



مرکز پژوهش‌های 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



همایش ارگانهای دریایی کشور

عنوان مقاله: نقش ارائه خدمات تجسس و نجات دریایی در شکوفائی صنعت کشتیرانی

تدوین: احمد پرهیزی

رئیس اداره تجسس و نجات و حفاظت محیط زیست دریایی

سازمان بنادر و کشتیرانی

ضرورت تامین یک سیستم هماهنگ بین المللی در زمینه تجسس و شیوه های نجات کشتی ها و اشخاص مضطر در دریا تا سالیان متمادی فکر دست اندرکاران مسائل دریایی را به خویش مشغول داشته بود. در این خصوص نکته ای که بیش از سایر مسائل از اهمیت ویژه ای برخوردار بود ایجاد یک سیستم هماهنگ بین المللی به منظور تبیین الزامات و استانداردهای لازم در زمینه نجات جان اشخاص در دریا در هنگام بروز سوانح دریایی بعنوان اولویت اول دست اندرکاران مسائل دریایی شناخته شد. به منظور دستیابی به این سیستم هماهنگی بین المللی و در جهت تحقق هدف کاهش تلفات انسانی ناشی از سوانح دریایی کنوانسیون بین المللی تجسس و نجات دریایی (Search and Rescue) به سال 1979 در شهر هامبورگ آلمان به تصویب رسید و در سال 1985 لازم الاجرا گردید. کنوانسیون تجسس و نجات دریایی (SAR) سازماندهی مراکز تجسس و نجات و مراحل هماهنگی در ساحل و همچنین روشهای همکاری چند کشور همسایه را برای انجام عملیات تجسس و نجات در یک منطقه مشترک پیش بینی نموده است. کنوانسیون SAR مقدماتی در رابطه با اقدامات آمادگی، ایجاد نقشه ها و تعیین منطقه های عملیاتی، تاسیس مراکز اصلی و فرعی تجسس و نجات (Maritime Rescue Coordination Center) و همچنین در صورت بروز سانحه، روشهای عملیاتی موثر به منظور نجات سانحه دیدگان از سوانح دریایی را پیش بینی نموده است.

با توجه به اینکه الحاق به کنوانسیون مذکور اجرای و مفاد آن موجب اطمینان خاطر هر چه بیشتر دریانوردان و مسافران در دریا بوده و همچنین ایمنی دریانوردی را افزایش خواهد داد و با عنایت به تاثیر غیرقابل انکار استفاده از مقررات متناسب با شرایط حاکم بر تردد وسائط نقلیه آبی در کاهش مخاطرات ناشی از تصادم شناورها و به منظور بهره مند شدن از نتایج مثبت اجرای مقررات یکنواخت بین المللی درخصوص عملیات نجات دریایی پیش بینی شده، بدین لحاظ سازمان بنادر و کشتیرانی بعنوان مرجع ملی دریایی کشور و مقام ذیصلاح و مسئول اجرای کنوانسیونهای دریایی که

مسئولیت ارتقاء ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی ناشی از تردد کشتی ها را بعهدده دارد در تاریخ 73/12/28 پس از تأیید شورای محترم نگهبان به کنوانسیون بین المللی تجسس و نجات دریایی ملحق گردید.

با الحاق به کنوانسیون مذکور سازمان بنادر و کشتیرانی بعنوان مرجع ملی اجرای الزامات کنوانسیون SAR مکلف گردید که بر اساس راهکارهای ارائه شده در کنوانسیون و قوانین و مقررات ملی کشور و در جهت کاهش تلفات انسانی ناشی از سوانح دریایی نسبت به ایجاد سیستم منسجم تجسس و نجات دریایی در استانهای ساحلی جنوبی و شمالی کشور اقدام نموده و با توجه به مرزهای مشترک دریایی با کشورهای همسایه در منطقه دریایی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر بسترهای لازم را به منظور ارتقاء همکاریهای بین المللی فراهم آورد.

یکی از الزامات اولیه کنوانسیون SAR که بعنوان مکانیزم اصلی اجرای تعهدات کنوانسیون می باشد، تدوین یک سند حقوقی می باشد که بر اساس آن راهکارهای پیاده سازی و اجرای سیستم ملی تجسس و نجات در سطح کشور کاملاً ارائه شده و از آن طریق کلیه برنامه ریزیها و هماهنگی های لازم بصورت برنامه ای از قبل تدوین و پذیرفته شده در سطح ملی در هنگام بروز سوانح دریایی به مرحله اجراء در آید.

طرح ملی تجسس و نجات دریایی که با همکاری و هماهنگی کامل با ارگانهای دریایی کشور تدوین گردید در سال 1383 به منظور طی مراحل استصوابی به هیأت محترم دولت ارجاع گردید و پس از تصویب هیأت محترم عامل و بر اساس بخشنامه شماره 13363/1260 مورخ 75/2/11 کلیه سازمانهای دولتی و سایر ارگانهای کشور مکلف گردیدند که بر اساس مواد مختلف طرح و در اجرای آن با سازمان بنادر و کشتیرانی همکاری نمایند.

با تصویب طرح مذکور که بعنوان یک سند ملی در جهت اجرای کنوانسیون SAR به شمار می آید و به منظور ساماندهی سیستم ملی تجسس و نجات دریایی کشور اقدامات عملی سازمان بنادر و کشتیرانی در جهت تاسیس سیستم تجسس و نجات دریایی کشور آغاز گردید.

در گام نخست تاسیس مراکز ملی اصلی و فرعی هماهنگی نجات دریایی (Maritime Rescue Coordination Center) در استانهای ساحلی جنوبی و شمالی کشور، بعنوان مراکزی که با استفاده از مدرنترین تجهیزات مخابراتی و با استفاده از نیروی کارآموده و مجرب به ارائه خدمات شبانه روزی تجسس و نجات دریایی کشور پردازند، در دستور کار سازمان بنادر و کشتیرانی قرار گرفت.

مراکز (MRCC) با استفاده از تجهیزات رادیویی کافی از قبیل سیستم جهانی اضطرار دریایی GMDSS، استفاده از سیستم های ماهواره ای و سایر روشهای ارتباطی دیگر در هفت منطقه دریایی کشور در چابهار، بندرعباس، بوشهر، بندر امام، و در دریای خزر در بندر انزلی، بندر نوشهر و بندر امیرآباد تاسیس و مشغول انجام خدمات تجسس و نجات دریایی گردیدند.

از موضوعات قابل توجه و اصلی در این مراکز حفظ آمادگی شبانه روزی و امکان دریافت کلیه پیام های اضطراری در اقصی نقاط کشور و در دورترین مناطق دریایی جهان از طریق سیستم های ارتباطی (DSC) MF، HF، VHF،

سیستم های اینمارست، نامبر، ناوتکس و AIS می باشد، تجهیز به امکانات ارتباطی مذکور توانایی دریافت پیام اضطراری را در کوتاهترین زمان ممکن به مراکز MRCC کشور داده است و با این پتانسیل بالقوه که در اختیار این مراکز قرار دارد، افزایش توان پیاده سازی و فعال سازی سیستم تجسس و نجات دریایی و بر اساس آخرین استانداردهای شناخته شده بین المللی، آماده ارائه خدمات تجسس و نجات دریایی در کلیه مناطق دریایی کشور می باشند.

به منظور پوشش مطلوب ارائه خدمات دریایی در کلیه مناطق دریایی و امکان سریع خدمات رسانی به سانحه دیدگان نسبت به ارزیابی خطر (Risk Assessment) وقوع سوانح دریایی بر اساس شاخص های

الف) موقعیت جغرافیایی وقوع سانحه

ب) نوع شناورهای سانحه دیده

ج) تعداد سانحه دیدگان

اقدام نمود و از آنجائیکه انجام ارزیابی خطر بصورت کیفی (Qualitative Risk Assessment) که یکی از معتبر ترین روش های انجام دقیق ارزیابی خطر می باشد، نیازمند در اختیار داشتن اطلاعات کامل در حداقل یک پریرود زمانی ده ساله می باشد، از آنجا که این اطلاعات جامع در اختیار نبود با استفاده از روش کمی ارزیابی خطر (Quantitative Risk Assessment) نسبت به این امر اقدام شد. براساس مطالعات انجام شده و استفاده از حداکثر داده های آماری در اختیار در یک فاصله زمانی 5 ساله نسبت به شناسایی محتمل ترین دلایل وقوع سانحه و بیشترین مناطقی که در آنها سوانح دریایی اتفاق می افتد اقدام شد.

از یافته های اطلاعات ارزیابی خطر مشخص گردید که:

- 1) شناورهای سنتی بعنوان بیشترین شناورهایی که در آنها سوانح دریایی بوقوع می پیوندد.
 - 2) مناطق دریایی بوشهر (رأس المطاف) و هرمزگان در حوالی جزایر سیری و کیش بیشترین و عمده ترین مناطق دریایی کشور هستند که در آنها سوانح دریایی حادث می شود.
- سایر مناطق دریایی کشور نیز جزء دیگر مناطق دریایی می باشند که با درجه کمتری از اهمیت سوانح دریایی در آنها اتفاق می افتد.

بر این اساس سازمان بنادر و کشتیرانی به لحاظ مشکلات موجود در خرید تجهیزات مدرن دریایی و با یک برنامه زمان بندی شده سه ساله اقدام به برنامه ریزی در جهت خرید تجهیزات مناسب دریایی به منظور پوشش استانهای ساحلی کشور نمود. در طرح خرید تجهیزات سه شاخص اصلی:

الف) سرعت در اجرای عملیات

ب) پوشش کلیه مناطق دریایی کشور

ج) اعزام تجهیزات در هر زمان و در هر شرایط آب و هوایی

مدنظر قرار داده شد. بدین منظور و در جهت پوشش مناسب دریایی استانهای ساحلی و بر اساس یافته های ارزیابی خطر نسبت به خریداری 15 فروند شناور مدرن تجسس و نجات دریایی که توانایی اجرای عملیات دریایی در شرایط نامساعد آب و هوایی باشند و با حداکثر سرعت به منطقه بروز سانحه اعزام شوند، اقدام نمود. در طرح تجهیز بنادر به شناورهای مدرن تجسس و نجات دریایی، نسبت به تخصیص شناورهای تجسس و نجات به استانهای ساحلی به شرح ذیل اقدام گردید.

استان هرمزگان:

جاسک - قشم - سیری - لاوان - لنگه - کیش

استان بوشهر

عسلویه - دیر - خارک

استان سیستان و بلوچستان

چابهار

استان خوزستان

بندر امام - خرمشهر

استان گیلان

بندر انزلی

استانهای مازندران و گلستان

نوشهر - امیرآباد

با تجهیز مناطق مذکور بصورت اشاره شده کلیه مناطق دریایی کشور در طرح پوشش دریایی شناورهای مدرن تجسس و نجات دریایی قرار گرفت. البته سایر شناورهای سازمان بنادر و کشتیرانی بعنوان شناورهای کمکی (Secondary Means) همیشه در اختیار سیستم تجسس و نجات دریایی سازمان بنادر و کشتیرانی قرار دارند.

از آنجا که یکی از دلایل اصلی بروز سوانح دریایی با توجه به نوع سازه شناورهای سنتی که عمدتاً از بدنه چوبی استفاده می نمایند، شرایط نامساعد دریایی می باشد که متأسفانه بیشترین سوانح دریایی در اینگونه شرایط نیز حادث می گردد، لذا با نگرش به اینکه در هنگام وقوع شرایط نامساعد آب و هوایی قابلیت شناورهای تجسس و نجات نیز کاهش می یابد و قادر به ارائه خدمات در سریعترین زمان ممکن نمی باشند، اقدام به خریداری 5 فروند بالگرد مدرن مخصوص

تجسس و نجات دریایی گرفته شد که با قابلیت بالای خویش و با پوشش مناسب هوایی بتوانند در هر شرایطی به کمک سانه دیدگان بشتابند. بالگردهای مذکور که بر اساس آخرین استانداردهای روز صنعت هوانوردی طراحی و ساخته شده اند توسط کارخانه Eurocopter فرانسه (سه فروند) و صنایع داخلی (وزارت دفاع) ساخته شده اند و امید می رود که در اواخر سال 85 به ناوگان تجسس و نجات دریایی کشور ملحق شوند. بالگردهای مذکور در مناطق بندرعباس، کیش، بوشهر، بندر امام، نوشهر مستقر و آماده ارائه خدمات خواهند گردید. با تجهیز مراکز ملی هماهنگی دریایی به تجهیزات اشاره شده مذکور پتانسیل در اختیار تجهیزاتی و پرسنلی سازمان بنادر و کشتیرانی در سطح مناطق دریایی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر بی نظیر خواهد شد و این موضوع در تثبیت جایگاه سازمان بنادر و کشتیرانی در میان سازمان منطقه ای و بین المللی نقش بسیار مؤثری خواهد داشت.

از دیگر اقدامات انجام شده توسط سازمان بنادر و کشتیرانی ارتقاء سطح همکاریهای منطقه ای در مناطق دریایی می باشد. با توجه به افزایش استفاده از دریا و رونق کشتیرانی و تردد آمار قابل توجهی از شناورها در جهت انجام مبادلات تجاری و همچنین رونق کشتیرانی مسافری، ارتقاء همکاریهای منطقه ای یک ضرورت به شمار می آید. بدین لحاظ با استفاده از مکانیزم های موجود همکاری های منطقه ای از قبیل، سازمان منطقه ای میمک (Marine Emergency Mutual Aid Center) که در کشور بحرین مستقر می باشد در حال تدوین یک توافق نامه منطقه ای به منظور ارائه خدمات تجسس و نجات دریایی در سطح منطقه دریایی خلیج فارس می باشیم. در دریای خزر نیز توافق نامه همکاری منطقه ای تجسس و نجات دریایی با کشور ترکمنستان به امضاء مقامات و کشور جمهوری اسلامی ایران و ترکمنستان رسیده است و هم اینک نیز پیش نویس توافق نامه (Memorandum of Understanding) با دولت آذربایجان و روسیه به کشورهای مذکور ارسال و در حال طی مراحل قانونی در جهت امضاء توافق نامه های یاد شده هستیم. در سطح ملی نیز با نگرش به وسعت سواحل کشور و به منظور استفاده از حداکثر پتانسیل موجود در و در جهت افزایش همکاریهای ملی نیز با سازمانهای:

✓ وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

✓ شرکت ملی نفت فلات قاره ایران

توافق نامه ارائه خدمات تجسس و نجات دریایی به امضاء رسیده است و هم اینک در حال مذاکره با سایر سازمانهای دریایی به منظور امضاء تفاهم نامه های تجسس و نجات دریایی هستیم.

در هر حال با مجموعه اقدامات انجام شده توسط سازمان بنادر و کشتیرانی و با همکاری سایر سازمانهای کشور موفق شده ایم که در سال 83 نسبت به سال 82 تعداد تلفات به میزان 73 درصد کاهش داده شده و 1214 نفر نجات داده شوند. و در سال 84 نسبت به سال 83 میزان تعداد تلفات به میزان 41 درصد کاهش داده شده و 1590 نفر نجات داده شدند، که رشدی 31 درصدی را نشان می دهد.

که امید می رود با توجه به برنامه ریزیهای انجام شده در جهت افزایش آگاهی عمومی نسبت به خدمات تجسس و نجات دریایی و طرح خارج از دوره نمودن شناورهای چوبی و جایگزینی آنها با شناورهای بدنه فلزی و ارائه آموزشهای استاندارد به خدمه اینگونه شناورها و بهینه نمودن سیستم ملی تجسس و نجات دریایی به استانداردهای بین المللی تعداد تلفات انسانی ناشی از سوانح دریایی کشور منطبق شویم.

با انجام مجموعه اقدامات اشاره شده و دستیابی به استانداردهای بین المللی در زمینه تجسس و نجات دریایی و بالطبع آن ارتقاء ایمنی و دریانوردی در آبراههای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران ضمن تامین آرامش روانی و خاطر دریانوردان عزیز کشورمان و خانواده های ایشان از نقطه نظر تبعات ناشی از سوانح دریایی، از دیدگاه اقتصادی در رونق صنعت کشتیرانی، با توجه به ایمن نمودن آبراههای کشور و انعکاس این موضوع به مجامع کشتیرانی، ضمن کاهش نرخ بیمه های دریایی ورود کشتی ها به مناطق دریایی کشور، این موضوع ضمن تاثیرگذاری مستقیم بر کاهش نرخ حمل و نقل دریایی و بدنبال آن نرخ تمام شده کالا در سطح کشور، موجبات رونق صنعت کشتیرانی و استفاده به مراتب بیشتر کشتیرانیهای دنیا بواسطه تامین ایمنی کامل دریانوردی را در عرصه های دریایی کشور بدنبال خواهد داشت.



ICOPMAS

The role of Search and Rescue Services in prosperity of the maritime industry

By: Ahmad Parhizi

The head of Search and Rescue Office

Ports and Maritime Organization (PMO)

Abstract

The essentiality of developing an international coordinated system to provide search and rescue (SAR) services to the ships in distress has been a concern for those involved in maritime related issues. Obviously, defining requirements and standards for providing SAR services are of paramount importance in this respect with a view to avoid frequent occurrences of the marine accidents.

To achieve this purpose, International Convention for Maritime Search and Rescue was adopted in Hamburg in 1979 under the auspices of the International Maritime Organization (IMO). This convention contains the mechanisms for coordination between the coastal states for performing of search and rescue operation and taking necessary arrangements to save lives in distress at sea. Establishment of Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) is among the measures proposed in SAR Convention.

Keywords: International Maritime Organization (IMO), Search and Rescue, Convention, Persian Gulf, MRCC

ICOPMAS