

تاثیر کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان (STCW) بر پدافند غیرعامل بنادر

محمد حسین یار احمد زهی^۱ و غلامعلی باقری نیا^۲

۱- استادیار دانشگاه دریانوردی و علوم دریائی شهرستان چابهار، yarahmadzehi@cmu.ac.ir

۲- دانشجوی کارشناسی ارشد دانشگاه دریانوردی و علوم دریائی شهرستان چابهار،

Bagheri3864@gmail.com

چکیده

سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) دو ماموریت اساسی دارد. ماموریت اول، ایجاد و افزایش ایمنی در دریا و مأموریت دوم، جلوگیری و رفع آلودگی آب دریاها است. این سازمان برای رسیدن به اهداف یاد شده اقدام به تهیه و تدوین کنوانسیون هایی می نماید که پس از تصویب و تأیید و عضویت کشورها، لازم الاجرا می گردد. یکی از آنها کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان (STCW) است که در سال ۱۹۷۸ در لندن به تصویب سازمان بین المللی دریانوردی رسید و کشور ایران نیز در سال ۱۳۷۵ به آن ملحق شد. این کنوانسیون در سال های ۱۹۹۵ و ۲۰۱۰ میلادی مورد بازنگری قرار گرفت. در این بازنگری، به کیفیت آموزش (که بایستی موجب افزایش دانش - بینش و مهارت شود) و ارزیابی صلاحیت ها و شایستگی های دریانوردان (از طریق آزمون) برای صدور گواهینامه سطوح مختلف دریانوردان توجه ویژه صورت گرفت. در این تحقیق به بررسی این کنوانسیون و تاثیر آن بر پدافند غیرعامل بنادر پرداخته و پس از مطالعه و مقایسه، به این نتیجه رسیدیم که با اجرا، مفاد کنوانسیون (STCW) اهداف پدافند غیر عامل در بنادر نیز تامین و محقق می شود. یعنی اهداف این دو، نه تنها مغایرتی با هم ندارند بلکه برای تامین ایمنی بنادر، منافع و امنیت ملی و حقوق دریایی کشور مکمل هم بوده و ضرورت دارد تا عضویت ایران در این کنوانسیون بهبود و استمرار یابد

کلیدواژه: پدافند غیر عامل، تاثیر، کنوانسیون، آموزش، صدور گواهینامه

^۱ مسئول مکاتبات: محمد حسین یار احمد زهی، yarahmadzehi@cmu.ac.ir

۱- مقدمه

نیروی انسانی به عنوان ارزشمندترین و مهمترین سرمایه های هر سازمان بیشترین تاثیر را در رشد و توسعه و افزایش کارائی و اثربخشی آن (سازمان) دارد. بدون شک آموزش و بروزرسانی دانش کارکنان باعث جلوگیری از خطای انسانی و صرفه جویی و کاهش هزینه های سازمان می شود. تجربه نشان داده است درصد بالایی از حوادث دریایی ناشی از خطای انسانی است که به دلیل عدم آگاهی یا غفلت و سهل انگاری و عدم مهارت و توانایی لازم دریانوردان واقع می شود.

بنابراین سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) به منظور یکسان سازی آموزشی و ارائه الگوی واحد کنوانسیون استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان (STCW) را تهیه و تدوین و کشورهایی که عضویت آن را پذیرفته اند ملزم به اجرای مفاد این کنوانسیون نموده است. در این مقاله به بررسی متن و مفاد این کنوانسیون و تاثیر آن بر پدافند غیر عامل بنادر می پردازیم.

۲- تعریف کنوانسیون

اصطلاح کنوانسیون (Convention) معمولاً برای بیان اراده مشترک کشورها در قبول قواعد حقوق بین الملل عام بکار می رود و تقریباً برای کلیه توافق های بین المللی در چهارچوب سازمان ملل متحد صورت گرفته از این اصطلاح استفاده می شود (محمدی ۱۳۸۵).

۱-۲ پیشینه تحقیق (کنوانسیون STCW)

هنگامی که برای اولین بار پیشنهاد تاسیس سازمانی تخصصی در سازمان ملل متحد که به امور دریایی پردازد مطرح گردید، هدف اصلی، تشکیل ابزاری بین المللی به منظور افزایش ایمنی در دریا بود ... براساس کنفرانس بین المللی متشکله در ششم مارس ۱۹۴۸ در ژنو کنوانسیون سازمان دریانوردی مشورتی بین الدول به تصویب رسید و در سال ۱۹۵۸ لازم الاجرا گردید. در این دوره ده ساله بین تصویب متن و لازم الاجرا شدن کنوانسیون (سال های ۱۹۵۸ تا ۱۹۴۸ میلادی) مشکلات دیگری در ارتباط با ایمنی، توجه عموم را در سطح بین المللی به خود جلب نمود.

یکی از مهم ترین آنها تهدید آلودگی دریایی بوسیله کشتی ها ، بویژه آلودگی ناشی از نفت بود که توسط کشتی های تانکر حمل می شد. متن کنوانسیون بین المللی در این خصوص در سال ۱۹۵۴ مورد تصویب قرار گرفت و این چهار سال پیش از شکل گیری سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) بود. اما این سازمان یکسال بعد از تشکیل خود (یعنی در سال ۱۹۵۹) علاوه بر مسئولیت بهبود ایمنی

دریانوردی مسئولیت جلوگیری از آلودگی دریایی را پذیرفت و به اهداف آن اضافه شد (سایت سازمان بین المللی دریانوردی دسترسی آذر ۱۳۹۵).

سازمان بین المللی دریانوردی (آی‌مو) برای انجام این دو مأموریت مهم دارای پنج کمیته اصلی و تعدادی کمیته فرعی می باشد کنوانسیون‌هایی که توسط کمیته های اصلی و فرعی سازمان بین المللی دریانوردی (آی‌مو) به منظور تامین امنیت جانی و مالی دریانوردان، جلوگیری از آلودگی دریاها و تسهیل و تسریع تجارت بین الملل تشکیل می شود به چهار گروه بشرح زیر تقسیم بندی می شوند.

۱. گروه کنوانسیون های ایمنی (Safety)

۲. گروه کنوانسیون های جلوگیری از آلودگی دریاها

۳. گروه کنوانسیون های بازرگانی و تجارت

۴. گروه کنوانسیون های حقوقی

نکته قابل توجه این است که همه کنوانسیون ها در هر یک از این گروه ها همپوشانی لازم را نسبت به یکدیگر دارند و به عنوان ید واحد و اجزاء مکمل هم عمل می کنند. حقوقی را بر کشورهایایی که عضویت آنها را پذیرفته اند ایجاد و (در جای لازم) از آنها دفاع می کنند.

کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهی نامه و نگرهبانی دریانوردان (STCW) یکی از کنوانسیون های گروه ایمنی (Safety) است.

۲-۲ هدف کنوانسیون (STCW)

یکسان سازی و معرفی یک الگوی واحد و جدید به عنوان حداقل استانداردهای آموزشی دریانوردان به منظور افزایش ایمنی جان و مال دریانوردان در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی است.

۳-۲ تاریخچه کنوانسیون (STCW)

این کنوانسیون مشتمل بر یک مقدمه و ۱۷ ماده و یک ضمیمه (در شش فصل) در تاریخ جولای ۱۹۷۸ در لندن به تصویب سازمان بین المللی دریانوردی رسید و ایران براساس ماده واحده مصوب ۱۳۷۵/۵/۷ به آن ملحق شد. کنوانسیون در دو نوبت در سال های ۱۹۹۵ و ۲۰۱۰ مورد بازنگری قرار گرفت متعاقب بازنگری سال ۲۰۱۰ این کنوانسیون، سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران به عنوان متولی این بخش و در راستای وظایف و مسئولیت های خود، نسبت به تدوین و بازنگری دستورالعمل های مربوط به این اصلاحیه اقدام و مفاد آن را در سال ۱۳۹۴ به تایید سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) رساند و ایران برای سومین بار متوالی برای پنج سال دیگر در لیست سفید کنوانسیون ابقا شد.

تاثیر کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان....

۲-۴ مواد کنوانسیون

- این کنوانسیون در ۱۷ ماده به شرح زیر تصویب شده است
- ماده ۱: عبارت از تعهدات کلی اعضاء نسبت به مواد و ضوابط کنوانسیون می باشد.
- ماده ۲: شامل تعاریف واژه ها و عناوین بکار رفته در مفاد کنوانسیون می شود
- ماده ۳: دامنه شمول کنوانسیون را تعیین می کند که شامل کلیه کشتی های دریا پیمای که مجاز به برافراشتن پرچم کشور عضو هستند (به استثنای شناورهای نظامی و صیادی و قایق های تفریحی غیر تجاری و کشتی های چوبی با ساختار ابتدائی) می شود .
- ماده ۴: مبادله اطلاعات بین اعضاء را معین و مشخص می کند.
- ماده ۵: شامل سایر معاهدات قبل از کنوانسیون و تفسیر آنهاست.
- ماده ۶: مربوط به گواهینامه از جمله نحوه صدور و اعتبار و مرجع صدور آنهاست
- ماده ۷: شامل مقررات انتقالی، شایستگی و اعتبار گواهینامه های صادر شده توسط اعضاء قبل از لازم الاجراء شدن کنوانسیون می باشد.
- ماده ۸: در خصوص صدور مجوزهای خاص توسط اعضاء می باشد که شرایط آن به تفصیل در این ماده آمده است.
- ماده ۹: کنوانسیون اختیار صدور گواهینامه های معادل در خصوص تمهیدات آموزشی و تعلیماتی و خدمات دریایی و سازماندهی کشتی ها را با شرایط معین شده به اعضاء می دهد.
- ماده ۱۰: عبارت از کنترل کشتی هایی است که به بندر کشور عضو وارد می شوند. کشور عضو می تواند کشتی های وارد شده به بنادر خود را مورد بازدید و کنترل قرار دهد و هرگونه نقص مغایر با کنوانسیون، باید فوراً توسط مامور کنترل بصورت کتبی به فرمانده کشتی و کنسول و یا در غیاب وی، نزدیکترین نمایندگی سیاسی با مرجع دریایی کشوری که کشتی مجاز به برافراشتن پرچم آن است در جریان امر قرار دهد تا اقدام مقتضی معمول گردد.
- ماده ۱۱: پیرامون افزایش همکاری های فنی بین اعضاء کنوانسیون بحث می کند.
- ماده ۱۲: در مورد اصلاحاتی است که هر یک از اعضاء می توانند پیشنهاد کننده آن، باشند مفصل بحث می کند.
- ماده ۱۳: مربوط به نحوه امضاء، تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق کنوانسیون می باشد.
- ماده ۱۴: نحوه لازم الاجراء شدن کنوانسیون را تشریح می کند.
- ماده ۱۵: نحوه انصراف اعضاء را مشخص می کند

ماده ۱۶: عبارت از سپردن و ثبت به شرح زیر است:

۱. سپردن: کنوانسیون نزد دبیر کل سپرده خواهد شد و ایشان نسخ تایید شده برابر اصل آن را به تمام کشورهای که کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان محلق شده اند ارسال خواهد کرد.
۲. ثبت: به محض اینکه کنوانسیون لازم الاجراء گردیده دبیر کل به استناد ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل متحد باید متن آن را جهت ثبت و انتشار برای دبیر کل سازمان ملل متحد ارسال دارد.

ماده ۱۷: زبان ها: کنوانسیون در یک نسخه واحد به زبان های چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی تنظیم گردیده که همه متون از اعتبار یکسان برخوردارند.

۲-۵ ضمائیم کنوانسیون

ضمیمه کنوانسیون عبارت از شش فصل به شرح زیر می باشد.

فصل اول) مقررات کلی مشتمل بر ۴ ماده

ماده ۱۰۱: تعاریف ماده ۱۰۲: مندرجات گواهینامه ها و فرم تاییدیه ماده ۱۰۳: اصول حاکم بر سفرهای نزدیک ساحل

ماده ۱۰۴: تشریفات کنترل

فصل دوم) فرمانده - قسمت عرشه مشتمل بر ۸ ماده

ماده ۲۰۱: اصول اساسی که باید در نگهبانی دریانوردی رعایت شود

ماده ۲۰۲: حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه فرمانده هان و افسران ارشد کشتی های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر

ماده ۲۰۳: حداقل الزامات اجباری دریافت گواهینامه برای افسران مسئول نگهبانی دریانوردی و فرماندهان کشتی های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن

ماده ۲۰۴: حداقل الزامات اجباری دریافت گواهینامه برای افسران مسئول نگهبانی دریانوردی کشتی های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر

ماده ۲۰۵: حداقل الزامات اجباری برای تضمین مهارت مستمر و مطابق روز نگه داشتن دانش فرماندهان و افسران عرشه

ماده ۲۰۶: حداقل الزامات اجباری برای درجه دارانی که بخشی از نگهبانی دریانوردی را انجام می دهند.

ماده ۲۰۷: اصول اساسی لازم الرعایه در انجام نگهبانی دریانوردی در بندر

ماده ۲۰۸: حداقل الزامات اجباری برای نگهبانی در بندر در کشتی های حامل کالای خطرناک

تاثیر کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان....

فصل سوم) قسمت موتورخانه مشتمل بر ۶ ماده

ماده ۳۰۱: اصول اساسی که باید در نگهبانی موتورخانه رعایت گردد

ماده ۳۰۲: حداقل شرایط الزامی جهت صدور گواهینامه افسران سر مهندس و افسران مهندس دوم کشتی هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلو برنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات نیرو جلو برنده یا بیشتر تامین می شود

ماده ۳۰۳: حداقل شرایط الزامی جهت دریافت گواهینامه توسط افسران سر مهندس و افسران مهندس دوم کشتی هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلو برنده اصلی با نیروی جلو برنده بین ۷۵ کیلووات و تا ۳۰۰۰ کیلو وات تامین می شود.

ماده ۳۰۴: حداقل شرایط الزامی جهت صدور گواهینامه در افسران مهندس مسئول نگهبانی در یک موتورخانه ای که بطور سنتی توسط نیروی انسانی بهره برداری می شود. یا افسران مهندس برای موتورخانه ای که بطور اداری توسط غیر نیروی انسانی بهره برداری می شود.

ماده ۳۰۵: حداقل شرایط الزامی جهت تضمین تخصص مستمر افسران مهندس و همگام با زمان نمودن دانش آنها

ماده ۳۰۶: حداقل شرایط الزامی جهت درجه داران تشکیل دهنده قسمتی از نگهبانی موتورخانه

فصل چهارم) قسمت مخابرات رادیویی حفظ و نگهبانی مخابرات رادیویی شامل ۳ ماده

ماده ۴۰۱: حداقل الزامات اجباری جهت صدور گواهینامه افسران مخابرات رادیویی

ماده ۴۰۲: حداقل الزامات اجباری جهت تضمین تخصصی مستمر افسران مخابرات رادیویی و همگام با زمان نمودن دانش آنها

ماده ۴۰۳: حداقل الزامات اجباری جهت متصدیان رادیو تلفن

فصل ۵) الزامات ویژه برای تانکرها شامل ۳ ماده

ماده ۵۰۱: حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت های فرماندهان، افسران و درجه داران نفتکشها

ماده ۵۰۲: حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت های فرماندهان، افسران و درجه داران تانکرهای شیمیایی

ماده ۵۰۳: حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت های فرماندهان، افسران و درجه داران تانکرهای گاز مایع

فصل ۶) تسلط بر وسایل نجات شامل یک ماده و یک ضمیمه

ماده ۶۰۱: حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه تخصصی در شناور نجات و یک ضمیمه

۲-۶ تغییرات کنوانسیون

همچنانکه ذکر شد این کنوانسیون به دلایل اهمیت موضوع و رشد و توسعه تکنولوژی و همچنین تغییر و تحولات سریع و زیاد در صنعت حمل و نقل دریایی، نیازمند بروزرسانی بود که در دو نوبت در سال های ۱۹۹۵ و ۲۰۱۰ مورد بازنگری قرار گرفت که مختصری از این تغییرات بشرح زیر می باشد.

۲-۶-۱ تغییرات کنوانسیون در سال ۱۹۹۵

اهمیت دادن به امر آموزش یکی از مسائل مهمی بود که در این بازنگری مورد توجه قرار گرفت. از آنجائیکه آموزش باید موجب تغییر دانش، بینش و رفتار، فراگیر گردد، به منظور تسهیل و بهبود فرآیند آموزش با تغییر برنامه های آموزشی اهتمام لازم بعمل آمد. پرداختن به آموزش عملی به شکلی که شایستگی و صلاحیت دریانوردان را در انجام صحیح و درست ماموریت میسر سازد در دستور کار قرار گرفت. ارزیابی آموزشی از طریق آزمون و تغییر معیارهای صلاحیت و شایستگی بر مبنای مهارت دریانوردان از جمله موارد این بازنگری بود.

۲-۶-۲ تغییرات کنوانسیون در سال ۲۰۱۰ مانیل

به عبارت ساده تر کنوانسیون ۲۰۱۰ نسخه بروز شده کنوانسیون ۱۹۹۵ می باشد. در این بازنگری به ارتقاء کیفیت آموزشی و بازبایی صلاحیت ها و بروزرسانی الزامات آموزشی دریانوردان توجه خاص شده است. هر یک از فصول به دو دستورالعمل اجرائی تقسیم شده است که پارت A الزامات اجباری آموزشی را شامل می شود و پارت B جنبه توصیه و سفارش فنی دارد. بخشی از تغییرات صورت گرفته در این بازنگری عبارتست از:

۱. تجدید اعتبار برای سطوح مدیریتی و بالاتر افسران برای گواهی صلاحیت (COC) صادرشده بوسیله هر مقام حکومتی
۲. راهنمایی های جدیدتر و توسعه یافته تر آموزشی برای خدمه و افسران عرشه
۳. شرایط جدید برای آگاهی از کنوانسیون مارپول (MARPOL) که شامل آموزش های رهبری و کارگروهی می شود.

تاثیر کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان....

۴. اقدامات سختگیرانه برای جلوگیری از صدور گواهی صلاحیت جعلی در روند بازارها و تجارت بین الملل
 ۵. ساعات استراحت برای خدمه روی عرشه (به منظور رضایت بیشتر دریانوردان) از ۷۰ ساعت به ۷۷ ساعت در هفته افزایش یافت
 ۶. معرفی افسر الکترو فنی، آموزش های مورد تایید و گواهی (COC)
 ۷. امکانات بیشتر و آموزش های بهتر برای مهندسين جوان و دانشجويان برای مقابله با مشکل کمبود افسر
 ۸. بروزرسانی و بهبود صلاحیت های پزشکی دارو و الکل با معاینات پزشکی دقیق تر شامل حد خالص ۰.۵٪ سطح الکل خون و یا ۰.۲۵٪ میلی گرم الکل در تنفس
 ۹. الزامات جدید برای گواهی های صلاحیت ملوانان
 ۱۰. روش های جدید آموزش در فناوری های مدرن مانند نمایش نمودار الکترونیکی و سیستم اطلاعات (ECDIS)
 ۱۱. معیار صلاحیت های دقیق برای کارکنان و خدمه کشتی های تانکری، گازی و مواد شیمیایی
 ۱۲. نیاز جدید و بهبود یافته برای آموزش ISPS و همچنین آموزش هایی برای مقابله با وضعیت دزدی دریایی
 ۱۳. گنجاندن روش های آموزشی مدرن و معرفی آموزش های از راه دور و یادگیری مبتنی بر وب
 ۱۴. مقررات جدید آموزش برای کارکنان کشتی در آب های قطبی و پرسنل عملیاتی سیستم موقعیت یابی پویا
 ۱۵. یک ابتکار جدید در سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) برای مقابله با کمبود گستره دریانوردان با شروع رفتن به کمپین دریا.
- در بررسی بعمل آمده از اهداف و فرآیند تغییرات و بازنگری در کنوانسیون STCW همسویی و رابطه ناگسستنی بسیار نزدیک این کنوانسیون با پدافند غیرعامل در برقراری امنیت و ایمنی بنادر و دریانوردان را به وضوح مشاهده می کنیم. برای روشن تر شدن این بحث گذری داریم بر پدافند غیرعامل در بنادر و سپس نتیجه گیری نهایی را خواهیم داشت.

۳- تعریف پدافند غیرعامل

به مجموعه اقداماتی اطلاق می گردد که مستلزم بکارگیری جنگ افزار و تسلیحات نیست و با اجرای آن می توان از وارد شدن خسارات مالی به تجهیزات و تاسیسات حیاتی - حساس و مهم نظامی و غیر

نظامی و تلفات انسانی جلوگیری کرد و یا میزان خسارات و تلفات ناشی از حملات و بمباران های هوایی و موشکی دشمن را به حداقل ممکن کاهش داد (سازمان بسیج مستضعفین ۱۳۹۰).

۳-۱ اهداف و کاربردهای پدافند غیرعامل

۱. کاهش قابلیت و توانایی دشمن و تقلیل آسیب پذیری و کاهش خسارات به تاسیسات و تجهیزات و نیروی انسانی مراکز حیاتی، حساس و مهم نظامی و غیر نظامی کشور در برابر تهدیدات و حملات دشمن
۲. حفظ سرمایه های کلان ملی و حفظ توان خودی برای ادامه فعالیت و تداوم عملیات تولیدی و خدمات رسانی
۳. صرفه جویی در هزینه های خودی و افزایش هزینه تهدیدات برای دشمن
۴. بالا بردن توان دفاعی کشور و افزایش آستانه مقاومت مردمی (پایداری ملی) و قوای خودی در برابر تهدیدات
۵. توزیع ثروت، جمعیت و سرمایه های ملی با اعمال سیاست تمرکززدائی و استفاده از آمایش سرزمینی و پراکنده ساختن زیر ساخت های حیاتی - حساس و مهم تولیدی و محصولات کلیدی (نیروگاهی، پالایشگاهی، صنعتی، نظامی، غذایی، آبرسانی، خدماتی و ...)
۶. حفظ تمامیت ارضی، امنیت ملی و استقلال کشور و ایجاد آمادگی های لازم برای مقابله با دشمن در شرایط تهدیدات نامتقارن (موحدی نیا، ۱۳۸۵).

۴- تهدیدات در حوزه بنادر

تهدید مفهومی چند وجهی است که ارائه تعریف واحد از آن پیچیده و بسیار مشکل است. فرهنگ معین تهدید را ترساندن و بیم دادن معنی کرده و مرز تهدیدات را عبارت از هر چیزی که بتواند ثبات و امنیت را در یک کشور به خطر اندازد، دانسته و معتقد است تهدیدات منافع ملی را هدف قرار می دهد (مرادیان ۱۳۸۵: ۶۵).

۴-۱ انواع تهدیدات حوزه بنادر

تهدیدات حوزه بنادر را به دو بخش کلی می توان تقسیم نمود:
الف) تهدیدات طبیعی که منشاء آن طبیعت و حوادث غیر مترقبه دریا است مانند سونامی یا زلزله دریایی، طوفان، رعد و برق، گرد باد و ...

ب) تهدیدات انسان ساز که منشاء و عامل آن انسان می باشد. این تهدیدات به دو قسمت تقسیم می شوند. قسمت اول تهدیداتی که عامل آن انسان است اما بصورت غیر عمدی رخ می دهد و دلیل آن خطای انسانی ناشی از عدم آگاهی یا سهل انگاری، غفلت و ... می باشد که مقابله با اینگونه تهدید آموزش و نظارت دقیق را می طلبد.

قسمت دوم تهدیدات انسان ساز، تهدیداتی است که بوسیله انسان اما بطور عمد و با قصد و نیت قبلی و انگیزه سیاسی، اقتصادی و یا اغراض شخصی و ... انجام می شود. بخشی از این تهدیدات در حوزه دریا و بنادر عبارتست از:

۱. تروریسم که اقداماتی از قبیل بمب گذاری، آتش سوزی، آشوب و تحصن بین کارکنان، انتشار گازهای سمی، انفجار، از کار انداختن تجهیزات استراتژیک، جمع آوری اطلاعات، سرقت و تصرف کشتی، غرق کشتی در آبراه منتهی به لنگرگاه و حوضچه بندر، انتقال میکروب و مواد آلوده بیماری را از طریق دریا، حملات غافلگیرانه به محوطه ها و مجتمع های بندری را شامل می شود.

۲. خرابکاری مانند: وارد کردن خسارات به تاسیسات و تجهیزات زیر ساختی بندر و خسارت زیست محیطی بزرگ بوسیله کشتی های غول پیکر حامل مواد نفتی، قاچاق کالا و مسافر، اختلال در سیستم های ناوبری، جعل اسناد و مدارک، آدم ربایی و گروگانگیری و...

۳. راهزنی دریایی: راهزنی دریایی به دو شکل می تواند صورت گیرد. یکی سرقت مسلحانه که در آب های داخلی، حوضچه و لنگرگاه، به وقوع می پیوندد و دیگری دزدی دریایی که با سرقت و گروگانگیری کشتی در آب های بین المللی صورت می گیرد (دهقان ۱۳۹۰).

جنگ و عملیات نظامی از قبیل بمباران، موشک باران تصرف سواحل و حملات امنیتی مانند بمب های گرافیتی، شیمیایی، پرتویی، حملات سایبری و جنگ اقتصادی مانند تحریم و مصادره کشتی ها، بستن تنگه ها و کانال ها و اختلال در حمل و نقل دریایی را می توان از جمله تهدیدات انسان ساز عمدی در حوزه بنادر نام برد.

۵- اهمیت و ضرورت پدافند غیرعامل در بنادر

بنادر علاوه بر اینکه نبض تپنده شریان های اقتصادی جامعه در بخش حمل و نقل هستند، محل تجمع و تحرک حجم سنگینی از سرمایه های دولتی و بخش خصوصی (حجم بالا و ارزش بالای کالاها و شناورها) می باشند. لیکن آسیب به زیر ساخت های بندری علاوه بر خسارات مالی به بخش دولتی و خصوصی و سرمایه های ملی، تاثیر گذاری زیادی بر تجارت و اقتصاد جهانی را نیز در پی دارد. بنابراین

بنادر بر حسب موقعیت و نوع فعالیت از نقاط حیاتی، حساس و مهم هر کشوری محسوب و ضرورت پرداختن به پدافند غیرعامل در آنها امری انکارناپذیر است.

۶- نتیجه گیری

با نگاه و تأملی مختصر بر اهداف کنوانسیون STCW و کاربردهای پدافند غیرعامل بنادر متوجه می شویم که اهداف این دو نه تنها مغایرتی با همدیگر ندارند بلکه لازم و ملزوم هم و اهداف کنوانسیون، مکمل و تحقق بخش اهداف پدافند غیرعامل در بنادر و صنعت حمل و نقل دریایی است. لذا با عضویت جمهوری اسلامی ایران، در این کنوانسیون و اجرای آن در واقع بخش مهمی از اهداف پدافند غیرعامل در بنادر و صنعت حمل نقل دریایی کشور را محقق، که همانا تامین حفاظت و امنیت جان و مال دریانوردان (به عنوان ارزشمندترین سرمایه های ملی) جلوگیری از بروز خسارات و کاهش آسیب پذیری به زیر ساخت های بندری، کشتی ها و کالاهای و تامین امنیت سیاسی، اقتصادی و اجتماعی و آمادگی نسبی برای مقابله با هر گونه تهدیدات دریا محور را فراهم نموده است. بنابراین عضویت و اجرایی کردن مفاد این کنوانسیون گامی در جهت حفظ منافع و سرمایه های ملی و حقوق دریایی، تحکیم امنیت ملی ما خواهد بود که لازم است بهبود و استمرار یابد.

منابع

پرتال جامع اطلاعات تخصصی صنعت حمل و نقل <http://iranway.com/fa/375>

سازمان بنادر و دریانوردی - اداره کل سازمان های تخصصی و بین المللی - سند نهایی کنفرانس همراه با

قطعهنامه ها روابط عمومی - ۱۳۸۷

سایت سازمان بنادر و دریانوردی www.pmo.ir دسترسی آذر ۹۵

صفرزاده محمود و همکاران - حمل و نقل دریایی - تهران - اسرار دانش - ۱۳۸۵

محمدی - اسماعیل - حمل و نقل بین المللی کالا تحت پوشش دفترچه - تهران - ۱۳۸۵