

بررسی تاثیر مدیریت ایمنی کشتیها بر اقتدار دریایی ایران

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

^۱استادیار دانشگاه دریانوردی چابهار

^۲کارشناس ارشد و مسئول کنترل و بازرسی کشتیهای اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

^۳دانشجوی کارشناس ارشد دانشگاه دریانوردی چابهار و افسر کنترل و بازرسی کشتیهای اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

چکیده:

امروزه وجود صدها سانحه دریایی در اقصی نقاط جهان، صنعت دریانوردی را به عنوان خطرناکترین صنایع جهان مطرح نموده است که این حوادث خسارات جانی، مالی، و زیست محیطی بسیاری را به دنبال دارد. بررسی شاخص‌های اصلی سوانح رخ داده، نشان‌دهنده وجود خلاء قانونی و بی‌توجهی به بحث مدیریت ایمنی شناورها است. بنابراین سازمان جهانی دریانوردی با تصویب آئین نامه بین المللی مدیریت ایمنی (ISM CODE) آنرا برای کشورهای عضو کنوانسیون مربوطه لازم الاجرا دانست، جمهوری اسلامی ایران از طریق سازمان بنادر و دریانوردی در این راستا موظف به اطمینان از رعایت الزامات آئین نامه فوق گردید. ولی بررسی‌ها این تحقیق نشان‌دهنده کاهش نزول رتبه و اقتدار دریایی ایران در جوامع بین‌المللی به لحاظ عدم اجرا و پیاده سازی صحیح آئین نامه مدیریت ایمنی شناورهای تحت پرچم توسط سازمان بنادر و دریانوردی بوده است. در این مقاله پس از بررسی مشکلات شناورها و سازمان بنادر و دریانوردی، راهکارهای علمی و عملی مناسبی در راستای پیاده سازی صحیح سیستم فوق و کمک به اقتدار دریایی ایران در جوامع ملی و بین المللی ارائه گردیده است.

واژه‌های کلیدی: آئین نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی، سازمان بنادر و دریانوردی، اقتدار دریایی ایران

۱- مقدمه

امروزه اهمیت صنعت دریا و دریانوردی به عنوان موتور محرکه تجارت جهانی بر هیچ کس پوشیده نیست. در واقع تجارت دریا، حلقه ارتباطی کشورهای است که هم اکنون به لحاظ جغرافیایی دور از هم قرار گرفته‌اند. انجام صادرات و واردات بیش از ۸۵ تا ۹۰ درصد کالاها، بطور طبیعی و آشکار اهمیت این صنعت را نمایان می سازد. یکی از مشخصه‌های اصلی این صنعت بین‌المللی بودن آن است. بدین لحاظ که کشتی فارغ از کشور ثبت خود، براحتی قادر است در بنادر و آبراه‌های بین المللی کالاها و مسافران را جابجا نماید. خصیصه بین المللی بودن صنعت دریانوردی همراه با خطرات و سوانح دریایی نیازمند قوانین و استانداردهای بین المللی است تا کشتی ها فارغ از الزامات ملی، با انطباق خود با الزامات بین المللی براحتی بتوانند تجارت خود را به پیش برده و همچنان تجارت جهانی به رشد خود ادامه دهد. در صورتی که هر کشتی بخواهد قوانین ملی کشور خود را در آبراه‌های بین المللی اعمال نماید، بدون شک مانعی بزرگ بر سر راه جابجایی کالاها و مسافران و بطور کلی صنعت دریانوردی قرار خواهد گرفت. با توجه به اهمیت موضوع و افزایش تکنولوژی‌های نوین در عرصه صنعت دریانوردی، بطور قطع خطرات فراوانی این صنعت را تهدید خواهد کرد سازمان جهانی دریانوردی در راستای هماهنگ سازی این جریانات، تدوین استانداردهای بین المللی و کمک به اجرای قوانین که نتیجه آن افزایش ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی بود را از همان ابتدا در دستور کار خود قرار داده است. در چندین دهه گذشته سازمان جهانی دریانوردی (International maritime organization) در راستای تدوین استانداردهای یکنواخت بین‌المللی تلاش های فراوانی نموده است. نتیجه بخشی از این فعالیت ها تصویب مهمترین کنوانسیون بین المللی مرتبط با ایمنی کشتیها، کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS 74) در سال ۱۹۷۴ و همچنین مهمترین کنوانسیون بین‌المللی مرتبط با حفاظت از محیط زیست دریایی کنوانسیون مارپل (MARPOL 73) در سال ۱۹۷۳ بوده است. اگرچه کنوانسیون سولاس ۷۴ استانداردهایی را در ارتباط با ساختمان کشتیها، تجهیزات ایمنی فردی و جمعی، تجهیزات ناوبری، و مقررات مقابله با آتش بر روی کشتیها تعیین نموده است، اما به مسئله مهم عامل نیروی انسانی در تأمین ایمنی شناورها نپرداخته است. در حالی که نیروی

انسانی به عنوان مزیت رقابتی منحصر بفرد و سرمایه اصلی هر سازمان به حساب می آید. با تصویب کنوانسیون استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (Standards of Training & Certification And Watchkeeping)، سازمان جهانی دریانوردی تلاش نمود تا به این موضوع پرداخته و خطای انسانی را در بروز سوانح دریایی کاهش دهد. بعدها این کنوانسیون در سال ۱۹۹۵ به صورت عمده بازنگری و اصلاح گردید. اما این کنوانسیون به طبقه خاصی از افراد (دریانوردان) و بخش کوچکی از کار دریانوردی مثل نگهداری می پرداخت. با پذیرش این مسئله که عملیات ایمن کشتی بر دوش همه کسانی (از مدیر ارشد شرکت کشتیرانی گرفته تا ملوانان عرشه) است که در عملیات کشتیرانی دخالت دارند، آیین نامه مدیریت ایمنی کشتیها (International Safety Management Code) تصویب گردید. تلاش در جهت هماهنگ سازی عملیات شرکت کشتیرانی در ساحل و عملیات بر روی کشتی در راستای ارتقاء ایمنی دریانوردی از مهمترین اهداف این آیین نامه می باشد. با توجه به موارد ذکر شده بالا با این نتیجه خواهیم رسید که کنوانسیون های SOLAS، STCW، ISM CODE استانداردهای ایمنی یکپارچه ای را در تمام جنبه های ایمنی عملیات کشتی فراهم می کنند. جمهوری اسلامی ایران از اعضای جامعه سازمان جهانی دریانوردی در راستای ارتقاء ایمنی ناوگان تجاری دریایی خود می بایست قوانین اجباری و بین المللی تصویب شده را پیاده سازی نماید. اجرای صحیح پیاده سازی قوانین و مقررات بین المللی نه تنها کمک به ارتقاء ایمنی آبراه های داخلی می کند بلکه اقتدار دریایی ایران را در منظر بین المللی آشکار تر می سازد. چرا که ناوگان تجاری جمهوری اسلامی ایران نیز همانند سایر کشورها در خصوص اجرای صحیح قوانین و مقررات بین المللی مورد بازرسی جزء به جزء بازرسان قرار خواهد گرفت. در صورت احراز عدم رعایت کنوانسیون های بین المللی، این کشتیها بسته به شدت نقص، توقیف خواهند شد. این مسئله نه تنها باعث ضرر و زیان فراوان به مالکان و شرکت های کشتیرانی می گردد بلکه در گزارشات منتشره از سوی تفاهم نامه های بین المللی از جمله تفاهم نامه های اقیانوس هند، تفاهم نامه پاریس، و تفاهم نامه توکیو وجهه اعتبار ناوگان دریایی جمهوری اسلامی ایران خدشه دار خواهد شد.

این تحقیق در پی آنست که با توجه به تاثیر اجرای قوانین بین المللی بر اعتبار کشورمان در عرصه ها و مجامع مختلف، میزان اجرای الزامات آئین نامه مدیریت بین المللی را در شرکتهای کشتیرانی مورد بررسی قرار دهد. تمرکز پژوهش بر روی شناورهای با تناژ بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ خواهد بود. علت انتخاب این شناورها گزارش های دریافتی و بررسی شده مراکز کنترل و بازرسی کشتیها بوده است. مراکز کنترل و بازرسی کشتیها از طریق افسران خود، ناظر و کنترل کننده انطباق وضعیت حال حاضر شناورها با قوانین و مقررات ملی و بین المللی هستند. این انطباق یا عدم انطباق ها در گزارشات این افسران نمایان می شود. با بررسی اجمالی بر روی گزارشات این افسران در خصوص عدم انطباق ها متوجه وجود تعداد زیاد نواقص در خصوص مدیریت ایمنی کشتی می شویم. با توجه به سفرهای بین المللی این شناورها و وضعیت حاد آنها تمرکز پژوهش ما بر روی اینگونه شناورها قرار دارد تا ضمن مشخص نمودن علل و عوامل وضعیت نامناسب کشورمان در اجرای این الزامات، راهکارهای مورد نیاز را برای بهبود اوضاع ارائه نمایم.

۲- آیین نامه مدیریت ایمنی کشتیها (ISM code)

هدف اعلام شده کد ISM تعیین حداقل استانداردهای مدیریت ایمنی، عملیات کشتیها و پیشگیری از الودگی هاست. تدوین کنندگان در مقدمه آن تأکید می کنند که بصورت تعمدی، این کد بر پایه اهداف و اصول کلی بنا نهاده شده است تا کاربرد گسترده ای داشته باشد. همچنین بر این نکته تأکید می شود که این کد در جهت پاسخ به نیازهای مدیریت ساحلی و نیازهای خدمه شناور در ارتباط با ایمنی دریانوردی و پیشگیری از الودگی است. پیشرفتهای شگرف در تکنولوژی و ارتباط در دهه های گذشته، توانایی کشتیها را در پیشگیری از سوانح افزایش داده است. اما سوانحی اتفاق می افتند که نتیجه مستقیم خطای انسانی هستند. آیین نامه مدیریت ایمنی کشتیها (ISM Code) اقدامات ایمنی برای ایجاد مانع در مقابل تمام خطرات شناسایی شده را بهبود می بخشد. این کد تغییر اساسی در صنعت دریانوردی ایجاد نمود که بصورت معمول دستورات مدونی نداشته و تصمیمات مهم توسط فرمانده شناور گرفته می شود.

۲-۱ کاربردها:

از زمان لازم الاجرا شدن در اول جولای ۱۹۹۸، این کد در ابتدا بر روی شناورهای زیر اعمال شد:

- ❖ کشتیهای مسافربری
- ❖ تانکهای نفتی، شیمیایی، حمل گاز، فله برها، شناورهای تندر با ظرفیت ۵۰۰ تن به بالا
- ❖ در فاز دوم یعنی از ابتدای جولای ۲۰۰۲ دیگر کشتیهای باری و واحدهای فراساحلی با ظرفیت ۵۰۰ تن و بالاتر مشمول الزامات این کد شدند.

۲-۲ تعاریف و عبارات کلیدی:

Company: عبارتست از مالک و یا هر شخص حقیقی و حقوقی مثل مدیر یا اجاره کننده کامل شناور (Bareboat charterer) که مسئولیت عملیات کشتی را از مالک گرفته و به این ترتیب کلیه وظایف و مسئولیت های مندرج در آیین نامه بین المللی ایمنی را بر عهده می گیرد.

Administration: عبارتست از دولت کشوری که پرچم آن بر روی کشتی افراشته شود. در اکثر موارد کشورهای پرچم مجوز لازم را به چند سازمان شناخته شده اعطا می نمایند تا به نیابت از آنها خدمات انجام ممیزی و صدور گواهینامه های مرتبط با آیین نامه بین المللی ایمنی را انجام دهند.

Designated Person: شخص و یا اشخاصی هستند که از طرف شرکت تعیین شده اند و مسئولیت این افراد مانیتور کردن ایمنی عملیات کشتی تحت راهبری خویش می باشد.

Safety Management System: سیستمی است که برای هر شرکت خاص و کشتیهای تحت راهبری آن طراحی می شود تا با الزامات آیین نامه بین المللی ایمنی مطابقت داشته باشد.

۲-۳ الزامات کد

۲-۳-۱ سیستم مدیریت ایمنی

سیستم مدیریت ایمنی چهارچوبی را برای انطباق با کد فراهم می کند. سیستم مدیریت ایمنی، سیستم مدون سیاست ها و فرایندهای ایمنی و حفاظت از محیط زیست می باشد که می بایست توسط پرسنل ساحلی و خدمه کشتی ها دنبال شود. این سیستم شامل ثبت، نگهداری وقایع، گزارش دهی و الزامات ممیزی داخلی است. این اقدامات در راستای شناسایی شدن معایب قبل از اینکه منجر به حادثه گردد، انجام می گیرد.

سیستم باید حداقل موارد ذیل را در بر گیرد:

- سیاست ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی
- دستورات و پروسه ها برای اطمینان از عملیات ایمن و حفاظت از محیط زیست دریایی در انطباق با قوانین ملی و بین المللی
- سطوح اختیار، خطوط ارتباطی فی مابین پرسنل کشتی، ساحل و بالعکس
- پروسه های بررسی گزارش سوانح و عدم انطباق با الزامات سیستم و کد
- پروسه های بررسی آمادگی و واکنش در شرایط اضطراری

• پروسه‌های بررسی ممیزی داخلی و بازنگری مدیریت

این سیستم مختص هر کشتی بوده و یک کپی از آن می بایست بر روی کشتی نگهداری شود.

۲-۳-۲ شخص تعیین شده (Designated Person)

همانطور که در چند پاراگراف قبل بیان شده است. اطمینان از در دسترس بودن امکانات در جهت ایمنی عملیات کشتیها جزو اهداف اصلی آنان بشمار می رود. اطمینان از ایمنی عملیات کشتی از طریق نظارت و برنامه‌ریزی بر ممیزیهای داخلی، بازنگریهای مدیریت، و به‌روز نگه داشتن Safety Management System انجام میگیرد. این اشخاص باید قادر به برقراری ارتباط با تمام سطوح مدیریت ساحلی و مدیریت کشتی باشند، تا بتوانند آنها را همواره در جریان اوضاع عدم انطباق های موجود قرار دهد و بنابراین هماهنگی های لازم در جهت رفع این نواقص انجام شود.

۲-۳-۳ مسئولیت فرمانده کشتی

با در نظر گرفتن مسئولیتهای مدیریت شرکت و Designated person، شاید چنین بنظر می رسد که از اختیارات فرمانده تا حد زیادی کاسته شده است، اما آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی حاوی الزاماتی است که بر اساس آن شرکتها می بایست اختیارات فرمانده را مورد تأکید مجدد قرار دهند. هدف کد کاستن از مسئولیت‌های فرمانده در مورد کشتی تحت فرماندهی او نیست. بلکه هدف آن شناسایی پیشرفت‌های بدست آمده در زمینه های فنی و ارتباطی است که امکان درگیر شدن پرسنل ساحلی را در عملیات کشتی فراهم می کند.

با تقویت اختیار فرمانده و مشخص نمودن موارد تحت کنترل همه پرسنل کشتی و همه پرسنل ساحلی درک صحیحی از تقسیم مسئولیتهای و اختیارات بدست می آورند.

۲-۳-۴ گواهینامه ها

بعد از استقرار سیستم مدیریت ایمنی، این سیستم می بایست مورد ممیزی شخص ثالث توسط ممیزان کشور پرچم و یا به نیابت از آنها توسط سازمان های شناخته شده قرار گرفته و گواهینامه‌های مربوطه صادر گردد. بعضی از شرکت ها استقرار سیستم خود را نیز به این سازمان ها سپرده و یا از فرم استاندارد آنها برای تهیه SMS خود بهره می برند. در صورت رضایت بخش بودن ممیزی یک سند انطباق (Document of Compliance) به شرکت کشتیرانی اعطا می شود که به شرط انجام بازرسی های سالیانه، به مدت ۵ سال اعتبار دارد. با دریافت این گواهینامه، در صورت موفقیت در ممیزی مدیریت ایمنی، کشتیهای تحت راهبری شرکت یک گواهینامه با اعتبار ۵ سال دریافت می نمایند که نیاز به انجام یک ممیزی میان دوره ای دارد که می بایست در فاصله بین سالگرد دوم و سوم انجام شود. اعتبار گواهینامه مدیریت ایمنی کشتیها وابسته به اعتبار DOC شرکت دارد و در پایان اعتبار با باطل شدن DOC، اعتبار گواهینامه مدیریت ایمنی کشتی (SMC) نیز به پایان می رسد.

۳- روش تحقیق:

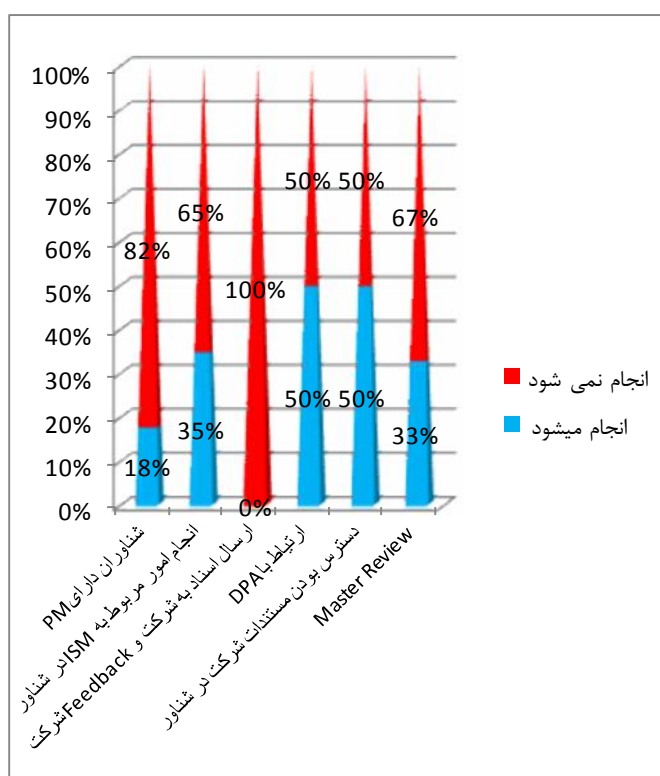
روش تحقیق استفاده شده در این مقاله بصورت کیفی بوده و از طریق مصاحبه و بررسی اسناد مرتبط با آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی بر روی کشتی و شرکت‌های راهبر، انجام گرفته است. بررسی گزارشات مرکز کنترل و بازرسی کشتیها در بندر بوشهر نشان می دهد که اکثر شناورهای با تناژ ۵۰۰ تا ۳۰۰۰، در حال حاضر دارای نقص ها و عدم انطباق های مهمی در زمینه ISM CODE هستند. بطوریکه اکثر بازرسی های انجام گرفته توسط بخش کنترل و بازرسی کشتیها به عنوان مثال در بندر بوشهر منجر به توقیف فنی و ایمنی شده است. با مصاحبه های انجام گرفته با ادارت کنترل و بازرسی کشتیها که مستقیماً با موضوع مورد تحقیق این مقاله سر و کار دارند، وضعیت اینگونه شناورها از منظر سیستم مدیریت ایمنی حاد تشخیص داده شد. بنابراین جامعه آماری این پژوهش از میان شناورهای با تناژ ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ در کلیه بنادر بندر بوشهر انتخاب گردید. چرا که

امارهای دریافتی ما از اداره ثبت و بازرسی کشتیها در اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر حکایت از وجود حداقل ۳۰ شناور با تناژ بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ در استان بوشهر دارد. بعد از مشخص شدن جامعه آماری اکنون افراد مصاحبه شونده به ترتیب، مالکان، فرماندها، افسر دوم کشتیها، سرمهندسین کشتیها، شرکتهای راهبر سیستم مدیریت ایمنی کشتی در صورت در دسترس بودن و مؤسسات رده بندی داخلی تعیین شدند. در مصاحبه ها با استفاده از چک لیست در مورد الزامات کد، از گروه مشخص شده مصاحبه بعمل آمد. در تمامی مصاحبه ها بدنبال یافتن این نکته بوده ایم که آیا کشتیهای بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ الزامات کد را رعایت میکنند یا نه؟ اگر رعایت نمی شود علت چیست؟ چه عواملی بر عدم رعایت الزامات کد در این تناژ از شناورها تأثیر گذار بوده است؟

۴- بررسی داده های گردآوری شده

۴-۱ وضعیت فعلی برخی از الزامات کد

گردآوری اطلاعات به مدت حدوداً "دو ماه و از اواسط خردادماه الی اواخر مردادماه ۹۱ در بندر بوشهر انجام گرفته است. بنابراین در مدت از پرسنل حدود ۲۵ شناور بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ مصاحبه های تخصصی در خصوص الزامات مدیریت ایمنی انجام گرفت. از مسئولین امر در اداره کل بندر بوشهر (شامل اداره ثبت و بازرسی کشتیها، بخش کنترل و بازرسی کشتیها) که مستقیماً مرتبط با موضوع مورد تحقیق بوده اند، مصاحبه بعمل آمد. در طی مصاحبه ها موارد مهم یادداشت برداری گردید. بررسی فیزیکی اسناد اصلی مدیریت ایمنی در سازمان مرکزی (سازمان بنادر و دریانوردی) انجام گرفته است. در ذیل برخی از نتایج داده ها بصورت نمودار مشخص شده است.



ات کد ISM بر روی شناورها

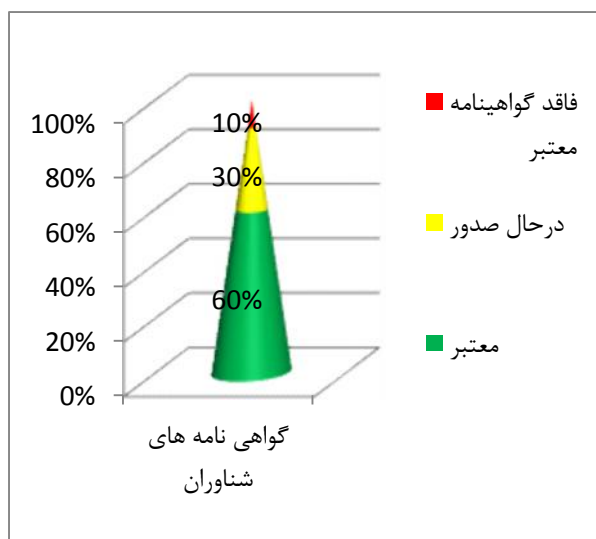
شکل ۱- وضعیت برخی از الزام

همانطور که از شکل ۱ پیداست در حال حاضر هیچ موردی از الزامات بررسی شده بر روی شناورهای در وضعیت بهتر و بیشتر از ۵۰٪ وجود ندارد. بر اساس داده های جمع آوری شده تعداد محدودی از شناورها از انجام بموقع تعمیرات PLAN MAINTANANCE (PM) خبر دارند و یا انجام می دهند. برخی از مهمترین کارها و ثبت مستندات در کشتیها انجام نمی پذیرد و یا پرسنل درگیر اصولا هیچ اطلاعی در خصوص انجام آن ندارند. عملا "هیچگونه رابطه ای بین کشتی و شرکت جهت هماهنگی بیشتر و بررسی اسناد وجود ندارد. در رابطه با شخص معین شده در خشکی، اگرچه ۵۰ درصد افراد نحوه ارتباط با این فرد را میدانند ولی تاکنون تماس و یا برخوردی در خصوص رفع مشکلات بوجود آمده در کشتی انجام نداده اند. جهت انجام تمامی امور مرتبط با ISM CODE بطور قطع پروسه ها و گواهینامه های مرتبط می بایست در دسترس و بر روی شناور موجود باشد، حال آنکه ۵۰ درصد شناورها اصلا این اسناد را بر روی کشتی نگه نمی دارند و افراد درگیر با مدیریت ایمنی کشتی اصولا "اطلاعی از آن ندارند. در خصوص اعلام برنامه هایی در خصوص انجام مدیریت ایمنی و ذکر وضعیت حال حاضر کشتی، گزارشات کاپتان تحت عنوان MASTER REVIEW می بایست به شرکت ارسال شود، اما بررسی های این تحقیق نشان میدهد که حدود ۷۰ درصد شناورها این اقدام را انجام نمی دهند. با توجه به تشریح وضعیت برخی از الزامات کد مدیریت ایمنی، وضعیت شناورهای بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ در وضعیت بحرانی قرار دارد و حال این سوال مطرح می وشد که با وجود این همه نقص در سیستم مدیریت ایمنی اینگونه شناورها، آیا گواهینامه معتبر دال بر پیاده سازی صحیح این کد بر روی شناورها وجود دارد؟

۲-۴ وضعیت گواهینامه سیستم مدیریت ایمنی کشتیها

گواهینامه های صادره مرتبط با ISM CODE که بر روی شناورهای می باشند شامل ۱- گواهینامه DOCUMENT OF COMPLAINE که تاکنون ۳۶ شرکت موفق به دریافت آن از مرجع دریایی شده اند، و مربوط به شرکت راهبر(پیاده ساز سیستم مدیریت ایمنی بر روی کشتیها)

است. ۲- گواهینامه SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE که مربوط به مدیریت ایمنی خود کشتی است. در صورت پیاده سازی سیستم از سوی شرکت راهبر، در ابتدا به کشتی گواهینامه موقت داده می شود و پس از مدتی معین در صورت رضایتبخش بودن وضعیت اجرای سیستم مدیریت ایمنی بر روی کشتی، گواهینامه دائم صادر می شود. در ذیل به بررسی وضعیت گواهینامه شناورهای بررسی شده در این پژوهش می پردازیم:



شکل ۲- وضعیت کلی گواهینامه های کشتیها



شکل ۳- وضعیت گواهینامه دائم و موقت

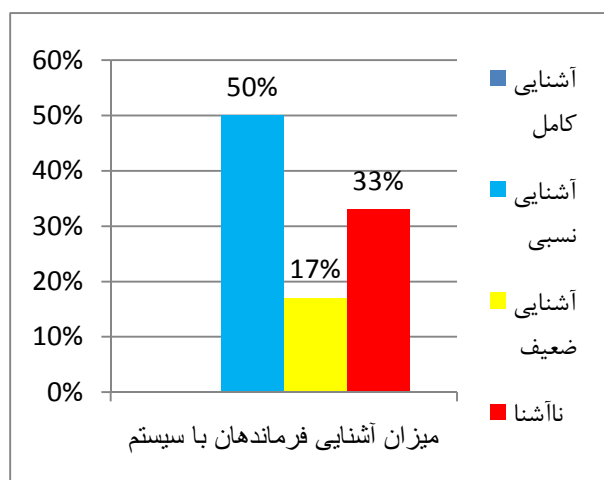
بررسی گواهینامه کشتیهای در این پژوهش نشان می دهد که ۶۰ درصد گواهینامه ها اعم از دائم و موقت در حال حاضر اعتبار دارند. حدود ۳۰ درصد شناورها نامرئی در خصوص در حال پیاده سازی سیستم، ارائه داده اند و ۱۰ درصد گواهینامه شناورها فاقد اعتبار بوده است.

همانطور که در شکل ۳ واضح است نزدیک به ۹۵ درصد از گواهینامه های صادر شده بصورت موقت می باشد. یکی از دلایل اصلی این مورد عدم اجرای صحیح الزامات کد بر روی شناورها بوده است که منجر به عدم دریافت گواهینامه دائم شده است. گواهینامه های موقت برای شناورهای صادر می شود که قرار است در آینده ای نزدیک و حدود ۶ ماه بعد با اجرای صحیح سیستم گواهینامه دائم دریافت کنند. اما عملاً چنین اتفاقی رخ نمی

دهد چرا که به محض اتمام اعتبار گواهینامه موقت مالکان شناورها با یکی دیگر از شرکتهای راهبر قرارداد بسته و گواهینامه موقت دیگری برا ۶ ماه بعد دریافت می کنند. و در واقع مالکان و شرکت های راهبر از خلاء قانونی موجود در سازمان بنادر استفاده می کنند. این مورد یکی از بزرگترین مشکلات در راستای پیاده سازی صحیح سیستم مدیریت ایمنی کشتیها می باشد. این بررسی ها نشان می دهند که عملاً "اجرای صحیح و کاربردی سیستم مدیریت ایمنی در بین شناورهای با تناژ بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ در جمهوری اسلامی ایران با چالش جدی روبروست. حال با توجه به اینکه اجرای این سیستم بر روی کشتی جزو وظایف اصلی فرمانده نیز می باشد باید بررسی کرد که آیا فرماندهان آموزش لازم در مورد نحوه پیاده سازی سیستم فوق از زمان الزامی شدن آن دارند؟ آیا شرکتهای راهبر و یا پیاده ساز سیستم فوق تمهیداتی در خصوص آشنایی فرماندهان که جزء لاینفک اجرای کد مدیریت ایمنی کشتی هستند، اندیشیده اند؟

۴-۳ وضعیت آشنایی فرماندهان با سیستم مدیریت ایمنی کشتی

در هنگام مصاحبه از طریق چک لیست سؤالاتی در خصوص نحوه آشنایی سیستم مدیریت ایمنی، اهداف، کاربردها و پیاده سازی و ... پرسیده شد که نتایج به شکل زیر است:



شکل ۴- وضعیت آشنایی فرماندهان با کد ISM

همانطور که از شکل ۴ پیداست، میزان آشنایی کامل فرماندهانی که بر روی شناورهای بین تناژ ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ کار میکنند بطور قطع صفر درصد است. ۵۰ درصد فرماندهان آشنایی نسبی دارند و سایرین بیشتر نا آشنا و یا خیلی ضعیف ارزیابی شده اند. این آمار خود نشاندهنده عدم توانایی فرماندهان در اجرا و یا کمک به پیاده سازی سیستم مدیریت ایمنی هستند. بنابراین یکی دیگر از چالش های اساسی در پیاده سازی صحیح عدم آگاهی فرماندهان در مرحله اول آشنایی و در مرحله دوم عدم آگاهی از مزایای استفاده از سیستم مدیریت ایمنی کشتی است.

۵- مسئولیت اجرای سیستم و چالش های موجود

با توجه به اینکه اجرای صحیح سیستم مدیریت ایمنی توسط سازمان بناد و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور انجام می گیرد، بنابراین مسئول مستقیم اجرای صحیح سیستم، این سازمان می باشد. با توجه به صدور تعداد زیادی گواهینامه برای شناورها و عدم اجرای صحیح با توجه به آمار این پژوهش این سؤال مطرح می شود که آیا افرادی که برای ممیزی شناورها از طرف مرجع دریایی و مؤسسات رده بندی اعزام می شوند، خود توانایی های لازم در خصوص ممیزی دارند؟ در چنین مواردی اعتقاد بر این است که مرجع دریایی و مؤسسات رده بندی تمایل به گواهینامه دار کردن شناورها در هر صورتی دارند. این مسئله می تواند اثربخشی و اجرای صحیح قوانین را تحت تأثیر خود قرار دهد. چراکه داشتن گواهینامه لزوماً نشان از اجرای

الزامات کد دارد در حالیکه عملاً" خلاف آن ثابت شده است. در چنین حالتی بار اصلی این مشکلات بر دوش افسران کنترل و بازرسی خواهد افتاد و عملاً" مراکز کنترل و بازرسی را در تقابل با مالکان، خدمه شناورها، و شرکتهای کشتیرانی قرار می‌دهد. واقعیت این است که با توجه به کمبود بازرسان در بنادر، مراکز کنترل و بازرسی کشتیها توان لازم برای اطمینان از اجرای الزامات کد را نمی‌تواند داشته باشد. فراموش نکنیم که جمهوری اسلامی ایران عضو ۲۸ کنوانسیون دریایی و بندری بوده که تک تک آنها الزاماتی را دارند که افسران کنترل و بازرسی می‌بایست نظارت و کنترل کنند. در این زمینه راهکارهایی برای پیشگیری از این امر وجود دارد که از جمله آن می‌توان به خودکنترلی مؤسسات رده بندی، نظارت مؤثرتر مرجع دریایی در مواجهه با مؤسسات رده بندی به عنوان صادر کننده گواهینامه و نماینده سازمان بنادر و دریانوردی، اشاره کرد.

۶- نتیجه

کد ISM شاهد قابل لمسی از موفقیت روزافزون سازمان جهانی دریانورد (IMO) در ایجاد استانداردهای یکنواخت در سطح دنیاست. این در حالی است که در کشورهای مهم دارای صنعت دریایی، تصویب آن مورد استقبال دولتها، مالکان و دست اندرکاران این صنعت مهم قرار گرفته است. اما در برخی از کشورها این مهم علیرغم استقبال اولیه، موفقیت چندانی را در ارتقاء ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی بخصوص در بین مالکان شناورهای کوچک نداشته است. چراکه سیستم مدیریت ایمنی از نظر این مالکان تنها در اعتبار اسناد و گواهینامه ها خلاصه شده است. بنابراین تمایل چندانی به استقرار واقعی این سیستم در روی شناورها احساس نمی‌شود. از طرفی دیگر، ایرادات موجود در سیستم صدور گواهینامه ها، نداشتن دستورالعمل اجرایی، عدم نظارت مؤثر بر عملکرد مؤسسات رده بندی نیز بر درستی این دیدگاه صحت گذاشته است و این مسائل در عدم شناخت مالکان، فرماندهان، و شرکت های کشتیرانی از مزایای سیستم تأثیر بسزایی داشته است. این در حالی است که مالکان شناورها هزینه های پیاده سازی این سیستم را به شرکت های راهبر پرداخت می‌کنند. به یاد داشته باشیم که یکی از چالش برانگیزترین مسائل در بروز عدم اجرای صحیح سیستم مدیریت ایمنی کشتیها، صدور گواهینامه موقت با استفاده از خلأ قانونی موجود در سیستم مرجع دریایی کشور است. در صورت وجود سیستم کنترلی مناسب در به تحت کنترل درآوردن گواهینامه های موقت این مشکل راحت تر قابل بررسی و قابل برطرف کردن خواهد بود. در هر صورت وجود سوانح دریایی در کشور که ناشی از عدم اجرای مدیریت ایمنی صحیح است، علاوه بر هزینه ها اضافی در دراز مدت، جان افراد، کشتی، و اعتبار شرکت های کشتیرانی ایرانی را در مجامع بین‌المللی کاهش خواهد داد. بدین سبب اقتدار دریایی ایران در خصوص کاهش سوانح و افزایش ایمنی شناورها نیز زیر سؤال خواهد رفت. سرانجام اینکه جمع تمام عوامل، کاهش سهم جمهوری اسلامی ایران را از بازار پر رقابت حمل و نقل دریایی در پی خواهد داشت.

۷- منابع

[۱] سازمان بنادر و دریانوردی، دستورالعمل اجرایی کنترل و بازرسی کشتیها، اداره ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی، ۱۳۸۷

[2] IMO (2010) International safety Management Code (ISM) and Guidelines on implementation of the ISM Code. London: International Maritime Organization.

[3] IMO (1993) Resolution A.741 (18): ISM CODE

[4] www.mardep.gov.hk/en/aboutus/pdf/ism.pdf [Accessed 9.12.2012]

[5] http://www.ism.ws/Certification [Accessed 12.12.2012]

[6] http://frc-law.com/publications/publications3.htm [Accessed 10.12.2012]