

استراتيجية السلامة البحرية في ادارة الازمات البحرية

فتحي جميل داود**

محمد جاسم محمد جابر*

المستخلص:

إن الأزمات التي تحدث في المنظمات أو المؤسسات أو الدول ما هي إلا تغييرات مفاجئة تطرأ على البيئة الداخلية أو الخارجية دون توقع لها، والحقيقة التي يفترض أن نقف أمامها كثيراً كي نعيها وندركها هي عدم وجود دولة في العالم محصنة تماماً من الأزمات، حتى وإن نجت من هذه المخاطر والأهوال لسنوات عديدة، وتعتبر الأزمة واحدة من المؤثرات المباشرة على الجوانب الاشد حيوية للمنظمة فتكون سبباً في ازدهارها ويمتد تعاملها وتأثيرها الى المجتمع وكما للأزمة جذور للفشل لها بذور للنجاح، والعثور على بذور النجاح المحتملة ورعايتها وحصدها امر حيوي لها.

كما وأن بعض الأزمات تحدث نتيجة تسرب معلومات هامة وأحياناً سرية كاستراتيجية أو خطة جديدة أو مشروع جديد... الخ فيحدث عكس ما مخطط له.. باختصار إن إدارة الأزمة تتطلب السرعة في التصرف والاعتراف بالحقيقة، كما أن تحدي الأزمة ومواجهتها أفضل من الهروب ويجب الاعتراف بحقيقة أخرى هي أن عقارب الساعة تدور دائماً إلى الأمام وأن الزمن لا يعود للوراء أبداً.

إن جميع التغيرات ولاسيما الاقتصادية الحالية والمستقبلية في ظل العولمة واتفاقية وانفتاح السوق والمنافسة الحادة سوف تترك آثارها الواضحة إقليمياً وعالمياً وهذا ما يدفع المنظمات والدول إلى تطوير وتغيير رؤيتها وفلسفتها وسياساتها ونظمها وأساليبها تجاه إدارة الأزمات بما يتفق ومتطلبات العصر.

إن الإدارة بالأزمات ما هي إلا نتيجة لغياب التخطيط أو السياسات أو غياب الاستراتيجية، حيث لا تتحرك الإدارة إلا عند ظهور الأزمات أو المأزق، وتختلف الأزمات باختلاف البيئة التي تحدث بها وتكون الأزمات في المجال البحري من اصعب انواع الازمات كونها تحدث في ظروف يصعب من خلالها مد يد العون الى المتضررين الامر الذي يتطلب اتخاذ مجموعة من التدابير والاجراءات قبل حدوث الازمة.. لهذا سارعت المنظمة البحرية الدولية من مبدأ أينما تواجدت الرحلة البحرية تواجدت الاخطار المصاحبة لهذه الرحلة في ولهذا سن القوانين والاتفاقيات والمعاهدات الدولية من اجل تحديد المعايير والاساليب الموحدة في مجال البحث والانقاذ البحري والسلامة البحرية والحد من الازمات البحرية التي تتماشى مع تعدد جنسيات العاملين في البحر بالإضافة الى تقديم المساعدة الفنية لتلك الدول الساعية لأنشاء منظومات البحث والانقاذ البحري، وعقب سلسلة من الحوادث والازمات البحرية ابتداء من كارثة الباكسة تيتانك 1912 بدأت الدول في وضع تدابير امنية للسفن والموانئ من خلال الاتفاقيات والمعاهدات الدولية لحماية وانقاذ الارواح في البحر.

وبعد انشاء المنظمة البحرية الدولية (IMO) عام 1948 التي كانت من اهم اهدافها التركيز على سلامة الرواح في البحار خاص وان فقدان الارواح في البحار تعتمر من الازمات المهمة، وفتح

* كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة ديالى
** كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة ديالى

Formatted: Font: 22 pt, Complex Script Font: DecoType Naskh Extensions, 22 pt

Formatted: Font: (Default) Adobe Naskh Medium, 16 pt, Bold, Complex Script Font: Adobe Naskh Medium, 16 pt, Bold

Formatted: Font: Bold, Complex Script Font: Bold

Formatted: Font: (Default) Adobe Naskh Medium, 16 pt, Complex Script Font: Adobe Naskh Medium, 16 pt, English (United Kingdom)

Formatted: Font: Bold, Complex Script Font: Bold

Formatted: Font: (Default) Adobe Naskh Medium, 16 pt, Complex Script Font: Adobe Naskh Medium, 16 pt, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

Formatted Table

Formatted: Font: 22 pt, Complex Script Font: DecoType Naskh Extensions, 22 pt

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Bold, Complex Script Font: 14 pt, Bold

Formatted: Normal, Indent: Before: 0"

أفاق جديدة في التعليم والتدريب البحري في مجال السلامة البحرية وزيادة الاعترافات والاعتمادات الدولية وانضمام اغلب دول العالم الى هذه المنظمة. وتتعامل إدارة الأزمات مع الأزمة قبل حدوثها فهي تتضمن اكتشاف إشارات الانذار المبكر التي تنبأ بقرب حدوث الأزمة وتوصيل تلك الإشارات للتخطيط والإعداد لمواجهة الأزمة والتعامل معها حين حدوثها كما تتضمن الأنشطة اللاحقة على حدوث الأزمة ومواجهتها والتخطيط لاستعادة النشاط والتعلم واستخلاص الدروس المستفادة، ومن هذا المنطلق تتضح أهمية تبنى المنهج العلمي المنظم والمتكامل لموضوع البحث.

وسنحاول بقدر الإمكان الخروج عن المألوف في طريقة بحثه، حيث سيتم إسقاط الجانب النظري للدراسة على الطريقة العملية، وما هو مألوف للوصول إلى نتائج مرضية لتحقيق الهدف من الدراسة وهي أخذ الدروس والعبر المستفادة كلما أمكن، حتى نستطيع تدبر الأمور وحلها بطريقة مثالية بأقل الخسائر الممكنة.

كما يهتم البحث بالإطار المفاهيمي للأزمة متجاوزاً " وجهة النظر التقليدية التي تصفها كحدث يدمر أو يؤثر في المنظمة ككل، إلى وجهة النظر الاستراتيجية، بكونها لحظة حاسمة ونقطة تحول نحو الأفضل أو الأسوأ، متناولاً " خصائص الأزمة التي تختلف فيها عن النكبة والكارثة، إضافة إلى مراحلها المتعددة ذات المستويات المختلفة من الألم التي تنتج في تأثيرات متباينة في المنظمة وأدارتها مما يستوجب إجراءات متنوعة وفق معايير المنظمة البحرية الدولية (IMO)

Maritime safety strategy in maritime crisis management

Abstract

The crises that occur in organizations, institutions or countries are nothing but sudden changes that occur in the internal or external environment without expecting it, and the fact that we are supposed to stand before it so much to be aware and realize is that there is no country in the world completely immune from crises, even if it survives from these risks and horrors for many years. The crisis is considered as one of the direct effects on the most vital aspects of the organization so that it causes a prosperity and extends its dealing and impact to society and as for the crisis the roots of failure have seeds for success, and finding, caring for and harvesting potential success seeds is vital for them.

To add more, some crises occur as a result of leaking important information and sometimes secret information such as a strategy or a new plan or project etc, and then, the opposite of what is planned occurs. In short, the management of the crisis requires speedy action and recognition of the truth, as the challenge of the crisis and facing it is better than escaping and must be recognized another fact is that the clock always rotates forward and that time never goes back.

All changes, especially current and future economic ones, in light of globalization, agreement, market openness and intense competition will leave their visible effects regionally and globally, and this what drives organizations and countries to develop and change their vision, philosophy, policy, systems and methods towards crisis management in line with the requirements of the times.

Crisis management is only a result of the absence of planning or policies or the absence of strategy, as management does not move except

when crises or predicaments appear, and crises differ according to the environment in which they occur and crises in the maritime field are almost the most difficult types of crises, as they occur in case help can't be submitted to those who are in need of or are being affected. This requires taking a set of measures and procedures before crisis occurrence

This is why the International Maritime Organization (IOM), depending on the principle that states wherever the cruise exists, the accompanying dangers also exists, has established the suitable laws, agreements and international treaties in order to determine the Standards and standard methods in the field of maritime search and rescue and maritime safety and limiting maritime crises that are in line with the multiplicity of nationalities of workers at sea in addition to providing technical assistance to those countries seeking to establish maritime search and rescue systems, and after a series of maritime accidents and crises starting from the disaster of the Titanic in 1912 in setting security measures for ships and ports through international agreements and treaties to protect and save lives at sea

After the establishment of the International Maritime Organization (IMO) in 1948, one of its most important goals was to focus on the safety of lives in the seas, especially since the loss of lives in the seas suffers from important crises, opening new horizons in maritime education and training in the field of maritime safety, increasing international recognition and accreditation, and joining most countries The world to this organization

Crisis management deals with the crisis before its occurrence. It includes discovering early warning signals that predict the imminence of the crisis, communicating these signals to planning and preparing to deal with the crisis and dealing with it when it occurs. It also includes activities after the crisis has occurred, facing it, planning to restore activity and learning, and extracting lessons learned. Adopting the integrated and organized scientific method of the research topic

We will try, as far as, possible to deviate from the ordinary research methods. The theoretical aspect of the study will be dropped on the practical one, and what is familiar to reach satisfactory results to achieve the goal of the study which is to make use of the lessons whenever possible, so that we can manage things and solve them in an ideal way with the least possible losses

The research is also concerned with the conceptual framework of the crisis, bypassing "the traditional view that describes it as an event that destroys or affects the organization as a whole, to the strategic view, as a defining moment and a turning point towards the best or worst, addressing" the characteristics of the crisis in which it differs from the catastrophe and the disaster, in addition to its stages Multiple levels of different levels of pain that result in different effects in the organization and its management, which requires a variety of procedures according to the International Maritime Organization (IMO) standards.

المقدمة

إن الإدارة بالأزمات ما هي إلا نتيجة لغياب التخطيط أو السياسات أو غياب الاستراتيجية، حيث لا تتحرك الإدارة إلا عند ظهور الأزمات أو المأزق، وتختلف الازمات باختلاف البيئة التي تحدث بها وتكاد تكون الازمات في المجال البحري من اصعب انواع الازمات كونها تحدث في ظروف يصعب من خلالها مد يد العون الى المتضررين الامر الذي يتطلب اتخاذ مجموعة من التدابير والاجراءات قبل حدوث الازمة. لهذا سارعت المنظمة البحرية الدولية من مبدأ أينما تواجدت الرحلة البحرية تواجدت الاخطار المصاحبة لهذه الرحلة في ولهذا سن القوانين والاتفاقيات والمعاهدات الدولية من اجل تحديد المعايير والاساليب الموحدة في مجال البحث والانقاذ البحري والسلامة البحرية والحد من الازمات البحرية التي تتماشى مع تعدد جنسيات العاملين في البحر بالإضافة الى تقديم المساعدة الفنية لتلك الدول الساعية لأنشاء منظومات البحث والانقاذ البحري، وعقب سلسلة من الحوادث والازمات البحرية ابتداء من كارثة الباخرة تيتانيك 1912 بدأت الدول في وضع تدابير امنية للسفن والموانئ من خلال الاتفاقيات والمعاهدات الدولية لحماية وإنقاذ الارواح في البحر.

وبعد انشاء المنظمة البحرية الدولية (IMO) عام 1948 التي كانت من اهم اهدافها التركيز على سلامة الرواح في البحار خاص وان فقدان الارواح في البحار تعتم من الازمات المهمة، وفتح آفاق جديدة في التعليم والتدريب البحري في مجال السلامة البحرية وزيادة الاعترافات والاعتمادات الدولية وانضمام اغلب دول العالم الى هذه المنظمة.

مشكلة البحث

نتيجة للتغيرات العالمية المتسارعة التي حولت مفردات التغيير في البحر الى صراع تسعى من خلالها المنظمات المعاصرة الى ايجاد مكان لها في عالم تسوده الارقام ولغة الالكترونيات التي تزامنت مع مفردات الفكر الاستراتيجي لتبني سياسات ادارة جديدة تعمل في ظل عصر الازمات حيث اصبحت الحاجة الى لغة من القرارات تعمل على ادارة الازمات للنهوض بالمنظمات من نكبات الصراع والبقاء وعليه جاءت مشكلة البحث لتطرح تساؤلا مفاده ((هل هناك علاقة بين مفردات المنظمة البحرية الدولية لاتخاذ القرارات ومساندتها لأداره الازمات البحرية))، كما يحاول البحث الإجابة عن التساؤل الاتي ((كيفية وضع استراتيجية فاعلة لإدارة الأزمة البحرية بأبعادها المختلفة)).

اهمية البحث

تكمن اهمية البحث من خلال الطرح النظري الواضح لمفردات الازمات البحرية والمحاور التي تدور حولها تلك المفردة مستندة الى اهمية فكرة للتعاملات مع الازمة البحرية في بلورة القرارات باعتماد انظمة المعلومات ومخرجاتها وفي ضوء متطلبات المنظمة البحرية الدولية. اضافة الى اهميتها من خلال الطرح العملي عبر معرفة الدور الذي تلعبه المنظمة البحرية من خلال تحديد اركان الازمة لغرض ادارتها بأسلوب علمي يستند على المنطق، وتحديد متطلبات مرونة للتعامل مع الازمات.

الهدف من البحث

يهدف البحث الى تقديم الاطار النظري لمفردات البحث فضلا عن تحقيق التوازن بين مفردات تقانة المعلومات والانظمة المساندة لدعم القرار وبما توفره من معلومات تساهم في اعادة تحليل اولويات الازمة البحرية بعد ان بعثت مفرداتها الصدمة العنيفة الاولى لغرض ادارتها بأسلوب علمي وواقعي لتقليل الحد الأدنى من الخسائر التي تتعرض لها نتيجة تلك الازمات. و تقديم استراتيجية الاستجابة للآزمة البحرية وأدارتها مع وضع أهم مرتكزات الاستراتيجية لها مستنبطة من القواعد المنظمة البحرية الدولية.

فرضيات البحث

هناك تأثير معنوي لخصائص السلامة في تقدير وتحليل الموقف الازموي في ظل المنظمة البحرية الدولية.

هناك تأثير معنوي لخصائص المعلومات في التخطيط العلمي للتدخل لمعالجة الازمة البحرية. تؤثر استراتيجية الاستجابة للآزمة البحرية في تخفيض مستوى تأثيراتها.

مفهوم اهمية ادارة الازمة

لقد تطرق العديد من الباحثين الى مفهوم الازمة وادارة الازمة من وجهات نظر مختلفة تختلف التوجهات الفكرية التي تنطلق منها مفردة التفكير لديهم حيث تطرق الى مفهوم الازمة باعتبارها موقف وحالة متخذ القرار في احد الكيانات الادارية تتلاحق فيها الاحداث وتتشابك معها الاسباب بالنتائج ويفقد معها متخذ القرار مقدرة السيطرة عليها او على اتجاهاتها المستقبلية. والبعض يعبر عن مفهوم ادارة الازمة باعتبارها ((منهجية التعامل مع الازمات في ضوء الاستعدادات والمعرفة والوعي والادراك والامكانيات المتوافرة من المهمات وانماط الادارة الساندة)).

وقد تظهر الازمة كنتيجة لغياب السياسة أو الخطط أو عدم الرشد في اتخاذ القرارات أو لأسباب أخرى عديدة قد تخرج عن سيطرة الإدارة. كما أن الازمة ربما تكون نتيجة لخلل ما في إنجاز الوظائف الإدارية (تخطيط وتنظيم وتوجيه ورقابة واتخاذ قرارات) أو قصور في إدارة البيئة الكلية للمنظمة، والبعض يفهم الازمة عبارة عن خلل يؤثر تأثيراً مادياً على النظام كله كما يهدد الاقتراحات الرئيسية التي يقوم عليها النظام. تمثل الازمة موقفاً غير اعتيادياً وغير متوقفاً شديداً الخطورة والسرعة ذو أحداث متلاحقة، تتداعى فيه النتائج وتختلط أسبابها، يهدد قدرة الفرد أو المنظمة أو المجتمع على البقاء. وتمثل محنة ووقتاً "عصيباً" لصعوبة اتخاذ قرار غير مألوف في ظل حالة من غياب المعلومات وعدم التأكد والمستقبل الغامض. الا أن الازمة لا تشمل التهديد (Threat) فقط إنما الفرصة (Opportunity) للتغيير كذلك.

تعبر الازمة في حقيقتها عن فشل اداري لمتخذ القرار نتيجة لحدوث خلل اداري معين او ناتج معين او ناتج عن عدم خبرة او معرفة لذلك تحتاج المنظمات التي تدور في دوامة الازمات وخاصة الازمات البحرية التي تخلقها حالة الاخطار التي تتعرض لها جميع والوحدات البحرية وكذلك العاملون في البحار الى ادارة علمية رشيدة تقوم على البحث والحصول على المعرفة ويقينها بان امتلاك ناصية العلم والتقانة المعلوماتية طريق الى حل شفرة الازمات والتعامل معها ومن هنا دخل دورة المنظمة البحرية الدولية (IMO)، حيث لا يمكن معالجة اي ازمة او التعامل

Formatted: Justified

معها من خلال العجز والقصور في مفردة التفكير العلمي الاستراتيجي والحاجة الى الاستعداد والوفرة الكافية والمناسبة للتدخل لمقاومة العجز في الفهم الكامل لطبيعة الازمة في ترجمة اسبابها وابعادها وتأطير الموقف الازموي الذي يواجه الكيان الاداري.

أسباب الأزمات

تكمّن وراء الأزمات الكثير من الأسباب التي تتنوع حسب أنواع وأصناف تلك الأزمات. وإذا كانت بعض الأزمات ممكن ان تكون نتاج سبب واحد فإن البعض الآخر للأزمات لها مجموعة متضافره من الأسباب والعوامل. وقد تكون تلك الأسباب تنظيمية او مادية او معنوية. وتساهم المعرفة بأسباب الازمة في تحقيق استجابة صحيحة تتجلى في اتخاذ قرار فاعل وسريع، ولكل أزمة أسباب تنتج عنها أهمها:

- سوء الفهم: خطأ في استقبال وفهم المعلومات المتوافرة عن الازمة نتيجة قلة أو تداخلها.
 - سوء التقدير: أما بالشك في المعلومات أو إعطاء قيمة للمعلومات مبالغ فيها، نتيجة الثقة الزائدة بالنفس.
 - سوء الإدارة: بسبب العشوائية أو الاستبداد الإداري أو عدم وجود أنظمة للعمليات الإدارية.
 - تعارض المصالح والأهداف: لاختلاف شخصية أو اهتمامات أو ميول أطراف الصراع، ومن ثم أهدافهم ووسائل تحقيقها.
 - الأخطاء البشرية: ضعف قدرة ورغبة أطراف الازمة على التعامل معها، لغياب التدريب أو قلة الخبرة أو انخفاض الدافعية و ضعف الإمكانيات المادية والبشرية للتعامل مع الأزمات بما يؤدي الى تفاقم الأزمات وتحولها الى كوارث.
 - الشائعات: استخدام المعلومات الكاذبة والمضللة وفي توقيت ومناخ من التوتر والقلق يؤدي الى الازمة، بسبب انعدام الحقائق لدى الجمهور أو تخبط المسؤولين.
 - اليأس: الإحباط أو عدم القدرة أو فقدان الأمل في حل المشكلات والذي يعزى الى القمع الإداري أو التدهور في الأنظمة الإدارية.
 - الرغبة في الابتزاز: تعريض متخذ القرار لضغوط نفسية ومادية وشخصية واستغلال أخطاءه من اجل صنع أزمة، وكنتيجة لغياب الواعظ الأخلاقي وغيرها.
 - انعدام الثقة في الآخرين وفي المنظمة نتيجة الخوف والاستبداد أو عدم كفاءة الإدارة.
 - الأزمات المتعددة: وتقتل للتمويه على أزمات أكبر.
 - أسباب خارجية عن إدارة المنظمة مثل الزلازل والتقلبات الجوية والحروب.
 - تجاهل الإنذارات التي تنبئ بإمكان حدوث الأزمة مثل الشكاوى أو المشكلات الطارئة.
- بالإضافة الى اسباب اخرى (غموض أهداف المنظمة، الخوف الوظيفي، تأخر إجراء مراجعة دورية للمواقف المختلفة، وجود عيوب في نظم الرقابة... الخ).
- وترتبط الأسباب المستعرضة أنفاً "بخصائص الإدارة، فيما يمكن أن تعزى الأزمة كذلك إلى خصائص تتصل بالمنظمة وبيئتها الداخلية او الخارجية المحيطة بها.

Formatted: Justified

Formatted: Justified, Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5"

Formatted: Justified

أوجه الاختلاف بين الأزمة والكارثة

الحقيقة أنه على الرغم من هذه الاختلافات بين العلماء في النظرة على الأزمة والكارثة من حيث الترادف والاختلاف ونرى في هذا السياق بأن الأزمة أعم وأشمل من الكارثة، فعندما نقول أزمة فهي تعني كافة الأزمات الصغيرة والكبيرة المحلية أو الإقليمية أو الدولية أو حتى الأسرية.. وأيضاً تعني بشكل عام الكوارث. أما الكارثة فإن مدلولها يكاد ينحصر في الحوادث ذات الدمار الشامل والخسائر الكبيرة في الأرواح والممتلكات. أما المشكلة أنها عائق أو مانع يحول بين الفرد والهدف الذي يسعى إليه والعلاقة بين المشكلة و الأزمة وثيقة فالمشكلة قد تكون سبب الأزمة ولكن لن تكون هي الأزمة. والجدول في ادنا يوضح ذلك:- **المقدمة**

إن الإدارة بالآزمات ما هي إلا نتيجة لغياب التخطيط أو السياسات أو غياب الاستراتيجية، حيث لا تتحرك الإدارة إلا عند ظهور الآزمات أو المآزق، وتختلف الآزمات باختلاف البيئة التي تحدث بها وتكاد تكون الآزمات في المجال البحري من أصعب أنواع الآزمات كونها تحدث في ظروف يصعب من خلالها مديد العون إلى المتضررين الأمر الذي يتطلب اتخاذ مجموعة من التدابير والإجراءات قبل حدوث الأزمة. لهذا سارعت المنظمة البحرية الدولية من مبدأ أينما تولجبت الرحلة البحرية تولجبت الأخطار المصاحبة لهذه الرحلة في ولهذا سن القوانين والاتفاقيات والمعاهدات الدولية من أجل تحديد المعايير والأساليب الموحدة في مجال البحث والإنقاذ البحري والسلامة البحرية والحد من الآزمات البحرية التي تتماشى مع تعدد جنسيات العاملين في البحر بالإضافة إلى تقديم المساعدة الفنية لتلك الدول الساعية لإنشاء منظومات البحث والإنقاذ البحري، وعقب سلسلة من الحوادث والآزمات البحرية ابتداء من كارثة الباخرة تيتانيك 1912 بدأت الدول في وضع تدابير أمنية للسفن والموانئ من خلال الاتفاقيات والمعاهدات الدولية لحماية وإنقاذ الأرواح في البحر.

وبعد انشاء المنظمة البحرية الدولية (IMO) عام 1948 التي كانت من أهم أهدافها التركيز على سلامة الأرواح في البحار خاص وإن فقدان الأرواح في البحار تعتمر من الآزمات المهمة، وفتح آفاق جديدة في التعليم والتدريب البحري في مجال السلامة البحرية وزيادة الاعترافات والاعتمادات الدولية وانضمام اغلب دول العالم إلى هذه المنظمة.

مشكلة البحث

نتيجة للتغيرات العالمية المتسارعة التي حولت مفردات التغيير في البحر إلى صراع تسعى من خلالها المنظمات المعاصرة إلى إيجاد مكان لها في عالم تسوده الأرقام ولغة الإلكترونيات التي تزامنت مع مفردات الفكر الاستراتيجي لتبني سياسات إدارة جديدة تعمل في ظل عصر الآزمات حيث أصبحت الحاجة إلى لغة من القرارات تعمل على إدارة الآزمات للنهوض بالمنظمات من نكبات الصراع والبقاء وعليه جاءت مشكلة البحث لتطرح تساؤلاً مفاده ((هل هناك علاقة بين مفردات المنظمة البحرية الدولية لاتخاذ القرارات ومساندتها لأداره الآزمات البحرية))، كما يحاول البحث الإجابة عن التساؤل الآتي ((كيفية وضع استراتيجية فاعلة لإدارة الأزمة البحرية بأبعادها المختلفة)).

أهمية البحث

تكمن أهمية البحث من خلال الطرح النظري الواضح لمفردات الالتزامات البحرية والمحاور التي تدور حولها تلك المفردة مستندة الى أهمية فكرة للتعاملات مع الالتزام البحرية في بلورة القرارات باعتماد انظمة المعلومات ومخرجاتها وفي ضوء متطلبات المنظمة البحرية الدولية. إضافة الى أهميتها من خلال الطرح العملي عبر معرفة الدور الذي تلعبه المنظمة البحرية من خلال تحديد اركان الالتزام لفرض ادارتها بأسلوب علمي يستند على المنطق، وتحديد متطلبات مرونة للتعامل مع الالتزامات.

الهدف من البحث

يهدف البحث الى تقديم الإطار النظري لمفردات البحث فضلاً عن تحقيق التوازن بين مفردات تقنية المعلومات والانظمة المساندة لدعم القرار وبما توفره من معلومات تساهم في إعادة تحليل لولويات الالتزام البحرية بعد ان بعثت مفرداتها الصدمة العنيفة الأولية لفرض ادارتها بأسلوب علمي وواقعي لتقليل الحد الأدنى من الخسائر التي تتعرض لها نتيجة تلك الالتزامات. وتقديم استراتيجية الاستجابة للالتزام البحرية وأدارتها مع وضع أهم مرتكزات الاستراتيجية لها مستنبطة من القواعد المنظمة البحرية الدولية.

فرضيات البحث

هناك تأثير معنوي لخصائص السلامة في تقدير وتحليل الموقف الإزمري في ظل المنظمة البحرية الدولية.
هناك تأثير معنوي لخصائص المعلومات في التخطيط العلمي للتدخل لمعالجة الالتزام البحرية.
تؤثر استراتيجية الاستجابة للالتزام البحرية في تخفيض مستوى تأثيراتها.

مفهوم أهمية ادارة الالتزام

لقد تطرق العديد من الباحثين الى مفهوم الالتزام وادارة الالتزام من وجهات نظر مختلفة تختلف التوجهات الفكرية التي تنطلق منها مفردة التفكير لديهم حيث تطرق الى مفهوم الالتزام باعتبارها موقف وحالة متخذ القرار في احد الكيانات الادارية تتلاحق فيها الاحداث وتتشابك معها الاسباب بالنتائج ويفقد معها متخذ القرار مقدرة السيطرة عليها اوعلى اتجاهاتها المستقبلية. والبعض يعبر عن مفهوم ادارة الالتزام باعتبارها ((منهجية التعامل مع الالتزامات في ضوء الاستعدادات والمعرفة والوعي والادراك والامكانيات المتوافرة من المهمات وانماط الادارة الساندة)).

وقد تظهر الالتزام كنتيجة لغياب السياسة أو الخطط أو عدم الرشد في اتخاذ القرارات أو لأسباب أخرى عديدة قد تخرج عن سيطرة الإدارة. كما أن الالتزام ربما تكون نتيجة لخلل ما في إنجاز الوظائف الإدارية (تخطيط وتنظيم وتوجيه ورقابة واتخاذ قرارات) أو قصور في إدارة البيئة الكلية للمنظمة، والبعض يفهم الالتزام عبارة عن خلل يؤثر تأثيراً مادياً على النظام كله كما يهدد الاقتراحات الرئيسية التي يقوم عليها النظام.

تمثل الالتزام موقفاً "غير اعتيادياً" وغير متوقفاً "شديد الخطورة والسرعة ذو أحداث متلاحقة، تتداعى فيه النتائج وتختلط أسبابها، يهدد قدرة الفرد أو المنظمة أو المجتمع على البقاء. وتمثل محنة ووقفاً "عصيباً" لصعوبة اتخاذ قرار غير مألوف في ظل حالة من غياب المعلومات وعدم

التأكد والمستقبل الغامض. إلا أن الأزمة لا تشمل التهديد (Threat) فقط إنما الفرصة (Opportunity) للتغيير كذلك.

تعتبر الأزمة في حقيقتها عن فشل إداري لمتخذ القرار نتيجة لحدوث خلل إداري معين أو ناتج معين أو ناتج عن عدم خبرة أو معرفة لذلك تحتاج المنظمات التي تدور في دوامة الأزمات وخاصة الأزمات البحرية التي تخلفها حالة الاخطار التي تتعرض لها جميع والوحدات البحرية وكذلك العاملون في البحار إلى إدارة علمية رشيدة تقوم على البحث والحصول على المعرفة ويقينها بأن امتلاك ناصية العلم والتقانة المعلوماتية طريق إلى حل شفرة الأزمات والتعامل معها ومن هنا دخل دورة المنظمة البحرية الدولية (IMO)، حيث لا يمكن معالجة أي أزمة أو التعامل معها من خلال العجز والقصور في مفردة التفكير العلمي الاستراتيجي والحاجة إلى الاستعداد والوفرة الكافية والمناسبة للتدخل لمقاومة العجز في الفهم الكامل لطبيعة الأزمة في ترجمة أسبابها وابعادها وتأطير الموقف الإزموي الذي يواجهه الكيان الإداري.

أسباب الأزمات

تكمّن وراء الأزمات الكثير من الأسباب التي تتنوع حسب أنواع وأصناف تلك الأزمات، وإذا كانت بعض الأزمات ممكن أن تكون نتاج سبب واحد فإن البعض الآخر للأزمات لها مجموعة متضافرة من الأسباب والعوامل وقد تكون تلك الأسباب تنظيمية أو مادية أو معنوية. وتساهم المعرفة بأسباب الأزمة في تحقيق استجابة صحيحة تتجلى في اتخاذ قرار فاعل وسريع، ولكل أزمة أسباب تنتج عنها أهمها:

- سوء الفهم: خطأ في استقبال وفهم المعلومات المتوافرة عن الأزمة نتيجة قتلها أو تدخلها.
- سوء التقدير: أما بالشك في المعلومات أو إعطاء قيمة للمعلومات مبالغ فيها، نتيجة الثقة الزائدة بالنفس.
- سوء الإدارة: بسبب العشوائية أو الاستبداد الإداري أو عدم وجود أنظمة للعمليات الإدارية.
- تعارض المصالح والأهداف: لاختلاف شخصية أو اهتمامات أو ميول أطراف الصراع، ومن ثم أهدافهم ووسائل تحقيقها.
- الأخطاء البشرية: ضعف قدرة ورغبة أطراف الأزمة على التعامل معها، لغياب التدريب أو قلة الخبرة أو انخفاض الدافعية وضعف الإمكانيات المادية والبشرية للتعامل مع الأزمات بما يؤدي إلى تفاقم الأزمات وتحولها إلى كوارث.
- الشائعات: استخدام المعلومات الكاذبة والمضللة وفي توقيت ومناخ من التوتر والقلق يؤدي إلى الأزمة، بسبب انعدام الحقائق لدى الجمهور أو تخطب المسؤولين.
- اليأس: الإحباط أو عدم القدرة أو فقدان الأمل في حل المشكلات، والذي يعزى إلى القمع الإداري أو التدهور في الأنظمة الإدارية.
- الرغبة في الابتزاز: تعريض متخذ القرار لضغوط نفسية ومادية وشخصية واستغلال أخطاءه من أجل صنع أزمة، وكنتيمة لغياب الواعظ الأخلاقي وغيرها.
- انعدام الثقة في الآخرين وفي المنظمة نتيجة الخوف والاستبداد أو عدم كفاءة الإدارة.
- الأزمات المتعددة: وتقتل للتمويه على أزمات أكبر.

Formatted: Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5"

• أسباب خارجية عن إدارة المنظمة مثل الزلازل والتقلبات الجوية والحروب.

• تجاهل الإنذارات التي تنبئ بإمكان حدوث الأزمة مثل الشكوك والمشكلات الطارئة.

بالإضافة إلى أسباب أخرى (غموض أهداف المنظمة، الخوف الوظيفي، تأخر إجراء مراجعة دورية للمواقف المختلفة، وجود عيوب في نظم الرقابة الخ).

وترتبط الأسباب المستعرضة أنفاً " بخصائص الإدارة، فيما يمكن أن تعزى الأزمة كذلك إلى خصائص تتصل بالمنظمة وبيئتها الداخلية والخارجية المحيطة بها.

أوجه الاختلاف بين الأزمة والكارثة

الحقيقة أنه على الرغم من هذه الاختلافات بين العلماء في النظرة على الأزمة والكارثة من حيث الترادف والاختلاف ونرى في هذا السياق بأن الأزمة أعم وأشمل من الكارثة، فعندما نقول أزمة فهي تعني كافة الأزمات الصغيرة والكبيرة المحلية والإقليمية أو الدولية أرحتى الأسرة. وأيضاً تعني بشكل عام الكوارث. أما الكارثة فإن مدلولها يكاد ينحصر في الحوادث ذات الدمار الشامل والخسائر الكبيرة في الأرواح والممتلكات. أما المشكلة أنها عائق أو مانع يحول بين الفرد والهدف الذي يسعى إليه والعلاقة بين المشكلة والأزمة وثيقة فالمشكلة قد تكون سبب الأزمة ولكن لن تكون هي الأزمة. والجدول في ادنا يوضح ذلك:

عناصر المقارنة	الأزمة	الكارثة
المفاجأة	تصاعدية	كاملة
الخسائر	معنوية وقد يصاحبها خسائر بشرية ومادية	بشرية ومادية كبيرة
أسبابها	إنسانية	غالباً طبيعية وأحياناً إنسانية
التنبؤ بوقوعها	إمكانية التنبؤ	صعوبة التنبؤ
الضغط على متخذ القرار	ضغط وتوتر عال	تفاوت في الضغط تبعاً لنوع الكارثة
المعونات والدعم	أحياناً. وبسريرة	غالباً. ومعلنة
أنظمة وتعليمات المواجهة	داخلية	محلية وإقليمية ودولية

مراحل الأزمة

تتباين النماذج التي تناولت مراحل تطور الأزمة، إذ ركز بعضها على مراحل دورة حياتها الخمس (مرحلة الميلاد، ومرحلة النمو، ومرحلة النضج، ومرحلة الانحسار، ومرحلة الاختفاء). أو تحديدها بأربعة مراحل في أنموذج (Arnold,1980) وهي كل من (مرحلة الصدمة، ومرحلة إنكار الأزمة، ومرحلة الاعتراف بالأزمة، ومرحلة التكيف)، أو المراحل التي طرحها أنموذج (Slatter,1984) ممثلة بكل من (مرحلة إنكار الأزمة، ومرحلة إخفاء الأزمة، ومرحلة تحليل الأزمة، ومرحلة الانهيار التنظيمي). في حين تميل الأدبيات الحديثة إلى ثلاثة مراحل وكما يأتي (الشكل 1):

أ. مرحلة ما قبل الأزمة Precrisis:

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Bold, Complex Script Font: 14 pt, Bold

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Bold, Complex Script Font: 14 pt, Bold

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Bold, Complex Script Font: 14 pt, Bold

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Complex Script Font: 14 pt

وتمثل فترة محددة غير ظاهرة للعالم الخارجي تسبق الأزمة، وتشير إلى بدايتها وبداية الألم الذي يزداد ببطء في هذه المرحلة، والتي تظهر فيها ثلاث مراحل ضمنية وهي:
أولاً- مرحلة انعدام الأداء: إذ يعكس تكرار الأعمال غير متقنة الأداء إشارة تحذير للإدارة.
ثانياً- مرحلة الإنكار: وهي الفترة الأطول في هذه المرحلة وتمتاز بتراكم المشكلات التي تم التعرف عليها دون الاعتراف بها أو بخطورتها.
ثالثاً- مرحلة الخوف والغضب: إذ يسيطر شعور الخوف والغضب، وتبادل الاتهامات فتنشأ الصراعات التي تفجر الأزمة.

تكون الإدارة في مرحلة ما قبل الأزمة قلقة وممزقة داخليا، إلا أنها لا تزال تمتلك الفرصة للسيطرة على الخطر، ذلك أن تأثير الأزمة في الإدارة ضعيفا" لاسيما وأن الألم يسلك مساراً يمكن التنبؤ به وتخفيفه والحيلولة دون تحول الضرر إلى أزمة كاملة الأبعاد، (الشكل رقم 2). ويفيد الرصد والتدخل السريع والمناسب في هذه المرحلة واتخاذ التدابير الوقائية ما أمكن ذلك. مراحل الأزمة

تتباين النماذج التي تناولت مراحل تطور الأزمة، إذ ركز بعضها على مراحل دورة حياتها الخمس (مرحلة الميلاد، ومرحلة النمو، ومرحلة النضج، ومرحلة الانحسار، ومرحلة الاختفاء). أ. وتحديدًا بأربعة مراحل في نموذج (Arnold,1980) وهي كل من (مرحلة الصدمة، ومرحلة إنكار الأزمة، ومرحلة الاعتراف بالأزمة، ومرحلة التكيف)، أ. والمرحلة التي طرحها أنموذج (Slatter,1984) ممثلة بكل من (مرحلة إنكار الأزمة، ومرحلة إخفاء الأزمة، ومرحلة تحلل الأزمة، ومرحلة الانهيار التنظيمي). في حين تميل الأدبيات الحديثة إلى ثلاثة مراحل وكما يأتي (الشكل 1):
أمرحلة ما قبل الأزمة - Precrisis: وتمثل فترة محددة غير ظاهرة للعالم الخارجي تسبق الأزمة، وتشير إلى بدايتها وبداية الألم الذي يزداد ببطء في هذه المرحلة، والتي تظهر فيها ثلاث مراحل ضمنية وهي:

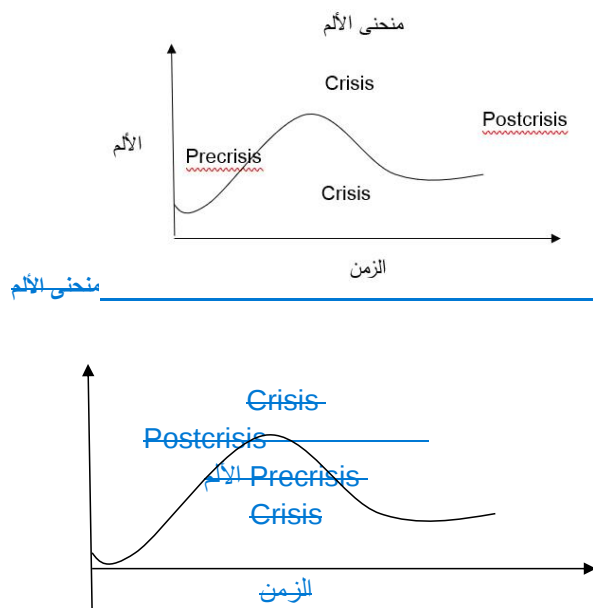
أولاً- مرحلة انعدام الأداء: إذ يعكس تكرار الأعمال غير متقنة الأداء إشارة تحذير للإدارة.
ثانياً- مرحلة الإنكار: وهي الفترة الأطول في هذه المرحلة وتمتاز بتراكم المشكلات التي تم التعرف عليها دون الاعتراف بها أو بخطورتها.
ثالثاً- مرحلة الخوف والغضب: إذ يسيطر شعور الخوف والغضب، وتبادل الاتهامات فتنشأ الصراعات التي تفجر الأزمة.

تكون الإدارة في مرحلة ما قبل الأزمة قلقة وممزقة داخليا، إلا أنها لا تزال تمتلك الفرصة للسيطرة على الخطر، ذلك أن تأثير الأزمة في الإدارة ضعيفا" لاسيما وأن الألم يسلك مساراً يمكن التنبؤ به وتخفيفه والحيلولة دون تحول الضرر إلى أزمة كاملة الأبعاد، (الشكل رقم 2). ويفيد الرصد والتدخل السريع والمناسب في هذه المرحلة واتخاذ التدابير الوقائية ما أمكن ذلك.

الشكل رقم (1)

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Complex Script
Font: 14 pt

Formatted: Indent: Before: 0.25"



ب. مرحلة الأزمة Crisis:

وهي مرحلة العودة للوضع السابق، تمتاز بالسرعة والحدة وبالتدفق السريع للأحداث. إذ تحدث فيها الأزمة ويرتفع حجم تأثيراتها في الإدارة كذلك مستوى الألم إلى أعلى نقطة، وتكون أبعاد الفشل مدمرة وواضحة للعيان تخلق حالة من الفزع والذعر وتؤدي إلى الانهيار. ويصاحب ذلك ضجة إعلامية وتحاول الإدارة حصر الأضرار التي أصابت المنظمة وأصحاب المصالح، وكسب الوقت واتخاذ تدابير علاجية إذ لم تعد تجدي التدابير الوقائية. ولن يجدي نفعا" هنا دور المديرين والمخططين الاستراتيجيين بل تظهر الحاجة للقيادة المتفردة.

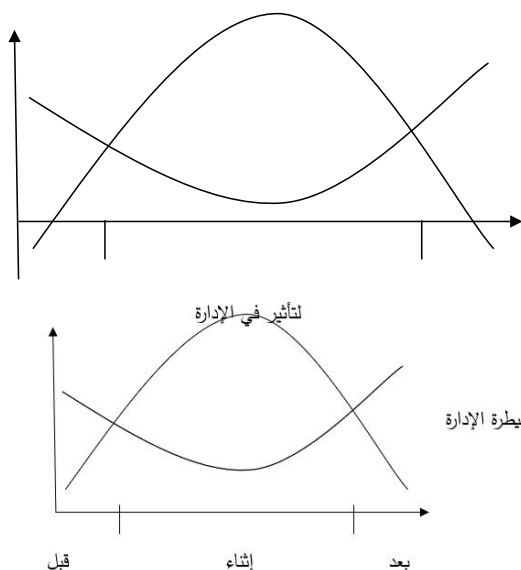
ت. مرحلة ما بعد الأزمة PostCrisis:

تعرف المرحلة الأخيرة من الأزمة غير المدارة بالصدمة وعدم التأكد وفقدان الأمل. ولا بد من فريق لإدارة الأزمة لإيجاد الحلول واتخاذ إجراء فاعل. لـوا تنتقل المنظمة إلى مرحلة التغيير الجذري كإعادة الهيكلة لـوا التصفية لـوا الاندماج ومع انتهاء الأزمة يهبط الألم ببطء إلا أنه يستقر عند مستوى أعلى من بدايته.

Formatted: Centered

الشكل رقم (2)

ديناميكية الأزمة



خطوات التعامل مع الأزمة

يحتاج التعامل مع الأزمة الى ادارة علمية ذات توجهات استراتيجية تأخذ بعين الاعتبار التفكير المنطقي في التعاملات مع خطوات الأزمة وتوفير المعلومات الساندة التي يركز عليها في رسم حدود الأزمة ونوضح فيما يلي خطوات التعامل مع الأزمة:

1. تقدير الموقف الازموي:

يقصد بها تحديد التصرفات التي قامت بها قوى صنع الأزمة وقوى كبحها شاملة تقدير مكونات هذه التصرفات وما وصلت اليه الأزمة من نتائج وردود افعال و آراء ومواقف محيطة مؤثرة او متأثرة بها حيث تشمل على اربعة ابعاد وهي:-

Formatted: Right, Indent: Before: 0.25", First line: 0", Space After: 10 pt

Formatted: Font: Bold, Complex Script Font: Bold

Formatted: Indent: Before: 0"

Formatted: Centered

Formatted: Font: Bold, Complex Script Font: Bold

Formatted: Indent: Before: 0.02", Hanging: 0.13"

Formatted: Font: Bold, Complex Script Font: Bold

Formatted: Indent: Before: 0"

Formatted: Indent: First line: 0"

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Bold, Complex Script Font: 14 pt, Bold

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Complex Script Font: 14 pt

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Complex Script Font: 14 pt

- أ. تحديد دقيق وشامل للقوى التي صنعت الازمة.
- ب. تحديد وتوقع ورصد لعناصر القوة التي تركز عليها القوى صانعة الازمة.
- ت. تحديد من هي القوى المساعدة والمؤيدة لقوى صنع الازمة.
- لأ. تحديد لماذا وكيف صنعت الازمة.

2. تحليل الموقف الازموي:

بعد تحديد تقدير الموقف الازموي بصورة دقيقة يقوم مدير الازمة بمساعدة معاونيه بتحليل الموقف الازموي وعناصره المختلفة ومكوناته بهدف اكتشاف المصالح الحقيقية الكامنة وراء صنع الازمة والاهداف الحقيقية غير المعلنة التي يسعون الى تحقيقها ويتم تحليل الموقف الازموي على المستوى الجزئي لجميع المفردات فضلا عن المستوى الكلي باستخدام النماذج الرياضية لقياس وتحليل الموقف اضافة الى انظمة المعلومات التي تساند عملية اتخاذ القرارات ومنها (DSS-ES)) ومن ادوات القياس والتحليل هي:-

أ. تحليل علاقات الارتباط والانحدار للمتغيرات والثوابت الخاصة بعوامل وعناصر الموقف الازموي والعوامل المساعدة على ايجاد الازمة ومدى تأثير كل منها وتأثيرها ايضا على صنع الازمة.

ب. تحليل اسباب التوتر على اساس المعلومات التي تم الحصول عليها.

ت. تحليل مواطن القوة لدى كل من الطرف الصانع للازمة والطرف الكابح لها ومواطن الضعف للطرفين.

ث. تحليل طبيعة الخطر الذي تشكله الازمة وتكاليف واعباء استمرارها ومدى تأثير كل ذلك على الكيان الاداري التي نشأت به الازمة.

وتتم عملية تحويل التحليلات الى عناصر كمية ورمزية باستخدام تقنيات العصر كالحاسبة الالكترونية.

3. التخطيط العلمي للتدخل في الازمة:

وهي مرحلة رسم السيناريوهات ووضع الخطط والبرامج وحشد القوى لمواجهة قوى الازمة والتصدي لها وقيل ان يتم هذا بكامله يتم رسم الخريطة العامة لمسرح عمليات الازمة بوضعه الحالي مع اجراء كافة التغيرات التي تتم عليه باستمرار. ويتم ذلك من خلال:

- أ. تحديد الاماكن الأكثر امانا لاتخاذها كمناطق ارتكاز وقواعد للانطلاق.
- ب. تحديد الاماكن الأمنة لتكون بمثابة سياج امن للقواعد الخاصة بالانطلاق.
- ت. تحديد اسباب الازمة المتصلة بالنظام (رموز القيادة في الكيان الإداري).
- ث. تحديد خطة امتصاص الضغوط الازموية الحالية عن طريق الاستجابة لبعض المطالب.
- ج. توزيع الادوار على قوى ادارة الازمة (فريق المهام الذي تم تكليفه بمعالجة الازمة).
- ح. التأكد من استيعاب كل فرد للخطة العامة الموضوع.
- خ. حشد كل ما تحتاجه عملية التعامل الازموي من ادوات ومعدات.
- د. تحديد ساعة الصفر او التوقيت المحدد لبدء العملية وتنفيذ المهمة.

ونتيجة لعدم توفر الوقت اللازم تحتاج ادارة الازمة الى المعلومات اللازمة في الوقت المناسب باستخدام مخرجات نظام المعلومات الادارية (MIS) (Management Information Systems) فضلا عن السيناريوهات الجاهزة المعتمدة في الخزين المعرفي لقواعد البيانات في انظمة دعم القرارات (DSS) (Support System Decision) والانظمة الخبيرة (Expert Systems) (ES).

4. التدخل لمعالجة الازمة:

من خلال المعرفة الكاملة بالسيناريوهات البديلة والسيناريو المعتمد للتدخل في الازمة واسناد المهام وتوزيع الادوار على فريق المهام الازموى يكون متخذ القرار الإداري قد حدد كل شيء ووضع كل الاحتمالات حسب اتجاهاتها ثم اتخذ القرار وتأتي هذه المرحلة نتيجة لما بعد احتواء الازمة وتعمل المنظمة بكفاءة عالية لتوجيه وتنظيم حل الازمة باستخدام الوسائل والاساليب المتاحة.

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Bold, Complex Script Font: 14 pt, Bold

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Complex Script Font: 14 pt

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Complex Script Font: 14 pt

استراتيجيات مواجهة الأزمات

1. استراتيجية العنف في التعامل مع الأزمة:

وتستخدم هذه الاستراتيجية مع الأزمة المجهولة التي لا يتوفر عنها معلومات كافية وكذلك تستخدم مع الأزمات المتعلقة بالمبادئ والقيم ومع الأزمات التي تنتشر بشكل سرطاني في عدة اتجاهات ومع الأزمات التي يفيد العنف في مواجهتها وذلك من خلال تحطيم مقومات الأزمة وضرب الوقود المشعل للازمة أو وقف تغذية الأزمة بالوقود اللازم لاستمرارها كما يمكن حصار العناصر المسببة للازمة وقطع مصادر الإمداد عنها.

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Complex Script Font: 14 pt

Formatted: Indent: Before: 0", First line: 0"

2. استراتيجية وقف النمو:

تهدف هذه الاستراتيجية إلى التركيز على قبول الأمر الواقع وبذل الجهد لمنع تدهوره وفي نفس الوقت السعي إلى تقليل درجة تأثير الأزمة وعدم الوصول إلى درجة الانفجار وتستخدم هذه الاستراتيجية في حالة التعامل مع قضايا الرأي العام والإضرابات ويجب هنا الاستماع لقوى الأزمة وتقديم بعض التنازلات وتلبية بعض المتطلبات من أجل تهيئة الظروف للتفاوض المباشر وحل الأزمة.

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Bold, Complex Script Font: 14 pt, Bold

Formatted: Font color: Auto, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

3. استراتيجية التجزئة:

Formatted: List Paragraph, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Right + Aligned at: 0" + Indent at: 0.25"

تعتمد هذه الاستراتيجية على دراسة وتحليل العوامل المكونة والقوى المؤثرة وخاصة في الأزمات الكبيرة والقوية حيث يمكن تحويلها إلى أزمات صغيرة مما يسهل التعامل معها ويمكن هنا خلق تعارض في المصالح بين الأجزاء الكبيرة للأزمة والصراع على قيادة الأجزاء واستمالتها وتقديم إجراءات لضرب التحالفات.

1.4. إستراتيجية إجهاض الفكر الصانع للأزمة:

ويمثل الفكر الذي يقف وراء الأزمة في صورة اتجاهات معينة تأثير شديد على قوة الأزمة وتركز هذه الاستراتيجية على التأثير في هذا الفكر وإضعاف الأسس التي يقوم عليها حيث ينصرف عنه بعض القوى وتضعف الأزمة ويمكن هنا استخدام التشكيك في العناصر المكونة للفكر والتضامن مع هذا الفكر ثم التخلي عنه وإحداث الانقسام.

5. إستراتيجية دفع الأزمة للأمام:

وتهدف هذه الاستراتيجية إلى الإسراع بدفع القوى المشاركة في صناعة الأزمة إلى مرحلة متقدمة تظهر خلافاتهم وتسرع بوجود الصراع بينهم ويستخدم في هذه الاستراتيجية تسريب معلومات خاطئة وتقديم تنازلات تكتيكية لتكون مصدر للصراع ثم يستفاد منها.

2.6. إستراتيجية تغيير المسار:

وتهدف إلى التعامل مع الأزمات الجارفة والشديدة التي يصعب الوقوف أمامها وتركز على ركوب عربة قيادة الأزمة والسير معها لأقصر مسافة ممكنة ثم تغيير مسارها الطبيعي وتحويلها إلى مسارات بعيدة عن اتجاه قمة الأزمة ويستخدم هنا الخيارات التالية:

- ✓ الانحناء للعاصفة
- ✓ السير في نفس اتجاه العاصفة.
- ✓ محاول إبطاء سرعة العاصفة.
- ✓ تصدير الأزمة إلى خارج المجال الازموي.
- ✓ إحكام السيطرة على اتجاه الأزمة.
- ✓ استثمار الأزمة بشكلها الجديد لتعويض الخسائر السابقة.

المنظمة البحرية الدولية (IMO)

من الممكن حقاً اعتبار العمل البحري صناعة دولية من بين الصناعات المختلفة المزدهرة عالمياً، وذلك لأنه يخدم أكثر من 90% من تجارة العالم من حيث نقل البضائع والنشاطات التجارية البحرية الأخرى بفعالية اقتصادية كبيرة، ونتيجة لذلك فإن أي سفينة يجب أن تحكمها سلسلة من

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Bold, Font color: Text 1, Complex Script Font: 14 pt, Bold

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Bold, Font color: Text 1, Complex Script Font: 14 pt, Bold

Formatted: List Paragraph, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Right + Aligned at: 0" + Indent at: 0.25"

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Bold, Font color: Text 1, Complex Script Font: 14 pt, Bold

Formatted: Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5"

القوانين تمتد إلى عدة بلدان، وخاصةً أن هذه السفن تقضي معظم أوقاتها في البحر متنقلة بين مناطق عديدة خاضعة بدورها لسلطات إدارية وقضائية متباينة. وقد دفع الطابع الدولي الذي يتسم به قطاع النقل البحري إلى الاعتقاد لفترة طويلة أن التحرك دولياً لتحسين سلامة الأنشطة البحرية هو أكثر فعالية من تحرك كل بلد على حدة دون تنسيق مع البلدان الأخرى، وبدأت تظهر الحاجة في بداية القرن الماضي لوجود هيئة عالمية تنظم القوانين وتقوم بدورها المنصوص عليه بواسطة قواعد ومعايير لتنظيم عملية النقل البحري والصناعات البحرية في جميع أنحاء العالم، إلى أن أبصرت المنظمة البحرية الدولية النور وأضحت أول هيئة دولية مخصصة حصراً للمسائل البحرية.

نشأة المنظمة البحرية الدولية

تعد حركة السفن في مختلف البحار من أخطر قضايا النقل في العالم، وأكثر الأمور التي تعني بها مختلف الدول، وثمة إجماع على أن أفضل وسيلة لتحسين سلامة الملاحة في البحار الاتفاق على قواعد دولية تقر بها جميع الدول البحرية وتطبيقها، وبدأ من أواسط القرن التاسع عشر وما بعد اتجه عدد من الدول إلى عقد معاهدات حول هذا الموضوع، واقترح بعضها تشكيل هيئة دولية دائمة وفعالة تعنى بأمن السفن في البحار وسلامة الملاحة، غير أن هذه الآمال لم تتحقق إلا بعد تأسيس هيئة الأمم المتحدة، وبذلك تأسست المنظمة البحرية الدولية خلال مؤتمر عقدته الأمم المتحدة في جنيف سنة 1948 واعتمدت فيه اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية، إلا أنها لم تنطلق رسمياً حتى كانون الثاني (يناير) 1959 خلال اجتماع تعريفي عقد في لندن واتخذ من هذه المدينة مقراً دائماً لها، وقد عرفت المنظمة حتى عام 1982 باسم المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية (IMCO) Intergovernmental Maritime Consultative Organization ويبلغ عدد أعضائها وأعضائها المنتسبين 172 دولة.

مهام المنظمة البحرية الدولية

المهمة الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية والمسؤولية الملقاة على عاتقها تتجسد واضحة في شعارها المعتمد "سلامة العمل البحري وأمنه وفعاليته في محيطات نظيفة" وتعمل المنظمة على تحقيق ذلك من خلال مراقبة وتطوير إطار شامل من الاتفاقيات والسياسات الخاصة بصناعة النقل البحري وأنشطتها الأخرى مثل الأمن البحري، السلامة البحرية، التعاون التقني، المخاوف البيئية والمسائل القانونية.

وقد نجحت (IMO) في القيام بهذه المهمة منذ نشأتها بالتعاون مع اللجان المتخصصة واللجان الفرعية في، وكان يحضر جلسات هذه اللجان العديد من الوفود والخبراء من الدول الأعضاء والمنظمات الحكومية وغير الحكومية. وكانت مجالات الاهتمام الرئيسية التي تمكنت المنظمة البحرية الدولية من تنظيمها هي الوقاية من الحوادث ووضع معايير السلامة للسفن والمراكب الأخرى (بما في ذلك التصميم والمواد)، وإلزام الدول الأعضاء بالتقيد بها واحترام المعاهدات السارية من سلامة وأمن ومنع تلوث وغيرها من الكوارث البشرية التي يمكن تجنبها.

وقد كان من أولى واجبات المنظمة التوصل إلى نسخة جديدة عن الاتفاقية الدولية للتأمين على الحياة في البحار (SOLAS) وهي أهم الاتفاقيات التي تختص بسلامة الملاحة البحرية والتي

اعتمدت في البداية من قبل عدد قليل من الدول كرد فعل إجرائي على كارثة تيتانيك الشهيرة، وقد تم لها ذلك في عام 1960. ومن المسائل المهمة الأخرى التي يتركز الاهتمام عليها تسهيل حركة الملاحة الدولية، وكثافة الحركة على الخطوط البحرية، ونقل المواد الخطرة، وإعادة النظر في منظومة مقاييس السفن وحمولاتها، والتلوث البحري وازدياد كميات النفط التي تنقلها الناقلات العملاقة بحراً والكوارث التي تنجم عنها، والأخطار البيئية التي تنجم عن العمليات الروتينية التي هدفها تنظيف خزانات النفط والتخلص من نفايات غرف المحركات في السفن وغيرها، وهي تشكل رقماً مخيفاً يفوق بكثير حجم النفط المتسرب نتيجة كارثة.

ومن أهم هذه الإجراءات الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المعقودة عام 1973 المعدلة ببروتوكول عام 1978، وهي تشمل التلوث بالنفط نتيجة الحوادث وعمليات التخلص من النفايات والتلوث بالمواد الكيميائية والبضائع المغلفة والمياه القذرة والنفايات وتلوث الهواء. وأقرت المنظمة كيفية لدفع التعويضات إلى المتضررين مادياً من التلوث، وتم تبني مجموعة معاهدات أتاحت لضحايا التلوث النفطي الحصول على تعويضاتهم بسهولة وسرعة.

كان أيضاً من أهداف الاتفاقية إيجاد آلية للتعاون بين الحكومات في مجال القيود والممارسات المتعلقة بالنواحي التقنية التي تؤثر في حركة السفن الموظفة في التجارة الدولية، وتشجيع الحكومات على القبول بتطبيق القواعد العملية المتعلقة بسلامة السفن، وفعالية الملاحة البحرية، ومنع التلوث البحري ومراقبته، كذلك فوضت إلى المنظمة صلاحية التعامل بالمسائل الإدارية والتشريعية التي لها علاقة بهذه الأمور.

كما شهدت الملاحة البحرية مثلاً مثل جميع مناحي الحياة العصرية تبدلات وابتكارات تقنية كثيرة، أوجد بعضها تحديات كبيرة أمام المنظمة، وفتح لها بعضها الآخر مجالات أفضل، وقد مكن التقدم الهائل في مجال تقنيات الاتصالات من إدخال تحسينات مهمة على عمل المنظمة، ومن بينها منظومة البحث والإنقاذ التي أدخلت في السبعينات من القرن العشرين، وإطلاق سائل دولي متحرك خاص بالمنظمة أفاد كثيراً في تحسين الاتصالات الراديوية وإيصال الرسائل إلى السفن، وتطبيق المنظومة العالمية للسلامة الملاحية ومنع الخطر، حتى إن السفينة التي تتعرض للخطر في أي مكان من العالم تتوقع وصول المساعدة ولو لم يتوفر الوقت للطاقم لطلب النجدة لأن رسالة النجدة ترسل أوتوماتيكياً (بصورة مؤقتة).

من بين الإجراءات الأخرى التي رعتها المنظمة، العناية بسلامة الحاويات والحمولات الضخمة الحجم وخزانات الغاز السائل وغيرها، ومواصفات أطقم السفن وعدد أفرادها، ومعايير التدريب ونوعيته والشهادات المؤهلة للعمل في البحر والمراقبة. وهناك نحو 40 اتفاقية وبروتوكول تبننتها المنظمة مع تعديلاتها وملاحقها التي تتطلبها التبدلات الطارئة على الملاحة العالمية، غير أن تبني المعاهدات ليس كافياً إن لم توضع موضع التنفيذ، وهذه هي مسؤولية الحكومات، ولا شك أن طرائق تحقيق ذلك تختلف من بلد إلى آخر اختلافاً بيناً.

وفي عام 1997 وضعت المنظمة معايير جديدة للتدريب والتوثيق ومنح الشهادات ومراقبة العاملين في الملاحة البحرية والأمن ومقاومة الإرهاب، ووضعت نظاماً شاملاً لأمن الركاب والملاحة الدولية بدأ تطبيقه في شهر يوليو 2004 لمنع الإرهاب والاختطاف. كذلك طورت المنظمة برنامج تعاون تقني يساعد الحكومات التي تفتقر في المعرفة التقنية والمصادر الضرورية لصناعة السفن والملاحة البحرية، وبرامج التدريب، وأصدرت المنظمة

عام 1998 القانون الدولي للسلامة الإدارية الذي طبق أول الأمر على سفن الركاب وناقلات النفط وصهاريح المواد الكيميائية وحاملات القطع الضخمة والمراكب العالية السرعة التي يزيد وزنها الإجمالي على 500 طن، ثم طبق بعد ذلك على سفن الشحن الأخرى وعلى وحدات الحفر في أعالي البحار التي تزيد على 500 طن.

ونظراً لأن المنظمة البحرية الدولية (IMO) هي هيئة تابعة للأمم المتحدة، ويقع على عاتقها مسؤولية وضع واعتماد إجراءات لتحسين سلامة وأمن الشحن الدولي، والحيلولة دون حدوث تلوث من السفن، فإنها تقوم بدور حيوي في تلبية الأهداف الواردة في هدف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (SDG) رقم 14: وهو المحافظة بشكل مستدام على المحيطات والبحار والموارد البحرية لتحقيق التنمية المستدامة.

وقد ركزت المنظمة في البداية على السلامة والملاحة البحرية، ثم في الستينيات، أصبح العالم أكثر دراية بحالات انسكاب النفط في المحيطات والبحار من خلال الحوادث، أو كنتيجة لممارسات التشغيل الرديئة. ونتيجة أحداث التلوث النفطي الرئيسية، مثل كارثة توري كانيون (Torrey Canyon) قبالة الساحل الجنوبي الغربي للمملكة المتحدة في عام 1967، بدأت المنظمة البحرية الدولية في تنفيذ برنامج عمل طموح يتعلق بمنع التلوث البحري والاستجابة له، وكذلك بجوانب المسؤولية والتعويض. وكان من النتائج الرئيسية التصديق على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن في عام 1973، المعروفة عالمياً باسم اتفاقية (MARPOL).

ومنذ البداية، لم يقتصر عمل الاتفاقية على التلوث الناجم عن السفن فقط (الوارد في الملحق الأول)، بل تناول أيضاً المواد السائلة الضارة، مثل المواد الكيميائية، التي تُحمل بكميات ضخمة (الملحق الثاني)؛ والمواد الضارة التي تُحمل في ظروف مغلقة (الملحق الثالث)؛ وتصريف مياه المجاري في البحر (الملحق الرابع)، والتخلص من القمامة الناتجة عن السفن في البحر (الملحق الخامس). وبموجب الملحق الخامس، ينطبق الحظر العام على تصريف جميع أنواع القمامة من السفن، بينما يخضع التخلص من المواد البلاستيكية لحظر كامل قابل للتطبيق عالمياً.

وفي وقت لاحق، في عام 1997، أضافت المنظمة البحرية الدولية (IMO) مرفقاً سادساً للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (MARPOL)، وهو يتناول التلوث الجوي الناجم عن السفن. واليوم، يتناول المرفق السادس اليوم تلوث الهواء الناجم عن الكبريت والانبعاثات الضارة الأخرى، مثل أكاسيد النيتروجين و مواد الجسيمات. وفي عام 2011، أصبحت المنظمة البحرية الدولية (IMO) أول هيئة رقابية دولية في قطاع النقل تقوم باعتماد متطلبات ملزمة لكفاءة استخدام الطاقة، تنطبق على جميع السفن عالمياً، بصرف النظر عن نمط التجارة أو دولة العلم، وتهدف إلى الحد من انبعاثات غازات الدفيئة في أنشطة الشحن الدولي.

كما يتضمن المرفق السادس للاتفاقية أيضاً اللوائح المتعلقة بالمواد المستنفدة للأوزون، والمركبات العضوية المتطايرة، ومحارق السفن، ومرافق الاستقبال، ونوعية نפט الوقود. جميع هذه الإجراءات لها أثر ملموس ومفيد على البيئة الجوية، وكذلك على صحة الإنسان بالنسبة للأشخاص المقيمين في المدن القريبة من الموانئ، والمجتمعات الساحلية، أو بالقرب منها.

وبموجب المرفق السادس من اتفاقية (MARPOL)، تم تحديد مناطق التحكم في الانبعاثات (ECA) لأكسيد الكبريت وأكسيد النيتروجين، بنسبة 0.10 بالمئة من الكتلة على أساس (كتلة/ كتلة) على الكبريت في زيت الوقود. وفي خطوة تشير إلى التزام المنظمة البحرية الدولية (IMO)

الواضح بضمان وفاء عمليات الشحن بالالتزامات البيئية لديها، سيتم تخفيض الحد العالمي للكبريت خارج مناطق التحكم في الانبعاثات إلى 0.50 بالمئة (كتلة/ كتلة)، بعد أن كانت 3.5 بالمئة (كتلة/ كتلة)، وذلك بدءاً من 1 كانون الثاني/ يناير 2020.

واليوم، فإن اتفاقية (MARPOL) بعد أن خضعت للتوسيع والتنقيح والتحديث، لا تزال أهم معاهدة دولية، وأكثرها شمولاً، تتناول منع التلوث البحري والتلوث الجوي الناتج عن السفن لأسباب تشغيلية أو عرضية. ومن خلال توفير أساس متين للتناقص الكبير والمستمر في التلوث الصادر عن السفن، لا تزال الاتفاقية ملائمة للهدف منها حتى اليوم.

وتدرك اتفاقية (MARPOL) أيضاً الحاجة إلى متطلبات أكثر صرامة لإدارة ما يسمى بالمناطق الخاصة وحمايتها، وذلك بسبب بيئتها وحركة المرور البحري فيها. فقد تم تحديد إجمالي 19 منطقة خاصة، وهي تشمل البحار المغلقة أو شبه المغلقة، مثل مناطق البحر الأبيض المتوسط، وبحر البلطيق، والبحر الأسود، والبحر الأحمر، ومساحات أوسع بكثير من المحيطات مثل المياه الجنوبية لجنوب أفريقيا، ومياه أوروبا الغربية. ويمثل هذا التقدير للمناطق الخاصة، واللوائح العالمية، دليلاً واضحاً على إدراك المنظمة البحرية الدولية (IMO) والتزامها الكامل بالأهمية القصوى لحماية بحار ومحيطات العالم والحفاظ عليها باعتبارها نظم حيوية لدعم الحياة لجميع الشعوب.

ويوجد لدى المنظمة البحرية الدولية (IMO) أيضاً عملية لتحديد "المناطق البحرية الحساسة بوجه خاص (PASSA)"، والتي تخضع لإجراءات الحماية المرتبطة بها، مثل النظم الإلزامية لمسارات السفن. وتوجد حالياً 14 منطقة (بالإضافة إلى حالتها توسع) تتمتع بالحماية بموجب هذه الطريقة، بما يشمل المناطق التي تغطي المواقع البحرية للتراث العالمي لليونسكو، مثل الحاجز المرجاني العظيم (أستراليا)، وأرخبيل جالاباجوس (الإكوادور)، والنصب الوطني البحري باباهانا وموكوايا (الولايات المتحدة الأمريكية)، وبحر وادن (الدانمرك، وألمانيا، وهولندا). إن هذه العملية المتأصلة منذ القدم لتحديد المناطق الخاصة وتحديد المناطق البحرية الحساسة بوجه خاص تدعم بالكامل الهدف 14 من أهداف التنمية المستدامة المتمثل في زيادة تغطية المناطق البحرية المحمية.

وبينما تستهدف اتفاقية (MARPOL) عمليات التصريف العرضية والتشغيلية من أعمال السفن، فإن المنظمة البحرية الدولية (IMO) تتناول أيضاً التلوث البحري من المصادر البرية بشكل نشط، وإن كان ذلك بصورة غير مباشرة، من خلال اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناجم عن إلقاء النفايات والمواد الأخرى لعام 1972، والبروتوكول التابع لها والصادر في 1996، وينتهج البروتوكول أسلوباً وقائياً يحظر تصريف النفايات في البحر، فيما عدا بنود قليلة محددة على قائمة النفايات المسموح بها مثل المواد المجرفة.

يسهم نظام اتفاقية وبروتوكول لندن أيضاً في التخفيف من آثار تغير المناخ وذلك عن طريق تنظيم استخلاص الكربون واحتجازه في التشكيلات الجيولوجية تحت سطح البحر، وتوفير اللوائح والإرشادات الخاصة بكيفية تقييم المقترحات المتعلقة بالهندسة الجيولوجية البحرية.

وتبدأ عملية التصديق على كل هذه الإجراءات في المنظمة البحرية الدولية (IMO) بمنتديات هيكلية، تقوم فيها الدول الأعضاء بمناقشة الإجراءات الشاملة التي تهدف إلى تحقيق الشحن الآمن

والمستدام بأقل قدر ممكن من التأثير السلبي على البيئة، ومن ثم الموافقة على هذه الإجراءات والتصديق عليها.

ويلى ذلك المسار الأساسي للتنفيذ، وتعمل المنظمة البحرية الدولية (IMO) مع العديد من أصحاب المصلحة والشركاء بهدف بناء القدرات والخبرات فيما بين الدول الأعضاء فيها، من أجل صياغة معايير المنظمة في تشريعاتها البحرية الوطنية، ومن ثم تنفيذ وتطبيق هذا التشريع بفعالية. كما تتمتع المنظمة البحرية الدولية (IMO) بتاريخ طويل من العمل مع الجهات المانحة الرئيسية، بما في ذلك الاتحاد الأوروبي، ومرفق البيئة العالمية (GEF)، والوكالة الترويجية للتعاون الإنمائي، والوكالة الكورية للتعاون الدولي، ومنظمات الشحن والمنظمات البحرية، مثل رابطة صناعات النفط والغاز العالمية للشؤون البيئية والاجتماعية (IPIECA).

وقد تم تنفيذ عدد ضخم من المشروعات البيئية البحرية، بدعم من مجموعة من المنظمات الإقليمية، بما في ذلك أمانة برنامج البيئة الإقليمية لمنطقة المحيط الهادي، والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث البحري الطارئة في البحر الأبيض المتوسط، والمنظمة الإقليمية لحفظ الطبيعة وبيئة البحر الأحمر وخليج عدن، والمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، ولجنة حماية البحر الأسود من التلوث، وبرنامج البيئة التعاونية لجنوب آسيا.

تنبوا المنظمة البحرية الدولية (IMO) مركز الصدارة في سلسلة من المشروعات، ومن أمثلة ذلك المشروعات القائمة على نموذج عالمي للشراكة معروف باسم غلو إكس (Glo-X) ، والذي يتم استخدامه بهدف التعجيل بالإصلاحات القانونية والمنهجية والمؤسسية في الدول النامية لتنفيذ الاتفاقيات الدولية، وفي الوقت نفسه، لتحقيق الاستفادة من الشراكات مع القطاع الخاص وتعجيل البحث والتطوير والابتكارات التكنولوجية من خلال تشكيل تحالفات صناعية عالمية وتسهيل تبادل المعلومات.

إن سجل أعمال المنظمة البحرية الدولية (IMO) في الحد من التلوث الناجم عن السفن، سواء في البحار والمحيطات أو في الغلاف الجوي كبير وهام، حيث تلتزم المنظمة التزاماً تاماً بالعمل من خلال الدول الأعضاء فيها، ومع شركائها، على مواصلة وضع مجموعة من اللوائح العالمية والمحافظة عليها وتنفيذها.
الهيكل التنظيمي للمنظمة.

الازمة البحرية او الحادث البحري

لا تختلف الازمات والكوارث البحرية عن مثيلاتها من الازمات الاخرى، سوى انها تقع في ظروف ومكان يصعب الوصول اليه ومد يد العون للعاملين في تلك الظروف. وعادة ما تكون اسباب حصول الازمات والكوارث البحرية نتيجة للإهمال او ضعف في التدريب او تكون اسباب تتدخل الطبيعة في حدوثها.

يمكن تعريف الازمة البحرية او الحادث البحري:

بأنه الحادث الناجم عن تشغيل السفينة و الذي يعرضها أو يعرض أي شخص للخطر ، أو ينتج عنه ضرر جسيم للسفينة أو هيكلها أو للبيئة، و يؤدي الى الوفاة أو إصابات خطيرة أو فقد الأشخاص من السفينة أو فقد السفينة أو تركها أو ضرر مادي بالسفينة أو جنوح أو عدم مقدرة السفينة على الملاحة او يسبب ضررا " للبيئة.

وقد سجل لنا التاريخ الكثير من الحوادث والازمات البحرية راح ضحيتها العديد من الاشخاص، والتي كان اشهرها حادثة سفينة الركاب العملاقة (تايتانيك) عام 1912 والتي كان سبب غرقها اصطدامها بجبل جليدي لسوء تقدير احد ضباط الملاحة حينها للمنطقة التي كانت تبحر فيها السفينة كما ان خطأ في التصميم ادى الى تسرب المياه بكميات كبيرة الى داخل السفينة مما ادى الى انشطارها وغرقها مخلفة ورائها خسائر مادية وبشرية كبيرة.

هنالك اسباب عديدة وراء حدوث الازمات او الحوادث البحرية نختص بذكر اهمها:

1. التصادم COLLISION
2. جنوح السفينة GROUNDING SHIP
3. الطقس السيء WEATHER BAD
4. الانفجار EXPLOSION THE
5. غرق السفينة SINKING SHIP
6. الانقلاب THE COUP
7. الجليد ICE THE
8. حوادث يسبب الارهاب TERRORISM TO DUE ACCEDENTS
9. حوادث يسبب القرصنة البحرية PIRACY MARITIME TO DUE ACCEDENTS
10. حوادث يسبب تصميم السفينة DESIGNE SHIP TO DUE ACCEDENTS

استراتيجية السلامة البحرية

مثلما ذكرنا سابقا اينما تواجدت الرحلة البحرية تواجدت الاخطار المصاحبة لها، ويعد العمل البحري واحداً من أكثر المهن خطورة على الإطلاق. فعدم القدرة على التنبؤ بحالة الطقس، وعدم استقرار حالة البحر نفسه وغيرها من العوامل أظهرت خطورة عالية وفرضت اعتقاداً ساد لقرون أن القليل فقط هو ما يمكن فعله لجعل العمل في البحر أكثر أمناً.

تحركت الدول بدايةً في استجابة للكرارث الكبرى نحو تدويل القانون، من خلال المواءمة والتنسيق بين القوانين المحلية، عبر معاهدات أو اتفاقيات أو تفاهات ثنائية بين الدول البحرية الرائدة، وأنشئت بعض المنظمات ثم اختفت لاحقاً أو تم احتواؤها لهذا اهتمت المنظمات الدولية في سن القوانين والمعاهدات والاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الارواح في البحار اضافة الى سلامة البيئة البحرية، وتأتي أهمية هذه القوانين والاتفاقيات في تحديد الاساليب والمعايير الموحدة في مجال السلامة والبحث والانقاذ البحري والتي تتفق مع تعدد جنسيات العاملين في البحر، اضافة الى تقديم المساعدة والمشورة للدول التي تسعى لإنشاء منظومة بحث وانقاذ بحري.

سارعت المنظمات الدولية المهمة بشؤون العاملين في البحر يوضع الخطط طويلة الامد والعمل على اصدار مجموعة من الاتفاقيات والمعاهدات التي تنظم العمل البحري من جانب والحفاظ على سلامة الارواح والبيئة البحرية من جانب آخر.. وكان على رأسها منظمة الامم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولية. كان الحمل الاكبر واقعاً

Formatted	...
Formatted	...
Formatted	...
Formatted	...
Formatted: Font: 12 pt, Complex Script Font: 12 pt	...
Formatted	...
Formatted: Space After: 0 pt, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Right + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5"	...
Formatted	...
Formatted	...
Formatted	...
Formatted	...
Formatted	...
Formatted: List Paragraph, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Right + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5"	...

على المنظمة البحرية الدولية التي وضعت استراتيجية للسلامة البحرية تعتمد على مجموعة من الاتفاقيات والمدونات الدولية ملزمة التطبيق يتم تحديثها بين الحين والآخر وقد سعت لجنة السلامة البحرية (أحد اللجان الرئيسية التابعة للمنظمة البحرية الدولية) في وضع الخطط بعيدة الامد للحد من وقوع الحوادث البحرية والاستعداد التام في مواجهة الأزمات ان حصلت وبمساعدها في تنفيذ المهام تسع لجان فرعية:

1. اللجنة الفرعية لسلامة الملاحة
2. اللجنة الفرعية للوقاية من الحرائق
3. اللجنة الفرعية للاتصالات بالراديو والبحث والإنقاذ
4. اللجنة الفرعية لمستويات التدريب والنوبة ومن الشهادات
5. اللجنة الفرعية للسوائل والغازات والصب
6. اللجنة الفرعية لتطبيقات دولة العلم
7. اللجنة الفرعية لتصميم السفينة ومعدات
8. اللجنة الفرعية للتوازن وخطوط الشحن على سفن الصيد
9. اللجنة الفرعية لشحن البضائع الخطرة والبضائع الصلبة والحاويات.

اما الاتفاقيات والمعاهدات الدولية فنذكر منها ما يلي:

1. الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار عام 1974
1974 International convention for safety of life at sea
تاريخ اعتماد الاتفاقية: 1 تشرين الثاني/ نوفمبر 1974
تاريخ العمل بالاتفاقية: 25 أيار / مايو 1980.
2. المعاهدة الدولية لمستويات التدريب ومنح الشهادات والخفارة للعاملين في البحر
The international convention on Standards of Training, Certification and
Watchkeeping for sea fairer.
تاريخ اعتماد الاتفاقية: 7 تموز/ يوليو 1978
تاريخ العمل بالاتفاقية: 28 نيسان / أبريل 1984
التعديلات الرئيسية: لندن 1995 مانينا 2010
3. المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن 1973 وتعديلها 1978
4. المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ International Ship and Port facility
Security Code

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Complex Script
Font: 14 pt

Formatted: List Paragraph, Add space between paragraphs of the same style, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Right + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5"

اتفاقيات الأمم المتحدة

1. الاتفاقية الدولية لأعلى البحار 1958 Seas High of convention International

نصت المادة 12/2 من الاتفاقية على:

كل دولة ساحلية ملتزمة بتأسيس وتنمية وصيانة محطة خدمة لبحث وإنقاذ الأرواح ذات خدمات كافية ومجدية في المنطقة البحرية التابعة لها ووضع ترتيبات إقليمية مشتركة مع الدول المجاورة لها بهدف التعاون المشترك في عمليات بحث وإنقاذ الأرواح.

1.2. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار the on Convention Nations United

1982 Sea the of Law

المادة 98 من الجزء السابع لهيئة الأمم المتحدة حول قانون البحار تعزز كل دولة من الدول الساحلية عملية إنشاء وتشغيل وصيانة وسائل خدمة ملائمة وذات فعالية للبحث وإنقاذ الأرواح.

منظمة العمل الدولية

2006 اتفاقية العمل البحري لعام 2006 Maritime Labour Convention

إصدرت منظمة العمل الدولية لائحة تحت عنوان اتفاقية العمل البحري لعام 2006 بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية والتي جمعت مجموعة من الاتفاقيات التي تنظم العمل البحري وسلامة العاملين في المجال البحري والموانئ بالإضافة إلى سلامة البيئة البحرية. مما تقدم يتضح لنا إن جميع هذه المعاهدات والاتفاقيات التي تصب في مجال سلامة وإنقاذ الأرواح في البحار وكذلك سلامة البيئة البحرية من التلوث البحري أو القرصنة البحرية أو الأعمال الإرهابية التي تهدد أمن وسلامة الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفن أو المرافق المينائية، تعمل على الاستعداد التام والدائم لمواجهة الأزمات أو الحوادث البحرية التي تخرج عن ارادة البشر، وكذلك مواجهة الأعمال الناجمة عن العمليات الإرهابية أو القرصنة البحرية. وقد ركزت جميع المنظمات المعنية في الشؤون البحرية على التدريب المبرمج والمستمر، والتأكيد على الدقة في التدريب والحصول على الشهادات الخاصة في كل مجال من مجالات العمل البحري وذلك لتفادي الأخطاء التي قد ينجم عنها خسائر كبيرة في الأرواح والمعدات، إضافة إلى الالتزام التام بمضمون المعاهدات والاتفاقيات الدولية والعمل على تطبيقها بكل دقة تفادياً لوقوع الحوادث والأزمات المدمرة.

تتألف المنظمة من جمعية عامة ومجلس وأمانة عامة وأربع لجان رئيسية كالآتي:

الجمعية العامة:

هي أعلى سلطة إدارية في المنظمة وتمثل هيئتها التوجيهية، وتتألف من جميع الدول الأعضاء في المنظمة، وتجتمع مرة كل سنتين في الدورات العادية ولكن يجوز أن تجتمع في دورة استثنائية إذا لزم الأمر، والجمعية العامة هي المسؤولة عن الموافقة على برنامج العمل، والتصويت على الميزانية وتحديد الترتيبات المالية للمنظمة، كما تنتخب الجمعية المجلس التنفيذي.

مجلس المنظمة:

يتم انتخاب مجلس المنظمة من قبل الجمعية العامة لمدة سنتين تبدأ بعد كل دورة عادية للجمعية، وهذا المجلس يمثل الجهاز التنفيذي للمنظمة البحرية الدولية وهو مسؤول أمام الجمعية العمومية عن الإشراف على أعمال المنظمة. يقوم المجلس مقام الهيئة التوجيهية للمنظمة في الفترة ما بين الدورات العادية للجمعية وينفذ جميع مهام الجمعية، باستثناء مهمة تقديم التوصيات للحكومات بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث التي تختص بها الجمعية العمومية وحدها دون المجلس.

وظائف أخرى للمجلس :

تنسيق نشاطات أجهزة المنظمة.

✓ دراسة تقديرات مشروع برنامج العمل ووضع موازنة المنظمة وتقديمها إلى الجمعية العامة.

✓ تلقي التقارير والمقترحات المقدمة من اللجان والأجهزة الأخرى وتقديمها إلى الجمعية والدول الأعضاء، مع التعليقات والتوصيات التي تفتضيها الحاجة.

✓ تعيين الأمين العام، بموافقة الجمعية العامة.

✓ إبرام الاتفاقيات والتفاهات الخاصة بتنظيم العلاقة بين المنظمة البحرية العالمية والمنظمات الأخرى، أيضاً بعد موافقة الجمعية.

ويتألف هذا المجلس من 40 دولة من الدول الأعضاء يتم انتخابهم من قبل الجمعية لدورة عادية واحدة (سنتين) تنتخب على ثلاث فئات:

الفئة (A): الدول العشر التي لديها مصلحة كبرى في توفير خدمات النقل البحري الدولي.

الفئة (B): الدول العشر الأخرى التي لديها مصلحة كبرى في التجارة البحرية الدولية.

الفئة (C): عشرون دولة وهي الدول لم تنتخب في الفئة (A) أو (B) أعلاه والتي لها مصالح خاصة في مجال النقل البحري أو الملاحة، ويتم انتخابها لعضوية المجلس بشكل يضمن تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية في العالم.

الدول الـ 40 المنتخبة لدورة 2016-2017:

الفئة (A): الصين، اليونان، إيطاليا، اليابان، النرويج، بنما، كوريا الجنوبية، الاتحاد الروسي، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية.

الفئة (B): الأرجنتين، بنغلاديش، البرازيل، كندا، فرنسا، ألمانيا، الهند، هولندا، إسبانيا، السويد.

الفئة (C): أستراليا، جزر البهاما، بلجيكا، تشيلي، قبرص، الدنمارك، مصر، إندونيسيا، كينيا، ليبيريا، ماليزيا، مالطا، المكسيك، المغرب، بيرو، الفلبين، سنغافورة، جنوب أفريقيا، تايلاند، تركيا.

والمنظمة البحرية الدولية عملياً هي منظمة تقنية يضطلع بأعمالها عدد من اللجان واللجان الفرعية.

Formatted: Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 0.25" +
Indent at: 0.5"

اللجان واللجان الفرعية:

أ. لجنة السلامة البحرية (MSC): Committee Safety Maritime

هي أبرز الأجهزة التي تشكلت بمقتضى اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية وتعتبر أعلى هيئة تقنية في المنظمة وتتألف من جميع الدول الأعضاء. تهتم لجنة السلامة البحرية اليوم بمعالجة جميع المسائل التي تدخل ضمن نطاق عمل المنظمة، كتلك المتعلقة ببناء وتجهيز السفن، الأمن البحري، أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن، كما تحرص اللجنة من وجهة نظر السلامة على سن القوانين ووضع القواعد الخاصة بالوقاية من حوادث الاصطدام، التعامل مع الشحنات الخطرة، إجراءات ومتطلبات السلامة، المعلومات الهيدروغرافية، الأوراق الثبوتية والسجلات الملاحية، تحقيقات الحوادث البحرية، الإنقاذ وآليات الإنقاذ، وأية أمور أخرى تؤثر بشكل مباشر على السلامة البحرية. أيضاً من واجباتها توفير الآليات لتنفيذ أي مهام مسندة إليها بموجب اتفاقية المنظمة البحرية الدولية، أو أي أعمال أخرى توكل بها بناءً على صك دولي بعد موافقة المنظمة. كما تقع على عاتقها مسؤولية النظر بقواعد السلامة وتقديم التوصيات والمبادئ التوجيهية لاعتمادها من قبل الجمعية. أما لجنة السلامة البحرية الموسعة فهي التي تتبنى التعديلات على الاتفاقيات كاتفاقية حماية الأرواح في البحر (SOLAS) مثلاً، وتشمل إضافة إلى جميع الدول الأعضاء، البلدان التي هي أطراف في اتفاقيات مثل حماية الأرواح في البحر حتى لو لم تكن هذه البلدان أعضاء في المنظمة البحرية الدولية.

ب. لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC): Protection Environment Marine The Committee

ت. اللجنة القانونية: Committee Legal

ث. لجنة التعاون التقني: Committee Cooperation Technical

ج. لجنة التسهيلات: Committee Facilitation

ح. الأمانة العامة: Secretariat General

خ. اللجان الفرعية: Sub-Committees

التوصيات

نظراً لأهمية الموقع الجغرافي للموانئ العراقية التي يتم الوصول إليها عبر قنوات ملاحية طويلة ولأجل السيطرة الكاملة على هذه القنوات الممتدة من المياه الدولية إلى ميناء خور الزبير مروراً بمينائي أم قصر الجنوبي والشمالي ولكثرة عدد السفن الداخلة والخارجة من وإلى الموانئ العراقية إضافة إلى ناقلات النفط العملاقة التي يتم تحميلها من ميناء البصرة النفطى لابد مكن وجود مركز عراقي للبحث والإنقاذ والسلامة البحرية متكامل يحتوي على أحدث الأجهزة والمعدات اللازمة في عمليات البحث والإنقاذ البحري، يتم تحديد موقعه بعد اجراء الدراسات اللازمة لاختيار الموقع المناسب الذي يسمح له بتقديم العون والمساعدة. ويكمن ان يرتبط اقليمياً بالمراكز المتواجدة في دول حوض الخليج العربي لتبادل الخبرات والتعاون في مجال السلامة والبحث وإنقاذ الأرواح في البحار.

بالإضافة التوصيات لا تقل أهمية يمكن ذكرها:

أولاً:- إعداد وتأهيل أجيال تنسجم مع هذه المتغيرات المتلاحقة.

ثانياً:- بإنشاء كيان بحري متخصص يخدم مفهوم التعليم والتدريب البحري في السلامة البحرية على متن السفن والمنشأة والمنصات البحرية البترولية وذلك وفقاً لمعايير أساسية ومراجعات دولية.

ثالثاً:- عقد البرامج والدورات الخاصة باستخراج وتجديد جواز السفر البحري للضباط والمهندسين البحريين وفق معايير المنظمة البحرية الدولية.

رابعاً:- منح الشهادات الأهلية وأعمال نوبة الملاحظة للعاملين بالبحر المنبثق عن الاتفاقية الدولية عام 1978 وتعديلاتها (STCW78).

خامساً:- تنفيذ المعاهدات والاتفاقيات البحرية الدولية الاخرى بتقديمه لبرامج تخدم صناعة النقل البحري:-

✓ اعداد برامج ادارة السلامة البحرية وتحقيقات الحوادث وتقييم المخاطر.

✓ البرامج البحرية المتخصصة التي تغطي متطلبات المنظمة البحرية الدولية (IMO)

والمنظمات الدولية الاخرى في ذات العلاقة.

✓ اعتماد البرامج التي يقدمها من منظمة OPITO والتي تعتبر اهم الجهات العالمية

المتخصصة في تقديم برامج ومتطلبات وشروط السلامة على المنصات البحرية.

✓ بإنشاء مركز التعليم الإلكتروني.

✓ خدمات تعليمية تتم تحت مظلة جودة التعليم والتدريب البحري المتمثلة بتطبيقه لمواصفة

جودة إدارة التعليم والتدريب ISO 9001:2008.

✓ تطبيق أعلى مستويات السلامة والصحة المهنية من خلال حصول المعهد على مواصفة

إدارة السلامة والصحة المهنية OSHAS 18001.

✓ اعتماد برنامج التدريب على الوقاية من غاز ثاني كبريتيد الهيدروجين " Basic H2S

Training" من منظمة OPITO العالمية.

سادساً:- دعم الشراكة وتبادل الخبرة مع المعاهد والمراكز التي تقوم بأنشطة مماثلة للمعهد:

✓ يعتبر المعهد عضواً أساسياً في الاتحاد الدولي لمعاهد السلامة البحرية (IASST).

✓ بالإضافة إلى كونه عضو اتحاد الولايات المتحدة للسلامة البحرية (USMSA).

سابعاً:- متابعة تقنيات التدريب العلمية والعملية الحديثة:

✓ المسطح المائي المتكامل للسلامة البحرية والمزود بقراب النجاة والأوناش وقراب النجاة

ذو السقوط الحر وقراب الإنقاذ السريع.

✓ المحاكي المائي المتكامل للطائرة الهليكوبتر للتدريب على إخلاء الافراد تحت الماء من

الطائرة.

✓ مركز معدات وأجهزة منع ومكافحة الحرائق.

✓ نموذج السفينة المتكامل لمحاكاة التدريب على إطفاء الحرائق.

✓ نموذج كامل ومهبط الطائرة الهليكوبتر.

✓ معمل الدراسات الطبية والإسعافات الأولية.

✓ قاعة برامج التحكم من غاز كبريتيد الهيدروجين H2S.

Formatted: Font: Not Bold, Complex Script Font: Not Bold

Formatted: Complex Script Font: Bold

Formatted: Font: Not Bold, Complex Script Font: Not Bold

Formatted: Complex Script Font: Bold

Formatted: Font: Not Bold, Complex Script Font: Not Bold

Formatted: Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5", Tab stops: 0.5", List tab

Formatted: Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5"

Formatted: Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5"

✓ القاعات الدراسية المتخصصة والمزودة بنماذج ومعدات السلامة والانقاذ البحري.
✓ قاعة الاستجابة الطبية للحالات الطارئة Medical Emergency Response Room
والتي تحتوي على الأجهزة والمعدات والأدوية المطلوبة لإسعاف وإنقاذ الحالات الطارئة
تحت إشراف طبيب منوط متخصص.

المصادر

1. الخضيرى، محسن احمد، 1995 "ادارة الازمات منهج اقتصادي اداري لحل الازمات على مستوى الاقتصاد القومي والوحدة الاقتصادية. القاهرة، مكتبة مديولى
2. الجبوري، فؤاد يوسف عبد الرحمن 2011 "ادارة الازمات والكثرونية اتخاذ القرار، كلية الادارة والاقتصاد -الجامعة المستنصرية
3. موقع المنظمة البحرية الدولية، تاريخ الدخول: 2018/4/25، متاح على الرابط التالي:
<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>
4. التنظيم الدولي العالمي بين النظرية والواقع (دار الفكر، دمشق، 1973م
5. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري لعام 2016 (UNCTAD/RMT/2016) متاح على الرابط التالي:
http://unctad.org/en/Publicationslibrary/rmt2016_en.pdf
6. مجلة الموانئ
7. مجلة مجلة ريان السفينة العدد/ 46 نوفمبر - ديسمبر السنة الثامنة 2016
8. الحمامي، كاظم فنان / اساسيات الارشاد البحري في الممرات الملاحية العراقية

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 14 pt, Complex Script Font: 14 pt

Formatted: Tab stops: Not at 0.5"

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 12 pt, Font color: Text 1, Complex Script Font: 12 pt, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

Formatted: List Paragraph, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Right + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5"

Formatted: Hyperlink, Font: (Default) +Body (Calibri), 12 pt, Font color: Text 1, Complex Script Font: 12 pt, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

Formatted: Font: 12 pt, Font color: Text 1, Complex Script Font: 12 pt, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

Field Code Changed

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 12 pt, Font color: Text 1, Complex Script Font: 12 pt, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 12 pt, Font color: Text 1, Complex Script Font: 12 pt, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

Formatted: List Paragraph, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Right + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5"

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 12 pt, Font color: Text 1, Complex Script Font: 12 pt, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 12 pt, Font color: Text 1, Complex Script Font: 12 pt, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 12 pt, Font color: Text 1, Complex Script Font: 12 pt, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 12 pt, Font color: Text 1, Complex Script Font: 12 pt, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

Formatted: Font: +Body CS (Arial), 12 pt, Font color: Text 1, Complex Script Font: 12 pt, (Complex) Arabic (Saudi Arabia)

Formatted: List Paragraph, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Right + Aligned at: 0.25" + Indent at: 0.5"