



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





امنیت دریایی ISPS code

ICOPMAS

گردآورنده:

داود سجادی نیا

دکتر پرویز باورصاد احمدی

محمی الدین احراری رودی

بنام خدا

عنوان مقاله:

امنیت دریایی ISPS

ارائه دهنده گان مقاله:

نام	نام خانوادگی	میزان تحصیلات	رشته تحصیلی	سازمان/شرکت مربوطه
داود	سجادی نیا	لیسانس	مدیریت دریایی	دانشگاه دریانوردی چابهار
پرویز	باورصاد احمدی	دکتر	حمل و نقل ترکیبی	دانشگاه دریانوردی چابهار
محمی الدین	احراری رودی	فوق لیسانس	زمین شناسی دریایی	دانشگاه دریانوردی چابهار

نشانی جهت مکاتبات: استان: سیستان و بلوچستان شهر: چابهار خیابان: بلوار دانشگاه (شهید ریگی) کوی: دانشگاه پلاک: 51 تلفن: 2220020-23 همراه: 09155451067

E-mail: davoodsajadinia@yahoo.com
E-mail: AHRARI_49@yahoo.com
E-mail: pbavarsad@yahoo.com

مایل به شرکت در همایش حمل و نقل دریایی و ارائه مقاله (فارسی) میباشم.

آدرس: چابهار- بلوار دانشگاه- کد پستی 99717-56499 - تلفن 23-2220020 - دورنگار 2221025

بنام خدا

عنوان مقاله:

امنیت دریایی ISPS code

ارائه دهنده گان مقاله:

نام	نام خانوادگی	میزان تحصیلات	رشته تحصیلی	سازمان/شرکت مربوطه
داود	سجادی نیا	لیسانس	مدیریت دریایی	دانشگاه دریانوردی چابهار
محمی الدین	احراری رودی	فوق لیسانس	زمین شناسی دریایی	دانشگاه دریانوردی چابهار

نشانی جهت مکاتبات: استان: سیستان و بلوچستان شهر: چابهار خیابان: بلوار دانشگاه (شهید ریگی) کوی: دانشگاه پلاک: 51 تلفن: 23-2220020 همراه: 09155451067

E-mail: davoodsajadinia@yahoo.com

E-mail: AHRARI_49@yahoo.com

✓ مایل به شرکت در همایش و ارائه مقاله (فارسی) میباشم. خلاصه مقالات (در حد یک صفحه A4) بپیوست ارسال می گردد.

چکیده:

تلاش همه جوامع دستیابی به رشد و توسعه اقتصادی می باشد و در این خصوص حمل و نقل دریایی بخش عظیمی از این توسعه و رشد را به خود اختصاص داده است و دولتها هم می کوشند با ایجاد امنیت و ثبات در اقتصاد و همچنین بخصوص در بخش حمل و نقل دریایی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری، زمینه های سرمایه گذاری را در بخشهای حمل و نقل آماده و مهیا سازند. بهمین ترتیب بدلیل وجود اهمیت این بخش، امنیت و ایمنی برای دریانوردان، کشتیها و کالاهای موجود در کشتی بسیار حائز اهمیت می باشد.

بعد از واقعه بحث برانگیز 11 سپتامبر 2001 به مرکز تجارت جهانی در نیویورک، با توصیه و فشار آمریکا و بعضی کشورهای غربی، در صدد برآمدند تا مقررات جدیدی برای حمل و نقل دریایی خود وضع نمایند که نهایتاً این تصمیم به سازمان ملل متحد و سپس به سازمان جهانی دریانوردی (IMO) نیز سرایت نمود. به این ترتیب در یک کنفرانس دیپلماتیک در دسامبر 2002 میلادی در لندن یک مجموعه حقوقی را تحت عنوان ISPS code به تأیید و تصویب کشورهای عضو رسانید. محور اصلی قوانین جدید امنیتی، اصلاحات کنوانسیون SOLAS 74 و قانون جدیدی به نام قانون بین المللی امنیت کشتی ها و تأسیسات بندر می باشد و الزامات پیش بینی شده از جولای 2004 میلادی به اجرا درآمده و اجباری گردیده است. این کد دارای 2 بخش می باشد. بخش A شامل الزامات اجباری و بخش B شامل راهکارهای برآورده ساختن این الزامات است. در واقع هدف از آیین نامه امنیت کشتیها و تسهیلات بندری ایجاد یک چارچوب استاندارد و همگون جهت ارزیابی خطرات می باشد و دولتها را قادر می سازد تا بین تغییرات مربوط به تهدیدات و تغییرات سطح آسیب پذیری کشتی ها تسهیلات بندری از طریق تعیین سطح امنیتی مناسب و اقدامات امنیتی مربوطه موازنه برقرار نمایند.

در آیین نامه ISPS به سه سطح امنیتی اشاره شده است: سطح امنیتی 1- سطح عادی، سطحی که در آن کشتی یا تسهیلات بندری در حالت عادی فعالیت می نماید. سطح امنیتی 1 یعنی سطحی که برای آن باید حداقل اقدامات حفاظتی امنیتی لازم در تمام اوقات حفظ و نگهداری شود. سطح امنیتی 2- سطح فوق العاده، سطح امنیتی قابل اعمال، مادامی که خطر وقوع یک حادثه امنیتی افزایش می یابد. سطح امنیتی 2 یعنی سطحی که برای آن اقدامات امنیتی حفاظتی ویژه بیشتری باید برای دوره محدودی که خطر و وقوع حادثه امنیتی بیشتر می شود حفظ و نگهداری شود. سطح امنیتی 3- استثنایی، سطح قابل اعمال برای یک دوره زمانی، هنگامی که خطر وقوع حادثه امنیتی احتمال می رود یا قریب الوقوع است. سطح امنیتی 3 یعنی سطحی که برای آن اقدامات امنیتی حفاظتی ویژه بیشتری باید برای دوره محدودی که وقوع حادثه امنیتی احتمال می رود یا قریب الوقوع است حفظ و نگهداری شود.

الزامات جدید، یک چارچوب بین المللی را در اختیار قرار می دهد که از طریق آن دولتها، کشتی ها و تسهیلات بندری می توانند در شناسائی و جلوگیری از اعمالی که امنیت را در بخش حمل و نقل دریانوردی تهدید می نمایند یا یکدیگر همکاری نمایند. در واقع مفهوم کلی آیین نامه ISPS، کاهش آسیب پذیری صنعت دریانوردی در برابر تهدیدات می باشد. باید خاطر نشان نمود که الزامات امنیتی جدید بخشی از استراتژی سازمان ملل جهت مبارزه با تروریسم است و نباید آن را جداگانه به حساب آورد. همانند دیگر جوانب صنعت کشتیرانی، کارآمدی الزامات توافق شده نیز بستگی به این دارد که چگونه مقررات مربوطه اجرا می شوند. بنابراین کلید آن در دست دولتها و صنعت کشتیرانی خواهد بود.

در پایان امید است با بکارگیری آیین نامه ISPS در کشور ما گامی بهتر در جهت امنیت صنعت حمل و نقل دریایی برداشته شود و این صنعت به پیشرفت و تعالی خود ادامه دهد.

پایان

آدرس: چابهار- بلوار دانشگاه- کد پستی 99717-56499 - تلفن 23- 2220020 - دورنگار 2221025

مقدمه

تلاش همه جوامع دستیابی به رشد و توسعه اقتصادی می باشد و در این خصوص حمل و نقل دریایی بخش عظیمی از این توسعه و رشد را به خود اختصاص داده است و دولت‌ها هم می کوشند با ایجاد امنیت و ثبات در اقتصاد و همچنین بخصوص در بخش حمل و نقل دریایی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری، زمینه های سرمایه گذاری را در بخشهای حمل و نقل آماده و مهیا سازند. بهمین ترتیب بدلیل وجود اهمیت این بخش، امنیت و ایمنی برای دریانوردان، کشتیها و کالاهای موجود در کشتیها کد ISPS بسیار حائز اهمیت می باشد.

در عصر حاضر رشد و پویایی جوامع بستگی به اقتصاد پویا و پیشرفته است و در این بین نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد یک کشور، یک نقش کارآمد است. بنابراین برای اینکه یک ناوگان حمل و نقل دریایی کشور به رشد و پویایی خود در عرصه جهانی ادامه دهد نیاز به ایمنی و امنیت دریایی می باشد و در این بین کد ISPS می تواند تا حدودی راهگشا باشد.

کد بین المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری (که در ادامه می آید) بعد از حوادث 11 سپتامبر در آمریکا برای تمامی کشورهای عضو سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) لازم الاجرا شد تا از امکانات و تسهیلات بندری بخصوص در عرصه حمل و نقل گامی بهتر به سوی توسعه و فرهنگ ایمنی و امنیت دریانوردی برداشته شود.

بنابراین مقاله فوق ضمن بررسی و روند پیدایش کد ISPS و تاریخچه این کد به مباحث دیگری نیز می پردازد که اعم آن عبارتند از:

1. کد بین المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری ISPS
2. سطوح امنیتی اشاره شده در کد ISPS
3. مسئولیت اجرای کد ISPS
4. تأثیر اجرای کد ISPS بر روند فعالیت بازرگانی کشتیرانیها
5. دوره های آموزشی امنیت دریانوردی
6. نحوه توقیف کشتیها در صورت عدم تطابق با مقررات امنیتی ISPS

امید است با بکارگیری آیین نامه ISPS در کشور ما گامی بهتر در جهت امنیت صنعت حمل و نقل دریایی برداشته شود و این صنعت به پیشرفت و تعالی خود ادامه دهد.

• کد بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری ISPS

کد بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری، یکسری اقدامات جامع جهت افزایش امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری است که متعاقب حوادث 11 سپتامبر و در پاسخ به تهدیدات احتمالی کشتی ها و تسهیلات بندری تهیه شده است.

بعد از واقعه بحث برانگیز 11 سپتامبر 2001 به مرکز تجارت جهانی در نیویورک، با توصیه و فشار آمریکا و بعضی کشورهای غربی، درصدد برآمدند تا مقررات جدیدی برای حمل و نقل دریایی خود وضع نمایند که نهایتاً این تصمیم به سازمان ملل متحد و سپس به سازمان جهانی دریانوردی (IMO) نیز سرایت نمود. به این ترتیب در یک کنفرانس دیپلماتیک در دسامبر 2002 میلادی در لندن یک مجموعه حقوقی را تحت عنوان ISPS code به تأیید و تصویب کشورهای عضو رسانید. محور اصلی قوانین جدید امنیتی، اصلاحات کنوانسیون SOLAS/74 و قانون جدیدی به نام قانون بین المللی امنیت کشتی ها و تأسیسات بندر می باشد و الزامات پیش بینی شده از جولای 2004 میلادی به اجرا درآمده و اجباری گردیده است. این کد دارای 2 بخش می باشد. بخش A شامل الزامات اجباری و بخش B شامل راهکارهای برآورده ساختن این الزامات است. در واقع هدف از آیین نامه امنیت کشتیها و تسهیلات بندری ایجاد یک چارچوب استاندارد و همگون جهت ارزیابی خطرات می باشد و دولتها را قادر می سازد تا بین تغییرات مربوط به تهدیدات و تغییرات سطح آسیب پذیری کشتی ها تسهیلات بندری از طریق تعیین سطح امنیتی مناسب و اقدامات امنیتی مربوطه موازنه برقرار نمایند.

الزامات آیین نامه ISPS، یک چارچوب بین المللی را در اختیار قرار می دهد که از طریق آن دولت ها، کشتیها و تسهیلات بندری می توانند در شناسایی و جلوگیری از اعمالی که امنیت را در بخش حمل و نقل دریانوردی تهدید می نمایند با یکدیگر همکاری نمایند. قوانین امنیتی موجود در نظام امنیتی دریانوردی جدید اثرات فراوانی بر آن دسته از تسهیلات بندری و متصدیات کشتی داشته است که روی کشتیهای خود در فضای موجود، خطر افزایش تهدید امنیتی را احساس نکرده اند. اما طبق آیین نامه ISPS آنها نیز لازم است خود را با قوانین و مقررات موجود وفق دهند. آن دسته از دولتها و متصدیان که نظام های امنیتی افزون تری را تاکنون اجرا نموده اند، آیین نامه مزبور این اقدامات امنیتی در سطح جهان را شکل قانونی بخشیده و همگون نموده است.

• سطوح امنیتی اشاره شده در کد ISPS

در آیین نامه ISPS به سه سطح امنیتی اشاره شده است:

سطح امنیتی 1: سطح عادی، سطحی که در آن کشتی یا تسهیلات بندری در حالت عادی فعالیت می نماید. سطح امنیتی 1 یعنی سطحی که برای آن باید حداقل اقدامات حفاظتی امنیتی لازم در تمام اوقات حفظ و نگهداری شود.

سطح امنیتی 2: سطح فوق العاده، سطح امنیتی قابل اعمال، مادامی که خطر وقوع یک حادثه امنیتی افزایش می یابد. سطح امنیتی 2 یعنی سطحی که برای آن اقدامات امنیتی حفاظتی ویژه بیشتری باید برای دوره محدودی که خطر وقوع حادثه امنیتی بیشتر می شود حفظ و نگهداری شود.

سطح امنیتی 3: استثنایی، سطح قابل اعمال برای یک دوره زمانی، هنگامی که خطر وقوع حادثه امنیتی احتمال می رود یا قریب الوقوع است. سطح امنیتی 3 یعنی سطحی که برای آن اقدامات امنیتی حفاظتی ویژه بیشتری باید برای دوره محدودی که وقوع حادثه امنیتی احتمال می رود یا قریب الوقوع است حفظ و نگهداری شود.

سطح امنیتی 3 اقدامی استثنایی است که تنها زمانی که اطلاعات موثقی موجود است که نشان می دهد احتمال وقوع یک حادثه می رود یا قریب الوقوع است اعمال می شود. سطح امنیتی 3 باید برای مدتی تعیین شود که تهدید امنیتی یا یک حادثه امنیتی حقیقی بروز می نماید، اگرچه سطوح امنیتی از سطح امنیتی 1 به سطح امنیتی 2 و از آن به سطح امنیتی 3 تغییر می یابد، اما این احتمال هم وجود دارد که سطح امنیتی مستقیماً از سطح امنیتی 1 به سطح امنیتی 3 تغییر یابد.

در تاریخ اول جولای 2004-148 کشور متعاهد به کنوانسیون سولاس - 148 کشور عضو این معاهده هستند - با آیین نامه ISPS تطابق کامل داشتند و این کنوانسیون در رابطه با 98/4 درصد ناوگان تجاری جهانی از حیث تناژ اعمال می شود.

تغییرات عمده ای پس از لازم الاجرا شدن آیین نامه ISPS (اول جولای 2004) پدید آمده است.

بزرگترین تغییر این است که دولتهای متعاهد قادر هستند که رسماً بر روی کشتیها مطابق با فصل 11-2 سولاس و آیین نامه ISPS کنترل و نظارت داشته باشند. بعلاوه دولتهای متعاهد ملزم هستند که کلیه الزامات عملی آیین نامه ISPS را مدنظر قرار دهند و از وجود تمهیدات امنیتی مناسب در آبهای تحت حاکمیت خود و در بنادر اطمینان حاصل نمایند.

این آیین نامه دولتها را ملزم می نماید تا اطلاعات مربوط به تهدیدات امنیتی را جمع آوری و ارزیابی نمایند و این اطلاعات را با دیگر اعضای متعاهد مبادله نمایند. پرسنل روی کشتی و تسهیلات بندری

لازم است در خصوص تهدیدات امنیتی آگاهی داشته باشند و موارد امنیتی نگران کننده را مسئولین مربوطه جهت ارزیابی توسط آنها اطلاع دهند.

دولتها لازم است اطلاعات مربوطه را با کشتی و تسهیلات بندری در میان بگذارند. بنابراین، ما در مورد ایجاد فرهنگی کاملا جدید در بین افرادی صحبت می کنیم که روزانه با کشتیرانی و صنعت بندرداری سروکار دارند.

کشتی هایی که نتوانسته اند تا اول جولای 2004 خود را با الزامات این آیین نامه مطابقت دهند، گواهینامه بین المللی امنیت کشتی را برای آنها صادر نخواهد شد و اگر پس از اول جولای 2004 مطابقت نمایند یک گواهینامه بین المللی موقت امنیتی کشتی برای آنها صادر خواهد شد. بطور ساده، اگر کشتی گواهینامه معتبر نداشته باشد، ممکن است در بندر توقیف شود تا زمانی که گواهینامه بگیرد. البته، کشور ساحلی اگر کشتی گواهینامه نداشته باشد، راههای مختلف دیگری نیز در دست دارد. بعد از اول جولای 2004، نباید تعجب کنیم اگر بینیم دولتی بمنظور حفظ امنیت ملی خود و بمنظور حفاظت از فعالیتهای تجاری در بنادر خود ممانعت به عمل آورند. بعلاوه و به خاطر همین دلایل، کشتیهایی که به تسهیلات بندری مراجعه می کنند که نتوانسته اند خود را با آیین نامه ISPS مطابقت دهند، اگر چه ممکن است گواهینامه بین المللی معتبر امنیت کشتی نیز داشته باشند، ممکن است با کنترل های امنیتی بیشتری در بنادر بعدی که به آنها مراجعه خواهند کرد مواجه شوند و شاید منجر به تأخیر یا عدم پذیرش آنها به بندر شود.

• مسؤلیت اجرای کد ISPS

مسئولیت اجرای کد ISPS بر عهده دولتهای متعاقد است که اقدامات مندرج در کد را اجرا کنند. در واقع اجرای کد بر عهده دولت هر کشور است. IMO هیچگونه مجازاتی را پیش بینی نکرده است. این مسئله در حوزه اختیارات آیمو نیست. بنظر می رسد فشارهای بازار و فاکتورهای اقتصادی باعث لزوم تطابق شوند، اما نتایج عدم تطابق در مراحل اولیه یا عدم توانایی حفظ تداوم تطابق در رابطه با اقدامات ویژه آیمو جهت افزایش امنیت دریانوردی بسیار جدی است.

همانطور که در بالا اشاره شد عدم تطابق اولیه یا عدم توانایی حفظ تطابق با مقررات آیمو در بخش افزایش امنیت دریانوردی بسیار جدی است. مقرر 9 فصل 11-2 در خصوص اقدامات کنترلی و تطابقی چنین بیان می کند:

1. کلیه تلاشهای ممکن باید به عمل آید تا تأخیر بی جهت یا توقیف بی مورد جلوگیری به عمل آید. اگر کشتی بدین طریق، بی جهت توقیف شود یا تأخیر نماید، باید این حق را داشته باشد که غرامت هر گونه صدمه یا خسارت، متحمل شده را جبران نماید.

2. از دسترس ضروری به کشتی در مواقع اضطراری یا به دلایل انسان دوستانه و جهت مقاصد امنیتی نباید ممانعت به عمل آید.



• تأثیر اجرای کد ISPS بر روند فعالیت بازرگانی کشتیرانی ها

می توان گفت که مشکلات این کد بیش از اجرای آن است و اجرای این کد برای بسیاری از کشورها باعث دردسر است و فعالیت کشتیرانی ها را به حداقل خواهد رساند. خیلی از کشتیها دیگر نمی توانند حرکت کنند، مگر اینکه دارای گواهینامه باشند. اجرای این کد کار ساده ای نیست. خوشبختانه کشور ما آمادگی کامل برای اجرای این داشته ولی برخی کشورها مثل فنلاند از همان ابتدا اعلام کردند که اصلا این کد را نمی پذیرند و اجرایش نمی کنند ولی در کشور ما این در حال حاضر برای بنادر و تسهیلات بندری و ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اجرا می شود. در مجموع احتمال می دهیم که فعالیت تجاری و بازرگانی کشتیرانی ها در دنیا با دردسرهایی مواجه شود.

• دوره های آموزشی امنیت دریانوردی

نسخه 2003 ISPS جهت آموزش افسر امنیتی شرکت کشتیرانی این دوره برای آموزش افرادی است که به عنوان CSO یا افسر امنیتی شرکت برگزیده می شوند.

نسخه 2003 ISPS جهت آموزش افسر امنیتی تسهیلات بندری این دوره آموزشی اطلاعاتی را در اختیار افرادی می گذارد که به عنوان افسر امنیت تسهیلات بندری انتخاب می شوند. نسخه 2003 ISPS جهت آموزش افسر امنیتی کشتی این دوره جهت آموزش افرادی است که به عنوان افسر امنیت کشتی انتخاب می شوند.

• نحوه توقیف کشتی ها در صورت عدم تطابق با مقررات امنیتی ISPS

کشتیهایی که وارد بنادر کشورهای متعهد به کنوانسیونهای (آیمو) می شوند، چنانچه ISSC یا گواهینامه امنیت بین المللی کشتی را اخذ نکنند باعث توقیف یا Detention کشتی می شوند. بعضی از کشورها متوقف می کنند تا گواهینامه برای کشتی صادر شود، برخی از کشورها مثل امارات فعلا تهدید به جریمه کردند، ولی در مجموع برای جلوگیری از مسئله توقف و توقیف (که برای چارترها بسیار خطرناک محسوب می شود) باید تمام کشتی ها قبل از اول جولای 2004 گواهینامه دریافت کنند.



ICOPMAS

CSO: Company Security Officer
ISSC: International Ship Security Certificate

• نتیجه گیری

آیین نامه امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری به دلیل بدیع بودن و جهانی بوده آن انرژی مضاعفی را می طلبد.

گروه کاری امنیت دریایی مسائل مربوط به اجرای اقدامات رسمی ویژه برای ارتقای امنیت دریایی مصوب سال 2002 را مورد بررسی قرار می دهد. همچنین گروه کاری امنیت دریایی بخش های گسترده ای درباره چارچوب کلی پیشنهادی اصلاحات سولاس (SOLAS) انجام داد تا شامل شناسایی و ردیابی دامنه وسیعی از کشتی ها (LRIT) نیز بشود. هدف از این چارچوب پیشنهادی، پایه ریزی یک مکانیزم برای جمع آوری اطلاعات از کشتی ها برای اهداف امنیتی، جستجو و نجات و موارد مشابه است. کشتی هایی که باید با بخش XI-2 سولاس و کد ISPS کار کنند، باید اطلاعات LRIT خود را منتقل کنند.

جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان یکی از اعضای کنوانسیون سولاس (ایمنی جان اشخاص دریا) مشمول این طرح بین المللی است و با توجه به دارا بودن بیش از 200 فرزند کشتی تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران و بیش از 10 بندر فعال بین المللی، چنانچه نتواند تا تاریخ اعلام شده طبق مفاد کد ISPS اقدام کند، از نظر اقتصادی که بیش از 90 درصد کالای صادرات و وارداتی خود را از طریق بنادر و حمل و نقل دریایی انجام می دهد و همچنین از بعد سیاسی، ضربات سختی به کشور وارد می شود.

با توجه به اینکه سازمان بنادر و کشتیرانی تنها مرجع و متولی قانونی کشور در سازمان بین المللی دریانوردی است، برای تسریع در اجرای آیین نامه مذکور به بهترین نحو ممکن اقدامات مهم زیر را انجام داده است:

1. تدوین دستورالعمل اجرایی آیین نامه برای کشتی های تحت پرچم
 - الف- شناورهای مجاز به تردد در آب های نزدیک به ساحل یعنی خلیج فارس
 - ب- شناورهای اقیانوس پیما
2. برگزاری دوره های آموزشی مرتبط با امنیتی کشتی ها و تسهیلات بندری برای ممیزین مربوطه در داخل و خارج از کشور که برخی از آنها توسط آیمو، مؤسسات رده بندی و یا دیگر مجامع بین المللی انجام گردیده است.
- 3- تهیه فرم گواهینامه های امنیتی (ISSC) که به صورت مشترک و با امضای از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی و مؤسسه رده بندی مربوطه صادر می شود.
- 4- تهیه سند "تاریخچه مستمر کشتی" (CSR) طبق مفاد کد امنیتی
- 5- شناسایی و ارزیابی بنادر مشمول کد امنیتی شامل بنادر تجاری ایران و زیرمجموعه های آنها و تهیه طرح های امنیتی این بنادر بر اساس مفاد کد امنیتی

- 6- ایجاد ستاد ISPS code با بخش های مختلف عملیاتی در سازمان و تعیین نقاط تماس در صورت بروز مشکل امنیتی و اعلام آن به شرکتهای کشتیرانی و تدوین دستورالعمل اجرایی جهت انجام اقدامات لازم و بموقع در صورت دریافت هرگونه پیام هشدار امنیتی از طرف کشتی ها.
- 7- تعیین افسران امنیتی بنادر و انجام اقدامات لازم مطابق با آیین نامه مذکور و برگزاری دوره های آموزشی لازم برای آنها.

• منابع و مآخذ

1. مجله علمی، تخصصی، تحقیقاتی بندر و دریا سال نوزدهم - شماره 116-117 (خرداد و تیر 83)
 2. مجله علمی، تخصصی، تحقیقاتی بندر و دریا سال بیستم - شماره 124-125 (فروردین و اریبهشت 84)
 3. مجله علمی، تخصصی، تحقیقاتی بندر و دریا سال بیستم - شماره 132 (دی 84)
 4. آیین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری، اداره کل سازمانهای تخصصی و بین المللی، مترجم ماندانا منصوریان، تابستان 82، سازمان بنادر و کشتیرانی ایران
- 5- Ship and Facility Security Code and SOLAS Amendment 2002 (ISPS code International) - Port and Shipping Organization - 2002 Edition

پایان

ICOPMAS

Marine Security: ISPS Code

Authors: Davoud Sajadinia [BSc- Marine Management] , Mohieddin Ahrari Roudi [MSc – Marine Geology]

Abstract

Every society is constantly in search of growth and economic development. Marine transportation industry is a realm with huge potential to give such a chance to every nation. States do their best to provide a fertile grounding for investors to make their investments in their territories. For this purpose they are mindful of their economic security particularly in marine transportation sector. Security and stability is vital for this industry. Following September 11, western countries, under pressures by US, started to think about new regulations in their marine transportation industries. This trend eventually penetrated into IMO. The outcome was a ISPS Code which was approved and adopted by its member states. It mainly aimed to lay down provisions for the purpose of ensuring security in marine transportation. This code comprises of two chapters: chapter A contains binding requirements and chapter B comprises of a series of solutions designed to meet requirements set out by chapter A. the whole code seeks security and safety of ships and ports. It further enables states to take proper actions to handle challenges and changes that may put ships exposed to vulnerability. The new requirements provides states with an international frame that can be used for the purpose of ensuring security and safety in their transportation sectors. Also, reduced perils facing this industry and reduced vulnerability of the industry are other goals being pursued by these requirements.

Keywords: *marine transportation industry, safety, security, stability, ISPS, international convention*