



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

## 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](mailto: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 عملاً 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 درآمد. 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 انجای مختلف همکاری دارند. وظیفه و مأموریت 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 اخیراً مراقبت از هوا در برابر آلودگی های ناشی از فعالیت های کشتی ها و نهایتاً 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. معهذرا 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 موثر تر 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 بیش‌تر در اطراف موضوع ما نحن فیه و تدوین سیاست‌های کلان سازمانی و ملی در جهت بهبود و تقویت روابط بین‌المللی دریایی به ویژه در تعامل با سازمان‌های بین‌المللی ذی‌ربط فراهم سازد. انشاء.

#### واژه‌های کلیدی:

سازمان بین‌المللی دریانوردی، سازمان بنادر و دریانوردی، سیاست‌ها و برنامه‌های راهبردی، مباحث علمی و تخصصی دریایی، منافع ملی دریایی، تعاملات و روابط بین‌المللی دریایی، کمیته‌های بررسی اسناد و دستور کارهای آیمو، هیات‌های نمایندگی شرکت‌کننده در اجلاس‌های آیمو، دولت‌های عضو آیمو، مشارکت و نقش آفرینی موثر در مباحث آیمو، سندهای فنی و تخصصی دریایی، مسوولیت‌پذیری در ساختار آیمو و کمیته‌های فنی و تخصصی، شاخص‌های مسوولیت‌پذیری، اطلاع‌یابی و اطلاع‌رسانی تحولات و رخدادهای دریایی بین‌المللی، موسسه ملی آموزش و پژوهش‌های راهبردی علوم دریایی، هم‌کاری‌های فنی منطقه‌ای و بین‌المللی، پی‌گیری و نظارت بر اجرای درست سیاست‌ها و برنامه‌های 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 ی 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، هم کاری فنی ملی و منطقه ای 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 بین المللی دریانوردی به عنوان مهمترین مرجع ذی صلاح برای تدوین قوانین و مقررات فراگیر در زمینه های مختلف دریایی و کشتیرانی، کشورهای عضو با توجه به میزان توانایی های فنی و تخصصی و البته علاقه و منافع دریایی، در روند تدوین این مقررات نقش آفرینی نموده و می نمایند. اگرچه در حال حاضر ۱۶۸ کشور عضو آیمو می باشند، اما میزان تاثیرگذاری آنها در مباحث آیمو و تدوین مقررات بین المللی 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 شکل گیری مقررات الزام آور و غیر الزام آور و حتی اداره دبیرخانه سازمان و کمیته های اصلی و فرعی دارند. اگرچه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده ایران در این سازمان بین المللی از یک دهه اخیر به بعد گام های 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 می باشد، 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 پرسش های 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، باز خورد 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 کمیته ها و به خصوص کارگروه ها 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 زا 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 بیش تری 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 برخوردار 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.

واقعیت‌های فوق، که البته دیگران نیز ممکن است مواردی را به آن اضافه نمایند، ما را به این فکر وامی‌دارد که تا دیر نشده است باید کاری کرد و چاره‌ای 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 همان‌طور که در قبل ذکر شد، امروزه بیش از هر زمان دیگر ضرورت حضور پررنگ تر و داشتن صدایی قوی تر در مباحث دریایی بین‌المللی و نفوذ در بدنه مدیریتی دبیرخانه آی‌مو و تصدی مسوولیت‌های کمیته‌ها و کارگروه‌های تخصصی آن احساس می‌شود. امید به این رویکرد نوین آن جا قوت می‌گیرد که دیده شود، به لطف خداوند تبارک و تعالی این ضرورت و نیاز در سطح مدیران عالی و تصمیم‌گیرندگان 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 می‌باشد،

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 و 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 کمیتهٔ 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 می آید. مجموع تعداد صفحات این اسناد نیز ۸۷ صفحه می باشد، 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 می رسد 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 نمی شوند.

د) تبیین سیاست های 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 دولت های 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، معهداً 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 نمایندگان 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 دریانوردی 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 از دست 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 گزارش 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 کشورهای 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. بحمدالله 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 آنها 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 موضوع ها نیست؛ اتفاقاً این موضوع ها 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 سیاست ها 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، ارائه 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 ارائه نشده، قطعاً منتفی است. در کمیته‌های اجرای کنوانسیون‌ها توسط دولت‌های صاحب پرچم 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 دریایی و کشتی‌سازی 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 ارایه 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 رئیس و نایب رئیس هستند. چنانچه میانگین تعداد کارگروه‌های متشکله بررسی دستورکارها 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، معهدا 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 دربانوردی 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 نگریست، 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 هرکوششی 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 رئیس و یا نایب رئیس 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 تاسیس 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 مقصودمان 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..