

ارتقاء سطح کیفیت آموزش راهنمایان

تهیه کنندگان

رسول نیرویی راهنمای درجه یک بندر بوشهر

امیررضا باقی پور راهنمای درجه یک بندر بوشهر

پاییز 1401

فهرست

1.....	چکیده
2.....	مقدمه
3.....	تاریخچه راهنمایی و مدیریت آن
5.....	تعریف راهنما
5.....	نحوه مدیریت عملیات راهنمایی و صدور گواهینامه و امور راهنمایان در آمریکا
6.....	ساختار راهنمایی در استرالیا:
8.....	ساختار راهنمایی در آلمان
9.....	عملیات راهنمایی در کانادا
11.....	عملیات راهنمایی در برزیل
11.....	ساختار راهنمایی در هنگ کنگ
12.....	آموزش راهنمایان در ایران
16.....	نتیجه گیری
17.....	فهرست منابع

چکیده

شروع و پایان سفر هر کشتی به بندر با عملیات راهنمایی کشتی رقم می خورد در همین راستا کیفیت خدمات ارائه شده به کشتی به بندر اعتبار می دهد. عملیات راهنمایی کشتی از زمان های بسیار دور به شکل های مختلف و در راستای کمک به شناورها و ایمن نگاه داشتن آبراه ، بندر و محیط زیست انجام می شدبر هیچ کس پوشیده نیست که این عملیات دارای حساسیت و اهمیت بسیار بالایی است و سازمانها همیشه در فکر تربیت نیروی متخصص و سازماندهی آن بوده اند در اروپا مدیریت این امر سالهاست که آغاز شد است و دولتها و سازمانها در فکر ارتقاء سطح عملیات های راهنمایی به واسطه استفاده از ابزار و آموزشهای لازم هستند چرا که همانطور که در ابتدا به این نکته اشاره شد انجام ایمن و صحیح عملیات راهنمایی باعث اعتبار یک بندر می شود در همین راستا شیوه های مدیریتی متفاوتی در کشورهای مختلف برای ارتقاء سطح راهنمایی انجام گرفته است اما یکی از بخشهای مهم در تربیت یک راهنما و تبدیل شدن به یک نیروی متخصص نیازمند فاکتورهای زیادی است یکی از این فاکتورها آموزش و تربیت راهنما است در همین راستا در این مقاله سعی بر این داریم تا با استفاده از دستورالعمل های موجود و در دست تهیه به بررسی وضعیت آموزشی راهنمایان در ایران بپردازیم

مقدمه

با این دید که آموزش تجربه‌ای است مبتنی بر یادگیری و به منظور ایجاد تغییرات تدریجی و نسبتاً ماندگار در فرد تا بتواند توانایی خود را برای انجام دادن کارها بهبود بخشد. به‌طور معمول گفته می‌شود، آموزش می‌تواند تغییر مهارت‌ها، دانش، نگرش‌ها و رفتار اجتماعی و سازمانی را دربر داشته باشد.

آموزش بی‌تردید در رشد و تعالی زندگی فردی و اجتماعی انسان و دگرگون نمودن آدمی و تحول حیاتی او جایگاهی بی‌بدیل دارد و می‌تواند نیروی محرکه سراسر زندگی انسان باشد. آموزش، معنابخش تمامیت و اصل حیات بشری از تولد تا مرگ است و زندگی انسان به‌طور رسمی، غیر رسمی و یا ضمنی، به‌طور مستمر و مداوم با این منبع انرژی بخش پیوند خورده است. تمام اقشار جامعه در دستیابی به رشد و تعالی، نیازمند آموزش هستند و در این راستا کارکنان نیز به‌عنوان کارگزاران اصلی در سازمان‌ها، علی‌رغم بهره‌مندی از آموزش‌های رسمی و دانشگاهی، در جهت تطبیق با تحولات و تغییرات مداوم و نیازهای روزافزون جامعه نیازمند آموزش مستمر می‌باشند. از آنجا که در فرآیند آموزش، اولین گام تعیین نیازهای آموزشی است، تا برنامه‌های آموزشی منطبق با اهداف آموزشی طی شود و سرمایه‌های انسانی و مالی فراوان به هدر نرود، باید امر نیازسنجی، که تعیین نیازها و اولویت‌های آنها در آموزش است، مورد پردازش و توجه بیشتر قرار گیرد. آموزش تجربه‌ای است مبتنی بر یادگیری و به منظور ایجاد تغییرات تدریجی و نسبتاً ماندگار در فرد تا بتواند توانایی خود را برای انجام دادن کارها بهبود بخشد. به‌طور معمول گفته می‌شود، آموزش می‌تواند تغییر مهارت‌ها، دانش، نگرش‌ها و رفتار اجتماعی و سازمانی را در برداشته باشد. (اسلامی، 1399)

نگاهی اجمالی بر زندگی آن است که نه تنها آنچه از انسان بروز و ظهور می‌کند، آموخته‌های او در طول زندگی است، بلکه چنانچه آموخته‌های فرد از او سلب گردد، انسان هیچ نخواهد داشت. تبلور عقل و استعداد آدمی و شأن و کرامت انسانی او در پرتو آموزش و تعلیم و تربیت صورت می‌گیرد.

حتی آموزش در زندگی فردی و اجتماعی انسان نقش بسیار حیاتی دارد و موجبات رشد فردی و نیز تحکیم پایه‌های زندگی جمعی را فراهم می‌سازد، و بدین جهت واژه‌های آموزش و پرورش و یا تعلیم و تربیت مورد توجه صاحب‌نظران و نیز تفسیرهای گوناگون آنان قرار گرفته است.

با گذشت زمان، پیشرفت و پی بردن به افزایش اهمیت حمل و نقل دریایی در تجارت جهانی و در راستای بالا بردن ایمنی حمل و نقل دریایی در محدوده بنادر نیاز راهنما بیش از پیش احساس می‌شود

در تمامی بنادر دنیا سازمانهای متولی امور دریایی مسئول فراهم کردن عملیات راهنمایی می‌باشد. با توجه به وجود آمدن قوانین و استانداردهای جدید در زمینه های مختلف حساسیت فعالیت راهنمایی نیز گسترش یافته و مجموعه های بزرگتر و جدیدتر نسبت به دهه های قبل ایجاد شده است و این نیاز عملاً آموزش، نظارت و مدیریت منسجم تری را می طلبد و همچنین با رشد و ایجاد شرکت های خصوصی و افزایش تقاضا جهت واگذاری بنگاه ها و سازمانها به بخش های غیردولتی و به وجود آمدن مدیریت های نوین، مدیریت و اداره ی امر راهنمایی نیز در بنادر مختلف دنیا به شرکت ها و سازمانهای مختلفی واگذار شده است، و هر کدام از این شرکت ها و سازمانها دارای اهداف سازمانی خاص خود می باشند اما اهمیت آموزش و پرورش راهنمای یکی از مواردی است که نه تنها بخش خصوصی بلکه بخش دولتی نیز باید بر آن تاکید و نظارت داشته باشد.

در این تحقیق سعی بر این شده است تا با مطالعه و ارزیابی دستورالعملهای آموزشی موجود در ایران و شرایط مختلف آموزشی و مدیریت راهنمایی در برخی از کشورهای پیشرو در امر راهنمایی با در نظر گرفتن ماهیت امر راهنمایی، مزایا و معایب آموزش های موجود به این نتیجه برسیم که در محدوده ی راهنمایی کشور ایران به جهت ارتقاء سطح کیفیت آموزش راهنمایان چه کارهایی می توان انجام داد.

تاریخچه راهنمایی و مدیریت آن

1- اصطلاح شغلی راهنمایی دارای تاریخچه ی دریایی طولانی است و به زمان آغاز انتقال کالا در دریا برمی گردد و واژه ی راهنما در کتاب ازکیل (ezekiel) مربوط به اوایل قرن ششم قبل از میلاد آورده شده است.

ریشه و تاریخچه ی راهنما را می توان در کتاب های هومر (homere) و ویرژیل (virgile) یافت جایی از کتاب ایلیاد (iliad) که به راهنما تستور (thektor the pilot) به عنوان کسی که کشتی را از achaens به lion هدایت می کند پیدا کرد.

همچنین می توان در کتاب پیوستن به دریای اریتره (periplus of Erythrean sea) نوشته شده در قرن اول بعد از میلاد که در رابطه با دریا و تجارت نوشته شده در رابطه با راهنمایی کشتی مطالبی را یافت.

بعد از آن میتوان به سفر مارکوپو (1275) اشاره کرد که در سفر اول خود از راهنمایان عرب در سفر خود کمک گرفته و همچنین به واسکو (vasco De Gama) پرتغالی اشاره کرد که در طول سفر (1498) خود از دماغه

ی امید نیک به هند از مشاوران عرب در سواحل شرقی آفریقا استفاده می کرده است که در دفتر ثبت آن زمان به عنوان مشاورانی که به تجربه ی آنها نیاز است اشاره شده است.

در طول قرنها کسی که کشتی را در اقیانوسها از بندری به بندر دیگر هدایت می کرد همزمان در دو جایگاه فرمانده کشتی و راهنما عمل می کرد سپس با رونق کشتیرانی و اهمیت آن در بازارها و سفرهای پی در پی و عدم دانش کافی فرمانده کشتی در هر بندر جهت هدایت کشتی در آبهای کم عمق نیاز به دانش محلی راهنماها پدیدار شد. اولین نشانه یا پایه و اساس راهنمایی مدرن را می توان در قرن 15 در اسکاتلند و انگلیس یافت، بدین صورت که گروهی از دریانوردان بصورت حرفه ای برای حفاظت از کشتی ها فعالیت می کردند و از اینرو پایه گذار راهنمایی را می توان بریتانیا دانست.

قرن 15 در فرانسه، زمان هنری سوم تمامی فعالیتها دریایی زیر نظر نیروی دریایی صورت می گرفت تا اینکه در قرن 17، زمان کولبرت (COLBERT) قوانین حقوق راهنمایان و فرماندهان کشتی نگاشته شد که بعدها به عنوان اصول قوانین راهنمایی فرانسه بیان شد و در نهایت در 12 دسامبر 1806 تحت حاکمیت ناپلئون اول، اولین ایستگاه راهنمایی راه اندازی شد. در اروپای شمالی هلندی ها پیشرو در توسعه و ترقی امر راهنمایی بودند. در سال 1663 شرکت هند شرقی در رودخانه هیگلی (Hugli) به طول 60 مایل از راهنمایان استخدامی خود استفاده می کرد که گاهی اوقات نشر نقشه های دریایی و ثبت عمق را نیز انجام می دادند.

راهنمایی ابتدای قرن 17 در اروپا عمومیت یافت و در قوانین به عنوان فعالیت راهنمایی (pilotage act) شناخته شد.

امروزه راهنمایی کشتی یکی از قدیمی ترین حرفه های دریایی و از مهمترین بخشها در ایمنی و تجارت دریایی محسوب می شود. ریسک های اقتصادی و زیست محیطی که شامل کشتی های بزرگ می شود، نقش و تاثیر ضروری راهنما را جهت فراهم کردن ناوبری و عبور ایمن کشتی و مدیریت کشتی و همچنین ایمنی در دریا و حفاظت از محیط زیست را برجسته کرده است.

تعریف راهنما

راهنما یک مشاور حرفه ای دارای مجوز رسمی از سازمان مربوطه و دارای مهارت و دانش محلی و دریایی لازم جهت هدایت کشتی در آبراه های بندری و دریایی می باشد، در صورتی که راهنما به عنوان خدمه کشتی محسوب نمی شود.

طبق آمار هر روز بیش از 75 درصد از تجارت جهانی از راه دریا و توسط کشتی ها انجام می شود و راهنمایان هر روز هزاران کشتی را با شرایط ویژه و منحصر بفرد در بنادر مربوطه مدیریت می کنند.

راهنمایان بنادر تا حد امکان وظیفه دارند تا از آبراه، اسکله ها، محیط زیست، جان و مال و دارایی افراد محافظت کنند. در حالی که ایمنی اولین اولویت راهنمایان می باشد و همچنین در موضوع امنیت بر اساس ISPS مسئول هستند و به عنوان چشم و گوش بندر شناخته می شود.

نحوه مدیریت عملیات راهنمایی و صدور گواهینامه و امور راهنمایان در آمریکا

عملیات راهنمایی در آمریکا توسط ایالت های مستقل اداره می شود و هر کدام از این ایالت ها سیستم راهنمایی مختص به خود و مناسب و مطابق آبراه ها و بنادر خود را دارا می باشند. و در سال 1789 اولین کنگره آمریکا قانونی را تصویب می کند که به موجب آن حق اداره عملیات راهنمایی در هر ایالت به آن ایالت واگذار می شود که تا به امروز نیز اجراء می شود. و با وجود اینکه هر ایالت قوانین مختص به خود را دارند ولی شباهت های قابل توجه نیز دارند.

در تمامی ایالت ها گواهینامه راهنمایان توسط کمیته راهنمایان که یک نهاد شناخته شده دولتی است و جزئی از نماینده ایالت و یا شهردار محلی و یا مقامات بندری است صادر می شود. کمیته راهنمایان متشکل از نماینده کشتیرانی ها، ذینفعان بندری گروههای زیست محیطی، راهنمایان، نماینده دولتی و نهادهای مردمی می باشند. وظیفه کمیته راهنمایان ایجاد برنامه های آموزشی و نظارت بر آن، صدور گواهینامه، بررسی سوانح ایجاد شده توسط راهنما و نظارت بر دیگر بخشهای راهنمایی است. طبق قوانین فدرالی، هر کشتی که در طول سواحل آمریکا باشد ملزم به استفاده از راهنمایی می باشد که دارای مدارک فدرالی است و توسط گارد ساحلی صادر شده است. طبق قوانین مشروح ایالتی مدارک فدرالی دارای ارزش کمتری نسبت به مدارک ایالتی است و در درجه ی اعتبار

پایین تری قرار دارد و تقریباً ارزشی معادل مدارک معافیت از استفاده از راهنمایی می باشد که به بعضی از دریانوردان داده می شود. بدلیل قانون ذکر شده هر کدام از راهنمایان ایالتی گواهینامه فدرالی نیز دارند هر چند که گواهینامه فدرالی کف استاندارد ملی می باشد. البته در بعضی از ایالتها مدرک ایالتی کاربرد ندارند مثلاً

Humboldt

هر کدام از 24 ایالت ساحلی آمریکا بر حسب اختیارات داده شده یک سیستم راهنمایی متناسب و نیاز آب های ساحلی خود درست کرده است. تمامی 24 ایالت ساحلی صرف نظر از سیستم متفاوت راهنمایی باید برنامه های ملی جهت ایمنی ناوبری و حفاظت از محیط زیست را نیز در بر داشته باشد.

صرف نظر از چند ایالت محدود تقریباً در تمامی ایالت ها راهنماها استخدامی دولت نیستند و مستقل از دولت هستند و دیگر روشهای مدیریتی در ایالت ها برقرار است و ممکن است در هر ایالت چند روش مدیریتی وجود داشته باشد مثلاً در لس آنجلس راهنمایان استخدامی شهرداری بندر هستند (شهرداری ها یک موسسه عمومی بوده ولی غیر دولتی هستند و اموال آن جزء اموال دولتی نیست) در لانگ بیچ راهنمایان استخدامی یا سهامدار شرکت خصوصی (Jacobsen pilot service) هستند و یا در لویسیانا چهار گروه از راهنمایان با شرایط مختلف مدیریتی و حتی حق الزحمه و پرداختی مختلف که توسط (pilotage fee commission) تعیین می شود فعالیت می کنند.

در کل بر طبق قانون (1995) 85, 93-94 us 349 Bisso.V. دادگاه عالی آمریکا راهنمایی را بدین صورت تعریف می کند. ((امر راهنمایی جایگاه ویژه ای در بحث دریایی دارد و بصورت گسترده هم از طریق دولت فدرال و هم دولت ایالتی اداره و کنترل می شود). طبق قوانین بعضی ایالت ها، راهنمایان افسرهای ملی هستند و فقط جوابگوی ایالت ها هستند و نه هیچ شرکت خصوصی، براساس قانون راهنمایان کاملاً مستقل هستند و تحت تاثیر الزامات ومقررات کارفرمایان خصوصی قرار نمی گیرند و حقوق راهنمایان توسط قوانین وضع می شود و حق الزحمه ی آنها نباید تبعیض آمیز باشد و به عنوان یک قانون هیچ کارفرما و یا شخصی نباید به آنها بگوید که وظیفه ی راهنمایی خود را چگونه انجام دهند.

ساختار راهنمایی در استرالیا:

در استرالیا دو شیوه راهنمایی وجود دارد، یکی راهنمای آبهای ساحلی که در محدوده Great Barrier Reef فعالیت می کنند و دیگری راهنمایان بندری هستند که در بنادر مختلف استرالیا مشغول به کار هستند. راهنمایان آبهای ساحلی توسط دولت مرکزی کنترل و اداره می شود و همچنین گواهینامه ی آنها نیز توسط دولت مرکزی

صادر می شود ولی راهنمایان بندری توسط دولت های ایالتی کنترل و اداره می شوند و گواهینامه ی آنها توسط دولت فدرال صادر می گردد.

انجمن راهنمایان استرالیا یک صنف حرفه ای جهت راهنمایان استرالیا چه ایالتی و چه دولتی می باشد که اعضای آن را راهنمایان مستقل و غیرسازمانی تشکیل می دهند و وظیفه ی این اتحادیه عبارت است از: 1- ارتقاء سطح حرفه ای راهنمایان 2- وضع و نظارت بر استانداردها 3- صدور پیشنهادات و درخواستها 4- رسیدگی به مسائل راهنمایان بصورت فردی و گروهی

نحوه ی مدیریت راهنمایی در استرالیا

در استرالیا راهنمایان آبهای ساحلی از ابتدا بصورت خصوصی بوده اند در حالی که راهنمایان بندری تا همین اواخر استخدامی دولت بودند تا اینکه در طول دهه ی اخیر درخواستهایی جهت خصوصی سازی راهنمایان صورت می گیرد و به صورت موفق آمیز در بنادر اصلی و بزرگ اجرا می شود در حالی که در بنادر کوچک راهنمایان هنوز استخدام دولت و یا اداره بندر هستند. در استرالیا راهنمایان برای دولت، اداره بندر و یا سازمانهای خصوصی کار می کنند که وظیفه ی آنها فراهم کردن خدمات راهنمایی در بنادر و یا محدوده ی راهنمایی می باشد.

برای مثال

-راهنمایان گلدستون (Gold stone) که استخدامی بندر هستند عملیات راهنمایی را در بندر گلدستون انجام می دهند.

-راهنمایان دریایی بندر فیلیپ (Philip) که توسط یک شرکت خصوصی اداره می شود عملیات راهنمایی را برای بندر ملبورن انجام می دهند.

-راهنمایان ریف استرالیا که توسط یک پیمانکار خصوصی اداره می شود عملیات راهنمایی را برای Great Barrier Reef انجام می دهند.

-راهنمایان بندر کورپ (corp) در جنوب استرالیا استخدامی دولت هستند و عملیات راهنمایی را برای بنادر جنوب استرالیا انجام می دهند.

ساختار راهنمایی در آلمان

انجمن ائتلافی راهنمایان

یک اتحادیه شغلی کشوری است که از هفت صنف راهنمایی تشکیل شده است و توسط راهنمایان آلمان رسمیت یافته است و این اتحادیه بر حسب قانون یک نهاد مردمی می باشد.

راهنمایان مستقل هر یک از این اصناف، کشتی ها را در محدوده راهنمایی آب های آلمان هدایت می کنند و این راهنمایان بخش یا قسمتی از ایمنی و محیط زیستی که دولت متعهد به آن شده است می باشند. اهداف انجمن ائتلافی راهنمایان (Federal chamber of pilot FCP) متعهد به اجرای وظایف و قوانین بر اساس الزامات اداری می باشد که عبارتند از:

- 1- رسیدگی به نظرات و پیشنهادات اصناف
- 2- نمایندگی اصناف در برابر اداره های دولتی و دیگر سازمانها
- 3- میانجیگری و یا حل اختلاف بین اصناف و یا اعضای یک صنف
- 4- ارائه و راه کارهای تخصصی راهنمایی به نماینده های دولتی و قضایی
- 5- به عنوان یک مجموعه متخصص، کمک در امر قانونگذاری در مورد راهنمایی
- 6- فراهم کردن بیمه برای بازنشستگی، معلولیت، فوتی راهنمایان و وابستگان آنها
- 7- اجرای اقدامات توافق شده جهت حقوق و مزایای راهنمایان
- 8- اجرای قوانین و اصلاح بودجه
- 9- تعیین حقوق یکنواخت در سراسر کشور

قانون راهنمایی آلمان 1954

قوانین راهنمایی آلمان در تاریخ 14 اکتبر 1954 تصویب شد و FCP نیز در همین تاریخ پایه گذاری شد.

بر اساس قانون (German maritime pilotage act) GMPA 3A اصناف راهنمایان تشکیل دهنده ی انجمن ائتلافی راهنمایان می باشد در حالی که انجمن ائتلافی راهنمایان یک نهاد مردمی می باشد و این انجمن توسط وزارت حمل و نقل بازرسی و نظارت می شود.

چون دولت مرکزی مسئول ایمنی دریایی و حفاظت از محیط زیست است GMPA را بدون اینکه استخدام خود کند ملزم به اجرای بخشی از این امر مهم توسط راهنمایان می کند.

جایگاه قانونی راهنمایان در آلمان

در قانون **BMPA 34** انجمن ائتلافی راهنمایان به عنوان یک سازمان مردمی شناخته می شود و طبق این اسناد قانون گذاران راهنمایی را در جایگاه خاصی قرار داده و آنها را خارج از سلسله مراتب ادارات دولتی قرار می دهد. و با توجه به اهمیت حوضه شغلی یک نهاد مردمی خیلی نزدیک به دولت می باشد.

سازمان های مسئول راهنمایی در آلمان

FCP و **BSHL** دو سازمان مستقل با زیرساخت یکسان به عنوان نماینده راهنمایان دریایی می باشند.

FCP یک سازمان مردم نهاد می باشد که نماینده اصناف راهنمایی زیر نظر **GMPA** است و **BSHL** (**Federal association of maritime pilot & clocking master**) یک مجموعه آزاد و مستقل که نماینده ی اعضای خود می باشد.

BSHL نماینده و کارگزار راهنمایانی است که عضو اصناف نیستند و یا نمی خواهند عضو اصناف باشند.

ادارات محلی از قبیل پاسگاه های دریایی، کشتیرانی ها (**GWSD**) جهت کنترل حکومتی و واکنش سریع به نیازهای ترافیکی می باشد.

سیستم راهنمایی آلمان همیشه در تماس و ارتباط مستقیم با وزارت حمل و نقل، انجمن ائتلافی راهنمایان (**FCP**) کشتیرانی و آبراه های عمومی و اصناف راهنمایان می باشد.

عملیات راهنمایی در کانادا

راهنمایی در آبهای سرزمینی و داخلی کانادا بر اساس مصوبه راهنمایی برای چهار اداره مسئول راهنمایی منطقه ای کانادا اجرا می شود و آنها را ملزم به فراهم کردن خدمات راهنمایی ایمن و مناسب در حوضه ی خود تحت قوانین می کند. این چهار اداره زیر نظر اداره کل و وزارت راه فعالیت می کند و بر اساس این مصوبه هر یک از چهار اداره می تواند منطقه راهنمایی خود را مشخص کند و آنها می تواند قوانین مخصوص به خود را جهت ارزیابی و صدور گواهینامه های راهنمایی را داشته باشند و همچنین می توانند امتحانات مربوطه جهت ارتقا درجه را برگزار کنند.

عملیات راهنمایی معمولاً توسط راهنمایانی که استخدامی اداره های چهار گانه هستند صورت می گیرد ولی اغلب توسط راهنمایانی که استخدام یا سهامدار شرکت هایی که قرارداد همکاری با اداره های مسئول چهارگانه دارند ارائه می شود و این شرکت ها نیز بر اساس مصوبه راهنمایی فعالیت دارند.

و از این نمونه شرکت ها می توان به **British Corporation of mid St. Lawrance pilot** و شرکت **Columbia Coast Pilot** را نام برد.

نحوه استخدام یا به کار گیری راهنما بر اساس مصوبه راهنمایی

بر اساس بند (1) 15 مصوبه، هر اداره مسئول ممکن است بر اساس بند (2) 19 راهنما و یا کارآموز راهنمایی استخدام کند.

بر اساس بند 2-15 قرارداد با شرکت های سهامی جهت انجام خدمات راهنمایی

زمانی که تعداد زیادی از راهنمایان هر اداره یا بخشی از آن اداره با احترام به قوانین آن اداره تصمیم می گیرند که عضو و یا سهامدار یک شرکت سهامی باشند و استخدام اداره نباشند آن اداره مسئول ممکن است با آن شرکت سهامی جهت بهره وری از راهنمایان و یا آموزش کار آموزان راهنمایی در آن منطقه یا بخشی از آن قرارداد ببندد و تا زمانی که آن قرارداد اعتبار دارد حق ندارد راهنمایان را استخدام کند.

امکان الحاق راهنما به شرکت های سهامی

هر شرکت سهامی که مطابق بند (2) 14 با اداره مسئول قرارداد می بندد باید اجازه دهد تا راهنما یا کارآموز راهنمایی آن اداره مسوول که می خواهد عضو و یا سهامدار آن شرکت در آن منطقه یا قسمتی از آن منطقه که تحت قرارداد با آن شرکت سهامی است، باشند و شرایط آنها با شرایط دیگر راهنماها و یا کارآموزان راهنمایی در آن منطقه که عضو و یا سهامدار آن شرکت سهامی هستند یکسان باشد.

بر اساس بند (1) 16 مصوبه، اداره مسئول یک بخش دولتی محسوب می شود و افراد استخدامی آن بر اساس قوانین کشور استخدامی دولتی هستند.

اهداف اداره مسئول

وضع، اجرا و پایش خدمات راهنمایی و ایمنی در حوزه اختصاص یافته به آن اداره می باشد.

عملیات راهنمایی در برزیل

در قوانین برزیل راهنما به عنوان مشاور حرفه‌ای برای فرمانده کشتی در آبهای داخلی که بدلیل موانع مختلف مانع از حرکت آزاد و ایمن کشتی است تعریف می‌شود.

قوانین راهنمایی در آبهای برزیل بر اساس (NORMAN 12/2003) تصویب شده است و توسط نیروی دریایی نظارت می‌شود و همچنین جهت امنیت دریایی آبهای برزیل قانون شماره 90357/1997 و به عنوان LESTA نیز به عملیات راهنمایی اعمال می‌شود.

در برزیل کمیته ملی راهنمایی (CONAPR) مسئول کنترل، بازرسی و اجرای فعالیت راهنمایی می‌باشد و همچنین مسئول تنظیم مقررات قیمت گذاری جهت هزینه ی راهنمایی می باشد.

بر اساس قانون شماره 90357/1997 ماده 13 عملیات راهنمایی توسط راهنمایان دارای گواهینامه انجام می شود و این راهنمایان می توانند بصورت شخصی، سازمانهای انجمنی و یا راهنمایان استخدامی شرکت‌های خصوصی انجام گیرد. متداولترین نوع راهنمایی مربوط به اصناف می باشد و راهنمایان شخصی بدلیل هزینه‌های بالا خیلی کمتر انجام می شود و گزینه ی استفاده از راهنمایان شرکتی یک مسئله بحث برانگیز می باشد در صورتی که بسیاری از منتقدان آن را بر خلاف ماهیت امر راهنمایی می‌دانند.

بیشتر راهنمایان از نیروی دریایی هستند و توسط این نیرو آموزش داده می‌شوند.

ساختار راهنمایی در هنگ کنگ

خدمات راهنمایی توسط انجمن راهنمایان هنگ‌کنگ با مسئولیت محدود انجام می‌شود. که در آن راهنمایان استخدامی یک شرکت مستقل که خود راهنمایان صاحب آن هستند و خوددشان آن را بازرسی و مدیریت می کنند صورت می گیرد و در آن امور دریایی مسئول ثبت و صدور گواهینامه ی راهنمایان می باشد.

آموزش راهنمایان در ایران

در ایران دستورالعمل برگزاری دوره های آموزشی ، اخذ آزمون و صدور گواهینامه های شایستگی مورد استفاده قرار می گیرد این دستورالعمل 50 صفحه ای در سال 1393 تهیه و تصویب و در حال حاضر نیز اقداماتی در راستای بازنگری آن رقم خورده است در بند 5-11 دستورالعمل مصوب سال 1393 به مواد درسی دوره آموزش و موضوعات مورد آزمون راهنمایان اشاره شده است در این بخش که از صفحه 22- 31 ادامه پیدا می کند به ترتیب از راهنمای درجه سه تا راهنمای ارشد موضوعات آموزشی مطرح گردیده است که در مجموع براساس جدول زیر می باشد

دوره آموزشی راهنمای	سرفصلهای آموزشی	مدت زمان آموزش	
درجه 3	12	120	1
درجه 2	8	90	2
درجه 1	11	132	3
ارشد	8	100	4

اما در دستورالعمل جدید و بازنگری صورت گرفته آموزش به دو بخش دارای مدرک شایستگی نامحدود و فاقد مدرک شایستگی نامحدود تقسیم شده است که

تعداد سرفصل ها و ساعت آموزش جهت افراد فاقد مدرک شایستگی نامحدود به شرح جدول زیر می باشد

دوره آموزشی راهنمای	سرفصلهای آموزشی	مدت زمان آموزش	
درجه 3	13	110	1
درجه 2	4	36	2
درجه 1	7	64	3
ارشد	6	48	4

تعداد سرفصل ها و ساعت آموزش جهت افراد دارای مدرک شایستگی نامحدود به شرح جدول زیر می باشد

مدت زمان آموزش	سرفصلهای آموزشی	دوره آموزشی راهنمای	
86	9	درجه 3	1
42	6	درجه 2	2
42	6	درجه 1	3
-	-	ارشد	4

نکته اول:

به استناد موارد مطرح شده در دستورالعمل ، دوره های آموزشی طولانی مدت و فرسایشی برای راهنمایان تعریف شده است که به نظر می رسد با توجه به این نکته که طول دوره ارتقا در هر سمت سه سال می باشد تقسیم بخش آموزش تئوری به چند قسمت نتیجه مناسب تری در بر خواهد داشت

نکته دوم :

با مطالعه سرفصلهای آموزشی به این نکته پی می بریم که خیلی از موارد مشخص شده در سرفصلها به صورت تکراری ارائه شده است و بخشی از این سرفصلها را می توان در دوره های جانبی طی کرد و گواهینامه های مربوطه را دریافت کرد

بند 5-11 مواد درسی آزمون

دوره آشنایی با تانکر – دوره آموزشی GMDSS – آشنایی با ECDIS و

نکته سوم :

نقطه مبهم در آموزشهای مشخص شده در دستورالعمل آموزش عملی است بند 3-15 دستورالعمل 1393 آموزش عملی بخش بسیار مهم در آموزش راهنمایان است اما نه تنها به این بخش با اهمیت هیچ اشاره ای نشده است

نحوه آموزش به راهنمایان ، استاد راهنمای آموزشی با مدرک (TFT) و اهمیت این موضوع در درجات بالا(راهنمای درجه دو و یک)

نکته چهارم :

برگزاری دوره های بازآموزی طبق دستورالعمل که تنها 10 درصد از زمان دوره آموزشی دوره ارشد می باشد اما متأسفانه این دوره بازآموزی کوتاه مدت هم برگزار نمی گردد

نکته پنجم :

عدم بازنگری و تدوین دستورالعمل جدید به استناد یادداشت بند 4-1 دستورالعمل مصوب 1393 در این بخش مدت زمان دستورالعمل را 5 سال بیان کرده اند

نکته ششم :

ممتحنین آزمون و انتخاب ممتحن از منطقه راهنمایی یکی از نکات بسیار مهم است

نکته مبهم بند 5-10 دستورالعمل می باشد

نکته هفتم :

آموزش‌های شبیه ساز در عملیات راهنمایی

در بخش شرایط احراز به دوره های آموزش شبیه ساز اشاره شده اما مدت زمان دوره ها کم و شرایط برگزاری مناسب نمی باشد

در صورتی که اجرای صحیح این برنامه کاهش ریسک در عملیات راهنمایی و کاهش هزینه های عملیاتی را در بر خواهد داشت

نکته هشتم :

اضافه کردن برنامه مشخص برای مأموریت راهنمایان به سایر بنادر مخصوصا درجه یک و ارشد

به جهت آشنایی با محدوده راهنمایی سایر بنادر به خصوص در بازه زمانی کاهش تردد کشتی در بندر مبداء

آمادگی برای بکارگیری و انجام عملیات در سایر بنادر

نکته نهم :

آموزش راهنمایان در سطح بین المللی و فرا سرزمینی

تکنولوژی دریانوردی بخصوص در زمینه راهنمایی کشتی و عملیات در بنادر هر روز در حال به روز شدن می باشد

تربیت راهنمایان در سطح بین المللی مستلزم اعزام آنها به سایر کشورها و آموزش در بنادر آنها می باشد

یکی از راهکارها عقد قرارداد با مراجع دریایی سایر کشورها

نتیجه گیری

در پایان می توان به این نتیجه رسید که عملیات راهنمایی و استفاده از راهنمای آموزش دیده و آشنا به محیط بندر و کانال دسترسی یک مسئله‌ی مهم در تمامی بنادر در دنیا است

در ایران نیز به راهنما در قانون دریایی اشاره شده است و سالهاست که در راستای ایمنی بنادر در گام اول و سپس مسائل مهم دیگر همچون حفاظت از محیط زیست و امنیت بنادر و آبراه‌ها مورد استفاده قرار می گیرد اما اینکه راهنما به چه آموزشهایی نیاز دارد و چه مباحثی در این گونه عملیات‌ها دارای اهمیت می باشد مسئله ای بسیار مهم است

توجه به آموزش عملی و برنامه ریزی و بررسی این نکته که چه طور میتوان سطح علمی راهنما را ارتقاء بخشید یکی از نکات مهمی است که در این مقاله به آن اشاره شد است در همین راستا تقسیم بندی برنامه ریزی آموزشی و توجه به آموزشهای جانبی و بازنگری منظم به استناد زمان مشخص شده در دستورالعمل راهنمایی می تواند نقش مهمی در افزایش دانش و آگاهی راهنمایان داشته باشد

ضمناً به مجموعه راهنمایی نباید از دید یک بنگاه اقتصادی نگاه کرد و نحوه ی مدیریت آن با توجه به سیستم حکومتی هر کشور می تواند متفاوت باشد اما در نهایت هدف همه کشورها افزایش سطح ایمنی و جلوگیری از آسیب به بنادر می باشد

فهرست منابع

دستورالعمل برگزاری دوره‌های آموزشی اخذ آزمون و صدور گواهینامه های راهنمایی (1393)

پیشنویس دستورالعمل برگزاری دوره‌های آموزشی اخذ آزمون و صدور گواهینامه های راهنمایی (1401)

Public.pilots-maritimes.com

Canada pilotage act- R.S.C.1985.C.P-14

Bisso.V. in land water ways crop 349 us 85, 93-94 (قانون دریایی کنگره آمریکا)
(1995)

GERMAN MARITIME PILOTAGE ACT (BG BI. II P.1035)

AUSTRALIAN MARINE PILOTS ASSOCIATION

Rules of Maritime Authority (no. 12/2003 (NORMAM 12/2003) Brazil

AMERICAN PILOT ASSOCIATION (APA)

تفاوت ها و تشابهات مدیریت بخش دولتی و خصوصی (maghale.sellfile.ir)