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین المللی دریانوردی (IMO)

iranimo@btinternet.com

چکیده:

یکی از وظایف شفاف در آیین نامه موجد سازمان بنادر و دریانوردی مصوب سال ۱۳۴۸ ه.ش عبارت است از عضویت در سازمان های بین المللی مرتبط با امور دریایی و بندری و شرکت در مجامع و کنفرانس های مربوطه. بدون شک گنجاندن چنین ماموریتی در قانون به لحاظ ماهیت بین المللی فعالیت های کشتیرانی، صادرات و واردات کالا و مواجهه کشتی ها با بنادر بوده است. از سوی دیگر قطعا آنچه که مورد نظر قانونگذار قرار داشت، عضویت و حضوری قدرتمندانه و اثر بخش در جهت حفظ منافع ملی و منطقه ای بود و نه صرف عضویت و یا شرکت. با توجه به چنین ماموریتی، هم اکنون سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده دولت جمهوری اسلامی ایران، در سازمان های بین المللی و منطقه ای متعددی از قبیل IMO, IHO, IAPH, ROPME

عضویت دارد و در جلسات و کنفرانس های مربوطه شرکت می نماید. از میان این سازمان ها مهم ترین شان سازمان بین المللی دریانوردی (آیمو - IMO) می باشد. این سازمان در سال ۱۹۵۸ میلادی به موجب کنوانسیون که در سال ۱۹۴۸ میلادی به تصویب رسید، پا به عرصه وجود گذاشت و با استقرار دبیرخانه خود در شهر لندن عملا آغاز به کار نمود. یکی از پیشگامان عضویت در این سازمان جمهوری اسلامی ایران می باشد. این کشور در سال ۱۹۵۸ میلادی به عضویت آیمو در آمد. هم اکنون ۱۶۸ کشور عضو این سازمان می باشند. علاوه براین، بیش از هفتاد سازمان بین المللی و منطقه ای اعم از دولتی و غیر دولتی با آیمو به انحای مختلف همکاری دارند. وظیفه و ماموریت اصلی آیمو به عنوان یکی از سازمان های تخصصی سازمان ملل متحد، عبارت است از حفظ و ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و اخیرا مراقبت از هوا در برابر آلودگی های ناشی از فعالیت های کشتی ها و نهایتا افزایش بهره‌وری کشتی‌رانی. دستاورد آیمو در طول پنجاه سال خدمت به توسعه صنعت دریانوردی بین المللی در قالب تصویب ده‌ها کنوانسیون، پروتکل و صدها قطع‌نامه، دستورالعمل و توصیه نامه تبلور یافت.

با در نظر داشتن مطالب فوق، بایست پذیرفت هیچ پیشرفت و توسعه ای بدون تنظیم و ترسیم اهداف و به دنبالش برنامه ریزی برای نیل به این اهداف

امکان پذیر نخواهد بود. خوشبختانه سازمان بنادر و دریانوردی هم گام با پیشرفت های صورت گرفته در عرصه های فنی و تکنولوژیکی، گام های بلندی در جهت تدوین سیاست ها و برنامه های توسعه ای به ویژه در یک دهه اخیر برداشته است. معهذاً دیده می شود، در بعضی زمینه ها بنا به هر دلیلی این حرکت کند بوده است. در مقاله تحلیلی پیش رو نگارنده سعی نموده است با پرداختن به یکی از این جنبه ها یعنی تعامل با سازمان بین المللی دریانوردی، بر ضرورت تبیین سیاست ها و برنامه راهبردی در جهت تقویت جایگاه ایران و مشارکت فعالانه و موثر در مباحث فنی و تخصصی مطروحه در آیمو تاکید نماید. این مقاله شامل مقدمه، سه بخش و نتیجه گیری می باشد. مباحثی که در این مقاله به آن ها پرداخته خواهند شد، عبارتند از طرح و تبیین صورت مساله، نقش دولت های عضو آیمو در روند مباحث فنی و تخصصی دریایی و دسته بندی چهارگانه آن ها، وضعیت فعلی ایران و جایگاه آن در دسته بندی های فوق، سیاست ها و برنامه های راهبردی جهت نقش آفرینی بیش تر و موثرتر در مباحث آیمو از قبیل ارایه سندهای فنی و با کیفیت، اعزام جهت دار و برنامه ریزی شده هیات های نمایندگی به اجلاس های مختلف آیمو، شناسایی منافع ملی بخش دریایی در بعد بین المللی و سایر سیاست های تبعی و تکمیلی.

امید است، مفاد مقاله حاضر مورد توجه کارشناسان موضوع به ویژه مدیران

ارشد سازمان و جامعه دریایی کشور قرار گیرد و بستر لازم را برای تفکر بیش تر در اطراف موضوع ما نحن فیه و تدوین سیاست های کلان سازمانی و ملی در جهت بهبود و تقویت روابط بین المللی دریایی به ویژه در تعامل با سازمان های بین المللی ذی ربط فراهم سازد. انشاء.

واژه های کلیدی:

سازمان بین المللی دریانوردی، سازمان بنادر و دریانوردی، سیاست ها و برنامه های راهبردی، مباحث علمی و تخصصی دریایی، منافع ملی دریایی، تعاملات و روابط بین المللی دریایی، کمیته های بررسی اسناد و دستور کارهای آیمو، هیات های نمایندگی شرکت کننده در اجلاس های آیمو، دولت های عضو آیمو، مشارکت و نقش آفرینی موثر در مباحث آیمو، سندهای فنی و تخصصی دریایی، مسوولیت پذیری در ساختار آیمو و کمیته های فنی و تخصصی، شاخص های مسوولیت پذیری، اطلاع یابی و اطلاع رسانی تحولات و رخدادهای دریایی بین المللی، موسسه ملی آموزش و پژوهش های راهبردی علوم دریایی، هم کاری های فنی منطقه ای و بین المللی، پی گیری و نظارت بر اجرای درست سیاست ها و برنامه های راهبردی.

مقدمه :

قرن بیستم را می توان قرن طلایی برای صنعت کشتی رانی، همانند بسیاری از صنایع و علوم دیگر قلمداد نمود. در این دوره بشر توانست گام های بلندی را در ساخت کشتی های اقیانوس پیما با استفاده از تکنولوژی های نوین بردارد؛ تکنولوژی هایی که هرماه و هر سال در حال دگرگونی و پیشرفت بوده اند. سال های آغازین قرن بیست و یکم نیز شاهد استخدام تکنولوژی های جدیدتری می باشد. شتاب تند فن آوری ساخت کشتی های تجاری و به دنبال آن گسترش تجارت از طریق دریا از یک سو و حوادث ناگوار غرق کشتی های ساخته شده در اوایل قرن بیستم به خصوص حادثه کشتی تفریحی- مسافری تایتانیک در سال ۱۹۹۲ میلادی، از سوی دیگر جامعه جهانی به خصوص کشورهای دارای تکنولوژی ساخت کشتی ها و صاحبان اصلی صنعت دریانوردی نوین را به فکر و چاره اندیشی واداشت. این بود که اولین گام رسمی جهانی با هدف ایمن سازی ساختمان کشتی برداشته شد. در پرتو حادثه غم انگیز غرق کشتی اخیرالذکر و از دست رفتن جان ۱۵۰۰ نفر، اولین معاهده بین المللی ایمن سازی ساخت کشتی ها و ایمنی جان اشخاص در دریا در سال ۱۹۱۴ میلادی به تصویب رسید. این کنوانسیون در سال های ۱۹۲۹ و ۱۹۴۸ مورد بازنگری قرار گرفت. اقدام جامعه جهانی اگرچه مثبت بود، اما احساس شد که محدود و ناکافی است

و می‌بایست به فکر یک تشکیلات بین‌المللی هدف‌مند با سازوکاری سازمان‌یافته بود. به این ترتیب در سال ۱۹۴۸ میلادی کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در ژنو به تصویب رسید. پس از گذشت ده سال سرانجام در سال ۱۹۵۸ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی به موجب ماده هفتاد و چهارم کنوانسیون پا به عرصه وجود نهاد و به صورت رسمی دبیرخانه خود را در شهر لندن پایتخت کشور انگلیس بنا و در آن جا آغاز به کار نمود. از این زمان به بعد آی‌مو به عنوان سکандار اصلی و بی‌بدیل کشتی‌بزرگ‌قوانین و مقررات بین‌المللی مرتبط با ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی نقش آفرینی خود را شروع کرد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی در حال حاضر دارای ۱۶۸ دولت عضو و سه عضو وابسته می‌باشد. بسیاری از سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای دولتی و اتحادیه‌ها و انجمن‌های بخش خصوصی نیز هم‌کاری نزدیکی با این سازمان دارند و با کسب موقعیت مشاوره‌ای، حق حضور و اظهار نظر در اجلاس مختلف آی‌مو را بدون حق رای دارا می‌باشند. اکنون پس از گذشت شصت سال از تصویب کنوانسیون آی‌مو، شاهد خدمات برجسته این سازمان به جامعه بشری می‌باشیم. این خدمات به طور عمده در قالب ده‌ها کنوانسیون، پروتکل، موافقتنامه، صدها قطع‌نامه و هزاران توصیه‌نامه، بخشنامه و دستورالعمل تجلی یافته است. در کنار این‌ها

بایستی برگزاری چندین هزار دوره آموزشی، سمینار، همایش، کنفرانس، هم‌کاری فنی ملی و منطقه‌ای و بازدیدهای کاری را نیز اضافه نمود که همگی آن‌ها با هدف افزایش ظرفیت اجرای درست قوانین و مقررات دریایی در کشورهای عضو آیمو و برای حفظ و ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی در کنار حفظ محیط زیست دریایی صورت گرفته‌اند.

(بخش اول) طرح مساله و کلیات

با محور قرار گرفتن سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان مهمترین مرجع ذی صلاح برای تدوین قوانین و مقررات فراگیر در زمینه‌های مختلف دریایی و کشتی‌رانی، کشورهای عضو با توجه به میزان توانایی‌های فنی و تخصصی و البته علاقه و منافع دریایی، در روند تدوین این مقررات نقش آفرینی نموده و می‌نمایند. اگرچه در حال حاضر ۱۶۸ کشور عضو آیمو می‌باشند، اما میزان تاثیرگذاری آن‌ها در مباحث آیمو و تدوین مقررات بین‌المللی مرتبط با امور دریایی بسیار متفاوت است. تأثیر بسیاری از کشورها تقریباً هیچ است، حال آنکه معدودی از کشورها تاثیرات بسیار زیادی را در روند شکل‌گیری مقررات الزام‌آور و غیر الزام‌آور و حتی اداره دبیرخانه سازمان و کمیته‌های اصلی و فرعی دارند. اگرچه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده ایران در این سازمان بین‌المللی از یک دهه اخیر به بعد گام‌های مثبتی را در جهت

به دست آوردن جایگاهی بهتر، به ویژه از زمان دایر نمودن نمایندگی داریم برداشته است، اما حقیقت این است که جمهوری اسلامی ایران تا رسیدن به یک جایگاه مطلوب و قابل قبول راه درازی در پیش دارد.

بسیار روشن است، هر فردی از جامعه دریایی کشور خواهان موقعیت بهتر، مشارکت فعال تر و به اصطلاح صدایی قوی تر در آیمو به ویژه اجلاس فنی و تخصصی آن می‌باشد، اما پرسش اساسی این است که چگونه و از چه راهی؟! آیا جایگاه فعلی قابل قبول است؟ آیا برنامه ریزی خاصی برای برون رفت از وضعیت حاضر لازم است؟ و سایر پرسش‌های چالشی دیگر. در دو سمیناری که در تابستان سال های ۸۶ و ۸۷ ه.ش با موضوع بررسی وضعیت جمهوری اسلامی ایران در عرصه دریانوردی بین المللی به ویژه در تعامل با آیمو توسط نماینده ثابت سازمان در آیمو برگزار گردید، بازخورد و اظهار نظر بعضی از حضار پس از برگزاری سمینارها جالب و شنیدنی بود. یکی از اعضای محترم هیات عامل اظهار داشت، حال باید به دنبال یک سیاست و استراتژی مشخص بود. یکی از مدیران کل نیز بیان نمود، سمینار برگزار شده یک برداشت و دید جدیدی را از آیمو و تعامل سازمان با آن ارایه نمود و بنابر این باید به فکر چاره بود.

آری این همان جرقه ای بود که در ذهن کارشناسان خبره و مدیران ارشد سازمانی ایجاد شد که می توانست نقطه شروع یک حرکت بنیادی، اساسی و

حساب شده باشد؛ پرداختن به موضوعی که تاکنون و به هر دلیلی از دید سازمان مغفول مانده است، با شناخت از وضعیت موجود حال می بایست به آینده اندیشید. بایستی پذیرفت که اکثر تلاش های پراکنده صورت گرفته که در جای خود قابل ارزش گذاری می باشد، بر مبنای یک سیاست و برنامه مشخص و مدون نبوده است. در این جا عمده تاکید در استفاده از لفظ سازمان است و نه یک واحد یا اداره خاص، چرا که به موضوع بحث در سطحی بالاتر نگریسته شده است؛ موضوعی که به کلیت سازمان و نیز امور حاکمیتی آن از سال های بسیار دور تاکنون مربوط می شود و نه یک اداره کل و یا شخص و دوره خاص.

نقش سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مهم ترین ارگان دولتی مسوول امور حاکمیتی دریا و بندر و نیز نماینده رسمی دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین المللی دریانوردی بسیار حساس و مهم می باشد. این سازمان به عنوان هسته مرکزی و شاه کلید حرکت در جهت توسعه و پیشرفت دریایی و بندری کشور و ارتقای جایگاه ایران در عرصه دریانوردی بین المللی، به ویژه در تعامل با آیمو محسوب می شود.

با در نظر گرفتن این موضوع سووالی که مطرح می شود، این است که سازمان بنادر و دریانوردی در تعاملات بین المللی به ویژه در ارتباط با آیمو به دنبال چه هدفی است و برای رسیدن به آن چه برنامه ای دارد؟! شاید بتوان به

قسمت اول این سووال تا حدودی پاسخ داد، این که سازمان بنادر و دریانوردی خواهان سهم بیشتر در روند بررسی مذاکرات آیمو و جایگاهی قوی تر و تاثیرگذارتر در آیمو می باشد و می خواهد صدا و نظراتش در تصمیم گیری ها به خوبی شنیده شود؛ البته اگر صدا و نظر قابل توجهی وجود داشته باشد. سازمان بنادر و دریانوردی به دنبال آن است تا با مسوولیت پذیری در ساختار آیمو، کمیته ها و کارگروه ها خود را به عنوان یک کشور مقتدر با نظرات کارشناسی متقن، لااقل در موضوعات مهم و حساس، به جامعه دریانوردی بین المللی و منطقه ای معرفی نماید و همواره مورد رجوع و مشورت دیگران قرار گیرد؛ با کسب اعتماد اعضای دیگر و مدیران عالی آیمو بتواند در ساختار آیمو نفوذ کرده و به عضویت شورای آیمو درآید و تا رده های بالای دبیرخانه سازمان دارای حداقل یک پست و موقعیت کلیدی شود و در برنامه های توسعه آیمو مشارکت فعال داشته باشد. ره آورد همه این موارد نیز ارتقای جایگاه نظام جمهوری اسلامی ایران در عرصه دریانوردی بین المللی و مباحث آیمو در کنار توسعه و پیشرفت در زمینه های دیگر ملی، منطقه ای و بین المللی خواهد بود. این همان جایگاهی خواهد بود که شان کشوری با بزرگترین ناوگان ملی تجاری در خاورمیانه و منطقه خلیج فارس با سواحل طولانی است. در این جا نظر خوانندگان ارجمند را به این نکته مهم جلب می نماید که طبق بند های هفدهم

و هجدهم از ماده سوم آیین نامه موجد سازمان بنادر و دریانوردی مصوب بهمن ماه ۱۳۴۸ ه.ش کمیسیون های خاص مجلسین، عضویت در سازمان های بین المللی مرتبط با امور بندری و دریایی و شرکت در کنفرانس ها و مجامع بین المللی جزو وظایف حاکمیتی سازمان در نظر گرفته شده است و پر واضح است، هدف قانون گذار از گنجاندن این دو موضوع در شرح وظایف سازمان، صرف عضویت و یا حضور در سازمان ها و مجامع بین المللی نبوده، بلکه هدف عضویت و مشارکت فعالانه توأم با تاثیرگذاری قابل قبول در جهت حفظ منافع ملی دریایی و بندری بوده و هست.

پاسخ به بخش دوم سووال فوق در مفهوم طرح و برنامه نهفته است. آیا سازمان برای نیل به این اهداف، طرح ریزی برنامه خاصی را در نظر دارد. آیا یک سیاست و برنامه مصوب و ثبت شده میان مدت و بلند مدت وجود دارد که بتوان با استناد به آن و پی ریزی یک سیستم کارآمد به اهداف پیش گفته دست یافت و آیا اصولاً این اهداف به طور شفاف و ریز در سطح کلان مطرح و دیده شده است.

متأسفانه واقعیت این است که با توجه به بررسی هایی به عمل آمده، پاسخ روشن و ثبت شده ای برای این پرسش های اساسی و زیربنایی یافت نشد. به نظر نگارنده این سطور و اعتقاد بسیاری از کارشناسان و همکاران سازمانی و حتی

غیر سازمانی، در عصری که سازمان بنادر و دریانوردی به موجب قانون مکلف شد به موارد حاکمیتی پردازد و در زمانی که سازمان در نیمه‌های راه توسعه و پیشرفت در عرصه بندری و دریایی است، می‌بایست عزم خود را جزم نماید و با بهره‌گیری از تمامی پتانسیل‌های موجود به عنوان یک کشور نمونه در منطقه و بلکه جهان مطرح شود. وقت آن فرا رسیده است تا با ارایه یک تعریف جدید از تعامل با آی‌مو در جهت حرکت به سوی تعالی سازمانی و اهدافی که در قبل به آن‌ها اشاره شد، گام برداشت. این امر نیز مستلزم تهیه و تدوین یک سیاست و برنامه راهبردی دقیق و یک حرکت حساب شده قابل اندازه‌گیری و نظارت می‌باشد.

(بخش دوم) نقش دولت‌های عضو آی‌مو در مباحث فنی و تخصصی دریایی در سطح بین‌المللی

بر اساس مفاد کنوانسیون آی‌مو همه ۱۶۸ کشور عضو این سازمان بین‌المللی به یک اندازه دارای حق رای و امکان مشارکت در فعالیت‌های آی‌مو به ویژه مباحث مطروحه در کمیته‌ها و کارگروه‌ها هستند. مع الوصف صرف عضویت در آی‌مو هیچ‌گاه به معنای مشارکت و تاثیرگذاری یکسان کشورها نیست. با نگاهی به ترکیب اعضا، میزان منافع آن‌ها در صنعت کشتی‌رانی، میزان مشارکتشان در بودجه سالیانه آی‌مو و تاثیرگذاری بر روند مذاکرات و حضور در جلسات، می

توان دولت های عضو آیمو را به چهار دسته عمده به شرح آتی تقسیم نمود:

(۱) دسته اول کشورهایی که صرفاً عضو آیمو می باشند و در هیچ یک از اجلاس تخصصی آن شرکت نمی نمایند و عمده مشارکتشان در فعالیت های آیمو محدود به حضور در اجلاس مجمع عمومی است

این دسته از کشورها که گروه وسیعی را شامل می شود، خود به سه دسته تقسیم می گردد. دسته اول کشورهایی هستند که به اصطلاح آن ها را کشورهای بسته می گویند؛ یعنی کشورهایی که به دریای آزاد راه ندارند. دسته دوم کشورهایی که فاقد ناوگان ملی دریایی هستند و یا اصولاً ناوگان بسیار کوچکی دارند و از لحاظ اقتصادی نیز حجم مبادلات دریایی آن ها بسیار کم است. عمده این کشورها را کشورهای کوچک با جمعیت کم تر از نیم میلیون نفر تشکیل می دهند. دسته سوم نیز کشورهایی هستند که به رغم سواحل طولانی، سرزمین و جمعیت قابل توجه فاقد ناوگان دریایی بزرگ هستند و صنعت کشتی رانی بین المللی آن ها محدود و ضعیف می باشد. عمده کشورهای توسعه نیافته آفریقایی از این دسته اند.

(۲) دسته دوم کشورهایی که حضور نامنظم و غیر مستمر در اجلاس تخصصی دارند و تعداد نفرات اعزامی آن ها برای شرکت در اجلاس نیز بسیار محدود و پراکنده می باشد

این دسته از کشورهای عضو آیمو نیز در تعامل بسیار کمی با آیمو هستند و در محدود جلساتی که شرکت می یابند، گاهی نظراتی را در پی سایر نظرات ابرازی ارایه می نمایند و به ندرت نیز سندی که آن هم بیش تر جنبه گزارشی دارد تا فنی - تخصصی، تقدیم می دارند. نقش این کشورها در روند مذاکرات و بررسی دستور کارهای آیمو بیش تر محدود به حمایت و یا عدم حمایت فلان نظر ابرازی از سوی یک کشور و یا گروهی از کشورهای خاص می شود.

این دولت ها که تعدادشان کم نیست، به طور عمده کشورهای در حال توسعه ای هستند که صنعت کشتی رانی در همه ابعاد آن جزو اولویت های آخر سیاست های مملکتی شان محسوب می شود، بعضی نیز آرزوهایی در سر دارند. این کشورها به دنبال گسترش ناوگان ملی خود به عنوان یک هدف اصلی و مهم نیستند و از کارشناسان با تجربه کافی در صنعت کشتی رانی بین المللی نیز برخوردار نمی باشند. بسیاری از کشورهای خاورمیانه همانند سوریه، لبنان، بحرین و یمن در این گروه قرار می گیرند.

۳) دسته سوم کشورهایی که خواهان نقش فعال تری هستند و سعی دارند به طور منظم، مستمر و با ترکیب کارشناسی قوی تری در اجلاس کمیته ها و کارگروه ها مشارکت نمایند

این دسته از کشورها که ترکیبی از کشورهای در حال توسعه در قاره های

مختلف است، با این که به طور عمده خود طراح و ارایه کننده یک دستور العمل، بخش نامه و یا کنوانسیون و قطع نامه نیستند، اما همواره سعی دارند به دقت دستور کارها و اسناد ارایه شده از سوی دولت ها را مورد مطالعه قرار دهند و در جهت حفظ منافع دریایی خود اظهار نظر نمایند و بعضی نیز اسنادی را به ویژه در جاهایی که از منافع و البته پتانسیل بیش تری برخوردارند، ارایه نمایند. این کشورها در مقایسه با دو دسته قبل از موقعیت ممتازتری برخوردار هستند و میزان مشارکت آنان در بحث های آیمو به مراتب بیش تر است. این کشورها به طور عمده کشورهای در حال توسعه ای هستند که به لحاظ سواحل طولانی، موقعیت استراتژیکی و یا ناوگان ملی و حجم قابل توجه کشتی های ورودی و خروجی به بنادر و یا تامین منابع انسانی دریایی دارای منافع ویژه در عرصه کشتی رانی بین المللی می باشند. کشورهایی همانند اندونزی، مالزی، فیلیپین، آفریقای جنوبی، آرژانتین، باهامس، جزایر مارشال، ترکیه، عربستان و اکثر کشورهای اروپایی بلوک شرق سابق که به سرعت در حال توسعه می باشند، در این دسته قرار دارند.

۴) دسته چهارم کشورهایی که با حضور قوی و همیشگی در تمامی اجلاس آیمو، دارای نقشی ممتاز و تاثیرگذار در تصویب قوانین و مقررات بین المللی دریانوردی می باشند

کشورهای دسته چهارم همواره اسناد فنی - تخصصی قابل توجهی را به کمیته ها و کارگروه ها ارایه می نمایند. اکثر قریب به اتفاق ابتکارهایی که منجر به تنظیم و تصویب یک سند حقوقی الزام آور و یا غیر الزام آور می شوند، توسط این دولت ها تنظیم و ارایه می گردند. این دولت ها که تعدادشان شاید به عدد پانزده هم نرسد، با قدرتی که در عرصه کشتی رانی بین المللی دارند، توانسته اند به خوبی در شاکله دبیرخانه آیمو نیز نفوذ و نقش محوری و اصلی را در تصمیم گیری های کمیته ها و شورای آیمو بازی نمایند. این ها از لابی های قوی نیز در جهت حفظ منافع جمعی خود برخوردارند. کشورهای این دسته اکثر قریب به اتفاق جزو کشورهای توسعه یافته هستند که پیش رو در صنعت دریا، کشتی و بندر بوده و به نحو اصولی این صنایع جزو یکی از اولویت های استراتژیکی و اولی شان محسوب می شود. این کشورها توجه و حساسیت ویژه ای به تمامی جوانب مختلف کشتی رانی بین المللی، از مباحث ساخت و ایمنی کشتی ها گرفته تا مقوله حفظ محیط زیست و امنیت دریانوردی مبذول می دارند. اتباع این کشورها مالکان عمده کشتی ها هستند و از ناوگان ملی قابل توجهی نیز برخوردارند. حجم تجارت از طریق دریا و میزان ورود و خروج کشتی ها در این کشورها در حد بسیار بالایی است و به طور اساسی نبض اقتصاد جهان نیز در دست آنهاست. به جرات می توان گفت، بیش از هشتاد درصد اسناد ماهوی و تخصصی آیمو توسط

این کشورها ارایه می شوند و به همین نسبت هم مسوولیت‌های کمیته‌ها و به خصوص کارگروه‌ها و هم چنین پست‌های اصلی و کلیدی آیمو توسط ایشان اشغال شده است. میزان مشارکت مالی این کشورها نیز در بودجه سالیانه آیمو قابل مقایسه با کشورهای سه گروه قبل نمی باشد. مهم ترین کشورهای این دسته عبارتند از ژاپن، آمریکا، آلمان، انگلیس، چین، روسیه، نروژ، سوئد، فرانسه، کره جنوبی، کانادا، استرالیا، دانمارک و هلند. جالب این که تمامی این کشورها عضو شورای آیمو و به طور عمده در گروه A می باشند.

حوزه نفوذ و تاثیرگذاری این کشورها در مباحث آیمو فوق العاده است. این کشورها با برخورداری از امکانات وسیع با مباحث آیمو به طور سیستماتیک، برنامه ریزی شده، علمی و مستقل برخورد می نمایند و به همین سبب سایر دولت های عضو آیمو، اگرچه در بعضی موارد خاص و نادر به لحاظ منافع ویژه ناگزیر به اتخاذ مواضعی مستقل می باشند، در اکثر موارد چاره ای جز پیروی از این کشورها ندارند. حضور مستمر، منظم و با برنامه در تمامی جلسه‌ها و فعالیت های آیمو با تیم های قوی فنی و تخصصی و به دنبال آن تاثیرگذاری مستقیم بر تدوین مقررات از خصیصه های اصلی این دسته از کشورها است.

۵) جایگاه جمهوری اسلامی ایران در دسته بندی های چهارگانه فوق و وضعیت فعلی آن در ارتباطات و تعاملات بین المللی دریایی با آیمو حدود چهل سال

پیش سازمان بنادر و دریانوردی با ساختار فعلی آن به موجب قانون موجود این سازمان تاسیس گردید. به موجب این قانون امور حاکمیتی حوزه بندر، کشتی و تا حدود زیادی دریا بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی گذاشته شد و این سازمان به عنوان مرجع دریایی کشور نماینده رسمی دولت ایران در سازمان بین المللی دریانوردی معرفی گردید.

اگرچه از لحاظ قانونی امور دریایی و بندری به یک اندازه مورد تاکید و توجه قرار گرفتند، اما واقعیت این است که برای چندین دهه تمرکز اصلی سازمان بنادر و دریانوردی به مقوله بندری بوده است تا دریایی. دلایل متعددی را برای این وضعیت می توان برشمرد. بعضی از این دلایل و شواهد عبارتند از درآمد نا بودن امور بندری و هزینه زایی امور حاکمیتی دریایی، فقدان ناوگان ملی قوی، بیگانه بودن با بسیاری از حوزه های کاری آیمو از قبیل حفظ محیط زیست دریا برای سازمان، فقدان کارشناسان خبره و متخصص در حوزه های مختلف دریایی، تحلیل انرژی سازمانی به خاطر سرگرم شدن بیش از حد به امور تصدی گری به جای امور حاکمیتی، عدم شناخت کافی از ساز و کارها و اهمیت مباحث آیمو و حتی تصویب و عضویت دیر هنگام بسیاری از کنوانسیون ها از قبیل مارپول. در مجموع می توان گفت، برای سالهای متمادی کشور ایران در دسته بندی کشورهای گروه دوم قرار داشت.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی ناوگان ملی کشتیرانی به تدریج گسترش یافت و هر سال بر تعداد کشتی ها و ظرفیت آن افزوده شد. با پایان جنگ تحمیلی و تدوین برنامه‌های توسعه‌ای، سازمان بنادر و دریانوردی نیز با سرعت خوبی رو به پیشرفت و توسعه گذاشت. توجه به سرمایه گذاری و اولویت قایل شدن برای امور دریایی در تمامی جوانب آن به اواسط دهه هفتاد هجری شمسی بازمی‌گردد. از این زمان به بعد به خصوص از اواخر دهه هفتاد شاهد یک رویکرد و نگرش جدید در حوزه امور حاکمیتی دریایی هستیم که نگارنده می تواند از آن به عنوان یک نهضت و انقلاب ارزشمند در سازمان بنادر و دریانوردی تعبیر نماید. بیش‌ترین سرمایه گذاری در حوزه دریایی در این دوره ده ساله به ویژه در اوایل دهه هشتاد صورت گرفت و بعضی از کنوانسیون های مهم دریایی نیز در این دوره زمانی به تصویب مجلس در آمدند و یا برای دولت ایران لازم الاجرا گردیدند. کمیته های مطالعه و بررسی اسناد آیمو در این دوره شکل گرفته و حضور هیات های نمایندگی در اجلاس آیمو با جدیت بیش‌تری پی گیری شدند و ترکیب اعضای آن نیز تا حد قابل توجهی به نفع نیروهای متخصص با بهره گیری از نیروهای برون سازمانی تغییر یافت. در این جا باید یادآوری شود که این تغییر نگرش و رویکرد اتفاقی نبود، بلکه خود نتیجه فرایند آغاز نهضت خصوصی سازی امور تصدی گری به ویژه بخش بندری و پشتیبانی می باشد.

در مجموع می توان به طور نسبی چنین نتیجه گرفت که از اوایل دهه هفتاد و به ویژه میانه آن و بعد بنا به تحولات داخلی و حتی بین المللی، سازمان آرام آرام خود را به گروه سوم نزدیک نمود و در حال حاضر می توان گفت در این گروه و دسته بندی قرار دارد. نگاهی کلان به ساختار آیمو و مباحث مطروحه در کمیته ها و کارگروه های تخصصی و شاخص های ذکر شده درباره دسته سوم نیز ما را به این قضاوت سوق می دهد. چنان که آمار و ارقام اسناد تقدیمی از سوی ایران به آیمو در مقایسه با سایر کشورها نیز تاییدکننده آن است.

پرسش مهم در اینجا این است که آیا این سطح و وقوف در دسته بندی سوم که البته خود دارای لایه های چندگانه است، کافی و رضایت بخش است؟! چقدر زمان نیاز است تا از سطح سوم به سطح چهارم ارتقا یافت؟! دو سال، چهار سال، ده سال و یا بیش تر، چه اقدامات و راه کارهایی برای ارتقای سطح مورد نیاز است؟ آیا پتانسیل و انرژی کافی سازمانی و غیر سازمانی برای این جهش درعرصه دریانوردی بین المللی وجود دارد؟ و آیا اصولاً این خواست در لایه های مختلف سازمان از شورای عالی و مدیریت عامل گرفته تا هیات عامل، ادارات کل و بدنه کارشناسی وجود دارد؟ و پرسش های متعدد دیگری که می تواند در ذهن هر صاحب نظر دیگری خطور نماید.

واقعیت انکار ناپذیر این است که فاصله میان گروه سوم تا گروه چهارم بسیار

بیش تر از فاصله گروه دوم تا سوم می باشد. به عبارت واضح تر سازمان بنادر و دریانوردی بدون یک سیاست و برنامه راهبردی مدون و نوشته شده و با تاثیرپذیری از رویکردهای علمی و کارشناسانه پیش گفته توانست خود را در یک مدت کوتاهی به دسته سوم سوق دهد، اما بایستی پذیرفت که برای قرار گرفتن در لیست کشورهای دسته چهارم و یا حداقل جایگاه برتر در دسته سوم می بایست بسیار تلاش کرد و هوش مندانه و هدف مند گام برداشت، در غیر این صورت چیزی تغییر نخواهد کرد و برای دهه ها به عنوان یک کشور عادی در دسته بندی گروه سوم حضور خواهیم داشت، ضمن این که باید در نظر داشت کشورهای دیگر بی کار ننشسته و قدرت های دریایی جدیدی در حال ظهور می باشند.

شاید بعضی ها ادعا نمایند که اصولاً نیازی به ارتقای سطح نیست و وضعیت فعلی موجود رضایت بخش و کافی است! اما به نظر نگارنده و البته بسیاری از مدیران و کارشناسان این سخن و ادعای نادرستی می باشد. دلایل زیادی برای لزوم تحول در وضعیت فعلی وجود دارد. همان گونه که در قبل نیز اشاره شد، کشور ایران دارای منافع کلان در مقوله دریا در ابعاد مختلف آن می باشد و روز به روز بر دامنه این منافع و علایق افزوده می شود. آمارها حاکی از آن است که تا نود درصد واردات و صادرات کشور از طریق دریا صورت می پذیرد. اقتصاد کشور

در حال شکوفایی است و این شکوفایی خود مستلزم ورود و خروج بیش از پیش کشتی ها به بنادر می باشد . ترانزیت کالا از جنوب به شمال و بالعکس و توجه زایدالوصف سیاست گذاران عرصه اقتصاد به آن نیز مولفه دیگری است که موجب رونق صنعت بندر و دریا خواهد شد. افزایش بیش از پیش تعداد کشتی های تحت مالکیت ایران و افزایش تناژ ملی، نگرانی های روز افزون جنبه های زیست محیطی فعالیت کشتی رانی در منطقه حساس و ویژه خلیج فارس و دریای خزر و برخورداری از سواحل طولانی در جنوب و شمال کشور همگی بر لزوم نقش آفرینی فعال و موثر دولت جمهوری اسلامی ایران در عرصه دریانوردی بین المللی و منطقه ای به طور عام و در این مقام تعامل با ارگان مهم بین المللی یعنی آیمو و مباحث مطروحه در آن گواهی می دهند. رشد بی سابقه توجه به مسایل دریانوردی و صنعت کشتی رانی در سطح ملی و کلان و در کنار آن توسعه روز افزون ظرفیت های اسکله ها و پشت کرانه های بنادر و توجه ویژه مسوولین عالی نظام به امر کشتی، دریا و بندر نیز بی دلیل نیست؛ چه از منظر توسعه اقتصاد حمل و نقل به آن نگریده شده و چه از زاویه تقویت جنبه های حاکمیتی. خلاصه آن که به موضوع دریا، کشتی و بندر باید از بعد ملی و نه بخشی نگریست. ورود قوی در عرصه دریانوردی بین المللی در همه ابعاد آن خود موجب اقتدار نظام جمهوری اسلامی ایران در عرصه بین المللی و منطقه ای خواهد شد؛ آن هم

در عصری که مخالفان نظام هیچ گاه خواهان موفقیت ایران در عرصه های گوناگون نیستند، چرا که موفقیت و کارآمدی نظام اسلامی ایران با ویژگی های منحصر به فرد آن یعنی پایداری و بقای آن و تبدیل شدن به مدلی برای بسیاری از کشورها.

با ارزش گذاری بر تمامی فعالیت های مثبتی که تاکنون صورت پذیرفته است و با قبول این که با توجه به پیشرفت های حاصله و در حال وقوع و نیز موقعیت ویژه ایران در منطقه و جهان، ارتقای جایگاه ایران در همه جنبه های بین المللی دریانوردی به خصوص در تعامل با آیمو و تاثیرگذاری در روند تصویب قوانین و مقررات مربوطه امری ضروری و شایسته نام ایران و هر ایرانی است، در این جا فهرست گونه وضعیت حال حاضر سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده دولت ایران را در تعامل با آیمو بیان خواهیم نمود.

- از حیث تعداد سندهای فنی و تخصصی تقدیمی به دبیر خانه آیمو، به عنوان مهم ترین شاخص ارزیابی میزان مشارکت و تاثیر گذاری کشورها در مباحث دریایی بین المللی، ایران با ۲۸ سند طی یک دوره نه ساله از سال ۱۹۹۹ تا پایان سال ۲۰۰۷ میلادی رتبه بیست و ششم دنیا را داراست، ضمن این که بسیاری از این سندها فاقد کیفیت لازم برای تاثیرگذاری بوده اند و به دلایل مختلف از دور مذاکرات کنار گذاشته شده اند.

- از سالیان گذشته تا کنون هیچ نماینده ای از ایران عهده دار مسوولیت ریاست و یا نیابت ریاست هیچ کدام از کمیته های اصلی و فرعی نبوده است. حال آنکه تصدی مسوولیت حتی در یکی از کمیته های فرعی می تواند یک امتیاز بزرگ برای یک کشور محسوب شود که خود دارای اعتبار و اثرات مثبت بی شماری خواهد بود.
- مدت مدیدی است که هیچ نماینده ای از ایران عهده دار مسوولیت ریاست کارگروه های تخصصی شورا و کمیته ها را برای بررسی موضوعات فنی نداشته است. تنها سهم ایران ریاست یک کارگروه موقتی برای بررسی اسناد مربوط به یکی از دستورکارها می باشد که آن هم به طور موقت تنها برای سه یا چهار روز در زمان برگزاری اجلاس کمیته فرعی استانداردهای آموزش و نگهبانی (Sub-Committee on STW) برگزار می شود و یک کارگروه مستقل و مستمر تلقی نمی گردد.
- شرکت در کارگروه های متشکله آیمو اعم از حضوری و مکاتبه ای (غیر از کارگروه های متشکله در خلال اجلاس کمیته ها که آن هم نقدهای خاص خود را دارد) بسیار کم رنگ بوده است. در معدود کارگروه هایی هم که عضویت داشته ایم، به جز یکی - دو مورد مشارکت ها نوعاً غیر مستمر و غیر فعالانه بوده است.
- حضور در اجلاس کمیته های اصلی و فرعی فاقد سیاست و برنامه ریزی صحیح می باشد. به طور مثال در برخی موارد مشاهده شد که در خصوص یک کمیته فرعی در

یکی از اجلاس هیچ نماینده ای نداشته ایم ولی در سال بعد چهار نفر و اما در سال بعد از آن تنها یک نفر به عنوان نماینده ایران حضور داشته است، حال آن که دستور کارهای اجلاس بعدی از اولویت و اهمیت بیش تری برخوردار بوده اند. مشکل اساسی دیگر این که در بسیاری از موارد هیات نمایندگی به طور ناقص و در بعضی موارد با ترکیبی کم تر از پنجاه درصد افراد معرفی شده حضور یافته اند.

- هیچ نماینده ای از سازمان بنادر و دریانوردی و یا جامعه دریایی کشور در هیچ یک از بخش های دبیرخانه آیمو از سطح مسوولین آن گرفته تا کارشناس به کار گرفته نشده اند، حال آن که تقریباً همه کشورهای ذی نفوذ نمایندگانی را در آیمو دارند. این افراد اگرچه به طور رسمی مستخدم آیمو و نه دولت متبوعشان هستند اما بر هیچ کس پوشیده نیست که این افراد در بسیاری از مواقع مانند یک پل ارتباطی قوی میان آیمو و اداره دریایی کشورشان عمل می کنند و به نوعی حافظ منافع کشورشان قلمداد می گردند. حضور یک نماینده در بدنه آیمو و آشنایی با تشکیلات درون سازمانی آن قدر دارای اهمیت و ارزش برای سازمان های دریایی کشورها است که کشوری هم چون ترکیه علاوه بر نماینده ثابت ، یکی از کارشناسان خود را به عنوان کارمند افتخاری در آیمو مشغول کرد و تمامی حقوق و مزایای آن و هزینه های اقامتی ایشان را تقبل نمود. به طور قطع این شخص به عنوان پل ارتباطی سازمان دریایی ترکیه و آیمو عمل خواهد کرد و بسیاری از

اطلاعات ارزشمند را به مقامات دریایی کشور خود منتقل خواهد نمود. با آگاهی یافتن کامل از اتفاق، تحولات و پیچیدگی های جریانات اداری و فنی درون سازمانی تبدیل به یک منبع اطلاعاتی قوی برای کشور خود خواهد شد و پس از بازگشت با توجه به این اندوخته ها و البته آشنایی نزدیک با مسوولین و کارکنان میانه تا ارشد آیمو، می تواند منشا خدمات ارزشمندی گردد. بدیهی است، حضور نماینده ای از ایران در دبیرخانه آیمو می تواند برکات و منافع زیادی را برای سازمان بنادر و دریانوردی داشته باشد.

- علی رغم همه امتیازات موجود و منحصر به فرد و برخورداری از منابع انسانی خوب، نتوانسته ایم آن چنان که شایسته است با حضور قوی در منطقه نقشی محوری ایفا نماییم و به طور فعال طراح بسیاری از ایده های مناسب از قبیل تاسیس سازمان همکاری های دریایی منطقه ای نظیر آن چه که در آمریکای لاتین و حتی آفریقا وجود دارد، باشیم. این سازمان های منطقه ای دارای نقش و لابی های موثری در بسیاری از مسایل دریایی و بین المللی می باشند که نمونه آخر آن را در انتخابات شورای آیمو مشاهده نموده ایم.

- از همه مهم تر این که تا کنون فاقد یک سیاست و استراتژی راهبردی مشخص و مصوب در بعد بین المللی و منطقه ای بوده ایم . به تعبیر دیگر دور نمای روشنی از جایگاه دولت جمهوری اسلامی ایران در عرصه دریانوردی بین المللی و نیز تعامل با

آیمو و مباحث مطروحه در آن پس از گذشت یک دوره زمانی به عنوان مثال چهار، شش و یا حتی ده سال وجود ندارد.

واقعیت های فوق، که البته دیگران نیز ممکن است مواردی را به آن اضافه نمایند، ما را به این فکر وامی دارد که تا دیر نشده است باید کاری کرد و چاره ای اندیشید. باید بدانیم که دیگران به سرعت در حال پیشرفت هستند و چنان چه پویایی لازم را به کار نبندیم و اقدام اساسی معمول نداریم چه بسا دیری نخواهد پایید که حتی کشورهای کوچک پیرامون ما همانند قطر و بحرین گوی سبقت را از ما ببرایند که در آن صورت جبران مافات کار آسانی نخواهد بود. خوشبختانه همان طور که در قبل ذکر شد، امروزه بیش از هر زمان دیگر ضرورت حضور پررنگ تر و داشتن صدایی قوی تر در مباحث دریایی بین المللی و نفوذ در بدنه مدیریتی دبیرخانه آیمو و تصدی مسوولیت های کمیته ها و کارگروه های تخصصی آن احساس می شود. امید به این رویکرد نوین آن جا قوت می گیرد که دیده شود، به لطف خداوند تبارک و تعالی این ضرورت و نیاز در سطح مدیران عالی و تصمیم گیرندگان اصلی بدنه سازمان نیز احساس شده است. بنابراین از این فرصت استثنایی باید نهایت استفاده را برد تا انشاء.. در یک دوره زمانی برنامه ریزی شده به جایگاهی شایسته که آرزوی همه ایرانیان من جمله جامعه دریایی کشور و به ویژه کارمندان شریف سازمان بنادر و دریانوردی می باشد،

دست بیابیم. آن زمان دیر نخواهد بود، اگر بخواهیم و باور داشته باشیم که می توانیم به آنچه که می خواهیم دست یابیم.

(بخش سوم) سیاست ها و برنامه های راهبردی برای ارتقای جایگاه ایران در تعامل با آیمو و نقش آفرینی مؤثرتر در مباحث فنی و تخصصی دریایی با طرح موضوع، بررسی اهداف و به دست آمدن یک شناخت کلی از وضعیت موجود، در این بخش به سیاست ها و برنامه های مورد نیاز برای ارتقای جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی در تعامل با آیمو خواهیم پرداخت. نکته بسیار مهمی که قبل از ذکر مطالب این بخش بر آن تاکید می شود، این است که سیاست ها و برنامه ها زمانی ارزش واقعی خواهند داشت که سیاست گزاران و تصمیم گیرندگان اصلی سازمان آن را مورد توجه و عنایت خاص قرار دهند و آن را تا حصول نتیجه پی گیری نمایند. بدیهی است، تعالی سازمانی و ارتقای سطح روابط سازمان با آیمو و مشارکت فعال در مباحث تخصصی آن نیازمند یک حرکت جمعی سازمانی و البته با هم کاری سایر ارگان های دریایی ذی نفع می باشد. در این میان اگرچه نقش نماینده ثابت سازمان در آیمو مهم و کارساز است، اما پشتیبانی قوی، هماهنگی، برنامه ریزی صحیح و اقدامات به موقع توسط مرکز بدون تردید هم چنان به عنوان شاه کلید این حرکت، کارسازتر و مؤثرتر خواهد بود.

(۱) آرایه سند های فنی و تخصصی به کمیته های اصلی، فرعی، کارگروه های آیمو و نیز اعزام هیات های قوی نمایندگی به اجلاس و سایر مراجع وابسته به آن، رمز و شاخص اصلی تقویت جایگاه ایران در تعامل با آیمو خواهد بود. در این قسمت به ترتیب به اهمیت و جایگاه اسناد تقدیمی به آیمو، ماهیت این اسناد، موقعیت دولت جمهوری اسلامی و تبیین سیاست های راهبردی در این زمینه خواهیم پرداخت.

الف) اهمیت و جایگاه ویژه آرایه اسناد به آیمو

تأثیری که آرایه سندهای متقن و حضور قوی هیات های نمایندگی در اجلاس، در نمایاندن میزان منافع و علاقه یک کشور در مباحث مجموعه آیمو دارد، به تنهایی برابر است با همه فعالیت های دیگری که در تعامل با آیمو قابل تصور خواهد بود.

عمده اسنادی که دولت ها و سازمان های مشاور آیمو ارسال می دارند، مربوط به کمیته های اصلی، فرعی و کارگروه های زیر مجموعه آنها می باشد که تعداد آنها در طول سال به بیش از هشتصد سند می رسد. سند در واقع موضع رسمی یک دولت در ارتباط با دستور کارهای مطروحه در اجلاس محسوب می شود و کمیته ها مکلف هستند، آن سند را در حین برگزاری اجلاس استماع و بررسی نمایند و نسبت به آن تصمیم گیری کنند. چنان چه سند مورد پذیرش قرار گیرد،

در این صورت یا مورد بررسی بیش‌تر در آینده قرار می‌گیرد و هم‌زمان از ارایه‌کننده و نیز سایرین خواسته می‌شود تا در ارتباط با آن بررسی بیش‌تری انجام دهند و برای اجلاس بعدی سند ارایه نمایند و یا این‌که در همان جلسه منجر به یک اقدام از قبیل صدور قطع‌نامه، اصلاحیه و یا دستورالعمل و بخش‌نامه با لحاظ سایر اسناد مرتبط و بحث‌های صورت‌گرفته، خواهد شد.

اسناد شاخص بسیار خوبی برای نشان دادن میزان مشارکت دولت‌ها در مورد مباحث آیمو محسوب می‌شود. هرچه تعداد سندها بیشتر و هر سال نسبت به سال قبل دارای رشد نسبی کمی و کیفی باشد، گویای فعالیت، نفوذ و اقتدار بیشتر و ارتقای جایگاه خواهد بود. اسناد بیان‌گر میزان علاقه یک دولت و حساسیت آن نسبت به موضوع مطروحه و در عین حال سطح آگاهی و تخصص جامعه دریایی آن کشور می‌باشد. چنان‌چه به آمار اسناد ارایه شده در طول یک دوره زمانی چهار یا پنج ساله نگریسته شود، در خواهیم یافت که هر چقدر کشورها اسناد بیش‌تر و با کیفیت بهتر و موثرتر ارایه نموده‌اند، از جایگاه موقعیت بهتر و قوی‌تری نه تنها در کمیته‌ها و ساختار آیمو بلکه در دنیای دریانوردی برخوردار بوده و هستند.

(ب) ماهیت اسناد آیمو

اصولاً اسناد آیمو راجع به یکی از دستور کارهای (Agenda Item) کمیته، کارگروه و یا هر مرجع دیگری است که مسوولیت بررسی موضوعهای مربوط به این دستور کارها را بر عهده دارند. با عنایت به دستور کارها، اسناد آیمو را می توان به سه گروه اصلی ذیل تقسیم نمود:

- گروه اول اسنادی که جنبه ماهوی و کارشناسی دارند. اسناد ماهوی اسنادی هستند که موضوع آنها ایجاد و خلق یک کنوانسیون، پروتکل، قطع نامه، دستورالعمل، توصیه نامه و راهنما و یا اصلاحات مربوط به هر یک از این موارد می باشد. دولت ها نیز با ارایه اسناد مختلف دیدگاه ها و نظرات خود را در این خصوص ابراز و پیشنهادهایی را مطرح می نمایند. کمیته نیز کلیه اسناد ارایه شده را مورد بررسی تفصیلی قرار می دهد و در مورد هر یک از آنها تصمیم گیری می کند. در خصوص خلق کنوانسیون نیز می توان به طرح تهیه کنوانسیون بازیافت کشتی ها (Ship Recycling) اشاره نمود که در حال حاضر به عنوان یکی از دستور کارهای مهم آیمو مطروحه در کمیته اصلی حفاظت محیط زیست دریایی (MEPC) می باشد.

- گروه دوم اسنادی هستند که جنبه گزارش دهی صرف دارند. این اسناد که با توجه به دستور کارهای مراجع مربوطه ارایه می شوند، اکثراً جنبه اطلاع رسانی

دارند و در آن دولت‌ها کمیته و یا سایر مراجع ذی ربط را از آخرین اقدامات به عمل آمده در ارتباط با یک موضوع خاص مطلع می‌نمایند.

- دسته سوم اسنادی هستند که به درخواست کمیته‌ها و یا سایر ارگان‌های آیمو از طرف دولت‌ها و در جهت آسان‌سازی بررسی موضوعات مطروحه ارایه می‌شوند. به طور مثال می‌توان به تکمیل پرسش‌نامه‌های مربوط به یک موضوع خاص و ارسال آن به کمیته‌ی مربوطه در قالب یک سند اشاره نمود.

(ج) موقعیت دولت جمهوری اسلامی ایران و تطبیق آن با سایر دولت‌ها

در طی یک دوره زمانی شش سال یعنی از سال ۲۰۰۲ میلادی الی پایان سال ۲۰۰۷، تعداد کل اسناد ارایه شده از سوی دولت‌ها به آیمو حدوداً ۳۱۱۵ مورد بوده است که سهم ایران از این تعداد فقط ۲۷ سند یعنی حدود ۰.۸۶٪ درصد می‌باشد و چنان‌چه میزان تاثیرگذاری آن را هم اندازه‌گیری نماییم، اصولاً قابل طرح نخواهد بود. البته ناگفته نماند که بعضی از نقطه نظرات از طریق هیات‌های نمایندگی در طول اجلاس ارایه می‌شوند که بعضاً تاثیراتی را هم دارند، اما این میزان نیز محدود بوده و با توجه به این که به ندرت در گزارش نهایی به نام ایران ثبت می‌شوند، به خوبی قابل تشخیص، استناد و اصولاً قابل مقایسه با اهمیت و جایگاه ارایه رسمی یک سند نمی‌باشند.

براساس اطلاعات موجود در سایت رسمی آیمو، ایران از سال ۲۰۰۱ الی ۲۰۰۷

میلادی به ترتیب هر سال 1,2,3, 4,9,6 سند ارایه نموده است که در درون خود نشان دهنده یک رشد به ویژه از سال 2005 میلادی به بعد است، اما این تعداد و رشد در مقایسه با حجم بالای اسناد ارایه شده از سوی دولتها و به لحاظ کیفیت بسیار کند و ناچیز به شمار می‌آید. مجموع تعداد صفحات این اسناد نیز ۸۷ صفحه می‌باشد، یعنی میانگین 3.10 که بسیار کم است، در حالی که پانزده کشور اول ارایه کننده سند به آیمو نه تنها تعداد اسنادشان خیلی زیادتر از این هاست، بلکه تعداد صفحات این سندها بعضا هر کدام به چند صد صفحه می‌رسد و از لحاظ کیفی و تاثیرگذاری نیز در مرتبه بسیار بالایی قرار دارند.

در حال حاضر طی دوره شش ساله ۲۰۰۲ الی ۲۰۰۷ میلادی ایران در میان ۳۸ کشوری که حداقل ۵ سند ارایه نموده اند، با ارایه ۲۷ سند در رتبه ۲۶ و بعد از کشورهای هم چون فنلاند، لهستان، سنگاپور، نیوزیلند و جزایر مارشال قرار دارد. در اینجا قابل ذکر است، هیچ یک از کشورهای حاشیه خلیج فارس در میان سی و هشت کشور ارایه کننده بیش از پنج سند دیده نمی‌شوند.

(د) تبیین سیاست‌های راهبردی در ارتباط با افزایش سندهای متقن و با کیفیت آن گونه که در قبل شرح داده شد، ارایه سند از جایگاه بسیار مهمی در نمایاندن جایگاه دولت‌های عضو در درون سیستم آیمو برخوردار است. صرف نظر از رشد کمی اسناد در ظرف سه، چهار سال اخیر توسط سازمان بنادر و

دریانوردی که در جای خود قابل توجه و تقدیر می باشد، معهدا می بایست صادقانه و بدور از هرگونه تعصبی اقرار نمود که موقعیت ایران از این حیث به ویژه از لحاظ کیفیت مطلوب و قابل قبول نیست. انصافاً با توجه به پتانسیل موجود در ایران از لحاظ نیروهای متخصص تحصیل کرده و با تجربه چه در درون سازمان و چه در خارج از محیط سازمانی، با یک برنامه ریزی خوب می توان اسناد زیادی را ارایه نمود. در این خصوص سیاست راهبردی سازمان می بایست این باشد که در یک دوره زمانی فرضاً چهار تا پنج سال، که به سرعت نیز سپری خواهد شد، با ارایه اسناد بیش تر از رتبه فعلی که بیست و ششم می باشد، حداقل هشت تا ده پله صعود نماید و به رتبه چهاردهم تا شانزدهم برسد. این ارتقا و افزایش سند گویای بسیاری از مسایل است و به شدت توجه آیمو و نمایندگان دولت های عضو را به خود جلب خواهد نمود. با طرح پی در پی اسناد ایران در فضای اجلاس در واقع به کشورها و مسوولین آیمو نشان داده خواهد شد که تا چه اندازه دولت جمهوری اسلامی ایران نسبت به مباحث آیمو و تحولات دریانوردی بین المللی حساس بوده و خواستار مشارکت فعالانه در تدوین و تصویب استانداردهای بین المللی است. ارایه اسناد بیش تر برابر است با طرح متعدد نام هیات نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در موقعیت های مختلف که نمی توان از تاثیرات روانی و جانبی آن نیز غافل شد.

این اثرات در زمان ها و مکان های مختلف خود را نشان خواهد داد. با در دست گرفتن تریبون و تشریح اسناد و دفاع از آن در صحن اصلی کمیته ها و یا کارگروه ها، میزان شناخت هیات های نمایندگی کشورها از تحولات دریایی ایران بیش تر خواهد شد و در نهایت پس از گذشت یک دوره زمانی منجر به یک باور کلی و عمومی نسبت به پیشرف های ایران در عرصه دریانوردی بین المللی خواهد گردید. این باور خود تاثیر مستقیم در تعیین روسا و نواب رییس کارگروه ها و کمیته ها خواهد گذاشت. سازمانی که توانست، طی یک دوره چهار ساله ۲۰۰۴ الی پایان سال ۲۰۰۷ تعداد اسناد تقدیمی اش را از شش مورد در طول دوره چهار ساله ۲۰۰۰ الی پایان ۲۰۰۳ میلادی به بیست و دو سند افزایش دهد، خواهد توانست این تعداد را در یک دوره چهار ساله دیگر با تبیین یک سیاست و برنامه راهبردی مشخص و قابل اجرا با سه برابر افزایش به بیش از ۶۰ سند برساند.

کمیت و کیفیت اسناد

موضوع کمیت اسناد تقدیمی یک چیز است و کیفیت آن چیز دیگری. نکته بسیار مهم این است که کیفیت سند نبایست فدای کمیت آن شود. به عبارت واضح تر نبایستی صرفاً هدف این باشد که تا می توانیم سند ارایه نماییم، حال در روند گفتگوها تاثیر داشته باشد یا خیر. این نظر در کوتاه مدت ممکن است جالب

به نظر برسد، اما در دراز مدت نتیجه معکوسی داشته و منجر به تضعیف جایگاه ایران خواهد شد. بنابراین بایستی بسیار دقیق و محتاط عمل نمود. تاکید ما در اینجا این است که با شناسایی زمینه های کاری و با توجه به تخصص های موجود در جامعه دریایی کشور و با یک برنامه ریزی هماهنگ و مناسب و جهت دهی انرژی های سازمانی می توان به سهولت ظرفیت تنظیم سندهای متفن و با کیفیت را بالا برد. نگارنده این سطور بارها در جلسات مختلف کمیته های آیمو از بعضی از شرکت کنندگان هیات ایرانی شنیده است که به طور مثال در خصوص فلان دستور کار ما می توانستیم یک یا دوسند ارایه نماییم، اما به دلیل عدم هماهنگی لازم، فقدان وقت کافی و یا هر دلیل دیگری این امر صورت نپذیرفت و از آن غافل شدیم. نکته بسیار مهم که به عقیده نگارنده می تواند موجب یک جهش شود، این است که ارایه اسناد می بایست به طور مستمر در اهداف سالیانه ادارات کل درگیر با مسایل آیمو گنجانده شود. بایستی بپذیریم که ارایه سند متفن و مشارکت در مباحث بین المللی دریایی مختص یک اداره خاصی نیست، بلکه وظیفه هر اداره ای است که به نوعی با استانداردهای بین المللی کشتی رانی مرتبط می باشد. در حال حاضر ادارات کل درگیر در این زمینه کاملاً مشخص می باشند. علاوه بر این از نقش مرکز مطالعات و تحقیقات سازمان نیز نبایستی غافل شد، چرا که ارایه سند یک کار کاملاً مطالعاتی و تحقیقاتی است. مرکز مطالعات و

تحقیقات سازمان می بایست خود را در این زمینه ها درگیر نماید و در یک اقدام هماهنگ با ادارات کل مرتبط با مباحث آیمو به ویژه اداره کل سازمان های تخصصی و بین المللی زمینه های کاری را شناسایی و برای انجام تحقیقات و مطالعاتی که منجر به تنظیم سندی معتبر خواهد شد، به علاقمندان سازمانی و حتی غیر سازمانی عرضه نماید. در این راه می توان از ظرفیت انفرادی و گروهی بخش خصوصی حتی با انعقاد قرارداد بهره برد. گنجاندن ارایه مستمراسناد، به طور مثال سه تا پنج سند در هر سال، در اهداف سالیانه پنج اداره کلی که متولی کمیته های بررسی اسناد و دستور کارهای آیمو می باشند، می تواند موجب یک انقلاب و تحول اساسی در تعامل میان سازمان و آیمو شود. این امر بسیار مهم است و بر آن تاکید زیاد می شود، چرا که در این صورت حساسیت موضوع افزایش پیدا خواهد کرد و موجب برانگیخته شدن انگیزه ها و برنامه ریزی درون سازمانی برای مطالعات بیش تر جهت ارایه سندهای قوی تر خواهد شد. این امر موجب شکوفایی استعدادها گردیده و مباحث تخصصی دریاوردی بین المللی را از حاشیه به بطن فعالیت های سازمان رهنمون خواهد ساخت و آن را پس از گذشت کم تر از دو سال نهادینه خواهد کرد.

• ردیابی اسناد تقدیمی

ارایه سندهای متعدد و با کیفیت مهم است، اما دفاع خوب، به موقع، ردیابی

سرنوشت آن و در صورت نیاز ارایه اسناد تکمیلی مهم تر می باشد. بررسی اسناد تقدیمی از سوی سازمان نشان می دهد که تعدادی از این اسناد اگرچه در ابتدای امر مورد توجه کمیته ها و یا کارگروه ها قرار گرفته اند، اما به دلیل عدم حضور کارشناس مطلع جهت دفاع مناسب از مفاد آن در مراحل بعدی و یا عدم پی گیری های بعدی و یا ارایه سندی قوی تر از سوی سایر دولت ها، سند مزبور عملاً تأثیر خود را ازدست داده و از دور بررسی ها کنار گذاشته شده است. بنابراین ادارات ارایه کننده یک سند خاص می بایست حساسیت ویژه ای برای سند تقدیمی قایل شوند و تا حصول نتیجه مشخص آن را با هماهنگی نماینده ثابت سازمان به دقت پی گیری و رد یابی و در صورت لزوم نسبت به پروراندن آن در مراحل بعدی و ارایه اسناد تکمیلی اقدام نمایند.

• ارایه اسناد و کیفیت آن؛ یک روند و جریان مستمر و نه یک اقدام موضعی و

مقطعی

وقتی می گوییم ارایه سند کیفی یک جریان است، منظور این است که نمی توان انتظار داشت، در یک سال اکثر قریب به اتفاق اسناد مورد پذیرش کمیته ها و کارگروه ها قرار گیرند و یا این که انتظار نمی رود، همه اسناد دارای ماهیت تخصصی و فنی باشند. به جای آن توقع این است که پس از گذشت یک دوره زمانی فرضاً چهار ساله، به یک نقطه قابل قبول برسیم. این نقطه قابل قبول را با

ارایه مثالی ترسیم می نماییم. به عنوان نمونه، هدف این است که اولاً در پایان سال چهارم طبق برنامه ای سیستماتیک و با توجه به آن چه که در قبل گفته شد، بین شصت تا هفتاد سند ارایه شود. ثانیاً در پایان سال چهارم حداقل شصت تا هفتاد درصد اسناد اگر نه به طور کامل، به صورت بخشی در مباحث مطروحه در دستور کارهای کمیته ها و کارگروه ها مورد توجه قرار گیرند و در تصمیم گیری های نهایی تاثیر گذار باشند (در حال حاضر این میزان الان بین بیست تا بیست و پنج درصد است). ثالثاً آمار اسناد ارایه شده در هر سال بیان گر یک رشد کمی قابل قبول نسبت به سال قبل باشد. رابعاً تعداد اسناد با ماهیت تخصصی و فنی در مقایسه با اسناد با ماهیت صرف گزارشی دهی در مجموع چهار سال یک رشد نسبی قابل قبولی را نشان دهد.

۲) شناسایی منافع ملی بخش دریایی در بعد بین المللی، زمینه های کاری و سپس الویت گذاری و تمرکز منابع و انرژی محدود سازمانی بر آنها:

کشورهای جهان دارای منافع و اولویت های گوناگون می باشند. این منافع و اولویت ها تعیین کننده میزان توجه و تخصیص منابع و بودجه محدود می باشند. در حال حاضر ۱۶۸ کشور عضو آیمو هستند، اما این بدان معنا نیست که همه این کشورها دارای منافع یکسان در عرصه کشتی رانی هستند. بسیاری از کشورها سهم شان از صنعت دریانوردی بین المللی کم و در

خصوص بعضی از آن‌ها بسیار ناچیز و غیر قابل توجه می باشد، اما کشورهایی نیز هستند که کشتی رانی یکی از اولویت های اول اقتصاد کشورشان را تشکیل می دهد. چنان چه یک خطی میان این دو دسته از کشورها کشیده شود، دسته بزرگی از کشورها در میان این دو خط قرار می گیرند؛ که کشورهایی با منافع و اولویت های متفاوت را تشکیل می دهند.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی ناوگان دریایی ایران به خصوص از حیث مالکیت رشد قابل توجهی یافته است. کشور ایران به عنوان یک کشور ساحلی نیز دارای منافع زیاد است؛ کشوری با طول قریب به ۲۷۰۰ کیلومتر در یکی از شلوغ ترین مسیرهای دریایی و کشتی رانی جهان و با اهمیت استراتژیک فوق العاده. از لحاظ ناوگان تانکری ایران جزو چهار ناوگان تجاری اول دنیا است و با تحویل گیری کشتی های سفارش شده در دو، سه سال آینده به قدرت اول و یا دوم جهان تبدیل خواهد شد. سازمان دریایی جمهوری اسلامی ایران یکی از قدرتمند ترین سازمان های دریایی منطقه است که پیشرفت های زیادی را در عرصه دریانوردی بین المللی و اجرای تعهدات ناشی از کنوانسیون های بین المللی داشته است و جزو پیش تازان طرح های ایمنی و حفظ محیط زیست دریایی در منطقه محسوب می شود. در زمینه بازرسی و کنترل کشتی ها (PSC) نیز شاهد تحولات خوبی بوده است. خوشبختانه در میان مسوولان عالی رتبه نظام یک رویکرد مثبت

نسبت به بخش بندری و دریایی ایجاد شده و در حال حاضر توسعه بندری و دریایی مورد توجه و تاکید همگان به ویژه ریاست محترم جمهور قرار دارد. همگام با سازمان بنادر و دریانوردی سایر نهادها و بخش های دولتی و خصوصی نیز در حال بسط فعالیت های بخش بندری و دریایی می باشند. هم اکنون توسعه بندری و سرمایه گذاری در بخش های مختلف مورد توجه قرار گرفته و جزو یکی از اولویت های کاری نظام محسوب می شود. در مجموع می توان ایران را به عنوان کشوری تلقی نمود که دارای منافع سرشار و اولویت بالا در صنعت دریانوردی است.

چنانچه به اسناد اجلاس آیمو مراجعه شود، درخواستیم یافت که حتی کشورهای توسعه یافته و صاحب نظر در مسایل دریایی و کشتی سازی نیز با توجه به منافعشان سند ارایه می نمایند و در یک سری از موضوع های خاص فعال تر از سایر موارد ظاهر می شوند و با در نظر گرفتن منافع ملی و سپس منطقه ای و بین المللی سعی دارند، اثر گذار باشند. چنان چه میانگین دستورکارهای صرفاً کمیته های اصلی و فرعی آیمو را پانزده مورد در نظر بگیریم، مجموعاً بالغ بر دویست و بیست و پنج دستور کار خواهد شد. حال پرسش این است که از انبوه این دستورکارها و موضوع های مطرح شده آیا امکان پوشش قراردادن مورد به مورد همه آنها امکان پذیر است؟! آیا توانمندی های سازمانی و غیرسازمانی به گونه

ای است که بتوان اسناد همه این موضوعها را مطالعه و با یک کار تحقیقاتی و علمی اقدام به ارایه سند نمود و در بحث‌ها مشارکت فعال داشت؟ آیا اصولاً در مباحث بسیار فنی و پیچیده نظیر تکنولوژی ساخت کشتی‌ها و مسایل مرتبط با آن‌ها کارشناسان و صاحب نظران کافی که بتوانند به طور سیستماتیک و ویژه آن‌ها را مورد بررسی و تحقیق قراردهند، وجود دارند؟! با این دید که بسیاری از این مطالعات نیاز به هزینه‌های هنگفت آزمایشگاهی نیز می‌باشند و در نهایت پرسش اساسی این است که اصولاً منافع ما بیش‌تر بر روی چه مباحثی متمرکز است؟!

این جاست که می‌بایست هوشمندانه و هدفمندانه اقدام به شناسایی منافع، زمینه‌های کاری و سپس اولویت‌گذاری آن‌ها و تمرکز منابع محدود تخصصی و انرژی سازمانی نمود. به طور مثال در حال حاضر ناوگان ملی ایران و حداقل از نظر مالکیت (با توجه به سیاست‌های اخیر در رابطه با استفاده از پرچم‌های دیگر کشورها) در حال گسترش می‌باشد و در آینده نزدیک کشتی‌های زیادی تحت مالکیت اتباع ایرانی وارد خطوط کشتی‌رانی می‌شوند. بنابراین وظایف سازمان بنادر و کشتی‌رانی و نیز شرکت‌های کشتی‌رانی در موضوع ثبت کشتی‌ها، اجرای درست قواعد و استانداردهای بین‌المللی و ملی، شایستگی‌های دریانوردی، صدور گواهی‌نامه‌ها، بازرسی کشتی‌ها، منابع انسانی و مواردی از این

دست سنگین تر و جدی تر خواهد شد. هم چنین با توجه به تقریباً بسته بودن منطقه خلیج فارس و تردد بی شمار کشتی های عمدتاً نفتی در آن و نیز آسیب پذیری بیش از پیش دریای خزر، مباحث مبارزه با آلودگی های زیست محیطی می تواند برای کشور ما از اولویت بالایی برخوردار باشد. بنابراین شایسته است به نحو مطلوبی انرژی محدود سازمانی بیش تر به این مباحث متمرکز گردد. بحددا.. نیروهای متخصص در زمینه های فوق نیز موجود می باشند، اما مهم سیاست گذاری، سامان بخشی، هدایت و جهت بخشیدن این نیروهاست. در بحث ایمنی و امنیت دریانوردی نیز می توان زمینه های کاری متعددی را که سازمان دارای منافعی در آن است و در عین حال تجربه و تخصص کافی برای ورود قوی به مباحث دستور کارهای مربوطه را داراست، مورد شناسایی قرار داد.

در نتیجه، باید با برگزاری چند جلسه تخصصی با حضور مسوولان واحد های درگیر با مباحث آیمو، منافع ایران در ارتباط با موضوع های مطرح شده در آیمو را مورد شناسایی قرار داد و مکتوب نمود و سپس آن ها را اولویت گذاری کرد. با انجام این کار خود به خود انرژی و منابع محدود موجود نیز به سمت و سویی جهت دار هدایت خواهند شد. منافع با اولویت ویژه، منابع انسانی و حتی مالی بیش تری را به خود مصروف خواهند داشت. واقعیت این است که در حال حاضر سیاست مدونی وجود ندارد. این منافع و اولویت ها بایستی به اعضای «کمیته های

بررسی دستور کارها و اسناد آیمو» کتباً عرضه شود تا کار مطالعه اسناد و دستور کارها هدفمند شده و از یک انسجام مطلوب برخوردار گردد. این سیاست در بلند مدت نتیجه خواهد داد و بهره وری را نیز بالا خواهد برد و منجر به حضور قوی در اجلاس آیمو و ارایه اسناد محکم، قابل دفاع و توجیه خواهد شد. البته ذکر این نکته ضروری است که انتخاب پانزده یا بیست دستور کار و موضوع مهم دارای منفعت های ویژه برای کشور به عنوان اولویت های کاری کمیته های بررسی دستور کارها، هرگز به معنای فراموشی سایر موضوعها نیست؛ اتفاقاً این موضوعها نیز می بایست مورد مطالعه کلی قرار گیرند و در اجلاس آیمو به دقت نظرات ارایه کنندگان سندها و اظهار نظرهای موافق و مخالف را استماع نمود و آن نظری را که به منافع کشورمان نزدیک تر می باشد، مورد حمایت قرار داد. معهدنا همان گونه که گفته شد، برای فعال ظاهر شدن در گفت و گوهای آیمو می بایست زمینه های کاری مشخص و بر روی آنها سرمایه گذاری شود. عدم پیش بینی سیاستها و منافع در مواردی موجب سردرگمی در اعلام مواضع نیز خواهد شد، کما این که این امر در بعضی از اجلاس آیمو رخ داد و هیات ایرانی در بعضی موارد دچار تردید گردید که با موضوع و طرح در دست بررسی و بحث موافقت کند یا مخالفت.

شناسایی منافع و اولویت گذاری آن ها و به دنبالش ورود قدرت مندانه در

گفت و گوهای مربوطه دارای برکات و اثرات زیادی خواهد بود که حضور فعالانه در اجلاس آی‌مو، ارایه اسناد متین و قابل دفاع و موثر در تصمیم‌گیری‌ها و همچنین فراهم شدن زمینه برای تصدی پست‌های ریاست کارگروه‌های تخصصی و ریاست و یا نیابت ریاست کمیته‌های فرعی و حتی اصلی، که ایران در آن‌ها هدف‌مندانه و برنامه‌ریزی شده وارد شده است، از جمله این مزیت‌ها است. به عنوان نمونه این ظرفیت‌ها در کمیته استانداردهای آموزشی و نگهبانی (STW) کاملاً مشهود است اما در کمیته فنی و پیچیده طراحی کشتی‌ها و تجهیزات (DE) که تاکنون یک سند هم ارایه نشد، قطعاً منتفی است. در کمیته‌های اجرای کنوانسیون‌ها توسط دولت‌های صاحب‌پرچم و یا همکاری‌های فنی و کمیته تسهیل و نیز حفظ محیط زیست دریایی این قابلیت‌ها وجود دارد. در خصوص کارگروه‌ها نیز در حال حاضر می‌توان به کارگروه تهیه پیش‌نویس کنوانسیون بازیافت کشتی‌ها اشاره نمود که مراحل پایانی تصویب را می‌گذراند و ایران می‌تواند منافع قابل توجهی در آن داشته باشد و بنابراین به نحو فعال در مباحث آن شرکت نماید.

بدیهی است، نمی‌توان ایران را با چند کشور پیش‌تاز در عرصه دریا و کشتی که به طور سنتی دارای صنعت دریانوردی قوی می‌باشند همانند انگلیس، آلمان، ژاپن، آمریکا و یا سوئد و هلند مقایسه نمود. این کشورها دهه‌هاست که

تقریباً در همه موضوعها و گفت و گوهای آیمو دارای منافع بوده و صاحب نظر می باشند و اسناد زیادی را ارائه می نمایند و اصولاً اینها هستند که طراح اصلی دستورکارها و موضوعهایی که منجر به تصویب یک کنوانسیون، قطع نامه و یا توصیه نامه می شوند. به طور مثال کشورهای ژاپن، انگلیس و آمریکا هر کدام به تنهایی بیش از هفتاد و بعضاً هشتاد سند مشتمل بر صدها صفحه در سال تقدیم اجلاس مختلف می نمایند. این کشورها برای دستور کارهای مطروحه در اجلاس دپارتمانهای ویژه با کارشناسان مجرب و مخصوص خود را دارند که صرفاً به این موضوعات می پردازند، بدون آن که درگیر کارهای اداری و اجرایی، به نحوی که در ایران شاهد آن هستیم، بشوند. این تخصص و امکانات حداقل در کوتاه مدت و میان مدت برای ایران مقدور نمی باشد. رسیدن به آن مرحله اگر نگوئیم قابل دسترسی نیست، حداقل به این زودی امکان پذیر نمی باشد، مگر آن که یک عزم ملی در همه صحنه های علمی کشور و جامعه دریایی ایجاد شود. درست به همین دلیل است که می بایست با تدبیر و برنامه هدف دار عمل کرد و در ابتدا منافع ملی دریایی را شناسایی نمود و سپس با اولویت گذاری آنها ظرفیت ها و منابع محدود را تخصیص داد و در نهایت پس از یک دوره زمانی فرضاً چهار ساله و بعد زمینه های ارتقای جایگاه ایران در تعامل با آیمو و مباحث مطروحه در این سازمان مهم بین المللی را فراهم ساخت

۳) شناسایی کارشناسان متخصص و مجرب و سرمایه گذاری درازمدت بر روی آن‌ها جهت حضور مستمر در اجلاس آیمو؛ یک ضرورت مسلم و اجتناب ناپذیر برای نقش آفرینی بیش‌تر در مباحث آیمو به خصوص تصدی مسوولیت‌های کمیته‌ها و کارگروه‌ها

الف) وضعیت جمهوری اسلامی ایران از حیث مسوولیت پذیری در دبیرخانه

آیمو و ارگان‌های وابسته به آن

سازمان بین‌المللی دریانوردی دارای تقریباً سیصد کارمند می‌باشد که بخش اعظم آن‌ها را مسوولین و کارشناسان کلیدی تشکیل می‌دهند. پنج کمیته اصلی، نه کمیته فرعی و دو-سه مرجع دیگر مجموعاً دارای بیش از سی و پنج رییس و نایب رییس هستند. چنان‌چه میانگین تعداد کارگروه‌های متشکله بررسی دستورهاها و اسناد هر یک از این ارگان‌ها را چهار مورد در نظر گیریم، مجموع کارگروه‌های متشکله در خلال اجلاس آیمو در طول سال به بیش از شصت مورد خواهد رسید. به این تعداد باید کارگروه‌های دیگری که به طور ویژه در خصوص موضوع‌های خاص تحت نظر دبیر کل آیمو و یا شورا و مجمع تشکیل می‌یابند و نیز ده‌ها کارگروه مکاتبه‌ای (Corresponding Group) را نیز اضافه نمود. پرسشی که در این جا مطرح می‌شود، این است که سهم ایران از این همه مسوولیت‌ها که یک امتیاز بزرگ برای کشور و مقدمه‌ای برای مراحل بعدی

محسوب خواهد شد، چیست؟

متأسفانه بایستی گفت، سازمان بنادر و دریانوردی و به عبارتی دولت جمهوری اسلامی ایران هیچ نماینده ای در ساختار دبیرخانه آیمو ندارد. در کمیته های اصلی، فرعی و سایر ارگان ها نیز هیچ نماینده ای از ایران عهده دار مسوولیت حتی نیابت ریاست نیست. سهم ناچیز ایران صرفاً محدود است به ریاست یکی از کارگروه های موقتی که در طول اجلاس کمیته فرعی STW برای بررسی یکی از دستور کارها و اسناد مربوط به آن تشکیل می گردد.

مسلماً فقدان مسوول و حتی یک کارشناس ایرانی در بدنه سازمان بین المللی دریانوردی و هم چنین کمیته های اصلی و فرعی یک خسران محسوب می شود. حضور یک مسوول بخش کوچکی از آیمو و یا حتی کارشناس می تواند به عنوان نماینده کشور تلقی شود. شخص مزبور اگرچه رسماً کارمند و حقوق بگیر آیمو است، با این حال می تواند به طور غیر رسمی همانند یک پل ارتباطی میان سازمان و آیمو عمل نماید و در جهت تقویت تعامل این دو سازمان گام بردارد. بسیاری از کشورها از این فرصت ها و امتیازات به نحو شایسته ای استفاده می نمایند. جالب این که این موضوع آن چنان از اهمیت برخوردار است که حدود هشت کشور از جمله ترکیه را بر آن داشت تا علاوه بر نماینده ثابت، احدی از کارمندان خود را با پرداخت کلیه هزینه ها از حقوق و مزایا گرفته تا اسکان، به

عنوان مامور (Associate Professional Officer) در دبیرخانه آی‌مو مشغول به کار نمایند. تاثیر حضور نماینده دولت عضو در یک کمیته به عنوان رییس و یا نایب رییس، در انعکاس مطلوب نظرات دولت متبوع خود امری واضح و بدیهی است. اگرچه به ظاهر وظیفه و مسوولیت اصلی رییس کمیته و کارگروه هدایت و اداره جلسه و جمع بندی موضوع‌های مطرح شده می باشد، مع‌هذا نماینده ثابت سازمان شاهد بوده است که چگونه در بعضی از موارد رییس اجلاس با یک شگرد و زیرکی خاص توانست جلسه را به سمت وسویی که مطلوب دولت متبوعش و یا گروهی از کشورهای خاص است، هدایت کند و با انجام لابی‌های غیر رسمی در خلال برگزاری اجلاس با نمایندگان دولت های ذی نفوذ بسیار کارساز عمل نماید. میزان مشارکت و مسوولیت پذیری کشورها در ساختار آی‌مو، کمیته ها و کارگروه ها اعم از حضوری و مکاتبه ای خود تا اندازه زیادی گواه بر جایگاه و موقعیت آن کشورها در عرصه دریاوردی بین المللی و مباحث آی‌مو محسوب می شود؛ این که آن دولت و نمایندگان آن تا چه اندازه درگیر مباحث آی‌مو هستند و توانایی مدیریت در عرصه بین المللی را دارا می باشند.

ب) شاخص های اصلی انتخاب اشخاص برای مسوولیت های کلیدی آی‌مو، ریاست

کمیته ها و کارگروه ها

بسیار واضح و روشن است که اکثر قریب به اتفاق کشورهای عضو آی‌مو

خواهان سهم و پذیرش مسوولیت در ساختار آیمو و به ویژه کمیته های پنج گانه اصلی و نه گانه فرعی، کارگروه ها و سایر مراجع وابسته می باشند و آن را به عنوان یک موفقیت و امتیاز بزرگ برای کشور خود رقم می زنند، اما آیا همه این کشورها توانایی و اصولاً قابلیت معرفی افراد شایسته را برای تصدی پست های کلیدی و حساس دارند؟! آیا همه آنها به اندازه کافی از نفوذ و لابی برخوردارند؟! آیا همه دولت ها به یک اندازه دارای منافع می باشند؟! به طور قطع پاسخ منفی است، چرا که سازمان بین المللی دریانوردی و کمیته های آن دارای ابعاد تخصصی و فنی می باشند و همه کشورها از توان تخصصی و فنی یکسان و مناسبات و بالتبع شایستگی لازم برخوردار نیستند. حتی در فرض وجود افراد شایسته بایستی در نظر داشت که همواره برای تصدی پست ها و مسوولیت ها یک رقابت جدی وجود دارد و در این رقابت کسانی موفق خواهند بود که به طور حساب شده و برنامه ریزی شده عمل نمایند. برای انتخاب یک فرد به عنوان رییس و یا نایب رییس عوامل و شاخص های مهمی وجود دارند که می توان آنها را به شرح ذیل برشمرد:

- توانایی های اولیه فردی شامل تسلط کامل به زبان انگلیسی، اطلاعات و دانش فنی و تخصصی به همراه تجربه کافی در زمینه مربوطه و نیز آگاهی کامل از ساختار آیمو، کارکردهای آن و ضوابط حاکم بر کمیته ها و کارگروه ها

- توانایی مدیریت و اداره جلسه و برخورداری از روحیه همکاری و روابط عمومی خوب با نمایندگان سایر کشورهای عضو و نیز کارکنان دبیرخانه آیمو
 - حضور مستمر فرد در اجلاس کمیته یا کارگروه متشکله برای یک دوره طولانی. اکثر قریب به اتفاق مسوولان کمیته‌های فعلی را کسانی تشکیل می دهند که بیش از ده سال به عنوان نماینده ثابت کمیته و یا هر مرجع دیگر به طور مستمر در اجلاس مربوطه شرکت نموده اند و از سوابق بسیار خوبی در زمینه کاری مربوطه برخوردارند.
 - ابراز وجود از طریق ارائه نقطه نظرات پخته و کارشناسانه به هنگام حضور در اجلاس و بررسی دستورکارها و اسناد ذی ربط توسط کمیته ها و کارگروه ها.
 - ارائه اسناد محکم و قابل توجه به کمیته و کارگروه مورد نظر و دفاع خوب از این اسناد در هنگام بررسی در طول اجلاس
- نتیجه ای که شاخص های فوق به دنبال خواهند داشت عبارتند:
- شناخت فرد از کارگروه و نمایندگان حاضر در اجلاس کمیته و برقراری رابطه مسالمت آمیز و دوستانه در طول اجلاس و تداوم این روابط فنی و تخصصی و به دنبال آن کسب شناخت و نیز اشتها

• آگاهی و شناخت اعضای کمیته و کارگروه مربوطه از میزان توانایی همه جانبه فرد. این امر در درازمدت موجب کسب اعتماد جمعی خواهد شد.

با جمع شدن عوامل فوق، می توان ادعا کرد که فضا برای معرفی فرد مورد نظر جهت تصدی مسوولیت فراهم گردیده و ایشان قابل رقابت با سایر نمایندگان می باشد؛ نمایندگانی که همانند ایران خواستار جایگاه و موقعیت بهتر و پذیرش مسوولیت هستند.

با درک واقعیت های فوق درخواهید یافت که با حضور مقطعی و بدون راهبردی و اعزام افراد متعدد بدون حضور یک فرد مقتدر بطور ثابت در اجلاس کمیته ها، هیچ گاه نمی توان انتظار جلب حمایت و نظر دولت ها را داشت و این امری بسیار واضح و بدیهی است که تاکنون از آن به هر دلیلی غفلت شده است.

بنابراین تصدی مسوولیت در ساختار آیمو و کمیته ها و کارگروه ها کار آسانی نیست. بدون برنامه ریزی اساسی و تربیت نیروهای توانمند که بتوانند نظر و رای دیگران را جلب نمایند، ادعای مسوولیت پذیری بی مورد می باشد و حتی روابط بسیار نزدیک نماینده ثابت سازمان نیز نمی تواند کارساز واقع شود، چرا که تفاهم و همکاری در یک فضای صمیمی و دوستانه به عنوان یک اصل پذیرفته شده طی سالیان متمادی در میان تمام نمایندگان دولت ها و مسوولین آیمو حاکم بوده و هست و اصولاً در سایه این تفاهم و همدلی ها است که پس از

گذشت شصت سال از ایجاد این سازمان مهم بین‌المللی شاهد تصویب ده‌ها کنوانسیون و پروتکل، صدها قطع‌نامه و هزاران بخش‌نامه و دستورالعمل می‌باشیم. بنابراین برای حضور موثرتر و مسوولیت‌پذیری در مجموعه آیمو باید علاوه بر تفاهم و رابطه خوب با دیگران چیزهای دیگری را هم در دست داشت که تربیت نیروهای توانمند در درون سازمان و جامعه دریایی کشور و هدایت آن‌ها به سمت و سویی که قابلیت مسوولیت‌پذیری را داشته باشند، از جمله مهم‌ترین آن‌هاست. باید پذیرفت که مسوولیت‌پذیری در مجموعه آیمو سوای از فضای رقابتی شدید، محصول یک حرکت دقیق و برنامه‌ریزی شده نه کوتاه مدت بلکه بلندمدت است. نمی‌توان همین فردا اراده کرد و خواست که یک نفر را به عنوان رییس و یا نایب رییس معرفی نمود و پس فردا هم شاهد انتخاب ایشان بود.

اگرچه بعضی از جایگاه‌ها و پست‌های آیمو از قبیل ریاست شورای آیمو، دبیرکلی و ریاست بخش‌های اصلی دبیرخانه آیمو و یا ریاست بعضی از کمیته‌های اصلی کم و بیش متأثر از اوضاع و احوال سیاسی و لابی‌های دیپلماتیکی می‌تواند باشد (اگرچه همیشه این طور نیست) اما از نگاه دیگر نکته مهم این است که در حال حاضر اگر نگوییم صد در صد، ولی بیش از نود درصد افرادی که در پست‌های کلیدی دبیرخانه آیمو مشغول به کار هستند و یا

به عنوان رییس و یا حتی نایب رییس کمیته ها و کارگروه‌ها انتخاب شده اند، اتفاقاً افرادی هستند که به لحاظ فردی از توانایی های لازم فنی و تخصصی و نیز مدیریت جلسه ها و در کنار آن حمایت قوی مرجع دریایی دولت متبوع و لابی های گروهی و منطقه ای برخوردارند. دولت متبوع این افراد عمده اسناد آیمو را ارایه می نمایند و هیاتهای نمایندگی قوی و فعالی را به صورت هدفمند و مستمر به اجلاس آیمو اعزام می دارند. این افراد عمدتاً کسانی هستند که بیش از ده سال و بعضاً بیش از دو دهه به طور مستمر و نه ابتر در اجلاس شرکت می کنند و مباحث آیمو را صرف نظر از هر پستی که در کشورهایشان دارند، با علاقه و البته حمایت قوی مرجع دریایی دنبال می کنند. آنان افراد شناخته شده ای هستند که بدون هرگونه مانع اداری با آزادی کامل در اجلاس شرکت می کنند و البته در مقابل سازمان دریایی خود مسوول و پاسخ گو نیز می باشند. به اعزام این افراد هرگز با دید یک مأموریت ساده اداری نگریسته نمی شود، بلکه به عنوان بخشی از یک برنامه بلند مدت در جهت تعالی سازمانی در نظر گرفته شده اند و به همین دلیل است که پس از یک دوره چهار یا پنج سال شاهد به بار نشستن سیاست های خود در معرفی و حتی تحمیل افراد صلاحیت دار خود برای پست های مختلف مجموعه آیمو می باشند.

ج) سیاست ها و برنامه های لازم برای برون رفت از وضعیت فعلی

پس از تبیین شاخص های گزینش رؤسای کمیته ها و کارگروه ها و مسوولین کلیدی آیمو، نوبت به چند پرسش دیگر در ارتباط با وضعیت دولت ایران و سازمان بنادر و دریانوردی می رسد. این پرسش ها عبارتند از اینکه آیا تاکنون چه تعداد نیروی کارشناسی ورزیده و آماده برای تصدی مسوولیت های مورد اشاره و یا اشتغال در دبیرخانه آیمو مورد شناسایی قرار گرفته اند و نسبت به این تعداد محدود چه سرمایه گذاری صورت گرفته است؟ آیا در معرفی افراد شایسته و استمرار اعزام ایشان در کلیه اجلاس کارگروه ها و کمیته های ذی ربط موفق عمل کرده ایم؟! و نکته بسیار مهم دیگر این که آیا این شانس و به عبارت دیگر تضمین وجود دارد که در صورت جا به جایی پست و جایگاه، شخص مورد نظر هم چنان در تعامل با آیمو به کار کارشناسی و مطالعاتی ادامه دهد تا بلکه به آن هدف دراز مدتی که سازمان به دنبالش می باشد، نایل شد و یا این که اعزام افراد جهت حضور در اجلاس صرفاً براساس پست اداری درون سازمانی و رفع تکلیف صورت می گیرد و بدتر آن که به آن با دید یک امتیاز مأموریتی خارج از کشور (البته نه در همه موارد) نگریسته می شود؟!!

واقعیت این است که تاکنون به طور سیستماتیک به این موارد توجه ننموده ایم و دلیل آن هم شاید این بوده است که تاکنون به فکر چنین جایگاهی نبوده ایم. خوشبختانه در طول دو، سه سال اخیر و به ویژه در زمان حاضر انگیزه و

اشتقاق فراوانی در این زمینه به وجود آمد که می توان آن را در سطح مدیریت عامل و معاونت امور دریایی و بخش های قابل توجهی از بدنه کارشناسی دریایی سازمان مشاهده نمود، اما مشکل همچنان فقدان یک سیاست و استراتژی مناسب می باشد.

سیاست ها و برنامه های راهبردی که برای این بخش قابل تصور است، عبارتند از :

اولاً باید پست های هدف را با توجه به پتانسیل و توانایی های موجود در سازمان و حتی در خارج از سازمان مورد شناسایی قرار داد. منظور در اینجا این است که ما در کدام کمیته ها و کارگروه ها و پست های سازمانی از توانایی فنی و تخصصی خوب و قابل رقابت با دیگر کشورها برخورداریم تا برای یک دوره زمانی مثلاً چهار یا پنج ساله برای تصدی مسوولیت آن ها تلاش نماییم.

ثانیاً افراد با انگیزه، اهل مطالعه و پرتلاش با توانایی فنی و تخصصی را به طرق مقتضی از جمله حضور فعالانه در کمیته های بررسی دستور کارها و اسناد مورد شناسایی قرار دهیم.

ثالثاً بر روی این تعداد محدود (که شاید حتی از انگشتان دست هم تجاوز نکنند) سرمایه گذاری نماییم و امکانات مطالعاتی و تحقیقاتی بیشتری را در اختیارشان قرار دهیم. مدیران کل واحدهای ذیربطی که این اشخاص در آن

واحدها کار می‌کنند نیز توجیه شوند. تداوم این سیاست و سرمایه گذاری بسیار مهم است و نبایستی با تغییر مدیران عالی و میانی دستخوش تغییر و خدشه شود.

رابعاً این افراد مورد شناسایی واقع شده در کلیه اجلاس کمیته ها و کارگروه ها

(بدون توجه به تعداد جلسات آن‌ها در طول سال) به عنوان عضو ثابت هیئت ایرانی در کنار سایر اعضا حضور یابند و اعزام ایشان دستخوش سلیق و اما و اگرها نشود. حضور مستمر در اجلاس رمز موفقیت در این زمینه و بسیار بسیار مهم می باشد. اجلاس کمیته‌ها و کارگروه های آن معمولاً سالی یک بار تشکیل می شوند و کافی است در یکی، دو تا از این جلسات شخص مورد نظر حضور نیابد، در این صورت پروژه مسوولیت پذیری در کمیته ها و کارگروه های هدف با شکست مواجه خواهد شد.

خامساً افراد شناخته شده با تغییر پست و جایگاه ایشان هم چنان به کار پژوهشی و علمی خود در ارتباط با مباحث آیمو ادامه دهند. با توجه به این که معمولاً تغییر پست‌ها در حوزه کاری مرتبط صورت می گیرد، ادامه همکاری به عنوان یکی از اعضای کمیته‌های بررسی دستور کارها و اسناد آیمو مشکل نخواهد بود. لازم است، به مباحث آیمو با دید مطالعاتی و تحقیقاتی و ورای کار و

وظیفه اداری نگرینست، اگرچه ارتباط کاری می تواند بسیار مؤثر واقع شود. متأسفانه در بسیاری موارد دیده شد که به محض تغییر پست و یا ارتقای شخص، رشته همکاری ایشان با کمیته های اخیر الذکر بریده شد و یا بسیار ضعیف و سست گردید.

ساده‌تر به افراد مشخص شده می بایست به صورت مشروح هدف و سیاست دراز مدت سازمان را تبیین کرد و از آن‌ها خواست تا با جدیت تمام وارد عمل شوند و از هرکوشی برای تصدی مسوولیت در ساختار آیمو و کمیته های تخصصی خودداری نکنند. البته راه کارهای تشویقی نیز باید برای ایشان ارایه شود. عدم پی گیری مناسب مباحث و مشارکت فعالانه نیز باید مورد سووال قرار گرفته و در صورت عدم اصلاح نهایتاً منجر به کنار گذاشتن شخص و تعویض ایشان با یک فرد صلاحیت دار دیگر گردد.

سابقاً به طور سنتی پذیرش مسوولیت در کمیته ها و کارگروه های آیمو به عنوان سکویی برای پرش به سوی مسوولیت ها در درون دبیرخانه آیمو و نفوذ در آن محسوب می شود. بسیاری از اشخاصی که در حال حاضر در پست های کلیدی آیمو مشغول به کار هستند، روزگاری به عنوان رییس و یا نایب رییس کمیته و کارگروه های آیمو مشغول به کار بوده اند و پس از چند دوره ریاست بر کمیته ها و یا کارگروه های مهم با توجه به شناختی که آیمو نسبت به ایشان

پیدا کرده است و البته به دنبال آن لابی‌ها و روابط ایجاد شده، منجر به پذیرش آسان این افراد در پست‌های مهم دبیرخانه آیمو شده است.

۴) سایر سیاست‌ها و برنامه‌های تبعی و تکمیلی

سه مورد فوق به عنوان سیاست‌ها و برنامه‌های اصلی برای نقش آفرینی بیش‌تر و مؤثرتر در تعامل با آیمو به ویژه تأثیرگذاری در روند تصمیم‌گیری‌های بین‌المللی در خصوص گفت‌وگوهای تخصصی و فنی دریایی به حساب می‌آیند. علاوه بر این می‌توان یک سری سیاست‌ها و برنامه‌های دیگری را نیز در تعامل با آیمو و در جهت ارتقای جایگاه ایران در عرصه دریانوردی بین‌المللی و منطقه‌ای مورد بحث و شناسایی قرار داد. در این قسمت بدون پرداختن به ریز مباحث و جزئیات هر یک از این موارد، صرفاً به ذکر عنوان‌های آن‌ها و توضیحاتی مختصر بسنده می‌شود. این سیاست‌ها و برنامه‌ها عبارتند از:

الف) لزوم تحول اساسی در وضعیت موجود کمیته‌های بررسی دستورکارها و اسناد آیمو متشکله در سازمان

تشکیل هسته‌های اولیه متشکل از کارشناسان سازمانی به منظور بررسی و مطالعه اسناد آیمو، یکی از اقدام‌های بسیار خوب اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی در اواسط دهه هفتاد محسوب می‌شود.

از زمان آغاز فعالیت کمیته‌های سندخوانی تاکنون که البته هم‌گام بوده است

با تحولات اساسی در بخش های حاکمیتی دریایی و بندری و ظهور توسعه و پیشرفت های مهم در عرصه کشتی رانی ملی، تعداد اسناد ارایه شده به اجلاس آیمو هرساله با افزایش مواجه بوده و کیفیت اسناد نیز تا حدودی رشد داشته است. البته این رشد کمی و کیفی، ولو در مقیاس محدود تا حد زیادی به افزایش سطح معلومات و تجربه های جامعه دریایی کشور در کل و سازمان بنادر و دریانوردی و دو شرکت بزرگ کشتی رانی جمهوری اسلامی و ملی نفتکش به طور خاص مربوط می شود، اما کمیته های سند خوانی این توانایی را داشتند تا علی رغم کمبود ها و نواقص، این پتانسیل موجود و در حال افزایش را تا اندازه ای سازماندهی نمایند.

در ارتباط با کمیته های بررسی دستور کارها و اسناد آیمو که به کمیته های سند خوانی معروف گردید، دو سیاست و استراتژی برای افزایش بهره وری آن متصور می باشد. این دو عبارتند از:

- تهیه دستورالعملی جامع در رابطه با کمیته های بررسی اسناد آیمو و نحوه اعزام نمایندگان جهت شرکت در اجلاس آیمو به عنوان یک اقدام اساسی و ضروری برای افزایش کارایی و خروجی مطلوب.

پس از گذشت یک دهه از راه اندازی هسته های اولیه سندخوانی و کسب تجربه برگزاری ده ها جلسه وقت آن رسیده است تا با آسیب شناسی، در جهت

نهادینه کردن و جهت بخشی این کمیته ها اقدام نمود و سازوکارهای آن را تقویت، نوسازی و قانونمند کرد. کمیته های سندخوانی که نگارنده ترجیح می دهد، از عنوان با معناتر "کمیته های بررسی دستورکارها و اسناد آیمو" برای آن استفاده نماید، می توانند عملکرد و خروجی مطلوب تری داشته باشند.

• استقرار سیستم الکترونیکی بررسی دستورکارها و اسناد آیمو؛ گامی مهم در جهت سرعت بخشیدن به بررسی اسناد و برقراری ارتباط مستمر و مفید میان اعضای کمیته ها و افزایش بهره وری.

ب) اطلاع رسانی به روز تحولات و پیشرفت های دریایی و بندری کشور در سطح بین المللی، به ویژه در خلال برگزاری اجلاس آیمو و اطلاع یابی از آخرین رویدادها و پیشرفت های صنعت دریانوردی بین المللی؛ اقدامی دو سویه در جهت افزایش آگاهی و بینش دریایی، فرصت سازی و فرصت یابی

ج) تقویت بخش آموزش و سمینارها با بهره گیری از ظرفیت های آیمو، مشارکت در همکاری های فنی و دعوت از مسوولین کلیدی آیمو برای سفر به ایران جهت آشنایی نزدیک با پیشرفت های جامعه دریایی کشور و نیز شرکت در سمینارها، مناسبت ها و انجام مذاکرات در زمینه های مورد علاقه

د) برقراری ارتباط نزدیک و سیستماتیک با مبادی ذیربط وزارت امور خارجه به منظور استفاده مطلوب از ظرفیت های بالقوه و موجود روابط بین المللی؛ یک

ضرورت غیر قابل انکار برای تقویت و تحکیم جایگاه دولت جمهوری اسلامی ایران در عرصه های مختلف از قبیل انتخابات اعضای شورای آیمو. (ه) تقویت و پی گیری ایده تأسیس موسسه ملی آموزش و پژوهش های راهبردی علوم دریایی و تشکیل سازمان همکاری های منطقه ای دریایی؛ دو گام بزرگ و مهم برای حضور قوی تر در عرصه دریانوردی بین المللی. (و) پایه ریزی یک سیستم قوی پی گیری و نظارت بر اجرای سیاست ها و برنامه های راهبردی؛ رمز موفقیت در نیل به اهداف عالی سازمانی و ملی و تقویت جایگاه.

نتیجه گیری:

در عصر حاضر چنان چه شاهدیم، معدود کشورهایی دارای نقشی مهم و ممتاز در عرصه دریانوردی و در این مقام مباحث دریانوردی و عرصه قانون گذاری بین المللی می باشند، باید بدانیم که این توفیق به صورت اتفاقی به دست نیامده است. این کشورها برای به دست آوردن چنین موقعیت های ممتاز و اثرگذار زحمتهای زیادی کشیده اند و از همه مهم تر با سیاست و برنامه ریزی بلند مدت وارد عمل شده اند. آیا نیل به چنین جایگاه هایی برای جمهوری اسلامی ایران نیز امکان پذیر است. پاسخ به این سوال مثبت است، اما به شرط و شرایط بسیار. اگر بدانیم که در کجا قرار داریم و مقصدمان کجاست؛ اگر یک سیاست و برنامه مصوب در سطح کلان سازمانی داشته

باشیم؛ اگر این هدف و آرمان در همهٔ تاروپود سازمان تزریق و از سوی دیگر از انحصار یک معاونت یا ادارهٔ کل خارج گردد؛ اگر مدیران عالی و برنامه ریزان سازمان نسبت به رسیدن آن اهداف حساسیت ویژه نشان داده و آن را به عنوان یک هدف عالی و بلکه ملی همواره دنبال نمایند؛ اگر به سیاست ها و برنامه های تدوین شده صرف نظر از مسوولیت و پست اداری اعتقاد و ایمان داشته و در مرتبهٔ بالاتر به اعتلاء و ارتقای جایگاه جمهوری اسلامی ایران در تمامی عرصه ها و در این مقام تعامل با آیمو متعهد و پای بند باشیم و از همه مهم تر اجرای صحیح برنامه و ردیابی نتایج آن را در یک دورهٔ زمانی خاص مورد توجه قرار داده و بر لزوم استمرار حرکت تأکید ورزیم، آن وقت قطعاً خواهیم توانست به جایگاه واقعی خودمان دست یابیم. البته ناگفته نماند که در این راه می بایست راسخ بود و صبر و حوصله را نیز چاشنی آن کرد، چرا که این یک هدف سهل الوصولی نیست که در زمان کوتاه بتوان از آن انتظار نتیجهٔ دلخواه را داشت، بلکه یک هدف عالی است که در دراز مدت و حداقل میان مدت می توان شاهد دستاوردهای آن بود. برای نیل به اهداف باید هزینه کرد و هزینه در این راه اتلاف سرمایه نیست، بلکه یک سرمایه گذاری با ارزش بالا محسوب می شود که خود دارای اثرات و برکات زیادی در بلند مدت برای سازمان و نظام جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

خوشبختانه در حال حاضر فضا برای تدوین چنین سیاست و استراتژی راهبردی فراهم است، کما این که اکثر اعضای محترم هیات عامل نیز در مواضع و جلسات مختلف پشتیبانی خود را از ارایه چنین طرح های زیربنایی اعلام داشته اند. در بعدی وسیع تر نیز خوشبختانه همه چیز برای برداشتن گام های بزرگ تر و محکم تر مهیا است. در عصر حاضر مقوله دریا و بندر به یکی از کانون های اصلی توجه کارگزاران نظام، از ریاست محترم جمهور گرفته تا وزراء و سایر مسوولین ذی ربط تبدیل شده است و هر روز نیز بر دامنه اطلاعات و حساسیت جامعه نسبت به این عرصه و درجه اهمیت و تأثیر گذاری آن بر اقتصاد کشور افزوده می شود. بنابر این در چنین موقعیتی می بایست امیدوارانه و با اتکال به خداوند تبارک و تعالی از فرصت ها و ظرفیت های موجود کمال بهره را برد تا به این وسیله به شعار سال ۱۳۸۷ ه.ش یعنی شکوفایی و نوآوری ملی که از سوی مقام معظم رهبری تعیین شده است، معنا و مفهوم واقعی در بخش حاکمیتی دریایی بین المللی بخشانده شود. انشاء ..

اهمیت و روش‌های شبیه‌سازی مانور شناورها در بنادر و تحلیل آرامش حوضچه بنادر تحت تأثیر امواج شناورها

بابک عمانی^{۱۶}، ابراهیم جهان بخش^{۱۷}، علی رهنمون^{۱۸}، محمد سعید سیف^{۱۹}

چکیده :

کارایی شناورها در بنادر یکی از پارامترهای مهم و تأثیرگذار در طراحی بنادر می‌باشد. یکی از مهم‌ترین عواملی که در تعیین کارایی شناور نقش اساسی دارد، مانور شناور در شرایط محیطی مختلف در داخل بندر می‌باشد. لذا بررسی این موضوع یک نیاز جدی در امر تحلیل کارایی و طراحی حوضچه بنادر می‌باشد. روش‌های متعددی برای بررسی مانور شناور در بنادر وجود دارد که از آن جمله می‌توان به آزمایش‌های مدل، آنالیزهای تئوری، روش‌های تجربی و روش‌های عددی اشاره کرد. امروزه با رشد روزافزون توان محاسباتی رایانه‌ها، روش‌های مبتنی بر تحلیل‌های عددی از جایگاه خاصی برخوردار می‌باشند. در این مقاله سعی بر آن است تا در ابتدا ضمن بررسی اهمیت تحلیل آرامش حوضچه بنادر، پارامترهای موثر بر آن در نظر گرفته شود و سپس با در

^{۱۶} کارشناس ارشد مرکز توسعه فن آوری صنایع دریایی، دانشگاه صنعتی شریف

^{۱۷} کارشناس ارشد مرکز توسعه فن آوری صنایع دریایی، دانشگاه صنعتی شریف

^{۱۸} کارشناس ارشد پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و ترابری جمهوری اسلامی

^{۱۹} دانشیار دانشگاه صنعتی شریف

نظر گرفتن شرایط خاص حاکم بر بندر قابلیت شبیه سازی مانور در حوضچه بنادر در روش‌های مختلف شبیه سازی مورد نقد و بررسی قرار گیرد.

مقدمه :

در مدیریت و ساماندهی ورود و خروج شناور ها به حوضچه بنادر توجه به قابلیت‌های مانور و تاثیر حرکت شناور ها بر شرایط حوضچه از اهمیت بالایی برخوردار است. روشهای متعددی برای بررسی این مهم وجود دارد که از آن جمله می توان به آزمایش‌های مدل، آنالیز های تئوری، روش‌های تجربی و روش‌های عددی اشاره کرد.

اهمیت بررسی قابلیت ها و اثرات مانور شناور ها در حوضچه بنادر را می توان از منظر های مختلف مورد بررسی قرار داد. چگونگی ورود و تعیین مسیر حرکت برای رسیدن به جایگاه و پهلوگیری در شرایط مختلف آب و هوایی و برای شناور های مختلف مستلزم اطلاع از مدل دینامیکی شناورها و قابلیت ها و محدودیت های مانور آنها می باشد. تصمیم گیری و پیش بینی نادرست در این زمینه می تواند با عواقب ناگوار و خسارت های بالا همراه گردد.

سرعت بخشیدن به ورود و خروج شناور ها در عین حفظ ایمنی موجب کم شدن بار ترافیکی و بالارفتن بازدهی بنادر می گردد. از طرف دیگر حفظ شرایط کاری مطلوب در حوضچه آرامش به تسریع در عملیات بارگیری و تخلیه منجر می شود. بنابراین بررسی اثرات ناشی از مانور شناور ها در حوضچه، هم چون امواج تولید شده در حین حرکت، بر آرامش و کارکرد سایر شناور ها می تواند

در رسیدن به نقطه مطلوب در تعیین میزان سرعت حد اکثر و مسیر حرکت برای شناورهای مختلف راهنما باشد.

به کارگیری مدل سازی ها و تحلیل های مختلف در زمینه مانور شناور این قابلیت را برای گردانندگان بندر فراهم می آورد تا با شبیه سازی حرکت شناور ها در محدوده بندر، بهترین مسیر و شرایط را برای تردد در محدوده حوضچه آرامش اتخاذ نمایند. به این ترتیب با بالا رفتن ایمنی و فراهم آمدن شرایط کاری مطلوب بازدهی بندر افزایش می یابد. از این رو در ادامه به بررسی روشهای شبیه سازی پدیده مانور خواهیم پرداخت.

۲- بررسی و ضرورت انجام شبیه سازی مانور شناورها

از جمله مسایل حایز اهمیت در بررسی فعالیت شناورها در آبهای نامحدود و به خصوص در آب های محدوده بندر، قابلیت مانور شناورها و پدیده های ناشی از آن می باشد. حفظ مسیر، شتاب گرفتن، توقف کردن (یا کنترل سرعت) و تغییر جهت در دریا و آبهای محدود به طور کلی قابلیت های مانور کشتی تعریف می شوند. قابلیت مانور به سه زیر مجموعه اصلی به شرح زیر تقسیم می شود.

- حفظ مسیر : عبارتست از کنترل کشتی، جهت حرکت در مسیر از قبل تعیین شده
- مانور : عبارتست از کنترل جهت در حرکاتی مانند چرخش یا تغییر مسیر (حرکت به عقب، چرخش در جا، هل دادن، کشیدن و....)

• تغییر سرعت : عبارتست از کنترل تغییرات سرعت شامل توقف و یا حرکت

به عقب

عملکردهای فوق با عمق آب، محدودیت کانالها و حوضچه بنادر و هم چنین تاثیرات هیدرودینامیکی کشتی های مجاور تغییر می کنند. البته، در کشتی ها قابلیت حفظ مسیر و قابلیت مانور دور زدن متضاد یکدیگر عمل می کنند. یعنی کشتی با قابلیت دور زدن مناسب ممکن است مسیرش را به سختی حفظ نماید و بالعکس.

چنان چه کشتی به عنوان یک جسم صلب در فضا فرض شود، می توان شش درجه آزادی برای آن متصور شد. با این حال در یک مدل ساده شده مانور کشتی، تعداد درجات آزادی به سه و یا چهار درجه کاهش می یابد و نیازی به در نظر گرفتن درجات آزادی دیگر نخواهد بود. نیروهای وارد بر شناور در طول مانور را می توان به ترتیب زیر دسته بندی کرد.

نیروهای هیدرو دینامیکی وارد بر بدنه و متعلقات به واسطه سرعت و شتاب کشتی، نیروهای عکس العمل سکان و نیروی پیش رانش.

نیروهای عکس العمل اینرسی ناشی از شتاب کشتی

نیروهای محیطی به واسطه باد، امواج و جریان آب

نیروهای خارجی مانند یدک کش ها و پیش برنده ها

جهت شناخت مانور پذیری شناورها مجموعه تست ها و آزمایشهای استاندارد تعریف شده است. پارامترهای حاصل از این تست ها وضعیت مانور کشتی را تعیین می کند. همان طور که اشاره شد قابلیت مانور، رفتارهای

متنوعی نظیر حفظ مسیر، شتاب گرفتن، توقف کردن و ... را شامل می شود. هر یک از آزمایش‌های استاندارد قادر به بررسی برخی ویژگی‌های حرکتی شناور می باشد. تست های مانور هم بر روی مدل و هم بر روی شناور واقعی قابل اجرا می باشند. در واقع این آزمایش‌ها به عنوان ابزار تعیین کننده میزان پایداری اولیه و مشخصه های کنترلی کشتی هستند. مهم‌ترین این مانورها به شرح زیر می باشند:

(۱) مانور حلزونی مستقیم و معکوس^{۲۰}

(۲) مانور زیگزاگ^{۲۱}

(۳) مانور دورزدن^{۲۲}

مانور حلزونی، مشخصه های پایداری کشتی و مانور زیگزاگ میزان اثر سکان را مشخص می کند و مانور دور زدن، قابلیت دورزدن (تغییر مسیر) کشتی را نشان می دهد.

مانور شناور ها در آب‌های محدود از جمله کانال ها و حوضچه آرامش بنادر به طور کامل متاثر از قابلیت مانور شناور ها در دریا می باشد. اما به دلیل شرایط و محدودیت‌های خاص در حرکات شناور در بنادر و کانال ها ابزار ها و راهکارهای متفاوتی برای ایجاد قابلیت مانور کافی در شناور ها هنگام طراحی مد نظر قرار می گیرد. به عنوان نمونه می توان به بهره گیری از محرکه های

²⁰ - Direct and Reverse Maneuver Spiral

²¹ - Zig Zag Maneuver

²² - Turning Maneuver

عرضی در شناور برای ایجاد حرکت به پهلو و امکان دور زدن در شعاع کوچک اشاره کرد.

اگر چه قابلیت های کلی مانور شناور در دریا که در طراحی مد نظر قرار می گیرد، برای بررسی عملکرد شناور در آب های محدود حایز اهمیت است، اما به دلیل تفاوت بنیانی در اندازه سرعت شناور هنگام مانور در دریا و در آب های محدود، این بررسی نیاز به رویکردهای خاص خود دارد.

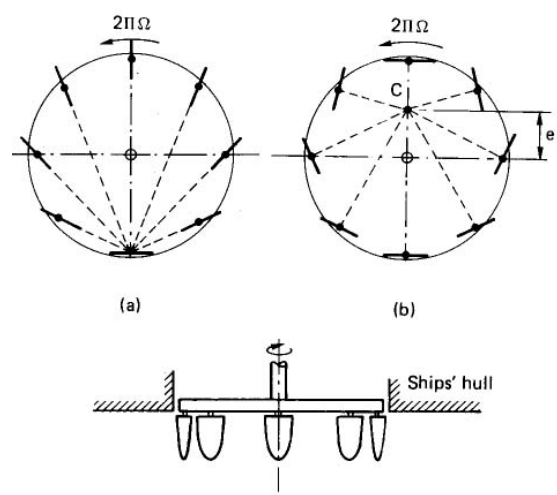
اصولا مانور شناور در بنادر به یکی از دو طریق زیر انجام می شود.

- بهره گیری از یدک کش ها

- بهره گیری از قدرت محرکه شناور

در خصوص مورد اول بسته به میزان ترافیک بندر، اندازه کشتی ها و قدرت لازم جهت مانور از یدک کش های مختلف با قابلیت مانور متفاوت جهت هدایت کشتی برای ورود، پهلو گیری، جدا شدن و خروج از بندر استفاده می شود. قابلیت مانور در این یدک کش ها بسته به نیاز تعریف شده و چگونگی تولید محرکه در آن ها متفاوت می باشد. از جمله سیستم های محرکه مورد استفاده در یدک کش های با قابلیت مانور بالا می توان به پروانه های شبه دایروی (Cycloidal propellers) همچون Voith-Schneider (شکل ۱) و پروانه های دارای مجرای قابل هدایت (Steerable ducted propellers) هم چون Azimuth thruster (شکل ۲) اشاره کرد. این نوع سیستم های محرکه قابلیت حرکت عرضی، تغییر مسیر سریع، دور زدن درجا و با شعاع بسیار

کوچک را فراهم می آورند (شکل ۳). شایان ذکر است برای بهره گیری از این سیستم ها نیاز به کنترلر های پیچیده می باشد.



شکل ۱: پروانه Voith-Schneider

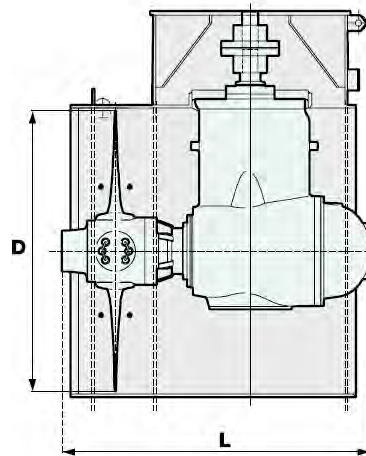


شکل ۲: پروانه نازل دار قابل هدایت دورانی



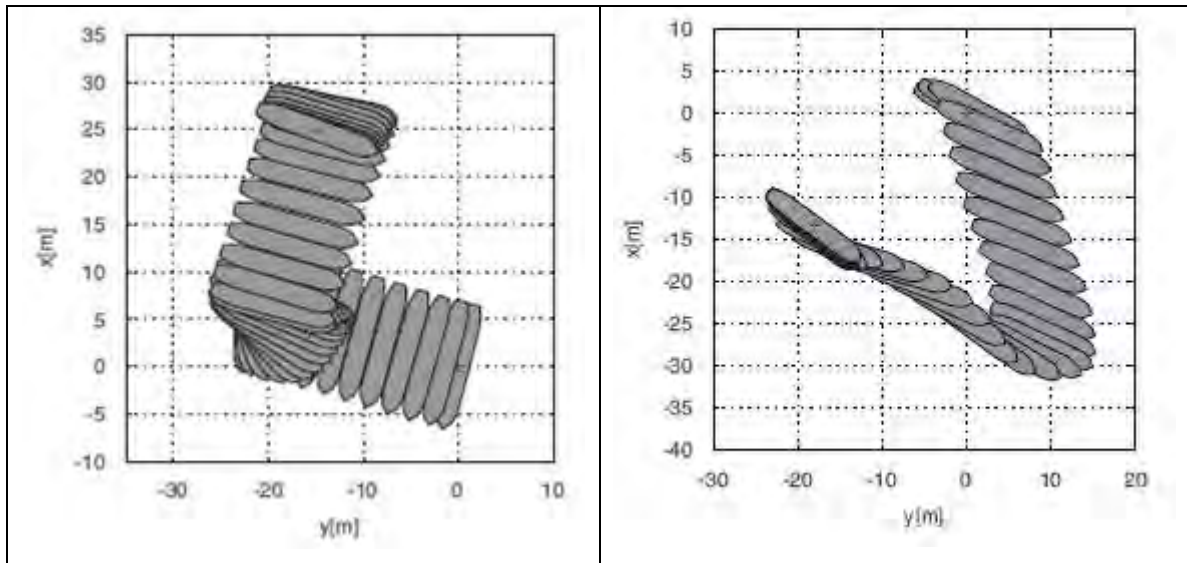
شکل ۳: قابلیت مانور در یدک کش با Azimuth thruster

در شناور های بزرگ هم چون تانکر ها نیز برای فراهم آوردن قابلیت مانور در سرعت های پایین از ابزار های مختلف بهره گیری می شود. به عنوان مثال می توان به پیشران های عرضی درون مجرای (Tunnel Thrusters) برای تولید نیروی عرضی در دماغه یا پاشنه شناور اشاره کرد. در این نوع پیش ران که از یک تونل عرضی در شناور، پروانه درون تونل و سیستم قدرت پروانه تشکیل می شود، با انتقال آب از یک طرف به طرف دیگر شناور نیروی رانش ایجاد می گردد که از آن برای چرخش دماغه یا پاشنه شناور بهره گرفته می شود (شکل ۴).



شکل ۴: پیش ران عرضی درون مجرا

این نوع پیش ران ها قابلیت مانور در محدوده های کوچک را برای شناور های بزرگ فراهم می آورند. بدین ترتیب عملیاتی چون پهلوگیری، جدایش و دور زدن در محدوده بنادر برای شناورهای بزرگ بدون کمک گرفتن از یدک کش ها امکان پذیر می گردد. بررسی اثرات، محدودیت ها و دینامیک شناور در استفاده از این شیوه جهت انجام مانور در محدوده بنادر از اهمیت بالایی برخوردار می باشد. دو نمونه از نحوه مانور شناور از این روش در شکل ۵ آمده است.



شکل ۵: شبیه سازی مانور با استفاده از پیشران های عرضی سینه و پاشنه

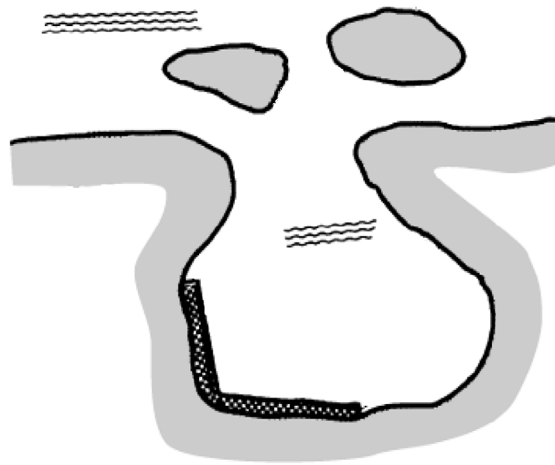
۳- معیارهای آرامش در حوضچه بنادر با توجه به کاربردهای بندر

تعریف کلی بندر عبارت است از تاسیسات ساحلی، ساخته شده توسط بشر، برای پهلوگیری کشتی ها جهت انجام عملیاتی چون بارگیری و تخلیه، تعمیرات، سوخت رسانی و ...

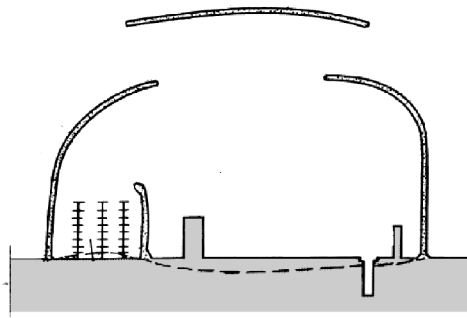
از بین کاربردهای فوق تخلیه و بارگیری کشتی ها از اهمیت بالاتری برخوردار است چرا که فلسفه اصلی وجود بنادر فراهم آوردن امکان انتقال بار توسط کشتی ها می باشد. در این بین مهم ترین عامل در انجام موفق عملیات تخلیه و بارگیری عدم آرامش کافی شناور و حرکات شدید آن ناشی از تحریک های محیطی می باشد. این تحریک ها شامل باد، جریان و امواج دریایی است. از این میان امواج بیشترین سهم را در تولید حرکات شدید در شناور

دارا می باشند. این حرکات شدید علاوه بر مختل کردن عملیات بارگیری می تواند موجب برخورد کشتی ها با یکدیگر و یا اسکله بارگیری در محدوده بندر گردد که تولید خسارت های فراوان می کند.

از این رو روش های مختلفی جهت مهار کردن امواج دریایی در محدوده بندر و ایجاد حوضچه های آرامش به کار گرفته می شود که از مهم ترین آن ها می توان به انواع موج شکن ها اشاره کرد. بندر به طور کلی به دو دسته بندر ساخته شده در خلیج های طبیعی و بندر مصنوعی تقسیم می شوند. همان طور که از نام این دو نوع بندر بر می آید نوع اول از موانع طبیعی برای کاهش موج های ورودی به حوضچه آرامش (شکل ۶) و نوع دوم از موانع مصنوعی ساخته شده استفاده می کند (شکل ۷).



شکل ۶: نمونه ای از بندر در خلیج طبیعی



شکل ۷: نمونه ای از بندر با موانع مصنوعی برای کاهش امواج

مراحل انتخاب مکان جغرافیایی و ابزار کنترل موج در محدوده حوضچه آرامش بندر دارای مراحل پیچیده و خاص خود می باشد. نکته مهم و مورد توجه این گزارش در این بین مراحل بررسی موج وارد شده به محدوده بندر با در دست داشتن موج در ناحیه عمیق دریا می باشد.

پدیده امواج در دریا پدیده ای تصادفی می باشد. بنابراین جهت بررسی آن باید از علم آمار کمک گرفت. بر این اساس با تعریف دوره بازگشت به عنوان معیاری مناسب جهت بررسی پدیده های در طول زمان می توان در خصوص مولفه های طراحی تصمیم گیری کرد. در مورد بنادر تعیین دوره بازگشت طراحی بر عهده کارفرمای طرح می باشد. به این معنی که با در نظر گرفتن میزان اهمیت، نوع کارکرد و زیان ناشی از متوقف شدن عملیات در بندر باید دوره بازگشت طراحی برای امواج و سایر عوامل محیطی تعیین و مشخص گردد. مهم ترین عملیات در بندر بارگیری و تخلیه شناور ها می باشد. توقف شناور ها در بندر به دلیل عدم وجود شرایط مناسب جهت انجام عملیات

بارگیری و تخلیه منجر به کاهش کارایی و افزایش ترافیک بندر و هم چنین تحمیل هزینه های زیاد بر صاحبان بندر و کشتی ها می گردد. بر اساس آمار موجود ۵۰ درصد از توقف ها در بارگیری شناور ها ناشی از بارش باران و ۲۰ تا ۳۰ درصد ناشی از طوفان های دریایی می باشد.

همان طور که اشاره شد تعیین شرایط کاری بندر دارای پیچیدگی های خاصی می باشد. به صورت کلی شرایط کاری بندر با توجه به اهمیت فعالیت در حال انجام، نوع فعالیت و نوع شناور تعیین می شود. به طور معمول معیار تعیین شرایط کاری بندر میزان جا به جایی شناور ها در نظر گرفته می شود. چرا که در حقیقت این نوسانات شناور است که مانع انجام عملیات بارگیری و تخلیه می گردد. نوع شناور و نوع بارگیری نیز در این مورد از اهمیت بر خوردار می باشد. به عنوان مثال در شرایط محیطی یکسان ممکن است بارگیری یک تانکر بزرگ به راحتی قابل انجام باشد در صورتی که بارگیری یک شناور کوچک با بالابر ساحلی غیر ممکن. در جدول ۱ میزان جا به جایی های مجاز برای انجام بارگیری شناور های مختلف آورده شده است.

جدول ۱: نمونه ای از مقادیر مجاز جا به جایی برای شناور های مختلف جهت

بارگیری در بندرگاه

Ship Type	Surge (m)	Sway (m)	Heave (m)	Roll (deg)	Yaw (deg)
Tankers	±2.3	±1	±0.5	±4	±3
Ore carriers	±1.5	±0.5	±0.5	±4	±2
(Crane operation using clamshell)					
Grain Carriers (Elevator or suction)	±0.5	±0.5	±0.5	±1	±1
Container	±0.5	±0.3	±0.3	±3	±2
L_s/L_o (normal locks)					
Container	±0.2	±0.2	±0.1	nil	nil
R_s/R_o (side)					
Container	±0.1	nil	±0.1	nil	nil
R_s/R_o (bow or stern)					
General cargo	±1	±0.5	±0.5	±3	±2
LNG	±0.1	±0.1	nil	nil	nil

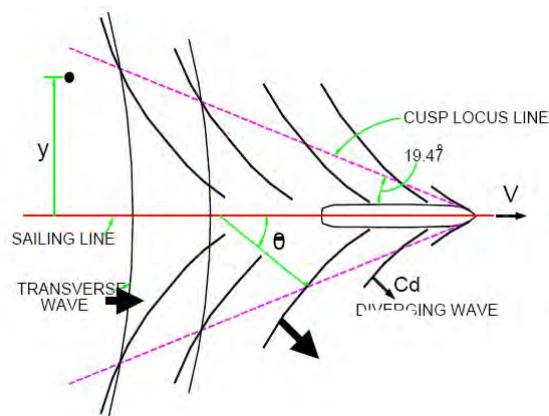
بر اساس داده های ارایه شده در جدول ۱ مشخص می شود که تعیین شرایط کاری و تاثیر حضور و حرکت شناورهای بزرگ در محدوده حوضچه آرامش بنادر، به طور مستقیم به نوع، اندازه و عملیات شناور های حاضر در بندر وابسته است. بر این اساس برای پیش بینی دقیق امکان ادامه عملیات در شرایط مختلف نیاز به مدل سازی دینامیک شناور های موجود و اندرکنش آن ها با یکدیگر و محیط حوضچه آرامش احساس می شود. برای رسیدن به این مهم می توان از ابزار های مدل سازی عددی مختلفی که در ادامه به آن ها پرداخته می شود بهره گرفت.

۴- امواج ناشی از حرکت شناورهای بزرگ و روش های شبیه سازی مانور

حرکت شناور ها در سطح آزاد سیال موجب تولید امواج سطحی می گردد. بررسی این امواج از منظر های مختلف هم چون، مقاومت موج سازی شناور، تاثیر امواج تولید شده بر شناور های دیگر در منطقه بنادر و ... مورد توجه می باشد. برای بررسی تاثیرات حرکت شناور های بزرگ بر حوضچه

آرامش بنادر لازم است تا به بررسی امواج تولید شده از حرکت شناور بپردازیم. رفتار و معادلات امواج سطحی از منظر های مختلف قابل بررسی می باشد. از جمله مهم ترین تقسیم بندی ها در این بین می توان به بررسی امواج دامنه کوتاه خطی و امواج غیر خطی اشاره کرد.

در اثر حرکت شناور سطحی، توزیع فشار در سطح سیال دچار تغییر می شود. این تغییر به صورت امواج سطحی پیشرو ظاهر می گردند. امواج تولید شده توسط شناور را می توان به دو دسته امواج عرضی و امواج دور شونده تقسیم کرد. امواج عرضی در راستای حرکت شناور حرکت می کنند. اما امواج دور شونده با زاویه θ از شناور فاصله می گیرند. در شکل ۸ این دو دسته از امواج نمایش داده شده اند.



شکل ۸: امواج تولید شده توسط شناور

اندازه دامنه موج در نزدیکی خط حرکت شناور بیشینه و با دور شدن از مسیر شناور کاهش می یابد. عوامل موثر در اندازه دامنه امواج تولید شده در

اثر حرکت شناور عبارت اند از: سرعت شناور، فاصله از مسیر حرکت شناور، عمق آب و شکل بدنه.

از مهم‌ترین عوامل در بررسی مانور شناور ها اندرکنش شناور با سیال می باشد. به این ترتیب برای شناخت رفتار شناور در سیال و اواج تولید شده ناشی از حرکت شناور، ابتدا باید به بررسی رفتار سیال پردازیم. معادلات حاکم بر سیال در این پدیده تحت عنوان معادلات دینامیک سیالات دسته بندی می شوند.

برای پیش بینی رفتار سیال در اطراف جسم شناور و پدیده های ناشی از اندر کنش شناور و سیال روش های مختلفی وجود دارد. از با سابقه ترین این روش ها، روش های تجربی می باشند. در این روش با استفاده از معادلات ابعادی و روابط پایه حاکم بر دینامیک سیالات مدلی از شناور و یا حتی محدوده جغرافیایی مورد بررسی ساخته می شود. سپس با حرکت شناور در محیط مقادیر نیروها و سایر مشخصات مدل در حین شبیه سازی ثبت می گردد. در ادامه از این نتایج برای تولید روابط تجربی جهت پیش بینی رفتار سیال و شناور در موارد مشابه بهره گرفته می شود. از جدیدترین ابزار ها در این شیوه بررسی می توان به شبکه های عصبی اشاره کرد، که در ادامه در خصوص آن ها توضیح هایی ارائه خواهد شد.

مهم ترین ضعف این روش ها در کنار دقت مطلوب آن ها، وابستگی نتایج به موارد آزمایش می باشد. به این ترتیب برای انجام بررسی در شرایط جدید و یا برای شناور های جدید نیاز به تکرار آزمایش خواهد بود. این موضوع و هزینه

بر بودن ساخت مدل و تجهیزات آزمایش گاهی منجر می شود تا روش فوق، روشی پرهزینه باشد. به این ترتیب و با پیشرفت توان محاسباتی ماشین ها، بهره گیری از روش های کامپیوتری مورد استقبال قرار گرفته اند.

روش شبکه عصبی یکی از راه کار های مدرن در بهره گیری از اطلاعات آزمایش گاهی و یا تجربی برای تولید مدل های قابل اطمینان از پدیده های فیزیکی می باشد. این روش بر مبنای یادگیری مغز انسان استوار است. به نحوی که با مرتبط کردن تعداد زیادی از روابط ساده ریاضی که جایگزین سلول های عصبی انسان هستند، سعی می شود تا روابط پیچیده بین دسته ای از ورودی ها و خروجی ها کشف گردد. ساختار یک شبکه عصبی از تعداد زیادی سلول عصبی (نورون) تشکیل شده است.

بهره گیری از این روش امکان تولید مدل ریاضی از پدیده های پیچیده را با بهره گیری از نتایج تجربی فراهم می آورد. می توان اثبات کرد در صورتی که شبکه عصبی برای تعداد کافی از اطلاعات ورودی، مقادیر صحیح خروجی تولید کند، نتایج شبکه برای بازه تحت پوشش اطلاعات صحیح خواهد بود. روش های پیشرفته در شبکه های عصبی برای جبران این محدودیت به وجود آمده است که از آن جمله می توان به شبکه های تطبیقی اشاره کرد.

دید گاه های بررسی پدیده ای ناشی از اندر کنش شناور با سیال را می توان به دو گونه خطی و غیر خطی تقسیم کرد. در روش خطی فرض بر امکان جداسازی آثار به دو دسته زیر می باشد.

- نیروهای تحریک موج: که شامل نیروهای ناشی از برخورد امواج با شناور ثابت نگه داشته شده در مسیر موج می باشد. این نیروها به دو نوع Froude-Kriloff و تفرق (Diffraction) تقسیم می شوند.
 - نیروهای تشعشعی: که شامل نیروهای وارد بر شناور در حال نوسان اجباری با فرکانس موج در سیال ساکن (بدون موج) می باشد. از این نیروها به جرم اضافی (Added Mass)، میرایی (Damping) و نیروهای بازگرداننده (Restoring) تعبیر می شود
- از جمله روش های مبتنی بر این دیدگاه می توان به تئوری نواری، رابطه موریسون، روش المان مرزی حوزه فرکانس اشاره کرد.
- از طرف دیگر در دیدگاه غیر خطی با در نظر گرفتن کلیه پدیده ها به صورت هم زمان، محاسبه نیروها را از روش انتگرال گیری دو مولفه زیر مطرح می سازد.
- نیروهای فشاری: این نیروها شامل میرانی ناشی از تولید امواج در سطح آزاد، نیروهای ناشی از تغییر جهت امواج، نیروهای شناوری (شامل آثار Froude-Kriloff و موقعیت شناور در سطح آزاد) و نیروهای طبقه بندی شده با عنوان جرم اضافی می باشد.
 - نیروهای لزجی: این نیروها شامل نیروهای ناشی از اصطکاک پوسته ای و تولید گردابه می باشند.

به این ترتیب در روش غیر خطی لازم است تا رفتار سیال اطراف شناور مدل سازی گردد تا نیروهای وارد بر شناور در هر لحظه از انتگرال گیری فوق حاصل آید. بنابراین امکان شبیه سازی پدیده های غیر خطی در این روش وجود دارد. از جمله این روش ها می توان به روش المان مرزی حوزه زمان روش تفاضل محدود روش حجم محدود اشاره کرد.

به دلیل قابلیت بالای این روش ها در مدل سازی پدیده های متغیر با زمان، غیر خطی و وابسته به سطح آزاد، می توان از آن ها به خوبی در شبیه سازی مانور و امواج تولید شده توسط شناور ها استفاده کرد. در این بین روش هایی که جریان سیال را واقعی در نظر می گیرند، مثل روش های مبتنی بر حجم محدود از دقت و کاربرد بیش تری برخوردار می باشند. در بررسی کامل رفتار سیال اطراف شناور در حال مانور پدیده های پیچیده ای چون آشفتگی و سطح آزاد می بایست شبیه سازی گردند.

برای مدل سازی آشفتگی مانند هر پدیده دیگری نیاز به تعریف پدیده با بهره گیری از معادلات ریاضی می باشد. سه روش اساسی مدل سازی آشفتگی عبارتند از:

شبیه سازی عددی مستقیم (Direct Numerical Simulation-DNS)

شبیه سازی گردابه های بزرگ (Large Eddy Simulation-LES)

متوسط گیری رینولدز (Reynolds Averaged Navier-Stokes-)

(RANS)

سطح آزاد نیز از پدیده های مهم در بررسی رفتار سیال اطراف سازه ها و شناورهای دریایی، و محاسبه نیروهای وارد بر آنها می باشد. پیش بینی رفتار امواج سطحی، امواج تولید شده در اثر مانور شناور و تغییر شکل امواج در برخورد با سازه های دریایی از جمله پدیده هایی هستند که در بررسی آنها می توان از ابزار های شبیه سازی سطح آزاد بهره گرفت. سطح آزاد را با رویکرد حجم محدود می توان بر اساس یکی از روش های زیر مدل سازی نمود.

- روش تعقیب سطح آزاد روش یافتن سطح آزاد روش نشانه گذاری (Marker and Cell Method)

○ رها کردن ذرات بدون جرم جهت نشانه گذاری سطح آزاد
دورن سیال با اعمال شرط دینامیکی سطح آزاد.

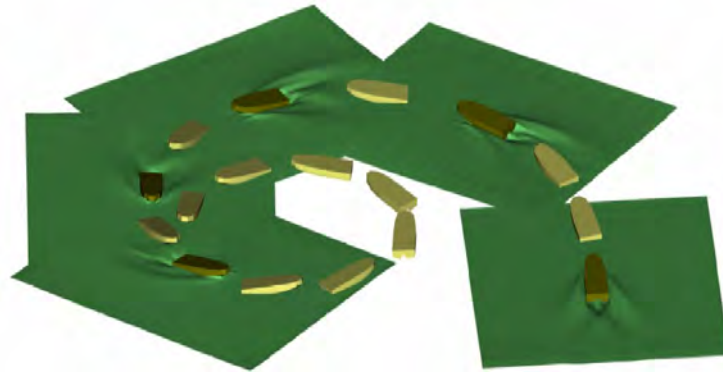
- روش حجم سیال (Volume of Fluid Method)

○ تعریف نسبت حجمی برای اختلاط دو سیال و تعیین سطح آزاد با یافتن پرش در مقادیر نسبت حجمی

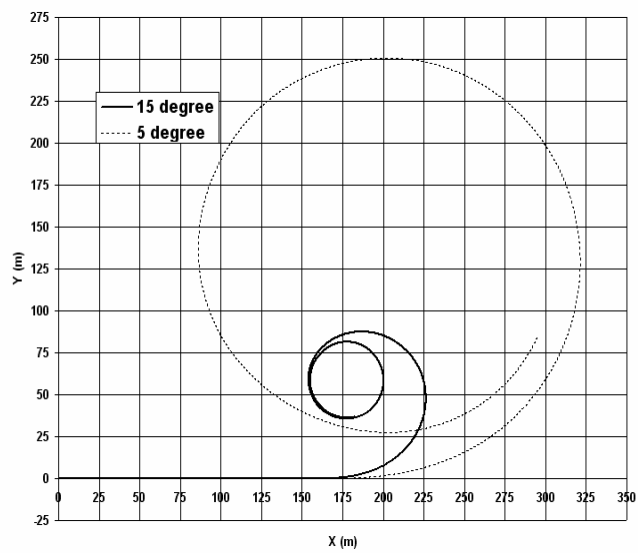
- روش تعیین سطح (Level Set Method)

○ تعریف تابع اسکالر فاصله از سطح آزاد برای هر المان و محاسبه مقادیر آن در هر لحظه با قرار دادن مشتق مادی تابع برابر با صفر

شکل های ۹ و ۱۰، شبیه سازی دور زدن شناور تندرو کاتاماران را نشان می دهد که توسط یک کد CFD و با استفاده از روش حجم سیال (Volume of Fluid Method) صورت گرفته است.



شکل ۹: شبیه سازی مانور شناور کاتاماران به کمک CFD



شکل ۱۰: مسیر پیموده شده توسط مرکز جرم شناور کاتاماران در زوایای سکان مختلف

۵- نتیجه گیری و ارایه پیشنهاد

همان طور که اشاره شد، معیار آرامش برای حوضچه بنادر با میزان جا به جایی‌های شناور ها تعریف می شود. به این ترتیب برای بررسی آرامش لازم است تا موارد زیر محاسبه گردد.

تحریک‌های محیطی

این تحریک‌ها شامل امواج ورودی به حوضچه از دریا، امواج تولید شده به دلیل مانور شناور های بزرگ، امواج تولید شده در اثر باد و جریان در محدوده حوضچه دانست. برای بررسی هر یک از موارد فوق روش متفاوتی لازم است.

برای بررسی امواج تولید شده در اثر باد در حوضچه و جریان های سطحی باید از روش های دریافت داده های آماری برای مدل سازی طیفی آن ها بهره گرفت. معمول ترین روش محاسبه امواج ورودی به حوضچه از دریا نیز روش های المان مرزی حوزه فرکانس برای بررسی رفتار موج شکن ها و تاثیرات توپوگرافی بستر دریا بر رفتار موج می باشد.

در خصوص امواج تولید شده در نتایج مانور شناور های بزرگ می توان از یکی از روش های مدل سازی غیر خطی هم چون المان مرزی حوزه زمان و روش حجم محدود استفاده کرد. شایان ذکر است اگر مسیر و سرعت حرکت

شناور نیز در بررسی جزو مجهول‌ها باشند، بهترین راه بهره‌گیری از روش حجم محدود به دلیل مدل‌سازی کامل پدیده‌های سیالاتی است.

دینامیک شناور در پاسخ به تحریک‌ها

در این خصوص نیز می‌توان از روش‌های مختلف ارایه شده بهره‌گرفت. در صورت فرض حرکات کوچک شناور (مثلاً در شناورهای مهار شده) و امکان تفکیک خطی می‌توان با صرف هزینه کم از روش المان مرزی حوزه فرکانس برای بررسی استفاده کرد. روش‌های حوزه فرکانس با تفکیک پدیده‌های سیالاتی از دینامیک شناور و محاسبه آن‌ها در قالب ضرایب وابسته به فرکانس این امکان را به وجود می‌آورد تا با صرف وقت و هزینه کم رفتار و جا به جایی شناور در محیط با دقت نسبی مطلوب شبیه‌سازی گردد.

در صورتی که رفتار شناور در مقابل تحریکات محیطی با احتساب آثار غیر خطی مد نظر باشد، باید از روش‌های حوزه زمان هم چون روش حجم محدود بهره‌گرفت. به این ترتیب با بررسی دقیق کلیه پدیده‌ها در اطراف شناور و در نظر گرفتن آثار ناشی از ماهیت لزج بودن حرکت‌های دقیق شناور در مقابله با تحریک‌های محیطی محاسبه می‌شود. این روش از لحاظ زمانی هزینه بر بوده و برای محاسبه مانورهای پیچیده و رفتارهای غیر خطی شدید مناسب است.

مراجع:

- [1] Witold Gierusz_, Nguyen Cong Vinh, Andrzej Rak Maneuvering control and trajectory tracking of very large crude carrier, Ocean Engineering 34 (2007) 932–945
- [2] Nomoto, K., Taguchi, K., Honda, K. and Hirano, S., “On the Steering Quality of Ships,” International Shipbuilding Progress, Vol. 4, pp. 354-370 (1957).
- [3] Davidson, K. S. M., Schiff, L. “Turning and Course-Keeping Qualities”, Transactions SNAME, 1946
- [4] T.Sawaragi. Coastal Engineering-Waves, Beaches, wave-Structure interactions,Elsevier,1995.
- [5] S. Shiotani,Numerical Estimation of Ship-Generated Wave Pattern, Proceedings of the Eleventh (2001) International Offshore and Polar Engineering Conference
- [6] Agerschow, H., H. Lundgren, T. Sorensen, T. Ernst,J. Korsgaard, L. R. Schmidt, and W. K. Chi, 1983. Planning and Design of Ports and Marine Terminals, John Wiley and Sons, New York.
- [7] ROBERT M.SORENSEN, BASIC COASTAL ENGINEERING, Third Edition, springer 2006.
- [8] Tom van Terwisga, Frans Quadvlieg Henk Valkhof ;‘Steerable Propulsion Units: Hydrodynamic issues and Design Consequences’; (MARIN, Wageningen, The Netherlands) Paper written on the occasion of the 80th anniversary of Schottel GmbH & Co;Presented on 11 August 2001
- [9] Ferziger, J., Peric, M., (1996), Computational methods for fluid dynamics, Springer Verlag.
- [10] Miyata, H., Zho, M. and Watanabe O., (1992), Numerical Study on a viscous flow with free surface about a ship in steady straight course by a finite volume method, J. of ship research, 36(4):332-345.
- [11] M.S. Seif, E. Jahanbakhsh, Neural Networks Model for Ship Maneuver, Proceeding of 3rd International Conference on Computer and IT Application in the Maritime Industries (COMPIT), Siguenza,9-12 May 2004
- [12] Jahanbakhsh, E., Panahi, R. and Seif, M.S., Numerical Simulation of

Three-Dimensional Interfacial Flows, International Journal of Numerical Methods for Heat & Fluid Flow, Issue 4, 2007.

[13] Xing-Kaeding, Y., Unified approach to ship seakeeping and maneuvering by a RANSE method, PhD Thesis, Technischen Universitat Hamburg-Harburg, 2004.

[14] Panahi, R., Jahanbakhsh, E. and Seif, M.S., Development of a VoF fractional step solver for floating body motion simulation, Applied Ocean Research, Vol.28, No.3, p 171-181, 2006.

نقش و کارکرد ارتباط های دریایی و دریانوردی در حوزه های فرهنگ و

روابط اجتماعی با تاکید بر ادوار باستانی و قرون وسطی

حمید ودادی : پژوهش گر مطالعات اجتماعی - فرهنگی

مشاور مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی

hvedadi@yahoo.com

چکیده :

دریانوردی که از جمله ی موضوع های اساسی در تاریخ گسترش مبادله های فرهنگی - اجتماعی است و پیشرفت های فنی آن موجب گسترش دامنه ی حمل و نقل مواد اولیه و کالاهای ساخته شده است، به صورت آرام نیز زمینه های بسیاری را برای تکامل اجتماعی و فرهنگی فراهم آورده است. اختراع قطب نما به منظور جهت یابی و سکان که به جای پاروهای تعبیه شده در پهلوهای کشتی به کار گرفته شد، هم چنین ساختن کشتی های بزرگ با دکل های چندگانه به جای بادبان های کوچک، قابلیت تحرک و راهبری کشتی ها را بالا برد و بر ایمنی آنها افزود.

چنین دستاوردها سبب شدند تا طی قرون چهاردهم و پانزدهم میلادی، راه های جدید بازرگانی و سرزمین های تازه کشف و به این ترتیب، بین سرزمین های شرقی و غربی، ارتباطی وسیع برقرار شود. آثار این رابطه از زوایای متفاوتی قابل بررسی است و در این میان موضوع رشد شتابان روابط

انسانی در حوزه‌های اقتصاد، جامعه و مسایل فرهنگی و فکری از جمله‌ی بحث‌های مهم تلقی می‌شود.

جنبه‌ی مهم فعالیت دریانوردی در توسعه‌ی روابط انسانی تا حد فراهم ساختن زمینه‌های انقلاب صنعتی و رنسانس از جمله‌ی پی آمدهای مثبت آن تلقی می‌گردد.

مقدمه :

در تکوین فرهنگ یک جامعه، علاوه بر انگاره‌ها، باورها، اعتقادات، آداب، رسوم و سنن و تمایلات انگیزش‌زای درونی جامعه، شمار زیادی از محرک‌های مرتبط با «محیط اجتماعی» و «محیط جغرافیایی» همواره اثر گذار بوده‌اند. حتا عاملیت انگیزش‌های درونی جامعه و گرایش‌ها و تمایلات فرهنگ بومی نیز در اغلب اوقات توانسته است تا به سادگی سهمی به قدرت موثرهای بیرونی داشته باشد.

جاناتان ترنر (۱۹۹۰) برای ارایه یک نظریه عمومی در خصوص دینامیزم ساختاری، سه فرایند ژنریک را جزو خصایل عام هر جهان اجتماعی معرفی می‌کند. این فرایندها عبارتند از فرایند تجمع، فرایند تفکیک و فرایند انسجام (چلبی، مسعود، ۱۳۸۶ ص ۱۳)، «ترنر» تحت تاثیر دورکیم، «انسجام» را فرایند سازمان دهنده نظم، فرهنگ و آموخته‌های جمعی اجتماعی می‌داند که واحدهای اجتماعی، کشورها و منطقه‌های منفک را به یکدیگر مرتبط می‌سازد. به نظر می‌رسد که در ایجاد هماهنگی ساختاری برای پذیرش این ارتباط

و نظم فرهنگی، عامل «ارتباط» و به دنبال آن «وفاق روی نمادهای فرهنگی و عناصر وابسته به آن» و به صورت کلی، وفاق روی نمادها و نشانه‌های ارزشی فرهنگی، نقش موثری را دارا باشد. دریا و دریانوردی و عامل انسانی پیوند دهنده بین این دو (دریانوردان)، از دیرباز، دارای یک جایگاه و نقش تعریف شده‌ی تاریخی هستند و در مطالعات تاریخی، دارای وزنه‌ی بالایی در اثرگذاری بر فرهنگ سرزمین‌ها منظور می‌شوند.

در مجموع، دریا، دریانوردی و دریانوردان، سه عامل و وسیله‌ی مادی برای ایجاد بستر مناسب برای توسعه‌ی ارتباط‌های فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی محسوب می‌شوند که در تاریخ گذشته و دور، از شکل و صورت‌های خاصی تبعیت می‌کرده‌اند و امروزه و در شرایط معاصر، از صورت و شکل‌هایی دیگر پیروی می‌کنند.

اهمیت موضوع بسته به این است که در وهله‌ی اول، عوامل و زمینه‌های ارتباط فرهنگی، اجتماعی بین ملل و اقوام را محدود به سرشناسه‌های خاصی مثل وسایل ارتباطی شنیداری، دیداری و گفتاری الکترونیک و روابط چهره به چهره و فیزیکی سرزمین‌ها با یکدیگر نبینیم و در مرتبه‌ی دوم، بر اهمیت تعامل انسانی و روابط بین فرهنگی از طریق سایر عوامل مثل حوزه‌های مختلف «کار» و ارتباط حرفه‌ای- شغلی و یا «ارتباط غیرکلامی» و هنر، تجارت و آموزش اندیشه کنیم. این شناخت و آگاهی از شکل و عمل این وسایل کمک می‌کند تا در بهره‌برداری از عناصر بالقوه انتقال و ترویج فرهنگ در جهت توسعه‌ی ابعاد شناختی خود و کمال‌جویی فرهنگی و هم‌چنین یادگیری‌های

سازگاری و نظم اجتماعی، موفق باشیم .

• کارکرد فرهنگ :

به تعبیر «میتو آرنولد»^{۲۳}، فرهنگ یعنی آشنا ساختن خودمان با بهترین چیزهایی که در جهان شناخته شده و یا گفته شده اند و این یعنی شناخت تاریخ روح انسان (پورتر، ریچارد، ۱۳۷۹ ص ۱۷) و به این ترتیب چنانچه خاستگاه فرهنگ جوامع را از مبدا واحد انسانی بدانیم می‌توانیم این ضرب المثل یوانی را بپذیریم که هر قصه ای را می‌توان به گونه ای متفاوت تعریف کرد .

علاقه‌ی جهانی به ارتباطات بین فرهنگی از دو فرضیه نشات می‌گیرد یکی آن که ذات اصلی زندگی در بهره برداری از سفر، نظام مبادلات بازرگانی و تجاری، تحولات تکنولوژی، مهاجرت و آمایش زمین و تراکم جمعیت، چیزی را در پی و به دنبال خود دارد که در مفهوم «تعامل و آشنایی فرهنگی» خود را نشان می‌دهد. ذات اصلی زندگی در رابطه و ایجاد شناخت فرهنگی بین عناصر ایجاد کننده رابطه است. به عبارتی بین دو عنصر اجتماعی که ارتباط با یکدیگر ایجاد کنند، شناخت و آشنایی فرهنگی، خواسته یا ناخواسته اتفاق می‌افتد. به عنوان مثال چنانچه در یک سفر دریایی، سه ملوان هندی و ایرانی و چینی حضور داشته باشند، زاده‌ی جبری این چنین رابطه‌ای چیزی نیست جز

²³ Mathew Arnold

شکل گیری زمینه‌ی شناخت فرهنگی نسبت به یکدیگر که ابتدا در نحوه سلام و احوال پرسی، پس از آن در آداب غذاخوردن و سپس در آیین‌های ارزشی و رفتار فرهنگی خود را بازگو می‌کند. به طور طبیعی هراندازه که بر سرعت «ارتباط» و دامنه‌ی آن افزوده شود به همان نسبت بر میزان این آشنای زایی افزوده خواهد شد.

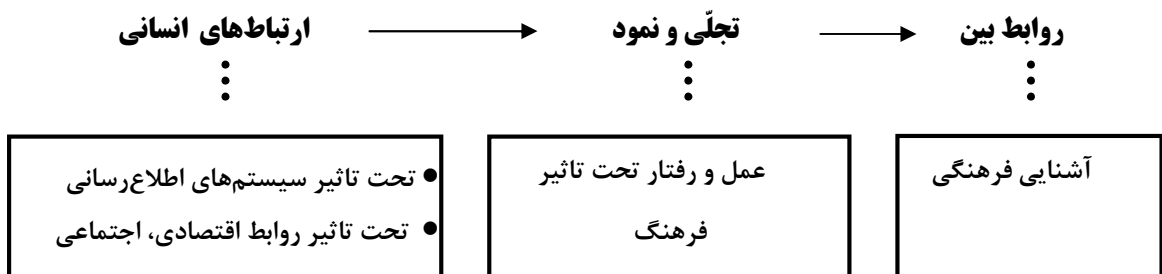
فرضیه‌ی دوم آن است که مردم می‌توانند از طریق رفتارها و کنش‌های بین فردی درک کنند که بین «فرهنگ» و «ارتباط» یک رابطه‌ی معنا دار برقرار است. به عبارتی «فرهنگ» از راه‌های ظریف و بنیادین، ارتباط را تحت تاثیر قرار می‌دهد و از سوی دیگر، بر اثر «ارتباط» زمینه‌های آشنایی فرهنگی فراهم می‌آید و این شناخت آفرینی و ارتباط معنا دار بین فرهنگ و ارتباط سبب می‌شود تا قبول کنیم که درک و تجارب فرهنگی به ما کمک می‌کنند تا بدانیم که جهان چگونه است و ما چگونه در این جهان تعامل می‌کنیم.

- رویکرد به ارتباط‌های بین فرهنگی

یک اصل بنیادین در ارتباط با رویکرد ما نسبت به «ارتباط‌های» بین فرهنگی حکایت از آن دارد که همه اشکال و صورت‌های ارتباط‌های انسانی متضمن «عمل» هستند. مفهوم محتوایی این جمله آن است که «ارتباط» عملی است که بر ما و افراد دیگر تاثیر می‌گذارد. این اثر گذاری می‌تواند از مسایل ساده‌ای چون لباس پوشیدن شروع و به پذیرش آرا نظری کمال یابد. انسان‌ها به خاطر طبیعت مشترکشان به هم نزدیک می‌شوند ولی آداب و

رسوم آن‌ها را از هم جدا می‌کند (نقل از کفوسیوس فیلسوف چینی، پیش از میلاد) وجود طبیعت مشترک انسانی سبب می‌شود که انسان‌ها خواسته‌های مادی و معنوی همانندی داشته باشند مثل خواسته و نیاز مادی به غذا، لباس، مسکن و یا تقاضا برای پاسخ به نیازهای معنایی مثل هنر (نقاشی، مجسمه سازی، موسیقی، حکاکی، خطاطی و ...)، فعالیت و کار علمی برای شناخت روابط و عناصر هستی و اقدام فلسفی برای درک هستی و دیگر صورت‌های اندیشه‌ای. این‌ها نیازهای مشترک جوامع انسانی است که از طبیعت مشترک انسان‌ها سرچشمه می‌گیرد و در این میان آن چه که باعث ایجاد احساس تفاوت می‌شود چیزی نیست به جز تفاوت در آداب و رسوم که سبب می‌شود تا انسان‌ها از هم جدا شوند. مثل جدا شدن فرهنگ موسیقایی ملل که بر اثر تمایل به نوع سازها و گرایش‌های موسیقایی ایجاد می‌شود یا تمایل به خوردن نوع خاصی غذا و نهی و بی تمایلی در خوردن نوعی دیگر و مانند قبول یا رد یک رفتار و از این قبیل موارد.

قابل ملاحظه است که در ارتباط‌های انسانی، عمل و رفتار جوامع زمینه ساز و وسیله‌ی تجلی فرهنگ می‌شود و کیفیت و کمیت روابط بین فرهنگی بر سطح و پهنه‌ی این تجلی و تظاهر و نمود فرهنگی اثرگذار می‌گردد.



• ارتباط‌های انسانی تحت تاثیر روابط اقتصادی و اجتماعی و سیستم‌های

اطلاع‌رسانی

در شرایط امروزی فن آوری با بسط توسعه در دو زمینه‌ی روابط اقتصادی و اجتماعی و نظام‌های ارتباطی موجب تسریع ارتباطات بین فرهنگی شده است. زمینه‌ی ارتباط بر محور اقتصادی و اجتماعی، در یکی از مهم‌ترین صورت‌های خود در زیرمجموعه‌ی حمل و نقل تعریف می‌شود. حمل و نقل مسافر (مسافر برای کار، تفریح، جهانگردی، علمی، دانشجویی و کارورزی) و کالا و بار و به طور کلی مقوله‌ی جا به جایی «انسان» و بار (مواد اولیه) و کالا (محصول تولید شده) از گذشته‌های دور تا به حال، از جمله‌ی بارونق‌ترین صنایع (کارها و فعالیت‌های اقتصادی) به شمار می‌رود. سیستم‌هایی که هم اکنون و به پشتوانه‌ی گذشته‌های دور هنوز موجبی برای تعامل فرهنگی بین ملل، اقوام و جوامع است. در این فرایند، هر اندازه که به شرایط معاصر نزدیک می‌شویم ملاحظه می‌شود که به پشتوانه‌ی فن آوری‌ها، بر دامنه و سطح ارتباط‌های انسانی، در پناه سیستم‌های حمل و نقل و نظام‌های ارتباطی، به تدریج و به صورتی فزاینده، افزوده می‌شود تا جایی که در نظام‌های حمل و نقلی، عناصری چون گردشگران و جهانگردان، تجار و بازرگانان و سیاستمداران، شخصیت‌های فرهنگی، هنری و مدیران تجاری و فنی، مسوولان

دولتی، کارگزاران اقتصادی بورس و کالا و مواد اولیه، ورزشکاران، مسافران عادی و منابع انسانی هدایت کننده و اجرایی حوزه‌ی حمل و نقل (ریلی، جاده‌ای، هوایی، دریایی) از جمله‌ی المان‌های زاینده‌ی تعامل و ارتباط فرهنگی منظور می‌شوند.

در زیربخش بار و کالا نیز، زمینه‌های بسیاری برای توسعه‌ی تعامل و روابط فرهنگی ایجاد شده است که در چارچوب فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی قابل تحلیل و تفسیر است.

انتقال کالای ساخته شده به بازارهای مقصد و پس از آن انتقال مواد اولیه و تولید کالا به طریق مونتاژ در کشورهای هدف برای تامین تقاضای بازار فرایند دیگری از زمینه‌های ایجاد‌ی برای تعامل بین فرهنگی است که خاصه از سال‌های پس از جنگ جهانی دوم نقش و جایگاه‌های تازه‌ای به خود دیده است.

صورت کلی و وجه جامع نظام‌های ارتباطی جدید و پیشرفته از حیث ماهیت و عملکرد چیزی جدای از ماهیت و عملکرد نظام‌های ارتباطی کهن و قدیم نیست و عمده تفاوت را فقط می‌توان در چارچوب فن‌آوری‌های نوین جستجو کرد که در هر عهده‌ی موجب بهبود و تسهیل در امر تعامل و روابط فرهنگی را تدارک ساخته‌اند.

در حوزه‌ی دیگر جوانب اجتماعی نیز می‌توان به گسترش و توسعه‌ی سیستم‌های اطلاع‌رسانی از طریق ماهواره‌های ارتباطی، وسایل انتقال پیچیده تلویزیونی، شبکه‌های تنظیم و اتصال دیجیتال، شبکه اینترنت و

سیستم‌های رایانه‌ای اشاره کرد که قدرت و تاثیر گسترده‌ای بر ارتباط بین فرهنگی داشته‌اند. توسعه ماهواره‌های ارتباطی منجر به گسترش شبکه سراسری جهان (World Wide Web) و رایانه‌های خبری و آموزشی شده است. علاوه بر این، صنعت بین‌المللی سازمان یافته‌ای نیز در حوزه سینما و دیگر هنرهای تصویری و دیداری پا به عرصه حیات نهاده است که در سراسر کشورها، امکان سهیم شدن در تجربیات فرهنگی را برای جوامع فراهم ساخته است.

اکثر کشورها نیز هر ساله در تعداد زیادی از جشنواره‌های بین‌المللی فیلم، موسیقی، تیاتر، صنایع دستی، صنایع کارخانه‌ای، کتاب و مجله، رادیو و المپیادهای علمی و ورزشی شرکت می‌جویند که زمینه‌های مناسبی برای تقویت روابط و تعامل بین فرهنگی است.

• طبقه بندی سرشناسه‌های تعامل و ارتباط بین فرهنگی و سوابق تاریخی

با تاکید بر ادوار باستانی و قرون وسطی

حاصل از مطالعه فرایندهای تاریخی می‌توان نتیجه گرفت که در کنار و جوف محیط‌های آموزشی و فرهنگی، «محیط تجارت» تحت تنوع فرهنگی بسیاری قرار گرفته و به صحنه دایمی تماس فرهنگی تبدیل شده است هم چنین تماس‌های گسترده در بخش‌های «آموزشی و فرهنگی» و «محیط‌های تجارت و حمل و نقل» منجر به شکل‌گیری، تداوم و افزایش روابط بین فرهنگی اقوام و ملل و اشخاص شده است.

سوابق تاریخی نشان می‌دهد که از دیرباز، بسیاری از کشورها به طور مستقیم و یا غیرمستقیم به یک نظام به هم وابسته اقتصادی بین‌المللی در ارتباط بوده و هستند. در نتیجه‌ی چنین ارتباطی، عرصه تجارت و حمل و نقل، همیشه برخوردار از «کیفیت» و «ظرفیت» برای ایجاد زمینه برای تعامل و ارتباط بین فرهنگی بوده است و حمل و نقل و تجارت دریایی بازتابی تاریخی و تعبیری اصیل از مفاهیم بنیادین در این خصوص بوده است. از جمله‌ی مصادیق تاریخی این تعامل بین فرهنگی به شرایط اقتدار آغازین «روم» در خاور زمین می‌توان اشاره کرد.

درست پیش از سال ۲۰۰ قبل از میلاد، دو تا از متحدان عمده و قدرتمند در مغرب زمین یعنی «روم»، «رودس» و «پرگامون»، پی می‌برند که وضعیتشان خطرناک است. «رودس» به منزله‌ی مرکز تجاری، جای «آتن» را گرفته و از راه داد و ستد تجاری به رونق فراوان که بر آزادی دریاها وابستگی داشته است دست می‌یابد و اکنون میان ۲۰۲ و ۲۰۰ قبل از میلاد فیلیپ پنجم شاه مقدونیه تصمیم به اشغال تنگه‌ی هلسپونت می‌گیرد (تاریخ جهان لاروس، ص ۲۱۴، جلد یکم)، عاملی که باعث قدرت روم می‌شود.

تسلط روم بر مدیترانه، سبب می‌شود تا دامنه‌ی تجارت دریایی و دریانوردی رومیان افزایش یابد. به این ترتیب کشتی‌های تجاری رومی را غله بار می‌زنند و تقاضای غلات همراه با برومندی و رونق روم رو به فزونی می‌نهد و واردات ضروری نیز به پشتوانه توان صادراتی رو به افزایش می‌گذارد، برای آن که «بازرگانی» پیش رود ضرورت داشته تا «روم» از طریق توسعه‌ی

دریانوردی، بر تسلط خود بر دریای مدیترانه و جریان صادرات و واردات بیفزاید.

توسعه‌ی دریانوردی روم در دریای مدیترانه، باعث پیوند فرهنگی و ارتباط‌های اجتماعی سه دامنه‌ی فرهنگی اروپایی، آسیایی و افریقایی آن دوران می‌شود. حاصل این دوره تاریخی بسط شهروندی روم به شهرهای هم پیمان و از سوی دیگر ترویج نوع کارگزاری و سازماندهی مناطق آسیایی، به ویژه ایران، به روم است.

حدود سیصد و پنجاه سال پیش از این، یعنی در سال ۵۵۰ قبل از میلاد تمدن یونانی و در آستانه‌ی جنگ‌های یونان و ایران که آزمونی سخت برای یونانیان بود شکل گرفت و تمدن «هلنی» آغاز شد که طی آن، بازارهای صادراتی و وارداتی باعث رفت و شدهای پر دامنه شدند و طی این مراودات تجاری، که به صورتی منحصر از طریق دریا انجام می‌شد، بسیاری مقوله‌های بنیادین تمدن از جمله پیدایش سبک‌های معماری به ویژه سبک «دورسی» که صورتی از هندسه در سنگ است جلوه و نشر می‌یابد و به کل اروپا بسط داده می‌شود. هم‌چنین دل‌بستگی‌های اخلاقی و فلسفی شرقی، در کنار گیرایی داستانی شعر یونانی می‌نشیند و به این ترتیب گرایش‌های تازه‌ای به اندیشه‌ی یونانی داده می‌شود.

شکوه جشن‌های دینی و اجتماعی «آتن» شکل نوینی به نام (تئاتر) را پدید می‌آورد که آینده‌ای شگرف را رقم می‌زند.

کنفوسیوس، فرزانه‌ی چینی که حدود ۴۷۹-۵۵۱ قبل از میلاد

می‌زیسته است شالوده‌ی فلسفی خود را نه فقط در چین که تا گستره هند و یونان (از طریق ایران) بسط می‌دهد. تمدن چینی در پیوند با تمدن هند و تعامل دو آیین بودایی با هندوئیسم و برهمایی گری باعث افزودن ولایت‌های جدیدی به حوزه‌ی تمدن چینی می‌شود که در این میان نقش عمده بر عهده ناوگان‌های دریایی، به ویژه ناوگان‌های تجاری است که در پناه آرامش مورد نیاز برای تجارت، به نقل و انتقال آرام اندیشه‌های فکری، هنری و آیینی مبادرت می‌کنند.

به رغم تشنج‌های نظامی و سیاسی قدرت‌های یونانی، ایرانی و چینی از یک سو و یونانی از سوی دیگر (که بعدها و از ۲۷۵ قبل از میلاد، روم نیز به آن‌ها افزون می‌شود)، اندیشه‌ی فلسفی چینی و یونانی به والاترین پرورش خویش دست می‌یابند.

جنگ‌های یونان با ایران و شکست کارتاژیان سبب می‌شود تا گرانیگاه تمدن به سوی باختر کشانده شود. امضا دومین کنفدراسیون دریایی آتن در ۳۷۷ قبل از میلاد کوشش در استقلال هم پیمانان یونانی داشت و سبب شد تا بر اثر توسعه‌ی دریانوردی و تجارت دریایی زمینه برای مبادلات فکری و فرهنگی مساعد گردد. البته و هر چند که این صلح و آرامش چندان طولانی نبود اما بر شکل‌گیری تمدن یونانی، چینی و هندی افزود و فرصتی شد تا ایران نیز به پرورش خویش توجه کند که حاصل آن تاکید در فراگیری دریانوردی و کشتی رانی از طریق فنیقیان و عیلامیان بود.

میراث سومریان در تجارت دریایی خلیج فارس که به ۲۵۵۰ ó ۲۵۰۰

قبل از میلاد باز می‌گردد و قدیم‌ترین نوشته سومری که در آن از تجارت دریایی یا «دیلمون» یاد شده است دلالت بر آن دارد (وثوقی، محمدباقر، ۱۳۸۴ ص ۲۱) که بخشی از ظرفیت‌های تجاری به حد قابل توجهی در اختیار پارس‌ها و پس از آن هخامنشیان قرار داشته است. بندر آباد و پیررونق «لیان» در نزدیک بوشهر کنونی، یکی از باراندازهای مهم عیلامی (ایلامی) در دوره کوروش هخامنشی است و چنان اهمیتی داشته که پادشاه ایران در نواحی پس کرانه‌ای آن، قصر با شکوهی ساخته که بقایای آن در نزدیکی برازجان هنوز پابرجاست.^{۲۴}

آشنایی ایرانیان با دریانوردی و سکونت آنان در سواحل خلیج فارس باعث شکل‌گیری تجارت دریایی و اهمیت یابی آن در عهد حکومت هخامنشیان می‌شود.

از دوران حکومت کوروش اقداماتی در جهت تسهیل بازرگانی صورت می‌گیرد. این اقدام‌ها با روی کارآمدن داریوش در سال ۵۲۲ قبل از میلاد وارد دوره‌ای تازه می‌شود. سه اقدام اساسی داریوش در سال‌های نخستین حکومت، تاثیر مهمی بر تجارت دریایی خلیج فارس بر جای می‌گذارد. اول، آرام کردن ایالت پس کرانه خلیج فارس در سال ۵۲۰ میلادی، دوم، فتح هند و سواحل آن در ۵۱۷ قبل از میلاد و اعزام یک گروه اکتشاف دریایی به خلیج فارس و اقیانوس هند و دریای سرخ و سوم حفر کانال سویز در سال ۴۹۷

^{۲۴} حفریات کاخ کوروش در نزدیکی برازجان توسط دکتر علی اکبر سرفراز به انجام رسیده است.

ر.ک. به سرفراز، علی اکبر مجموعه دروس باستان‌شناسی و هنر دوران تاریخی، ۱۳۷۵، ص ۲۱۵ - ۲۱۸.

قبل از میلاد و اتصال خلیج فارس به دریای مدیترانه از طریق یک آبراه بزرگ در مصر. وجود این پیوستگی‌ها، آثار تعامل بین انسانی و بین فرهنگی خود را در ۲۵۰ سال بعد نشان می‌دهد که سبب ایجاد ارتباط فرهنگی - اجتماعی، بین یونان، روم، هند، چین و ایران می‌شود.

آرنولد توین بی (جغرافیای اداری هخامنشیان، ۱۳۷۹ ص ۱۱۱) در

تحلیل اقدامات داریوش چنین می‌نویسد :

«از این رشته تمهیدات و تدابیر سودگرایانه همراه با دوراندیشی حیرت‌انگیز آشکار است که داریوش نسبت به اهمیت قدرت دریایی در اقیانوس هند و خلیج فارس اشراف و آگاهی کامل داشته و پی برده بود برای شاهنشاهی بزرگ که بر پل زمینی خاورمیانه سوار است، تسلط بر کشتی‌رسانی در اقیانوس هند و خلیج فارس تا چه اندازه اهمیت دارد».

هنگامی که اسکندر در ۳۳۴ قبل از میلاد به آسیا می‌آید، امپراطوری ایران قدرتی بزرگ بوده است و آسیای کهن، قبرس و مصر را در تملک خود داشته است (تاریخ جهان لاروس ص ۱۷۴)، بخش بسیار مهمی از این اقتدار، برآمده از توان دریایی و قابلیت دریانوردی است که زمینه‌ی لازم را برای تفوق سیاسی و نظامی فراهم می‌سازد.

در پناه این برتری، تجارت دریایی گسترش یافته و تاثیرات خود را در رشد و آبادانی و رونق خلیج فارس و جزایر و بنادر آن بر جای می‌گذارد. با حفر کانال سویز کشتی‌ها و دریانوردان خلیج فارس قادر می‌شوند تا کالاهای خود را به طور مستقیم به بنادر دریای مدیترانه حمل کنند و از آن خطه،

فرآورده‌های مورد نیاز را تامین کنند.

وجود محور تجارت، زمینه‌ی تبادل فرهنگی بین چین، هند، ایران و یونان را فراهم می‌آورد که آن را می‌توان در آثاری از معماری بناهای حکومتی چون تخت جمشید در ایران، گنج‌خانه (تولوس) در پرستش‌گاه آتن پروتانا، ضرب سکه، ساخت مهر و تندیس‌ها و فانوس‌های دریایی (که از آن جمله می‌توان به منار فانوس دریایی اسکندر و یکی از شگفتی‌های هفت گانه جهان اشاره کرد)، توسعه‌ی فرهنگ هلنی، فلسفه‌ی شرقی در غرب و تعامل اندیشه‌ی فلسفی غرب با مشرق زمین، ایجاد یک زبان مشترک یونانی از گویش‌های مختلف که به تقلید از زبان واحد و رسمی هند و چین و ایران شکل می‌گیرد، گرایش به جامعه‌ای یگانه در یونان و پس از آن روم که در راه و رسم دینی بر اثر الهام از سه دسته تمدن مشرق زمین (هند، چین، ایران) پدید می‌آید مشاهده کرد.

حاصل از این روابط بین فرهنگی، مایه‌ای برای پرورش علوم دقیق فراهم می‌آید و جنبشی نو بر اثر تماس با سرزمین‌ها و مردمان نو، ایجاد می‌گردد. شهریاران برای انعکاس تمایل خود به مدنیت و پیوستن به شرایط غالب فرهنگی به گرمی از جنبش‌های فکری، هنری، فلسفی و اجتماعی پشتیبانی می‌کنند و کوشش می‌کنند تا از طریق حفظ راه‌های دریایی و توسعه‌ی دریانوردی به این مهم بپردازند.

آنان مشتاق هستند که نه تنها آوازه‌ی خود را به منزله‌ی متمدن کنندگان فزونی بخشند بلکه هم چنین سعی دارند تا منابع و ذخایر ارزشی و

فرهنگی امپراطوریشان را افزایش دهند. «بطالسه» با پدید آوردن موزه و کتابخانه اسکندریه، آثار فرهنگی ویژه‌ای را بنیان می‌نهند تا ضمن آن که الهام ویژه‌ای از آثار مشرق زمین است خود به عنوان الگویی برای تداوم این زمینه‌های فرهنگی به غرب مطرح می‌شود.

دیوار بزرگ چین ساخته امپراطور تسین چی^{۲۵} هوانگ تی از ۲۲۸ قبل از میلاد که با هدف وحدت بخشیدن به قدرت امپراطوری مرکزی و اتحاد قبایل بر علیه دشمنان به درازای ۲۰۰۰ کیلومتر در امتداد مرزهای شمالی و شمال باختری کشیده می‌شود. بنابر ماهیت هدف اصلی، برای امپراطوری روم الهام با کفایتی می‌شود تا به منظور تمرکز قدرت‌های پراکنده اروپایی به کار گرفته شود.

تجارت دریایی و به طور کلی روابط تجاری دریایی و دریانوردی، راه را برای ایجاد همانندی‌های بسیاری در دو سوی کرانی جهان باستان (غرب و شرق) می‌گشاید. متأسفانه بسیاری از این همانندزایی‌ها که حکایت از مبادلات فرهنگی - اجتماعی و روابط بین انسانی دارد از چشم تاریخ نویسان به دور مانده است اما، همین مقدار که در کتب تاریخی و مستندات حکاکی شده و نقش و نگارها و آثار باستانی مشهور است برای درک این همانندی‌ها، کفایت دارد.

نخستین مورخ عمده چین (سوما چین) در این زمان (۲۰۲ قبل از میلاد) از دستگاه دیوانی و شیوه‌ی سربازگیری و تمرکز امپراطوری آن چه را

۲۵ نام چین از روی نام امپراطور تسین چی گرفته می‌شود.

که می‌نویسد، همانی است که مورد الهام امپراتوران رومی قرار می‌گیرد و عصر اقتدار رومیان را در عصر قیصر یولیوس - (۳۱-۸۱ قبل از میلاد) رقم می‌زند.

بنادر تجاری روم نه فقط مکانی برای تجارت و داد و ستد بلکه صحنه‌هایی وسیع برای تبادل فرهنگی منظور می‌شوند. طی این زمان (۳۱ قبل از میلاد) و با پایان جهان باستان و آغاز ورود به قرون وسطی (۱۵۰۰-۵۰۰ میلادی) و در پی تحولات عدیده اروپایی و آسیایی و افریقایی، بازرگانی و تجارت دریایی وارد به فضای نوینی می‌گردد و طبقات اجتماعی جدیدی پدید می‌آیند. خاستگاه این طبقات جدید چیزی نیست به جز اقشار شهرنشین سرآمد در حوزه‌ی فعالیت‌های دریایی و دریانوردی.

این روند که از سال‌های ۱۱۰۰ میلادی به بعد، آرام آرام به اوج می‌رسد باعث شکل‌گیری بسیاری تمدن‌های جدید می‌شود که همه بر اثر فعالیت‌های دریانوردی و تجارت دریایی پدیدار می‌شوند. از جمله‌ی مهم‌ترین آن‌ها، تمدن مدیترانه‌ای از همه تابناک‌تر و درخشانده‌تر است. صحنه‌ی اقتصادی و تجارت دریایی، زمینه‌ساز قدرت شرق و ضعف غرب می‌شود. کاروان‌های حامل طلا، بخور، پارچه، ادویه معطر هند و چین، گیاهان دارویی، میوه و از همه مهم‌تر چای، کتان و ابریشم به عنوان پشتوانه‌های تجارت دریایی، اسباب رشد قدرت مشرق زمین را تدارک می‌سازند.

برادران پلو و عموزاده‌ها و دیگر دریانوردان شناخته (چون برادران واسکودوگاما و کریستوفر کلمبوس) و ناشناخته، نه فقط آثار مادی و کالایی،

بلکه آثار معنوی و غیرمادی را نیز از شرق به غرب می‌برند. شیوه‌ی انجام مبادلات اقتصادی به وسیله‌ی اسکناس و برات (پول کاغذی و اسناد اعتباری)، نحوه و مدل حکومتی توزیع قدرت مرکزی به فرمانداران ولایتی و ایالتی (آن چه که در هند و چین و ایران رواج بوده) و اهمیت وجود کالاهایی چون ابریشم، ادویه و زر و طلای رایج گونه‌هایی اصیل در سیاست و اقتصاد شرق است که از طریق دریا به غرب برده می‌شود و باعث توسعه‌ی نگاه غرب به آثار نوین تمدن می‌شوند. باز تولید اندیشه‌ی حکومتی و شیوه‌های تنظیم ساختاری نظام سیاسی و فرمانروایی، هم چنین شیوه آموزش‌های نظامی و دیوان سالاری و نحوه آموزش و پرورش درباریان و مردان حکومت و الگو برداری از رویه‌های حکومتی مشرق زمین و سایر برون داده‌های رفتاری برخاسته از تجارت و دریانوردی مدیترانه‌ای، ثابت می‌کند که تجارت دریایی بسی فراتر از روابط سیاسی و نظامی عمل کرده و باعث شده است تا روابط انسانی به جای استقرار بر شناخت‌های منطقه‌ای بر پایه‌های تعامل فرهنگی رشد و توسعه یابند.

المان‌های موضوعی ناشی از فضای تجارت دریایی و فعالیت‌های دریایی و دریانوردی در چارچوب یک دوره‌ی تاریخی تا زمان وقوع رنسانس در اروپا شامل عناوین زیر می‌شود.

الف) با توجه به ماهیت فعالیت دریانوردی که استوار بر دو مقوله‌ی تجارت و نظامی‌گری بوده و تسلط مکانی (در بعد نظامی‌گری) و تجارت کالا (در بعد اقتصاد تجاری) را به عنوان عناصر اصلی این صنعت معرفی می‌کند سبب

می‌شود تا جریان‌های خاصی در تبادل اجتماعی - اقتصادی بین سرزمین‌های خاوری و باختری پدیدار شوند.

- آشنایی مغرب زمین با فرهنگ کشاورزی مشرق و محصولات خاص به نحوی که تجارت ادویه معطر و گیاهان دارویی، نخ ابریشم و کتان و میوه‌های درختی با عمر ماندگاری طولانی (انبه، موز، نارگیل، آناناس) از جمله‌ی زمینه‌های تجارت مستمر را تشکیل می‌دهد.

- آشنایی با نوع کاربری فلزات به نحوی که اروپاییان از مشرق زمین (به ویژه چین) آموختند که می‌توانند همراه با استفاده از مس که در اروپا و خاورمیانه رایج بود، از برنز نیز بهره‌برداری کنند. تفاوت بین این دو بسیار گویا است، چون ساختن و به عمل آوردن برنز مستلزم پیشرفت در فلزکاری است که به اصول آلیاژها ارتباط می‌یابد و در ضمن به سبب سختی و مقاومت بیش‌تر نسبت به مس، کاربردهای متنوع‌تری را نیز شامل می‌شود.

- آشنایی مغرب زمین با سازمان‌های صنفی موجود در ساختار اجتماعی سه تمدن هند و چین و ایران که به صورت کاست و طبقات اجتماعی زندگی می‌کرده‌اند.

(ب) حضور به‌طور نسبی پیوسته‌ی دریانوردان در کشورهای هدف منجر به ایجاد زمینه‌های آشنایی فرهنگی را فراهم می‌سازد به نحوی که آثار و تولیدات فرهنگی مشرق زمین و افریقا، از طریق فعالیت‌های دریانوردی در نوار رفت و شدی کشتی‌های تجاری به شدت ترویج

می‌یابد.

ج) آشنایی با الگوهای حکومتی در ابعاد اجتماعی - اقتصادی که در هند و چین و ایران از ویژگی‌های منحصری در قالب جامعه‌گرایی برخوردار بوده است زمینه ساز گسترش دامنه‌ی نگاه زندگی اروپایی در نقد و کالبد شکافی نظام اجتماعی اروپایی می‌شود. مجموعه‌ی این آشنایی‌های که در طول قرون وسطی اتفاق می‌افتد تجربه‌های بسیطی را در اختیار مغرب زمین قرار می‌دهد.

د) کشف سرزمین‌های تازه (قاره آمریکا و بعدها نیوزلند و استرالیا)، شناخت تنگه‌ها که باعث کوتاه شدن مسیرهای دریایی می‌شود و هم چنین دسترسی به راه‌های دریایی نزدیک‌تر از غرب (پرتقال، هلند، انگلستان و فرانسه) به شرق، بر دامنه‌ی ارتباط اقتصاد تجاری و جریان نظامی‌گری فعالیت‌های دریانوردی می‌افزاید و بین این دو مقوله چنان پیوستگی قطعی به وجود می‌آورد که کاروان شناورهای تجاری، تصویری کامل از کاروان شناورهای نظامی را بازتاب می‌دهند. شناورهای تجاری به سبک شناورهای نظامی اداره می‌گردند و به صورت رسمی هر نوع فعالیت تجاری، در قالب یک تلاش نظامی اتفاق می‌افتد.

به این ترتیب و با شکل‌گیری جریانات زیر، داشته‌های اروپا برای ورود به رنسانس (در بعد حکومتی، اجتماعی و فرهنگی و تحولات فکری) و تسلط بر سرزمین نو و ثروتمند و وسیع تازه کشف شده‌ی آمریکا کامل شوند و در مجموع این قاره را قادر می‌سازند تا با شکل دادن اندیشه در

ابعاد اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی، غالب بر اتفاقات زمان و عصر خود شود.

رشد جمعیت، رشد اندازه‌ی متوسط جامعه‌ها، اسکان پایدارتر جامعه‌ها و گسترش جامعه‌ها در محیط‌های تازه که همه بر اثر ارتباطات دریایی بین غرب و شرق و بر اثر تسلط مکانی و تجاری بر ملل و سرزمین‌ها به وجود آمده است، قابلیت‌های بسیاری را برای تقویت حرکت‌های اجتماعی مغرب زمین فراهم می‌سازد و به این ترتیب، رخداد رنسانس را به عنوان یک تحول فکری در اختیار تحولات اقتصادی و سیاسی مغرب زمین قرار می‌دهد.

ه) منابع ثروت زمین، طلا و نقره و کار (که از طریق نیروی کار سرزمین آفریقا برای قاره جدید آمریکا تامین می‌گردد)، اروپا را برای ورود به مراحل جدیدتری در ادامه‌ی رنسانس و تحولات سیاسی - اقتصادی، یعنی انقلاب صنعتی تقویت می‌کند و از این زمان به بعد، فرصت‌های بسیاری را برای سبقت مغرب زمین از تحولات مشرق زمین فراهم می‌سازد. زمینه‌ای که بعدها باعث نابرابری میان جامعه‌ای بین جوامع غرب و شرق می‌گردد.

• نتیجه آن که :

بی‌سر و صداترین علت انقلاب صنعتی را باید در تراکم تدریجی اطلاعات فنی، داشته‌های مادی و زمینه‌های آشنایی با فرهنگ شرقی جست و جو کرد. تجارت دریایی و حمل و نقل از طریق دریا و در چارچوب فعالیت‌های دریانوردی بر آهنگ نوآوری‌ها می‌افزاید و در نتیجه‌ی همین پیشرفت‌ها، قرن

۱۸ و ۱۹، بسی پر بارتر از قرون گذشته برای مغرب زمین معنا دار می‌شود. پیشرفت در حمل و نقل دریایی که منجر به تسخیر دنیای جدید می‌شود در کم‌تر از پنجاه سال فاتحان را در معرض یک رشد شتابان اقتصاد پولی و تحول فرهنگی از نظام‌های قدیمی اروپایی به نظام‌های جدید قرار می‌دهد. فرصت‌های تازه برای مبادلات بازرگانی، فرصت‌های تازه‌ای را نیز برای مبادلات فکری و فرهنگی فراهم می‌سازد و در این فرایند، نقش حمل و نقل دریایی و دریانوردی، بسیار موثر و نافذ اتفاق می‌افتد.

اینک که به گذشته می‌نگریم، بدون هرگونه مبالغه باید بپذیریم که کشف و تسخیر دنیای جدید (امریکا و سرزمین‌های نو) چه از نظر شروع قدرت اروپا در نظام جهانی جوامع بشری و چه از نظر تاثیراتش در پیدایش انقلاب صنعتی، اهمیتی بی‌چون و چرا داشته است (پاتریک نولان، گرهارد لنسکی - ۱۳۸۰ - ص ۳۱۸ - ۳۱۹). تسلط بر سرزمین‌های ثروتمند و تصرف سرزمین‌هایی که جنگل‌هایشان منبع عظیم ثروت و منابع آن‌ها (کشاورزی، فلزی، انسانی) توانمند در ایجاد پتانسیل برای تحرک بن‌مایه‌های صنعتی - اقتصادی داشته است، اروپاییان را مسلط بر ارزش‌های مادی و معنوی بسیاری می‌کند.

می‌توان دریافت که اهمیت فعالیت‌های دریایی و دریانوردی چیزهایی بیش از انتظار در جا به جایی کالا و خدمات است. هم‌امروزه فرصت‌ها و نهادهای بسیاری در این انرژی بالقوه نهفته است که می‌توان با اکتشاف آن‌ها بر وسعت داشته‌های اقتصادی - اجتماعی و برای تمامی سرزمین‌های غرب و شرق و در یک تعامل برد - برد افزود و این راه آینده برای دسترسی به

توسعه‌های بومی در عرصه‌ی دنیای جدید است.

منابع :

- (۱) ریچارد ای پورتر، ارتباط بین فرهنگ‌ها، ترجمه سید اکبر میر حسینی ۱۳۷۹، نشر باز.
- (۲) تاریخ جهان لاروس، جلد یکم ترجمه امیر جلال الدین اعلم، نشر سروش.
- (۳) توین بی، آرنولد، جغرافیای اداری هخامنشیان، ۱۳۷۹، ترجمه همایون صنعتی زاده، انتشارات افشار.
- (۴) مسعود چلبی ۱۳۸۶، جامعه شناسی نظم، نشر نی.
- (۵) محمود طاهری ۱۳۸۰، سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند نشر آستان قدس رضوی.
- (۶) رایین اسماعیلی، دریانوردی ایرانیان، نشر جاویدان.
- (۷) نوربخش حسین، ودادی، حمید تاریخ دریانوردی ایرانیان ۱۳۸۶، ناشر روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی.
- (۸) وثوقی، محمدباقر ۱۳۸۴ تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار نشر «سمت».
- (۹) پاتریک نولمان، گرهارد لنسکی ۱۳۸۰، جامعه‌های انسانی، ترجمه ناصر موفقیان، نشر نی.

فراخوان مقاله

اندیشیدن و اندیشه را به نوشتار در آوردن نشانه‌ی زندگی، اصالت، مسوولیت‌پذیری و پویایی و فرزانی است. آن کس که زنده است و زندگی را قدر می‌شناسد و من را، با ما و در ما می‌اندیشد و برای من، بی‌مانه وجودی قائل است، نه حیات و هویتی، به هیچ روی نمی‌تواند در زندگی اجتماعی نسبت به اندیشه‌ها و چالش‌های فکری بی‌تفاوت باشد، و دیده‌خویش بر نقد اندیشه‌های موجود ببندد و آنچه را که می‌بیند نادیده انگارد، و یافته‌های تجربی و علمی‌اش را در بافت ناگشوده‌ی ذهن خویش، محبوس و پنهان نگاه دارد. انتظار طبیعی از آدمی این است که بیاندیشد و اندیشه‌خویش به خامه‌ی قلم بیاراید و دفتر زندگی خود و جامعه‌ی خویش را زینت بخشد. ما را نیز انتظار جز این نیست که همکاران دریایی، فرزانی را تمامیت بخشند و دفتر اندیشه‌ورزی و پژوهش‌گشوده در سازمان بنادر را با انتشار دانش، تخصص و تجربه‌های خویش درخشان سازند. هم از این رو از کلیه‌ی اندیشه‌ورزان پژوهشگر دریایی دعوت می‌شود با تهیه و ارسال مقاله‌های تخصصی در حوزه‌ی فعالیت‌های حمل و نقل بندری و دریایی، این مرکز را در بهبود، تحکیم و تعمیق مطالب فصل‌نامه یاری‌رسانند و نسبت به اثبات آنچه ثبوتش فرزانی و زندگی آدمی را نشان می‌دهد، اقدامی بایسته و شایسته انجام دهند.

معیارهای لازم برای انجام مطالعات و تحقیقات و تهیه مقالات

۱- معیارهای عمومی:

۱-۱ مرتبط بودن مطالب با عنوان مقاله و کامل بودن آن. منظور این است که:

- تمام موضوعات مورد نظر مطرح شده باشد.

- استدلال‌ها و بحث‌ها در کلیت متن، با موضوع مقاله و با یکدیگر مرتبط باشند.

- منابع و مراجع ادبیات تحقیق ذکر شده باشد.

- منطق و پیوستگی بین استدلال‌ها رعایت شده باشد

۲-۱ برخورداری از یک ساختار نگارشی منسجم، منظور این است که:

- مطالب تهیه شده از یک ساختار شفاف مفهومی برخوردار باشد.

- عنوان‌ها و زیرعنوان‌ها، مناسب و در پیوند با یکدیگر باشند و از نظم و منطق پیوسته‌ای تبعیت نمایند.

- نظام ارجاع دهی با ثبات و مناسب باشد و ارجاع‌ها با اصل مطالب مطابقت داشته باشند.

۳-۱ نظر به این که ماهیت تحقیقات بر پایه‌ی اصول تحقیق تدوین و تنظیم می

گردد، لازم است مقالات از یک محوریت تحقیقی در کلیت و ترکیب مطالب

برخوردار باشد و موارد زیر به طور مشخص در تألیف مقاله رعایت گردد:

- خلاقیت، تازه‌گی، و نوآوری

- دقت در پژوهش و استدلال، و پرهیز از اظهارات ژورنالیستی و فاقد استدلال.

- پشتیبانی استدلال‌ها و اثبات‌ها، به وسیله مدارک، ارجاعات و مستندات.

- ارایه ی شواهد کافی برای بسط و فهم موضوع.
- نقد و تحلیل ادبیات تحقیق.
- وجود ارتباط لازم بین ادبیات تحقیق و موضوع مورد تحقیق.
- ۲- ساختار عمومی:
- مقاله های ارسالی باید دارای ساختار زیر باشند.
- ۱- ۲ عنوان: که در آن باید موارد زیر رعایت شده باشد.
- پرهیز از عنوان های کلی و روزنامه ای؛
- استفاده از صفت و موصوف های لازم برای گویاتر نمودن عنوان؛
- دارا بودن جذابیت برای جذب مخاطب؛
- فشرده و مختصر به نحوی که به راحتی در اذهان حفظ و باقی بماند؛
- پرهیز از اصطلاحات نامأنوس و اختصار
- توجه به این نکته که عنوان یک برجسب است نه جمله.
- ۲- ۲ نام نویسنده/نویسندگان:
- مشخص کردن نام، مقطع تحصیلی و رابطه عضویتی نویسنده یا نویسندگان.
- ۳- ۲ چکیده:
- دربرگیرنده (معرفی کلی و گویای تحقیق / بیان هدف و قلمرو تحقیق، اهمیت کلی تحقیق، مروری فشرده بر ساختار مقاله، اشاره کلی به نوآوری ها و دستاوردهای مقاله)؛
- رعایت کوتاهی و فشرده بودن
- ۴- ۲ کلید واژه

۵-۲ مقدمه:

• تعریف مساله و قلمرو تحقیق؛

• طرح اهمیت تحقیق؛

• طرح سوابق تاریخی موضوع؛

• طرح طبقه‌بندی‌ها و شاخه‌های مرتبط با موضوع؛

• ارائه تعاریف اصطلاحات اصلی و علائم و اختصارات؛

• مروری کلی بر بقیه مقاله.

• این بخش می‌تواند با بخش بعدی ترکیب شود.

۶-۲ بررسی ادبیات موضوع / سابقه تحقیق:

• طرح سابقه بر اساس یک نظم زمانی / دیدگاهی / مکتب فکری یا هر

طبقه‌بندی دیگر؛

• طرح ارتباط ادبیات مورد بررسی با موضوع تحقیق؛

• بیان نقاط قوت، ضعف و محدودیت‌های ادبیات موضوع؛

• پرهیز از طرح مطالب شخصی غیر مستدل و تعصب آمیز؛

• طرح یافته‌های موافق و مخالف در ادبیات؛

• ارائه روند و سیر تحقیق و طرح جهت‌گیری آن؛

• نقد و بررسی تئوری‌های طرح شده؛

• مشخص کردن محدوده زمانی مورد بررسی؛

• برقراری ارتباط بین ادبیات موضوع با موضوع مورد تحقیق.

۷-۲ بدنه اصلی مقاله باید ویژه گی‌های زیر را داشته باشد:

- متشکل از یک تا چند بخش و در برگیرنده اصل تحقیق و مطالعه نظیر روش و متدولوژی، فرضیات، مدل ریاضی.
- ۸-۲ نتایج ارائه خروجی‌های آزمایش‌ها، مدل‌ها یا محاسبات.
- ۹-۲ بحث در باره نتایج:
- استخراج اصول، روابط و ارائه تعمیم‌های ممکن؛
- ارایه تحلیل مدل یا تئوری؛
- ارایه ارتباط بین نتایج و تحلیل‌ها.
- جمع بندی و نتیجه‌گیری طرح نتایج مهم و پیامدهای آن‌ها؛
- بیان استثناء‌ها و محدودیت‌ها؛
- طرح افق‌های تحقیقاتی برای ادامه و توسعه تحقیق.
- ۱۰-۲- منابع:
- ارایه فهرست مرتب شده منابع.
- ۱۱-۲- پیوست‌ها (در صورت نیاز):
- ارایه مطالب ضروری برای فهم و پشتیبانی از مطالب اصلی مقاله.
- ۳- موارد ویرایشی:
- رعایت ملاحظات دستوری در جملات و سعی در نوشتن جملات کوتاه و گویا؛
- شماره گذاری عنوان بخش‌ها و زیربخش‌ها؛
- شماره گذاری روابط و فرمول‌ها؛
- ارایه شرح مفید و گویا در بالای جداول و پایین شکل‌ها؛
- شماره گذاری جداول و شکل‌ها به طور جداگانه؛

- ارجاع دهی به هر جدول و یا هر شکل در متن از طریق شماره مربوطه؛
- رعایت دندان‌گذاری مناسب به منظور تفکیک بهتر و خوانا تر نمودن نوشتار؛
- پرهیز از شکسته شدن کلمات در دو خط متوالی (نظیر "می" در آخر خط و "شود" در ابتدای خط بعدی)؛
- پرهیز از کپی کردن تصاویر ناخوانای مراجع و منابع، سعی در بازطراحی آن‌ها با ذکر دقیق ماخذ در ذیل آن‌ها.

پیوست شماره‌ی ۲

دستورالعمل نگارش مقالات

RWI003/00



◆ تهیه کنندگان:

رضا بیک پور و علی سرایی

◆ تصویب کننده:

سیاوش پارسیان

این مدرک تحت کنترل سیستم مدیریت کیفیت اداره کل مرکز تحقیقات
می باشد هر گونه کپی و تغییر در این مدرک نیاز به درخواست و اجازه کتبی
دارد

۱- اهداف:

ایجاد یک سیستم مشخص برای تهیه مقالات جهت استفاده در فصل نامه های تخصصی مرکز تحقیقات (دیدگاه)

۲- دامنه کاربرد:

سازمان بنادر و کشتیرانی و بنادر تابعه و کلیه ذینفعان سازمان

۳- مراجع:

بند ۴-۲-۳ و ۴-۲-۴ استاندارد ISO9001:2000

۴- مسئولیتها:

مسئولیت بررسی، رد و تأیید مقالات بر عهده کارشناسان مرکز تحقیقات سازمان بنادر و کشتیرانی می باشد

۵- تعاریف:

روش نگارش:

۱- مقاله باید روی کاغذ A₄ با رعایت فاصله یک سانتیمتر (Single) بین سطور، حاشیه ۲/۵ سانتیمتر از طرفین و ۳ سانتیمتر از بالا و ۳ سانتیمتر از پایین صفحه نگاشته شده و تمام صفحات مقاله پشت سرهم شماره گذاری شوند.

۲- مقاله با نرم افزار Word تحت ویندوز XP به صورت خلاصه‌های فارسی و انگلیسی یک ستونه و متن یک ستونه حداکثر در ۱۵ صفحه تایپ و ارسال گردد. متون فارسی با قلم B Nazanin و فونت ۱۲ نازک و متون انگلیسی با قلم Times New Roman و فونت نازک ۱۲، عنوان مقاله با فونت ضخیم ۱۷، عنوان های اصلی (چکیده، مقدمه و ..) با فونت ضخیم ۱۶، زیر عنوان ها با فونت ضخیم ۱۴ و اسامی نویسندگان با فونت ضخیم ۱۲ تایپ شود.

۶- روش اجرا:

۶-۱- ترتیب بخش‌ها

بخش‌های مقاله به صورت زیر تنظیم شوند: برگ مشخصات و متن مقاله شامل عنوان، چکیده، کلید واژه، مقدمه، مواد و روش‌ها، نتایج و بحث، نتیجه گیری کلی، سپاسگزاری، منابع مورد استفاده و چکیده انگلیسی. ضمناً نتایج و بحث ممکن است توأم و یا به صورت جداگانه ارائه شوند.

۶-۱-۱- برگ مشخصات مقاله

عنوان مقاله، نام و نام خانوادگی، مدرک تحصیلی، محل اخذ مدرک، سمت نگارنده(گان)، محل اشتغال، ایمیل نگارنده / نگارندگان روی یک صفحه جداگانه به فارسی و انگلیسی ذکر گردد.

۶-۱-۲- عنوان مقاله

باید کوتاه و جامع بوده و از ۱۰ کلمه تجاوز نکند و در بالای صفحه اول

آورده شود. ترجمه انگلیسی عنوان با حروف کوچک نیز باید در زیر عنوان فارسی نوشته شود. (در صفحه عنوان و چکیده و همچنین در متن مقاله به هیچ وجه نام و نام خانوادگی و دیگر مشخصات مربوط به نگارنده (گان) ذکر نگردد).

۶-۱-۳- چکیده

باید مختصر، گویا و جامع بوده و حتی الامکان از ۲۵۰ کلمه تجاوز نکند و بعد از عنوان در همان صفحه قرار گیرد. واژگان کلیدی بین ۳ تا ۶ کلمه بلافاصله بعد از چکیده ذکر گردد. ضمناً چکیده انگلیسی بطور جداگانه و برگردان از چکیده فارسی در انتهای مقاله آورده شود.

۶-۱-۴- مقدمه

شامل معرفی موضوع مورد بررسی، ضرورت انجام تحقیق و مرور منابع علمی و پژوهش های انجام شده قبلی با استناد به مدارک منتشر شده می باشد.

در متن مقاله نام علمی (جنس و گونه) به صورت ایتالیک نوشته شده و هنگامی که نام گونه برای اولین بار ذکر می گردد ضروری است نام توصیف کننده آن نیز آورده شود. در صورت تکرار، نام جنس به اختصار نوشته شده و از ذکر نام توصیف کننده خودداری گردد. اوزان و مقادیر به صورت سیستم متریک بیان شوند.

منابع مورد استفاده در مقاله باید صرفاً از منابع اشاره شده در فهرست

منابع بوده و با شماره مشخص گردد.

۶-۱-۵- مواد و روش ها

شامل معرفی طرح آزمایشی و توضیح وسایل و مواد به کار رفته و شرح کامل روش های بررسی می باشد ولی در عین حال نیازی به شرح کامل روش های اقتباس شده نبوده و فقط ذکر اصول و مآخذ کافی است.

۶-۱-۶- متن مقاله

این قسمت شامل نوشتار، جداول، تصاویر و نمودارها می باشد که تجزیه و تحلیل شده و مورد ارزیابی و بحث قرار می گیرند. در این ارتباط نکات زیر باید مورد توجه قرار گیرد:

نکته یک: آمار و ارقام مورد استفاده در مقاله باید جدید و بروز باشد (آمار تا سال گذشته آورده شده باشد).

نکته دو: مضمون جداول نباید در مقاله تکرار گردد. هر جدول از شماره، عنوان، سرستون و متن تشکیل می شود. عنوان جداول باید مختصر و گویا بوده، به نحوی که نیازی به مراجعه به متن مقاله نباشد و در بالای جدول آورده شوند. عنوان و متن داخل جداول به زبان فارسی تایپ شود. هر جدول با یک خط افقی از شماره و عنوان متمایز می شود. همچنین سرستون با یک خط افقی از متن جدول جدا شده و در زیر متن جدول نیز یک خط افقی ترسیم می شود.

شکل ها، تصاویر و نمودارها با کیفیت مناسب و به طور واضح، لزوماً به صورت سیاه و سفید همراه با فایل مربوطه ارسال گردند. توضیح عکس ها،

تصاویر و نمودارها در زیر آن‌ها آورده شوند.

۶-۱-۷- نتایج، پیشنهادات و کارهای آینده

سه قسمت نتیجه گیری، پیشنهادات و کارهای آینده باید مجزا شده و با کیفیت مناسب ارائه شود.

۶-۱-۸- سپاسگزاری

می‌توان از اشخاص و افرادی که در انجام تحقیق مساعدت نموده و یا در تامین بودجه، امکانات و لوازم کار نقش مهمی داشته‌اند مختصر و کوتاه سپاسگزاری نمود.

۶-۱-۹- منابع مورد استفاده

ارجاع به منبع در متن مقاله پس از ذکر یک مطلب مهم صورت می‌گیرد. منبع مورد نظر که مطلب به آن ارجاع می‌شود در پایان جمله و در داخل پارانتز با شماره آورده می‌شود. در صورت ذکر نام نگارنده (گان) در متن منابعی که یک یا دو نگارنده دارند هر دو اسم و منابعی که بیش از دو نگارنده دارند ابتدا اسم نفر اول و پس از آن از واژه همکاران استفاده می‌گردد. فهرست منابع بر اساس حروف الفبا، ابتدا برای منابع فارسی و سپس برای منابع انگلیسی به شرح نمونه‌های زیر تنظیم شود.

الف - مقاله

مثال :

۱- شهسواری، م.ر. و غ. شیر اسماعیلی. ۱۳۷۷. بررسی اثر موج بر

رسوب. مجله علوم. جلد ۲. شماره ۳: ۴۹-۵۷

2-Hung, J. and R. E. Redmann. 1995. Solute adjustment to salinity. *J. Plant Nutr.* 18(7):1371-1389.

ب- کتاب

مثال :

۱- مهدوی ، م. ۱۳۷۱. هیدرولوژی کاربردی. جلد دوم. انتشارات دانشگاه تهران. ۴۳۷ صفحه.

2-Borrer, D.J., D.M. De Long and C.A. Triplehorn. 1981. An introduction to the study of sedimentations. Saunders College Publishing, 5th ed. 827 pp.

ج- پایان نامه

مثال :

فلاح ، س. ۱۳۸۱. مطالعه موج، عملکرد و اجزای عملکرد. پایان نامه کارشناسی ارشد مهندسی صنایع، دانشگاه صنعتی اصفهان. ۱۲۸ صفحه.

د- منابع اینترنتی

مثال :

Alley, M.M., D.E. Scharf., W.E. Brann and J.L. Hammons. 2003. Nitrogen management for winter wheat: principles and recommendations. [http:// www.Ext.vt.edu/pubs/grains/ 424-026.html#L3](http://www.Ext.vt.edu/pubs/grains/424-026.html#L3).

- در صورت رجوع به چندین مقاله از یک نویسنده ، مقاله ها به ترتیب سال انتشار تنظیم و در صورت رجوع چندین مقاله یک نویسنده که در یک سال منتشر شده باشند از حروف a و b و... بعد از تاریخ انتشار چه در متن مقاله و چه در فهرست منابع از همدیگر تفکیک شوند.

- در صورتی که مقاله و یا کتاب مورد استفاده فاقد نام نگارنده باشد با رعایت کلیه موارد فوق به جای نام نگارنده در منابع فارسی کلمه بی نام و در منابع انگلیسی کلمه Anonymous ذکر گردد. اگر متنی فاقد تاریخ انتشار باشد عبارت بدون تاریخ در منابع فارسی و عبارت Not dated در منابع انگلیسی پس از نام نگارنده (گان) ذکر گردد.

۲-۶- چکیده به زبان انگلیسی

چکیده مقاله به زبان انگلیسی باید ترجمه کامل و منطبق با چکیده فارسی باشد.

۳-۶- سایر نکات

- نگارنده (گان) مسوول نظراتی هستند که در مقالات خود بیان می کنند.
- تمامی نگارندگان به منظور تایید محتوای مقاله برگ مشخصات مقاله را امضا می نمایند.

- یک نسخه از مقاله همراه با لوح فشرده (CD) کامپیوتری آن ارسال گردد.
- هیات تحریریه از پذیرش مقالاتی که قبلاً در سایر نشریات چاپ شده و یا برای بررسی ارسال گردیده معذور است. مقالاتی که در کنگره‌ها، سمینارهای داخلی و خارجی و سمپوزیوم‌ها ارایه و چاپ شده‌اند از این قاعده مستثنی هستند.
- هیات تحریریه در رد یا قبول و ویرایش مقالات اختیار دارد.

Simulation Procedures for Vessels Maneuvers at Ports and Analysis of Basin Tranquility Affected by Waves Created by Vessels Movements

Mohammad Saeid Seif, et al.

Abstract

Efficiency of vessels in ports is one of the most important factors in designing a port. Vessel maneuver in different environmental within the port, has a critical impact in determining its efficiency. Hence, studying this issue is an essentiality in analyzing the design and output of a port basin. There are several methods to examine vessel maneuver at ports including: model test, theoretical analysis, experimental practices and numeral methods. Nowadays, with the growth of calculation capabilities of computers, numerical methods have a special position. This article, while studying the importance of port basin tranquility analysis, effective parameters are considered and then the capability of maneuver simulation at the basin is studying with respect to different method of simulation and taking into account special port conditions.

Improving the Role of Ports & Maritime Organization in IMO

Ali Akbar Marzban

Abstract

As stipulated in Ports & Maritime Organization Code of Practice ratified in 1969, one of the P.M.O patent responsibilities is membership in related international ports and maritime organizations and participation in related conferences & associations.

Indubitably, including such a mission in the regulation arise from the international nature of shipping activities, import and export of cargo as well as ship & port interaction.

On the other hand the legislators desire a strong and effective membership and participation in order to protect the country national advantages.

In the light of such responsibility, Ports & Maritime Organization as the representative of Islamic Republic of Iran government is a member to several regional and international organizations including, IMO, IHO, IAPH and ROPME and taking part in their meetings and conferences.

Among others, International Maritime Organization is the most significant one. According to IMO convention which was ratified in 1948, IMO founded in 1958 with its secretariat based in London. Islamic Republic of Iran was one of the leading members of IMO, Joining it in 1958. Currently 168 countries are member to IMO, and over 70 international and regional organizations including governmental and non-governmental

organizations cooperate with IMO. IMO main responsibility as the specialized agency of the United Nations is to protect and improve maritime safety and security, to protect marine environment and prevent air pollution caused by shipping activities and finally to improve shipping productivity.

IMO attempts in 50 years of serving the development of maritime industry become evident in ratifying several conventions, protocols, resolutions, guidelines, and recommendations.

Regarding the above, no development would ever occur without setting goals and planning to achieve it.

Fortunately, Ports and Maritime Organization, keeping pace with latest technical & technological progress has taken effective steps in making policies and development planning specially in the recent decade; however the progress has been slow in some aspect for some reasons.

In this article, one of these aspects which is the interaction with International Maritime Organization is considered and the necessity of making policies and planning in order to improve Iran position and to actively and effectively participate in technical and specialized negotiations in IMO is emphasized.

IMO, sixty years activities and marine casualties
Measures taken by IMO regarding the Marine Accident
Ali Moradi

Abstract

In the maritime history, globally numerous casualties have been occurred with irreparable consequences. From the establishment of International Maritime Organization (IMO), efforts have been taken to prevent or reduce marine accidents and casualties. Under the pretext of IMO's sixty year activities, this article highlights the measures of preventive actions in marine accident, carried by IMO and its related bodies.

Statistics show that despite growth of shipping activities, measures which have been taken by IMO have reduced marine accident and casualties.

IMO was born in conference held in Geneva, in 1948, under the auspices of the United Nations.

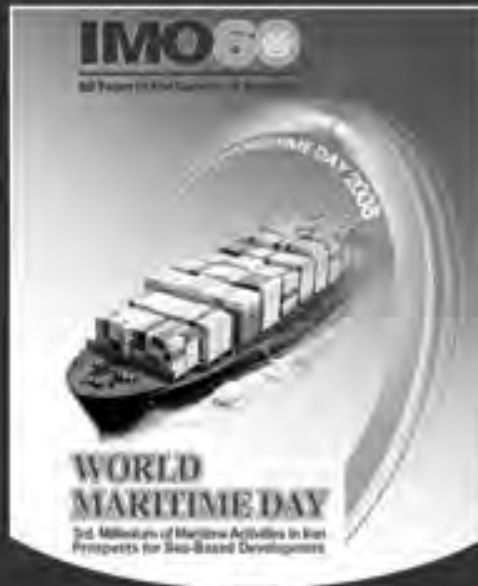
March 17th will mark the 50th anniversary of that Convention entering into force in 1958.

June 2008 will see the 100th meeting of the IMO Council, the executive body of IMO, which is responsible, under the Assembly, for supervising the work of the Organization in between successive sessions of the latter. The theme for [World Maritime Day](#) 2008 is "IMO: 60 years in the service of shipping". So accident prevention could be considered as a result of IMO's work package, although it is not possible to prevent all accidents and casualties, but the important thing is the output of IMO's service or products which are very effective in marine accident.

The article will introduce the related conventions, resolutions, circulars and guidelines for reduction of marine accidents and casualties.

DIDGAH ○○○

Scientific, Professional, Port & Maritime - Summer 2008



Editor Staff: Hamid Vedadi

English Editor and Translator: Soraya Gheissary

Editorial Board:

Siavash Parssian, Hamid Hamidi, Roohollah Baratian,
Ali Moradi, Mahdi Janbaz, Reza Baikpoor, Hamid Vedadi,
Hamid Reza Pishevar

Execution Board:

Tahereh Shahrabi Farahani, Maedeh Vahedi, Hamideh
Avazbakhsh, Monir Aminabadi

Postal Address: R&D Center, Floor 9, Ports & Maritime
Organization Bldg, South Didar Ave. Shahid Haghani
Highway, Vanak Sq. Tehran

Tel: 84932133 **Fax:** 84932137

Email: R&D@pmo.ir