

چالشهای نیروی انسانی شناورهای سنتی جنوب کشور از مکران تا اروندکنار

^۱ غلامرضا عماد، ^۲ محمد عباسی زاده، ^۳ محرم فکری

^۱ استادیار دانشگاه دریانوردی چابهار

^۲ دانشجوی کارشناس ارشد دانشگاه دریانوردی چابهار و افسر کنترل و بازرسی کشتیهای اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

^۳ کارشناس ارشد و مسئول کنترل و بازرسی کشتیهای اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

چکیده:

بررسی‌های اولیه بر روی حوادث دریایی نگران‌کننده شناورهای سنتی طی چندسال اخیر در منطقه مکران، که باعث افزایش تلفات و صدمات فراوان شده است، نشان دهنده نقش بسیار مهم عامل انسانی ناکارا در اینگونه حوادث می باشد. سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این راستا به عنوان کنترل و نظارت‌کننده شناورها در جهت ارتقاء سطح ایمنی شناورهای سنتی، دستورالعمل صدور گواهینامه حداقل پرسنل مورد نیاز شناور جهت دریانوردی ایمن را به تصویب رسانده و اجرایی نموده است. مصاحبه‌های اولیه این تحقیق مکرراً "حکایت از عدم تطابق گواهینامه‌های حداقل نفرات با پرسنل موجود بر روی اینگونه شناورها دارد. در این مقاله به بررسی علل ناکارامدی سیستم موجود و تحقیق در خصوص پرسنل غیرمتخصص پرداخته ایم و توجه خاص ما به عدم شایستگی کاربران موتورهای دریایی به عنوان یکی از مهمترین عوامل شناسایی شده در حوادث دریایی شناورهای سنتی بوده است. در نهایت راهکارهای علمی و عملی مناسب جهت رفع مشکل موجود ارائه شده است.

واژه‌های کلیدی: شناورهای سنتی، موتورلنج باری، سازمان بنادر و دریانوردی، گواهینامه حداقل نفرات، کاربران موتورهای دریایی

۱- مقدمه

با توجه به روند رو به رشد فن آوری‌های صنعت دریانوردی و تجهیز شناورها به وسایل و تجهیزات مدرن در فضای رقابتی بین المللی موجود، علاوه بر نیروی انسانی کارا، مسئله آموزش و دانش محوری آن نیز مورد توجه فراوان است. امروزه کیفیت و کارامدی نیروهای انسانی از جمله موضوعات مهم در بخش دریانوردی است. شناورهای سنتی نیز همانند دیگر شناورها و همگام با صنعت کشتیرانی نیاز به افراد متخصص ماهر و آموزش دیده دارند.

سازمان بنادر و دریانوردی بر اساس بند ۳ ماده ۳ از فصل دوم آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن ۱۳۴۸ وظایف و اختیارات تهیه و تنظیم و اجرای مقررات بندری و دریایی و کشتیرانی بازرگانی را داراست. ارتقاء سطح ایمنی شناورهای سنتی اعم از تحت پرچم و یا پرچم خارجی با انجام کنترل و بازرسی به منظور تطبیق وضعیت آنها با مقررات ملی، آیین نامه های اجرایی و مفاد تفاهم نامه‌های منطقه ای نیز از وظایف این سازمان می باشد. این امر در راستای ارتقاء آبراه های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی و نهایتاً کاهش تردد شناورهای غیر استاندارد در بنادر انجام می گیرد.

بر اسای دستورالعمل اجرایی کنترل و بازرسی کشتیهای غیرکنوانسیون سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۸۷) عدم رعایت ترکیب و تعداد خدمه از عوامل مهم در شناسایی شناورهای غیر استاندارد است. بر اساس آمارهای موجود بیش از ۸۰٪ سوانح دریائی ناشی از خطای انسانی می باشد که این امر نشاندهنده نقش و اهمیت نیروی انسانی در ارتقاء ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریائی میباشد. عدم رعایت الزامات دستورالعمل حداقل نفرات و یا عدم آشنایی نفرات با فرایندهای عملیاتی از جمله مواردی هستند که قابلیت دریانوردی شناورها را زایل می نمایند و یا اینکه در صورت ترک بندر، شناور، سرنشینان و محیط زیست دریایی را تهدید نموده و در معرض خطر قرار می دهند (سازمان بنادر و دریانوردی ۱۳۸۷)

دستورالعمل اجرایی صدور گواهینامه حداقل پرسنل مورد نیاز شناور جهت دریانوردی ایمن (MINIMUM SAFE MANNING) براساس مقرره ۱۴ فصل پنجم کنوانسیون ایمنی و حفظ جان اشخاص در دریا (SOLAS 74) و اصلاحات بعدی و کنوانسیون بین المللی اصلاح شده استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان (STCW 78)، توسط سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریائی کشور تهیه، تصویب و لازم الاجرا شده است. بر اساس این دستورالعمل حداقل تعداد کاربر موتورهای دریایی مورد نیاز برای موتور لنگهای چوبی با تناژ ناخالص کمتر از ۵۰۰ GT که در سفرهای نزدیک به ساحل (محدوده خلیج فارس و دریایی عمان) تردد مینمایند ۲ نفر تعیین شده است. حال آن که بررسی های اولیه این تحقیق حکایت از آن دارد که شناورهای سنتی با مشکلات عدیده ای در این زمینه روبرو هستند. یکی از مهمترین موارد آن عدم استفاده مالکان موتورلنج ها از کاربران موتورهای دریایی گواهینامه دار (مدرک دار) علیرغم دستورالعمل های مصوب و اجرایی سازمان بنادر و

دریانوردی می باشد. این مهم چالشهای زیادی را در مورد اینگونه شناورها طی چند سال گذشته در مناطق جنوبی کشور (خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان) ایجاد نموده است.

حال سوال اساس این است که با توجه به فعالیت های صورت گرفته در زمینه کنوانسیون های مربوطه از جمله STCW از طرف سازمان بندارو دریانوردی و وجود تعداد زیاد سوانح موتورلنجای باری که ناشی از عوامل نیروی انسانی است، علت مقاومت مالکان اینگونه شناورهای سنتی در خصوص اجرایی شدن دستورالعمل حداقل خدمه ایمن موتورلنج ها چیست؟ بر اساس تحقیقات گسترده صورت گرفته ما در این پژوهش متاسفانه بیسواد، نبود مراکز آموزشی مناسب، پراکندگی جغرافیایی، و هزینه زیاد دوره ها از مهمترین عوامل در عدم اجرایی شدن دستورالعمل حداقل خدمه ایمن موتورلنج های باری در جنوب کشور از منطقه مکران تا اروند کنار می باشد.

۲- روش تحقیق:

روش تحقیق استفاده شده در این مقاله بصورت کیفی بوده و از طریق مصاحبه، مشاهده، و بررسی اسناد مرتبط با حداقل نفرات موتورلنج های باری انجام گرفته است. محدوده پژوهش تمامی بنادر جنوبی کشور (بنادر سیستان و بلوچستان، بنادر هرمزگان، بنادر بوشهر و بندار خوزستان) می باشد. بدین صورت که ابتدا پس از بحث و بررسی با روسای ادارات و دفاتر دریایی و بندری، نقاط تمرکز موتورلنج ها در بنادر جنوبی کشور شامل بندار تجاری که حداقل تعداد ۳۰ موتورلنج باری در آن وجود داشته باشد شناسایی شدند. سپس با حضور فیزیکی در این بنادر به مشاهده و بررسی اوضاع از نزدیک پرداخته شده و از موارد مهم یادداشت برداری گردید. در مرحله بعد افراد مصاحبه شونده شامل مالکان موتورلنج ها، فرماندهان، تعاونی لنجداران، کاربر موتورهای دریایی گواهینامه دار و بدون مدرک (تجربی)، موسسات آموزش کشتیرانی، و مسئولین در بندار (ادارات امتحانات و گواهینامه های دریانوردی، کنترل و بازرسی کشتیها، امور دریایی، و ثبت و بازرسی کشتیها) مشخص شدند. از این افراد در رابطه با موضوع کاربران موتورهای دریایی، مصاحبه های حضوری بعمل آمد. در مرحله آخر گردآوری اطلاعات به بررسی فیزیکی اسناد و گواهینامه های مرتبط به موضوع مورد تحقیق پرداخته شد. در پایان ارائه راهکارهای عملی و منطقی با توجه به شرایط خاص شناورهای سنتی، پرسنل زحمتکش آنها، و تحلیل داده های جمع اوری شده از منابع ذکر شده انجام گرفت.

۳- وضعیت موجود کاربران موتورهای دریایی در بندار جنوبی

در ابتدا به تعاریف واژگان مهم اشاره شده در مقاله پرداخته شده است. سپس با توجه به محدوده پژوهش از مکران تا اروند کنار، اطلاعات جمع اوری شده در چهار استان سیستان و بلوچستان، هرمزگان، بوشهر، و خوزستان طبقه بندی گردیده است.

۳-۱ تعاریف

در این مقاله لنج های فعال، تردد ماهیانه، کاربران موتورهای دریایی موجود و کاربران موتورهای دریایی مورد نیاز به قرار زیر تعریف می گردند:

لنج های فعال: به تعداد لنج ها باری که حداقل در طول مدت ۲ ماه به یک سفر دریایی مراجعت نمایند و گواهینامه ایمنی غیرکنوانسیون این شناورها معتبر باشد.

تردد ماهیانه: به تعداد موتور لنج هایی که در طول یکماه از بندر خروج می کنند.

کاربران موتورهای دریایی موجود: درصدی از موتورلنج های متردد به بندر که بر اساس دستورالعمل حداقل خدمه ایمن شناورها، دارای کاربر موتورهای دریایی مدرک دار می باشند.

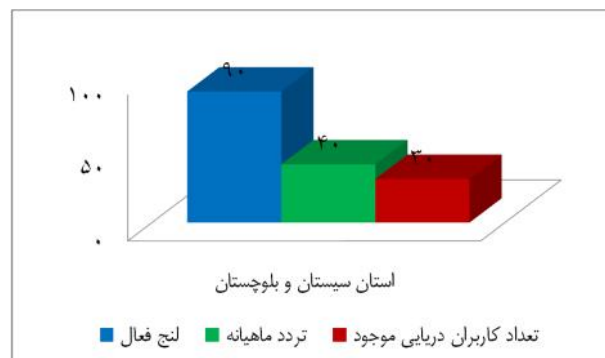
کاربران موتورهای دریایی مورد نیاز: درصدی از موتورلنج های متردد به بندر است که با توجه به تعداد کاربران موتورهای دریایی موجود در منطقه، بر اساس دستورالعمل اجرایی حداقل خدمه ایمن شناورها، فاقد کاربر دریایی تأیید شده از سوی سازمان بندار و دریانوردی می باشد.

۳-۲ وضعیت کاربران موتورهای دریایی در استان سیستان و بلوچستان

استان سیستان و بلوچستان در منطقه جنوب شرق کشور با مرز دریایی حدوداً "۳۰۰ کیلومتر واقع شده است. در این استان تنها نقطه تمرکز موتورلنج های باری در منطقه مکران بندر چابهار در جنوب این استان می باشد.

جدول ۱- آمار تفکیکی وضعیت کاربران موتورهای دریایی در استان سیستان و بلوچستان

نقاط تمرکز	تعداد موتور لنج فعال	تعداد تردد ماهیانه	کاربران دریایی موجود	کاربران دریایی مورد نیاز
بندر چابهار	۹۰	۴۰	۷۵٪	۲۵٪



نمودار ۱- مقایسه آمار کلی پژوهش در استان سیستان و بلوچستان

بر اساس آمار جمع‌آوری شده و با توجه به جدول و نمودار فوق مشاهده می‌شود که در منطقه مکران در حال حاضر وضعیت کاربران موتورهای دریایی موجود (گواهینامه دار) با توجه به تعداد تردد ماهیانه نسبتاً خوب ارزیابی می‌شود. در حال حاضر چالش کمبود و یا مقاومت مالکان موتورلنجهای در برابر استفاده از کاربران موتورهای دریایی مدرک دار در این منطقه بدلیل تعداد کم موتورلنجهای فعال محسوس نمی‌باشد. برخی دلایل تعداد کم اینگونه شناورها و در نتیجه کمبود فعالیت تجاری دریایی، دوری از مراکز تجاری مهم کشور، دوری از زاهدان به عنوان مرکز استان می‌باشد. بادهای فصلی مونسون نیز که خاص این منطقه می‌باشد، امکان فعالیت موتورلنجهای تجاری کوچک را دشوار ساخته است که این خود به نوبه خود در کاهش فعالیت های موتورلنجهای تجاری تأثیرگذار بوده است. با توجه به نمودار ۱، در صورتی که تعداد کاربران دریایی موجود را با تعداد لنجهای فعال مقایسه کنیم کمبود این افراد محسوس تر و به واقع چند برابر خواهد شد. فراموش نکنیم اگر چه تعداد تردد ماهیانه در این بندر تقریباً کمتر از نصف شناورهای فعال میباشد که در صورت مساعد شدن اوضاع سیاسی و اقتصادی در این منطقه، احتمال تردد ماهیانه این شناورها به حداکثر خود خواهد رسید. بنابراین اوضاع عدم تناسب تعداد کاربران موتورهای دریایی و موتورلنجهای متردد به بندر چابهار به مرحله بحرانی خواهد رسید. در این صورت اجرای مؤثر دستورالعمل حداقل خدمه ایمن موتورلنجهای باری که در راستای کاهش سوانح شناورهای سنتی از سوی مرجع دریایی کشور (سازمان بنادر و دریانوردی) لازم الاجرا شده است، با چالش جدی روبرو خواهد شد.

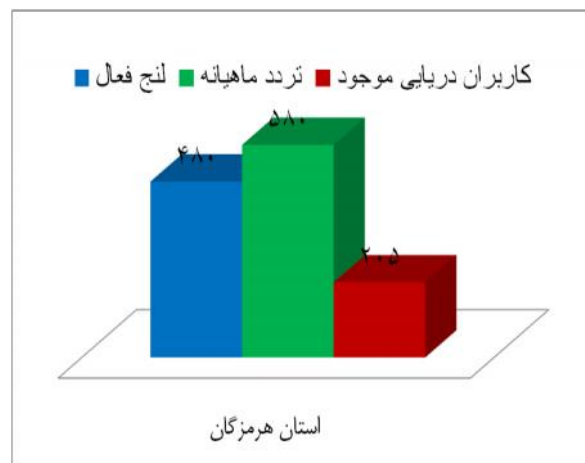
علیرغم تعداد کم موتورلنجهای باری، تعداد موتورلنجهای صیادی در این منطقه در حد چشمگیر و قابل تاملی است که در افزایش حوادث دریایی منطقه مکران نقش بسیار مهمی را ایفا می‌کند. با نگاهی کوتاه به آمار سوانح بندر چابهار در ۳ سال گذشته متوجه این مهم خواهیم گشت. بررسی- های اداره سوانح بندر چابهار نشان می‌دهد که یکی از مهمترین مؤلفه‌های اصلی این حوادث عامل نیروی انسانی غیرمتخصص می‌باشد. وضعیت تعداد کاربران موتورهای دریایی بدتر خواهد شد که موتورلنجهای صیادی این منطقه هم نیازمند استفاده از پرسنل آموزش دیده (مدرک دار) گردند. در حال حاضر نیز تفاهم نامه‌هایی فی مابین سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان شیلات در خصوص ایمنی موتورلنجهای صیادی به امضاء رسیده است.

۳-۳ وضعیت کاربران موتورهای دریایی در استان هرمزگان

استان هرمزگان در جنوب کشور و با مرز دریایی حدوداً "۹۰۰ کیلومتر دارای ۸ نقطه تمرکز موتورلنجهای باری است .

جدول ۲- آمار تفکیکی وضعیت کاربران دریایی در استان هرمزگان

نقاط تمرکز	تعداد موتور لنج فعال	تعداد تردد ماهیانه	کاربران دریایی موجود	کاربران دریایی مورد نیاز
شهید باهنر	۱۶۰	۸۰	%۵۰	%۵۰
قشم	۸۵	۱۲۰	%۶۰	%۴۰
لنگه و کنگ	۲۱۰	۳۰۰	%۹۰	%۱۰
جاسک	۴۰	۲۰	%۵	%۹۵
تیاب، سیرک، کرگان	۹۰	۶۰	%۱۰	%۹۰



نمودار ۲- مقایسه آمار کلی پژوهش در استان هرمزگان

همانطور که مشاهده می کنیم بر اساس آمار تفکیکی جمع آوری شده در این تحقیق در اکثر نقاط استان عدم استفاده مالکان از کاربران موتورهای دریایی با توجه به تعداد تردد ماهیانه مشهود می باشد. در مرکز استان به علت وجود مراکز آموزشی به تعداد کافی، نصف موتورلنج های باری دارای کاربر موتور دریایی گواهینامه دار هستند. که این تعداد در صورت اجرایی شدن قاطع دستورالعمل اجرایی حداقل خدمه امن شناورها از سوی مسئولان امر در بندر شهید باهنر، به درصد بالاتری نزدیک خواهد شد. در بندر لنگه و کنگ بررسی ها نشان از وجود تعداد چشم گیر کاربران موتورهای دریایی است که بخاطر وجود ۲ مرکز آموزشی و پیگیری های تعاونی های لنجداران این بندر در برگزاری آزمون شفاهی از کم سوادان و بی سوادان بوده است. ذکر نقص عدم وجود کاربر موتورهای دریایی در گزارشات بخش کنترل و بازرسی شناورهای غیرکنوانسیون بندر لنگه نیز تأثیر بسزایی در کمک به حل مشکل کمبود کاربران موتورهای دریایی داشته است. که این به نوبه خود باعث افزایش فرهنگ ایمنی لنجداران بندر کنگ و لنگه شده است.

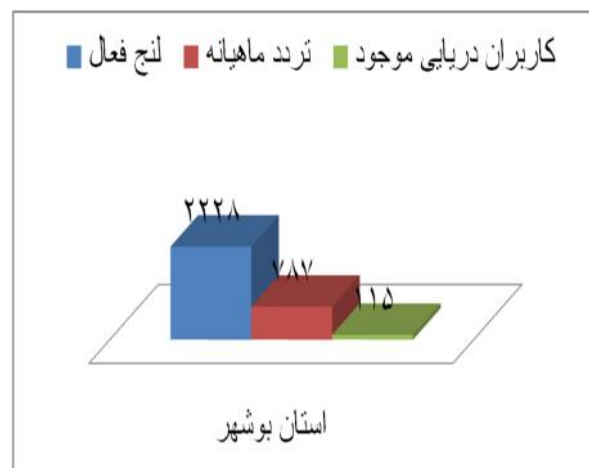
با مقایسه آمار کلی در استان هرمزگان (نمودار ۲) متوجه تعداد زیاد تردد ماهیانه موتورلنج های باری به نسبت تعداد لنج های فعال می شویم که ناشی از خروج شناورهای این منطقه به سایر جزایر نزدیک و مسافت کوتاه لنگه و کنگ به کشورهای عربی حوزه خلیج فارس می باشد.

۳- ۴ وضعیت کاربران موتورهای دریایی در استان بوشهر

استان بوشهر با بیش از ۷۰۷ کیلومتر مرز دریایی، دارای ۹ نقطه تمرکز از نظر تعداد لنج های فعال در منطقه می باشد. این منطقه به عنوان قطب اصلی موتورلنج های باری در بین تمام بنادر ایران شناخته شده است. که این مقوله خود ریشه در فرهنگ و تجارت کهن دریایی این خطه از جنوب کشورمان دارد.

جدول ۳- آمار تفکیکی وضعیت کاربران دریایی در استان بوشهر

نقاط تمرکز	تعداد موتورلنج فعال	تعداد تردد ماهیانه	کاربران دریایی موجود	کاربران دریایی مورد نیاز
بوشهر	۶۰	۴۰	۱۰۰٪	۰٪
دلوار	۲۸۰	۱۱۵	۵٪	۹۵٪
بوالخیر عامری	۱۶۱	۸۰	۵٪	۹۵٪
دیر	۲۲۷	۸۵	۱۰٪	۹۰٪
کنگان	۹۰	۵۲	۵٪	۹۵٪
عسلویه و نخل تقی	۳۷۰	۱۶۵	۹٪	۹۱٪
ریگ	۱۵۰	۵۰	۰٪	۱۰۰٪
گناوه	۵۷۰	۱۴۰	۲۲٪	۷۸٪
دیلم	۳۲۰	۶۰	۱٪	۹۰٪



نمودار ۳- مقایسه کلی امار پژوهش در استان بوشهر

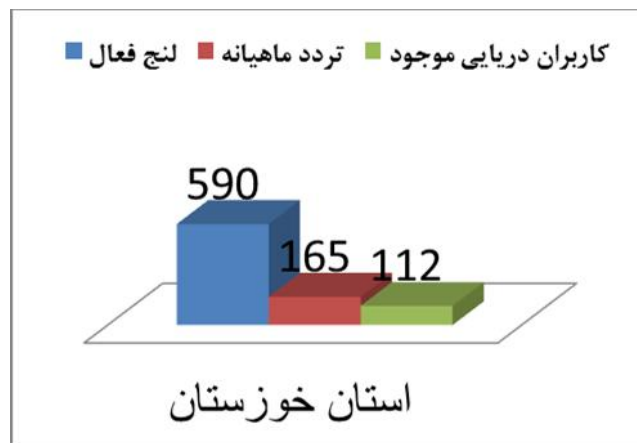
با یک نگاه کوتاه و گذرا بر روی امارهای بدست آمده ما (جدول شماره ۳) مشاهده خواهد شد که بجز مرکز، بیش از ۸۰ درصد موتورلنجهای سایر مناطق نیازمند کاربران دریایی آموزش دیده هستند. بنابراین عدم تمایل مالکان به استفاده از کاربران موتورهای دریایی مورد تایید سازمان بنادر و دریانوردی (گواهینامه دار) و یا احتمالاً "کمبود افراد متخصص، در استان بوشهر نمایان تر می شود. با وجود ۲۲۲۸ لنج فعال شناسایی شده، در حال حاضر فقط حدوداً ۱۱۵ شناور شناسایی شدند که از کاربران موتورهای دریایی مدرک دار استفاده می کنند. بررسی های انجام گرفته این تحقیق نشان دهنده عدم هماهنگی لازم فی مابین گسترش مؤسسات آموزش کشتیرانی و افزایش چشمگیر تعداد موتورلنج های باری در استان بوشهر می

باشد. علاوه بر مورد فوق بی‌سوادی و کم‌سوادی مالکان و پرسنل زحمت‌کش جامعه سنتی دریانوردان تأثیر فراوانی در عدم آموزش و عدم افزایش فرهنگ ایمنی داشته است.

۳-۵ وضعیت کاربران موتورهای دریایی در استان خوزستان

جدول ۴- آمار تفکیکی وضعیت کاربران دریا در استان خوزستان

نقاط تمرکز	تعداد موتورلنج فعال	تعداد تردد ماهیانه	درصد کاربران دریایی موجود	درصد کاربران دریایی مورد نیاز
خرمشهر	۳۰	۱۰	۱۰۰	۰
آبادان	۷۰	۶۵	۵۰	۵۰
چوئبده	۱۹۰	۵۰	۳۰	۷۰
اروندکنار	۴۰	۴۰	۲۰	۸۰
سجافی	۲۶۰	نا مشخص	۵	۹۵

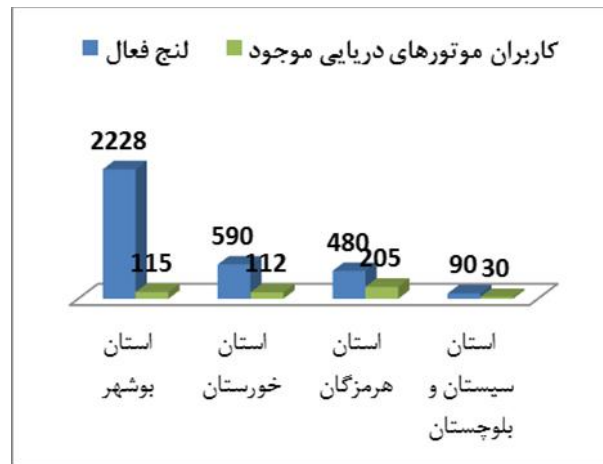


نمودار ۴- مقایسه کلی امار پژوهش در استان خوزستان

اگرچه پژوهش ما در محدوده استان خوزستان نشان می‌دهد که تعداد تردد ماهیانه به نسبت کاربران موتورهای دریایی بهتر از استان‌های هرمزگان و بوشهر می‌باشد. دلیل این امر نامشخص بودن تعداد ترددهای بندر سجافی در جنوب استان خوزستان می‌باشد که بعلمت اعمال حاکمیتی است که به تازگی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به موتورلنج‌های باری صورت پذیرفته است. هنوز در بندر سجافی روند ورود و خروج سیستماتیک مثل سایر بنادر این بندر پیاده‌سازی نشده است. در بنادر خرمشهر و آبادان تعداد قابل توجهی شرکت‌های آموزش کشتیرانی وجود دارند که این فعالیت‌ها تأثیر بسزایی در افزایش تعداد کاربران موتورهای دریایی داشته است.

۳-۶ وضعیت کلی کاربران موتورهای دریایی در جنوب کشور

نمودار ۵- مقایسه تعداد کاربر موتورهای دریایی و موتورلنج های باری فعال بنادر جنوبی



در اولین نگاه به جدول مقایسه استان های جنوبی متوجه وجود تعداد بیشترین موتورلنج باری فعال در استان بوشهر و کمبود بسیار زیاد تعداد افراد کاربر موتورهای دریایی گواهینامه دار در این استان و سایر استانها می شویم ، حال دو مسئله در رابطه با کمبود موتورسیتها(کاربر موتورهای دریایی) در پیش روی ماست :

- ۱- آیا کاربر موتورهای دریایی در سطح استان های جنوبی به نسبت تعداد لنج های فعال و مورد نیاز وجود دارد ؟
- ۲- آیا افرادی در این استان ها وجود دارند که دارای مدرک کاربر موتورهای دریایی هستند اما در حال حاضر بر روی موتورلنج های باری کار نمی کنند ؟

پاسخ به مسایل فوق مستلزم بررسی آمار و عملکرد اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی استان های جنوبی و بررسی اجمالی آمارهای بدست آمده در سطح استان های محدوده پژوهش می باشد.

بررسی انجام شده ما نشان می دهد که از ابتدای سال ۱۳۸۰ تا کنون در بنادر جنوبی کشور جمعا ۳۰۲۱ مورد گواهینامه کاربر موتورهای دریایی در مقابل ۳۵۵۳ موتورلنج باری فعال صادر گردیده، که سهم استان سیستان و بلوچستان ۸۳ گواهینامه، استان هرمزگان ۹۳۹ گواهینامه، استان بوشهر ۱۶۳۰ گواهینامه، استان خوزستان ۳۶۹ گواهینامه می باشد.

مقایسه اماری کاربر موتورهای دریایی که هم اکنون بر روی شناورهای مورد مطالعه با استفاده از بررسی لیست خروجی موتور لنجها و مدارک صادر شده توسط اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی انجام گرفته است، نشان از عدم تناسب بین این دو امار دارد بطوریکه بین ۳۵۵۳ مورد موتورلنج باری فعال در استان های جنوبی فقط بطور تقریبی حدودا " ۵۰۰ فروند(نمودار ۵) از این نوع شناورها در حال حاضر از پرسنل آموزش دیده و مدرک دار استفاده می کنند که در خوشبینانه ترین حالت نیاز به ۳۰۰۰ نفر افراد واجد شرایط جهت کارکردن بر روی این شناورها احساس می شود. نباید فراموش کرد که از طرفی سازمان بنادر و دریانوردی نیز تا کنون بیش از ۳۰۰۰ نفر از افراد واجد شرایط را گواهینامه دار نموده که این امار هم با افرادی که هم اکنون بر روی اینگونه از شناورها اشتغال دارند همخوانی نداشته است که این خود حاکی از ضعف سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور در عدم اجرای قاطع و صحیح دستورالعمل حداقل خدمه موتورلنج های باری دارد. در واقع در حال حاضر افرادی هستند که فقط گواهینامه دریافت نموده اند و به هر دلیلی در حال حاضر شاغل بر روی موتورلنج های باری نیستند.

علاوه بر این اگرچه تعداد گواهینامه های صادره و موتورلنج های فعال در یک نگاه اجمالی حاکی از وضعیت خوب و تعداد تقریباً کافی افراد مورد نیاز جامعه موتورلنج های باری دارد، اما نکته مهم و حایز اهمیت، وجود شناورهای فلزی کوچک (یدککش ها ، دویه ها و...) است که در کاسته شدن از این تعداد افراد نقش بسزایی دارد ، در حال حاضر به علت عدم تفاوت در گواهینامه های کاربر موتورهای دریایی شناورهای سنتی و شناورهای فلزی و بدلیل شرایط بهتر شناورهای فلزی به نسبت شناورهای سنتی، به نظر میرسد اولین گزینه انتخاب این افراد جهت کار کردن در دریا، شناورهای فلزی کوچک میباشد که فقط به عنوان نمونه در استان بوشهر تا کنون ۱۲۷ فروند یدک کش و ۷۹ فروند دویه باری ثبت گردیده که هر شناور بر اساس گواهینامه حداقل خدمه می بایست ۲ نفر کاربر موتورهای دریایی به همراه داشته باشد با بررسی ساده حداقل ۴۰۰ نفر از تعداد افراد گواهینامه دار کاسته می شود. بنابراین با افزایش شناورهای فلزی همچنان وضعیت تعداد کاربران موتورهای دریایی به مانند گذشته با چالش های جدی تری روبرو

خواهد شد. علاوه بر مورد فوق الذکر وجود ناخداهای دارای مدرک موتوربستی، افرادی که فقط گواهینامه دار هستند و به دریا نمیروند و یا افرادی که از سایر استانهای کشور نسبت به اخذ مدرک کاربر موتورهای دریایی مبادرت نموده‌اند، در سناریوی کمبود کاربر موتورهای دریایی در مقابل تعداد لنج‌های فعال نقش بسزایی را ایفا می‌کنند.

کمبود نیروی متخصص بر روی ناوگان سنتی و تجاری که سفرهای بین‌المللی دریایی دارند علاوه بر افزایش سوانح و کم‌شدن درآمدهای این قشر از دریانوردان، وجهه بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران را حداقل در گستره خلیج فارس و دریای عمان خدشه دار خواهد کرد.

بنابر تحلیل‌های فوق در حال حاضر کمبود کاربران موتورهای دریایی در تمامی نقاط جنوبی کشور مشهود می‌باشد. بنظر میرسد در مرحله اول راهی جز آموزش افراد از طریق مؤسسات آموزش کشتیرانی نخواهد بود. باید دید در حال حاضر وضعیت مؤسسات آموزش کشتیرانی در نقاط تمرکز موتورلنچ‌ها به چه صورت است؟ با توجه به اینکه آموزش صحیح از طریق مؤسسات آموزشی اولین و مهمترین راه جبران کمبود نیروی انسانی متخصص در جهت حل مشکلات کاربران موتورهای دریایی است آیا مراکز آموزشی نیز به مثابه افزایش تعداد موتورلنچ‌های باری در نقاط مورد نظر گسترده یافته‌اند؟

۳-۷ بررسی وضعیت مؤسسات آموزش کشتیرانی در نقاط تمرکز موتورلنچ‌ها

بر طبق آمار گردآوری شده در این تحقیق، هم اکنون در استان سیستان و بلوچستان (منطقه مکران) بر طبق آمار موجود فقط ۱ موسسه آموزشی در زمینه آموزش کاربر موتورهای دریایی در چابهار فعال می‌باشد که با توجه به تمرکز تمام موتورلنچ‌های باری در بندر چابهار و تعداد کم حدود ۹۰ موتورلنچ، این موسسه پاسخگوی نیازهای فعلی این شهر بندری کوچک می‌باشد. ذکر این نکته ضروری است که در حال حاضر تمرکز بر روی موتورلنچ‌های باری است و در صورت اعمال قوانین بر روی موتورلنچ‌های صیادی وضعیت بسیار بدتر و نیاز به مراکز آموزشی دریانوردی بیشتر، در نقاط مختلف منطقه مکران ضروری به نظر می‌رسد.

در استان هرمزگان ۳ موسسه آموزش کاربر موتورهای دریایی در شهر بندرعباس به عنوان مرکز استان و یک موسسه در شهر کنگ در حال حاضر فعالیت دارند که این امر به نوبه خود و با توجه به تعداد حدود ۵۰۰ لنج فعال در این استان تاثیر بسزایی در برآورده شدن نیاز موتورلنچ‌های باری به افراد آموزش دیده و صلاحیت‌دار داشته بطوریکه در حال حاضر حدوداً ۵۰ درصد از موتورلنچ‌های فعال استان قادر به تکمیل حداقل پرسنل مورد نیاز خود بر اساس گواهینامه حداقل خدمه می‌باشند.

در استان بوشهر علی‌رغم وجود بیشترین موتورلنچ‌های باری در بنادر جنوبی و نیاز میرم این استان به آموزش کاربر موتورهای دریایی فقط ۳ موسسه آموزش کشتیرانی در این زمینه فعال بوده که ۲ موسسه در مرکز (بندر بوشهر) و ۱ موسسه در گناوه فعالیت داشته و حال آنکه اگر استان بوشهر را به ۲ بخش بنادر شمالی (ریگ، گناوه و دیلم) و بنادر جنوبی (دلوار، بوالخیر و عامری، دیر، کنگان و عسلویه و نخل تقی) تقسیم نماییم در بنادر جنوبی این استان هیچ مرکز آموزش کاربر موتورهای دریایی فعال نبوده و به سبب پراکندگی جغرافیایی استان با این سوال چالش برانگیز روبرو هستیم که آیا می‌توان انتظار داشت که با توجه به وضعیت معیشتی افراد شاغل بر روی شناورهای سنتی و هزینه‌های فراوان و مدت زمان دوره، افراد متقاضی برای طی دوره مورد نظر توان عزیمت از سایر نقاط استان به مراکز آموزشی ذکر شده را دارند؟

در استان خوزستان و در شهرهای آبادان و خرمشهر ۲ مرکز آموزش کشتیرانی وجود دارند که نسبت به برگزاری دوره‌های مورد نیاز کاربر موتورهای دریایی فعال بوده و نتایج آن هم در نمودار مقایسه تفکیکی استان خوزستان (جدول ۴) مشهود می‌باشد بدین صورت که کمبود کاربران موتورهای دریایی در این بنادر نسبت به سایرین کمتر است. بندر سجافی دلیل دوری مسافت نسبت به محل تمرکز مؤسسات آموزشی کشتیرانی در منطقه خوزستان از تعداد بسیار محدودی کاربر موتورهای دریایی برخوردار می‌باشند. بیسوادی ملوانان و مالکان در این استان همانند استان بوشهر از چالشهای بزرگ در خصوص آموزش جامعه سنتی دریانوردی بشمار می‌رود.

۴-نتایج:

۴-۱ مشکلات موجود در جهت اجرایی نمودن مؤثر دستورالعمل حداقل خدمه ایمن موتورلنچ‌ها:

اگرچه دستورالعمل حداقل خدمه ایمن شناورها در راستای افزایش ایمنی شناورهای تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۰ تصویب و لازم الاجرا شده است، ولی تاکنون در مورد شناورهای غیرکنوانسیونین بطور مؤثر و کامل اجرایی نشده است (مصاحبه‌های حضوری با افسران کنترل و بازرسی کشتیها در بنادر جنوبی). در این بین موتورلنچ‌های باری از وضعیت بدتری نسبت به سایر شناورهای غیر کنوانسیونین برخوردار هستند.

عدم رعایت الزامات ایمنی مصوب شده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی بدلائل گوناگونی اتفاق می افتد که در ذیل به برخی از آنها اشاره خواهیم کرد.

یکی از بزرگترین چالشهای موجود در بین جامعه سنتی دریانوردی ایران، نبود فرهنگ ایمنی است و تاکنون در این زمینه فرهنگ سازی مناسب از سوی سازمانهای ذینفع انجام نگرفته است. در این میان عدم استفاده مالکان از نیروهای آموزش دیده بعلاوه وجود دیدگاه سنتی نیز از نتایج همین چالش است.

پراکندگی جغرافیایی بنادر تابعه نسبت به مراکز استانها جزو مشکلات اصلی در خصوص عدم اجرای مناسب دستورالعمل ذکر شده می باشد. این پراکندگی سبب عدم دسترسی برخی از مردم بنادر تابعه استانها به مؤسسات آموزشی کستیرانی فعال درخصوص آموزش کاربر موتورهای دریایی گردیده است. از طرفی طولانی بودن دوره های آموزشی و هزینه زیاد دورهها با توجه به درآمد کم ملوانان و یا کسانی که علاقمند به شرکت در دورههای کاربر موتورهای دریایی هستند جزو مشکلات عمده به شمار میروند.

بیسوادی و کم سوادی در بین جامعه سنتی دریایی ایران و بالابردن سطح آموزش دریانوردان از سوی سازمان بنادر و دریانوردی یکی از علل چالش برانگیز طی چندسال گذشته بوده است. بررسی های ما در این مقاله نشان میدهد که بیش از ۶۰ درصد ملوانان شاغل بر روی موتورلنجهای باری بی سوادی و مابقی کم سوادی هستند. که این خود ناشی از شرایط سخت دریانوردی و حقوق دریافتی بسیار پایین این قشر از دریانوردان می باشد. موارد ذکر شده تنها بخش مهمی از عوامل مؤثر در اجرای مناسب دستورالعمل اجرایی حداقل خدمه ایمن شناورها می باشد.

۴-۲ راهکارها:

- ارائه راهکارهای منطقی با توجه به در نظرگرفتن شرایط خاص جامعه سنتی دریانوردی و مشکلات اشاره شده در این مقاله بیان شده است.
- بطور قطع بالا بردن فرهنگ ایمنی یکی از مؤثرترین راههای افزایش ضریب ایمنی و کاهش سوانح شناورهاست. در این راستا آگاه ساختن مالک و فرمانده شناور در خصوص الزام استفاده موتورلنجهای کاربر موتورهای دریایی ضروری است. این آگاهی توسط افسران کنترل و بازرسی شناورهای غیرکنوانسیون و از طریق ذکر این نقص در گزارشات رسمی این افسران به مالک و فرمانده مبیاست انجام گیرد.
- با توجه به کمبود کاربران موتورهای دریایی، آموزشگاههای دریانوردی نقش بسیار مهمی را در کاهش این نقیصه ایفا میکنند. در این میان مشکلات مؤسسات در خصوص برگزاری دورهها در نقاط مختلف را مبیاست در نظر گرفت. بنابراین برگزاری دوره های آموزشی با همکاری تعاونی لنجداران، مؤسسات آموزشی، و سازمان بنادر و دریانوردی در کمک به افزایش تعداد آموزش دیدگان تأثیر گذار خواهد بود.
- برداشتن محدودیت از جمله سوادی فقط در یک مرحله و اخذ آزمون شفاهی از افراد کم سوادی و بیسوادی و واجدالشرایط با توجه به کمبود تعداد کاربر موتورهای دریایی و تعداد زیاد ملوانان تجربه دار متقاضی مدرک کاربر موتورهای دریایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی در افزایش استاندارد سازی اینگونه شناورها واجب بنظر می رسد. این عمل در سال ۱۳۸۵ در بنادر جنوبی انجام گرفته است.
- کم کردن هزینه های آموزشی با همکاری مالکان، تعاونی لنجداران، سازمان بنادر و دریانوردی و مؤسسات آموزش کستیرانی از مهمترین راهکارهای پیشنهاد شده می باشد. در این میان کاهش طول دورهها با توجه به شرایط کاری ملوانان در کاهش هزینهها مؤثر خواهد بود.
- علی رغم کمبود کاربران موتورهای دریایی، در حال حاضر مالکان احساس نیاز به وجود کاربران موتورهای دریایی نمی کنند و از حداقل های ظرفیت های موجود (کاربران موتورهای دریایی) هم حتی استفاده نمی شود. برخورد قاطع سازمان بنادر و دریانوردی در برابر مالکان و فرماندهان نقش بسیار زیادی دارد.
- تنها مرجع نظارت بر ایمنی موتورلنجهای سازمان بنادر و دریانوردی است که از طریق افسران کنترل و بازرسی شناورهای غیرکنوانسیون بر تجهیزات، مدارک و شایستگی خدمه اینگونه شناورها نظارت می کنند. با توجه به دیدگاه مالکان و فرماندهان، استفاده از افسران متخصص بومی در فرهنگ سازی مناسب نقش بسزایی خواهد داشت.
- در جهت رفع نیازهای آتی ناوگان شناورهای سنتی و بطور کلی شناورهای غیرکنوانسیون، فعال کردن هنرستان های دریایی با توجه به محتوای درسی آنها می تواند گام مؤثری در جهت رفع نیازهای باشد.
- موارد ذکر شده در این مقاله بخش مهمی از راهکارهای اساسی پیش روی مرجع دریایی کشور می باشد. یکی از مهمترین نکات در جهت اجرای مؤثر الزامات حداقل خدمه ایمن، اعمال قوانین بصورت تدریجی و مرحله به مرحله است و اجرا بصورت ضرب العجل (یکباره) کارساز نخواهد بود. در این میان همکاری و هماهنگی فی مابین بخشهای مختلف مرجع دریایی کشور ضروری می باشد.

۵- منابع

[۱] آرمرستراک، مایکل، مدیریت استراتژیک منابع انسانی، ترجمه اعرابی، محمد، تهران، دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۸۱

- [۲] سازمان بنادر و دریانوردی، دستورالعمل اجرایی صدور گواهینامه حداقل پرسنل مورد نیاز شناور جهت دریانوردی ایمن، اداره استاندارد و گواهینامه- های دریانوردی، ۱۳۸۰
- [۳] سازمان بنادر و دریانوردی، دستورالعمل اجرایی کنترل و بازرسی شناورهای غیرکنوانسیون، اداره ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی، ۱۳۸۷
- [۴] ماهر، مهدی و دیگران، چالشهای ارتقاء ایمنی شناورهای سنتی و راهکارهای کاربردی، اولین همایش ایمنی بنادر، تهران، ۱۳۸۳
- [5] IMO, SOLAS 74, 5th edition, London, International Maritime Organisation, 2009
- [6] IMO, STCW 78, 3th edition, London, International Maritime Organisation, 2011