



مرکز بررسی‌ها و مطالعات دریایی

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



نویسنده: حسینعلی قلی زاده

باسمه تعالی

## نقش آیمو در توسعه حمل و نقل دریایی کشور

سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) به عنوان یکی از سازمانهای ویژه سازمان ملل میباشد که با هدف کشتیرانی ایمن تر و آبهای پاکیزه تر، وظیفه وضع قوانین و مقررات حاکم بر عمده فعالیتها، در سطح سه چهارم کره زمین یعنی آبهای جهان را برعهده دارد. در این سازمان 167 کشور عضو میباشد. (Cleaner Oceans ,Safer Shipping)

این سازمان دارای یک مجمع عمومی (ASSEMBLY) متشکل از کلیه کشورهای عضو، یک شورای اجرایی (COUNCIL) و پنج کمیته اصلی، ده کمیته فرعی و یا مجمع اعضا به شرح زیر میباشد:

### 1- COMMITTEES:

MARITIME SAFETY, MARINE ENVIRONMENT PROTECTION, TECHNICAL COOPERATION, FACILITATIONS AND LEGAL

### 2- SUB-COMMITTEES:

BLG(Bulk Liquid and Gases), COMSAR(Communications and Search and Rescue), DE (Ship Design and Equipment), DSC (Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers), FP (Fire Protection), FSI (Flag State Implementation), NAV (Safety of Navigation), SLF (Stability and Load Line and on Fishing Vessels Safety), STW (Standards of Training and Watchkeeping) and Consultative Meeting of the Contracting Parties to the Convention on the Prevention of the Marine Pollution by Dumping of Wastes and other matter (LC)

مضافاً در ارتباط با اجرای کنوانسیونهای مسئولیت مدنی و صندوق پرداخت غرامت های آلودگی نفتی (CLC و FUND) صندوق IOPCFUND و در اجرای کنوانسیون ماهواره های بین المللی دریایی (INMARSAT)، سازمان IMSO ایجاد شده اند که اعضای آنها را کشورهای عضو این کنوانسیونها تشکیل میدهند. کشورمان عضو اینمارست بوده و وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات عضو IMSO (International Mobile Satellite Organization) میباشد.

اجلاس های مجمع آیمو هر دو سال یکبار، شورای اجرایی هر شش ماه یکبار، کمیته ها و کمیته های فرعی و مجمع مشورتی اعضای کنوانسیون LC هر سال یکبار تشکیل میگردد. در موارد

استثنایی ممکن است یک کمیته، دوبار در سال جلسه داشته باشد. مضافاً هر یک از کمیته ها و کمیته های فرعی و همچنین شورا ممکن است گروههای کاری موقت یا دائم برای بررسی برخی موضوعات مهم تشکیل دهند که جلسات آنها جداگانه در آئین تشکیل می شود. متوسط مجموع نشست های آئین بین 30 الی 35 جلسه یک هفته ای است.

این سازمان تاکنون بیش از شصت و یک کنوانسیون، پروتکل و آیین نامه در موضوعات مختلف مرتبط با ساخت و تجهیزات انواع کشتیها، مقررات دریانوردی و ایمنی کشتیها، مقررات کار بر روی کشتی و استانداردهای آموزشی، آزمون و گواهینامه دریانوردان، نحوه حمل کالاهای مختلف گاز، مایع و خشک و کالاهای خطرناک بصورت فله، کانتینری و یا بسته بندیهای مختلف، مقررات حمل مسافر و مسافری دریایی، موارد مرتبط با سکوها، شناور و ثابت، شناورهای تدارکاتی، آموزشی و تفریحی، حفاظت از محیط زیست دریایی و مبارزه با سوانح آلودگی در دریا و آمادگی لازم کشورها برای شرایط اضطراری مقابله با آلودگی دریا، تصویب نموده است. این مقررات بصورت مستمر با پیشنهاد کشورها مورد بازنگری و اصلاح یا تکمیل قرار میگیرد. بالغ بر نود درصد تصمیمات آئین صرفاً فنی و فارغ از ملاحظات سیاسی است.

برخی از مهمترین عناوین موضوعات کاری آئین در حال حاضر عبارتند از: تهیه استانداردهای هدفمند ساخت و نگهداری (و راهبری) کشتیها، تصویب کنوانسیون جدید جمع آوری لاشه کشتیها (از مسیرهای تردد کشتیها)، ممیزی (داوطلبانه) سازمانهای دریایی کشورها، امنیت دریانوردی و دریایی کشتیها توسط مرکز اطلاعاتی متمرکز برای ارسال به کشورهای پرچم، ساحلی و کشور مقصد کشتی، حمایت از حقوق دریانوردان، حفظ ایمنی و پاکیزگی محیط اطراف مسیرهای تردد در مناطق بسیار حساس و تنگه های دریایی، ایمنی کشتیهای مسافری، بروز کردن استانداردهای تجهیزات مرتبط با کشتیها و ایمنی دریانوردی، تدوین و بروزرسانی دوره های آموزشی برای دریانوردان و استاندارد کردن الزامات آموزشی ملوانان عرشه و موتور، اجرایی کردن برخی کنوانسیونها و پروتکل ها که هنوز لازم الاجرا نشده اند.

مقررات مصوب آئین در ابعاد مختلف در کمیت و کیفیت فعالیت های حمل نقل دریایی نقش مستقیم دارد. این مقررات در قیمت تمام شده ساخت کشتی و تجهیزات منصوب بر روی آن، هزینه های روزمره و تعمیرات کشتی، کمیت و کیفیت بکارگیری نیروی انسانی فعال بر روی کشتیها و مقررات حاکم بر انجام وظایفشان، نحوه برخورد بنادر با کشتیهای تجاری و آمادگی آنها برای شرایط خاص از جمله سوانح دریایی در محدوده بنادر و کنترل های مستمر کشتیهای تحت پرچم و کشتیهای خارجی وارده به بنادر براساس مقررات مختلف مصوب آئین و همچنین تعامل بین بنادر و کشتیها برای تسهیل و تسریع در امر تردد شناورها و مسافری دریایی با رعایت کنترل های امنیتی تاثیر مستقیم دارد. این

تاثیر به قدری محسوس و مهم است که بسیاری از کشورهای دارای مرزهای آبی و سواحل دریایی را نسبت به گسترش یا محدود و حذف کردن ناوگان دریایی تجاری شان دچار تردید اساسی نموده است.

## سئوال اساسی

همانگونه که اشاره شد تردیدی در تاثیر مستقیم اقدامات آیمو در توسعه و یا تحدید ناوگان تجارت دریایی کشورها نیست. با این توصیف این سوال را باید مطرح نماییم که؛

با توجه به اینکه کشور عزیز ما دارای حدود 3850 کیلومتر مرز دریایی (با احتساب سواحل جزایر)، مالکیت ناوگان عظیم حمل مواد مایع و کالاهای خشک، قشر بزرگ دریانوردان (و خیل عظیم جوانان مستعد که میتوانند در این رشته برای فعالیت در سطح ملی و بین المللی جذب شوند) است و همچنین با داشتن بنادر تجاری مهم و استراتژیک در منطقه، تا چه حد در جهت تقویت و توسعه حمل و نقل دریایی خود در ارتباط با تصمیمات آیمو ایفای نقش مینماییم؟

در سالهای اخیر با پیگیریهای سازمان بنادر و کشتیرانی حضور مدیران و متخصصین کشورمان از سازمان بنادر، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی، شرکت ملی نفتکش و برخی شرکت های صنعتی، رده بندی و عملیات بندری در اجلاس های آیمو توسعه نسبتا چشمگیری داشته است. این حضور با اعزام نماینده ثابت سازمان بنادر به آیمو رسمیت و نمود بیشتری یافته است که باید در این رابطه خصوصا از سازمان بنادر و کشتیرانی، کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش تشکر نماییم.

سئوالی که در اینجا به ذهن میاید این است که با این حضور تا چد در تدوین مقررات آیمو تاثیر گذار بوده ایم؟ از نظر اینجانب این تاثیر در مقایسه با سالهای دورتر که تقریبا صفر بوده، بطرف مثبت فراتر رفته است لیکن تا حد انتظار راه درازی در پیش داریم. البته باید به این نکته مهم توجه داشته باشیم که نقش یک کشور فعال در آیمو در تدوین قوانین و مقررات همانند نقش یک نماینده فعال در مجلس قانونگذاری یک کشور است.

تردیدی نیست که قابلیت متخصصین ما برای تاثیر گذاری در تدوین و تصویب مقررات بین المللی در آیمو به مراتب بیشتر از آن است که تاکنون نمود داشته است. لذا چه اقدامات میسوری باید انجام گیرد که این نقش را در ارائه بیشتر توانمندی هایمان در سازمان بین المللی دریانوردی گسترش دهیم تا حداقل به میزان قابل قبولی برسد؟ اینجانب افراد متخصص بسیاری را در شرکت های کشتیرانی ملی نفتکش و جمهوری اسلامی، سازمان بنادر و دیگر شرکت ها و موسسات مرتبط میشناسم که به راحتی میتوانند در هرماه حداقل یک پیشنهاد رسمی در موضوعات فنی اجلاس های آیمو تهیه نمایند تا

جاییکه برای هراجلس حدود پنج تا ده پیشنهاد فنی قابل طرح میتوانیم ارائه کنیم، چرا در این راستا بسیار کند و ضعیف بوده ایم؟ لازم به ذکر است که در اجلاس های کاری آیمو از کشور ما فقط یک متخصص در حد رئیس یکی از گروه های کاری یک کمیته فرعی انتخاب شده است، در حالیکه متخصصین ما به مراتب از بسیاری از متخصصین دیگر کشورها که مسئولیت ریاست یا جانشینی رئیس کمیته ها و کمیته های فرعی را برعهده دارند تواناتر هستند، چرا؟ اشکال کار کجاست؟

### چه باید کرد؟

به نظر میرسد مشکل اساسی ما این بوده که توجه مدیران ما تا کنون به میزان کافی به این موضوع جلب نشده است تا آنها به تصمیم شایسته تری برای بهبود این امر برسند. مهمترین اقدام های لازم برای رفع این مسائل و حضور موثر در اجلاس های آیمو که مصوبات آن تاثیر مستقیم در اقتصاد حمل و نقل دریایی و حق حاکمیت کشور بر منافع آبهای تحت حاکمیت دارد را میتوان در پنج مقوله زیر خلاصه کرد؛

#### 1- نهادینه کردن حضور متخصصین در اجلاسهای آیمو

کلیه کشورهاییکه در تصمیمات کمیته های آیمو تاثیرگذار هستند، حضور متخصصین خود را در کمیته ها و کمیته های مختلف نهادینه کرده اند. آنها به یکی از دو روش زیر این کار را انجام داده اند. یک روش متمرکز کردن کلیه امور مربوط به آیمو در یک مرکز تحقیقاتی که مدیریت آن بدست دولت است لیکن اعضای آن بخشهای مختلف صنایع دریایی، کشتیرانی ها، مراکز دانشگاهی و موسسات دریایی مختلف هستند. در این روش موضوعات کار هر کمیته بین بخشها و ارگانها یا شرکتهای مختلف بصورت داوطلبانه توزیع میشود یعنی هر نهاد موضوعات مورد علاقه خود را انتخاب میکند. سپس توسط متخصصین مربوطه بررسیها و تحقیقات لازم پیرامون موضوع مورد نظر انجام و با ارائه نقطه نظرات به مرکز تحقیقاتی در صورتیکه پیشنهاد رسمی به همراه داشته باشد به آیمو منعکس و فرد یا افرادی که از آن نهاد در موضوع مورد نظر کار کرده باشند در اجلاس مربوطه شرکت مینمایند. ژاپن از این روش استفاده مینماید.

در روش دوم افراد بخش های تخصصی هراگان، شرکت یا موسسه دریایی برای اجلاسهای مختلف نهادینه شده اند. بدین صورت که متخصصین مرتبط با موضوعات کمیته ها و کمیته های فرعی آیمو به سازمان دریایی کشور متبوع معرفی و این افراد موظفند در طول سال روی موضوعات و اسناد اجلاس مربوطه بررسی و نقطه نظرات را به سازمان دریایی منعکس و نهایتا در اجلاس مربوطه

شرکت مینمایند. هرگونه موضعگیری روی اسناد اجلاس از قبل در پایتخت، در سازمان دریایی مربوطه هماهنگ و به نماینده دائم و هیات اعزامی جهت ارائه اعلام میشود. به نظر میرسد با توجه به شرایط اداری و تشکیلاتی ارگانهای دریایی، صنایع و شرکت های کشتیرانی در کشور ما، روش دوم برای نهادینه کردن مسئولیت اجلاس های آیمو، بیشتر قابل وصول باشد.

باید تصریح شود در هیچیک از اجلاس های کمیته ها و کمیته های فرعی آیمو، در صورت داشتن نماینده دائم (سازمان بنادر و کشتیرانی)، نیاز به حضور مدیران نیست مگر آنکه مدیری به عنوان متخصص در یک موضوع در اجلاس شرکت نماید. اجلاسهای دیپلماتیک، شورا و مجمع آیمو از این قانده مستثنی است.

## 2- اقدامات اداری لازم برای تسهیل در اعزام متخصصین به اجلاسهای آیمو،

افرادی که قرار است در هر اجلاس شرکت کنند باید همه هماهنگیهای داخلی اداری آنها اعم از صدور مجوز مأموریت، گرفتن به موقع ویزا، پرداخت ارز و هرگونه نیاز اداری دیگر باید در زمان مناسبی از قبل انجام شده باشد،

## 3- هماهنگی کلی لازم با همه بخشهای مرتبط برای مشارکت متخصصین،

هرگونه هماهنگی لازم با وزارت خانه مربوطه یا نهاد ریاست جمهوری و.. توسط بالاترین مسئولین مربوطه باید سالی یک بار بصورت کلی انجام گیرد. به امید آنکه انشاءالله این خوان های اضافی که مفهومی جز بی اعتمادی به بالاترین مدیر دستگاه اجرایی، ایجاد تشکیلات موازی و اضافی و در موارد زیادی بهم ریختن برنامه ریزی های کاری و دلسردی ندارد، از میان برداشته شود،

## 4- ایجاد انگیزه برای مشارکت فعال متخصصین،

همانگونه که قبلا عرض شد مطالعه صدها صفحه سند و اظهار نظر پیرامون آنها کار سنگینی است که یک متخصص در طول سال باید انجام دهد، لذا شرکت در اجلاس آیمو یک بار در سال نمیتواند یک امتیاز محسوب شود تا چه رسد به اینکه انتظار مشارکت فکری فعالتر و ارائه پیشنهادات فنی نیز از آنها داشته باشیم. مهمترین نقشی که در اجلاسهای آیمو یک کشور میتواند داشته باشد ارائه پیشنهادات رسمی در رابطه با موضوعات مطروحه و یا دستور کار اجلاس است. اطلاع متقن دارم که بسیاری از متخصصین ما توانایی ارائه پیشنهادات فنی قابل طرح دارند لیکن انگیزه ای برای این کار ندارند زیرا اولاً جزو وظایف جاری آنها نیست، ثانیاً وقت قابل توجهی برای تهیه آنها نیاز است. لذا فرد باید از

اوقات فراغت خود برای این کار استفاده نماید. براین اساس باید مکانیزم تشویقی مناسبی برای ارائه پیشنهادات رسمی تهیه و ابلاغ شود. به عنوان مثال میتوان برای تهیه یک پیشنهاد فنی، مبلغی به عنوان پاداش پایه در نظر گرفت و هرچه کمیت و کیفیت پیشنهادات بیشتر باشد مبلغ پاداش نیز افزایش یابد. با این اقدام، حرکت عملی به سمت بها دادن به اندیشه نو و فکر برتر انجام وبه سرعت جایگاه فنی کشورمان در آیمو ارتقای چشمگیری خواهد یافت،

5- تجدید نظر در چارت تشکیلاتی برای ایجاد تعدادی پست ثابت مرتبط با کار آیمو؛

ارگانهای دریایی کشور یا اصلا در تشکیلات مربوطه بخش مشخصی برای بررسی مقررات جاری و در حال بررسی آیمو ندارند و یا اگر دارند افراد متخصص لازم برای این پست ها ندارند. سازمان بنادر یک اداره کل بنام اداره کل سازمانهای تخصصی برای این امر دارد. کشتیرانی جمهوری اسلامی یک بخش تحقیقات با چند پست دارد که ظاهرا فقط یک نفر شاغل در این پست ها دارد و به نظر میرسد دیگر شرکت ها و ارگانها خصوصا صنایع کشتی سازی در تشکیلات خود بخش مرتبطی با آیمو نداشته باشند. اکثر کشورها و صنایع دریایی و کشتیرانی بررسی موضوعات مربوط به جریان قانوگذاری آیمو را در تشکیلات بخش تحقیقات خود جای داده اند. توجه بیشتر شرکت های کشتیرانی و صنایع دریایی کشور به بخش اجرایی کنوانسیون ها، پروتکل ها و آئین نامه ها معطوف شده است (زیرا راهی جز اجرای مقررات مصوب آیمو ندارند). لیکن کمتر توجه نموده اند که میتوانند در تصویب قوانین آیمو در جهت حفظ و تقویت منافع صنفی و ملی خود نقش مثبت ایفا نمایند. به نظر میرسد یکی از اشکالات کار خلع یا نقص تشکیلاتی باشد. پیشنهاد میشود در تشکیلات همه ارگانها و صنایع دریایی جایگاهی را تحت عنوان مجامع بین الملل، تحقیقات قوانین و مقررات بین الملل با تعیین پست های لازم برای این موضوع خصوصا مصوبات آیمو، ایجاد شود.

در خاتمه جا دارد تصریح نمایم که کشورهای فعال در اجلاس های آیمو و دبیرخانه این سازمان به توانایی های علمی و فنی متخصصین کشورمان ( با توجه به مشارکت های موردی آنان در برخی اجلاس ها) توجه نموده اند و این واقعیت فرصت مناسبی است که از فضای موجود جهت بهره گیری هرچه بیشتر در جهت تقویت جایگاه کشورمان در مجامع بین المللی برای دفاع از منافع ملی با سازماندهی مجدد و مشارکت قوی و ثمر بخش، استفاده نماییم.

و من الله التوفیق و علیه التکلان

## **The role of International Maritime Organization (IMO) in development of maritime transportation**

By Hossein Ali Gholizadeh

### **Abstract**

International Maritime Organization (IMO) is one of the affiliated organizations to the United Nations. IMO was established with the objectives of safety of shipping, cleaner oceans, protection of maritime environment, formulation of the rules and regulations governing activities in the areas of port and maritime. Some 167 countries are members of the IMO accounting for 3/4 of the world countries. IMO is consisted of an Assembly comprising all members of the IMO and a Council together with 5 main committees and 10 sub-committees. The committees are: Maritime Safety, Maritime Environment Protection, Technical Cooperation, Facilitations and Legal committee.

General Assembly meets on a biennial basis and its committees meet annually. To date, IMO has ratified numerous conventions regarding shipping activities and maritime environment. IMO has adopted some 61 conventions and protocols to achieve its purposes set forth in IMO Convention. There is no doubt that the IMO has left an enormous impact on the maritime transportation through setting unified and international rules and regulation in shipping activities.

**Keywords:** International Maritime Organization (IMO), Maritime Transportation, United Nations, Safety of shipping, Marine Environment

ICOPMAS