**در پی حادثه غرق کشتی اس ال استار در واپسین روزهای سال 97 که موجب حیرت کلیه کارشناسان کلیه صاحبنظران حوزه دریایی کشور داشت و حتی بازتاب منفی آن در سطح بین المللی نیز منعکس گردید، در تاریخ ششم فروردین ماه سال 98 روابط عمومی اداره کل بنادر با انتشار یاداشتی توضیحاتی در خصوص این حادثه منحصر به فرد ارایه نمود که به دلیل محتوی مطالب و به درخواست مخاطبان، تحریریه تجارت جنوب را بر این داشت که توضیحاتی در نقد گزارش منتشر شده ارایه نماید.**

* **در بخش عمده ای از این یادداشت به ارایه آمار کلی و مبهم ازعملکرد اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در سالی که گذشت پرداخت شد و از آنجاییکه اقدامات انجام شده ازجمله افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر شهید رجایی خلق الساعه نبوده پروژه هایی با بازه زمان اجرایی حداقل 7 ساله وبه همت 4 مدیرکل اسبق اداره کل بنادر و دریانوردی استان در گذشته هم اکنون به ثمرنشسته و در زمان افتتاح نیز با صرف توان بالا پوشش رسانه ای گسترده ای توسط اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نیز برای انعکاس آن بعمل آمد، لذا در این مجال ضرورتی به بیان مجدد آن نمی نمود واز همین رو مخاطبان بیشمار رسانه تجارت آنلاین جنوب را به برداشت قصد نگارنده بر فرافکنی در خصوص حادثه غرق کشتی سوق داد.**
* **علاوه بر این از آنجاییکه این یادداشت به منظور توضیح حادثه تاسف برانگیز غرق کشتی در بزرگترین بندر کانتینری کشور رخ داد، لذا ارایه آمار وعملکرد بعضاً سایر مدیران زحمت کش در گذشته به نام خود قطعا گرهی از مشکلات مدیریتی لاینحل اداره کل بنادر و دریانوردی استان که دلسوزان حوزه بنادر استان در سال های گذشته بدان پرداخته اند باز نمی کند.**
* **هرچند فرصت برای پرداختن به چرایی این موضوع که اکنون توان عملیاتی بندر شهید رجایی 5.8 میلیون تی ای یو است چرا عدم برنامه ریزی ومدیریت صحیح در اداره کل بنادر و دریانوردی استان باعث شده بندر شهید رجایی تنها با 1.5 میلیون تی ای یو یعنی یک چهارم توان عملیاتی خود فعالیت کند و تبعات بی کاری و اعتصابات کارگری را در استان در پی داشته، برای اداره کل بنادر و دریانوردی استان محفوظ است.**
* **در بخشی از توضیحات اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان به توضیح مباحث نظری و ابتدایی آشنایی با خطوط کانتینری وکشتیرانی و از جمله تعریف نماینده کشتیرانی و توضیح فرآیند ورود و عملیات تخلیه بارگیری کشتی های کانتینری در بنادر پرداخته که از آنجاییکه مطالب ارایه شده جزو بدیهیات ورود هر کشتی کانتینر بر یا حتی سایر کشتی تجاری است درنتیجه دریافته جدیدی را به مخاطب ارایه نمی دهد.**
* **در ادامه گزارش به ارایه توالی زمانی وقایع منتج به حادثه می پردازد و با بیان موضوعاتی همچون تهیه طرح چیدمان توسط عملیات کشتیرانی،تایید طرح توسط ترمینال اپراتور، افسر اول و یا فرمانده ونهایتاً بروز مشکل وکنار گزاشتن طرح چیدمان و مذاکره اپراتور گنتری کرن (کاربرجرثقیل دروازه ای) و عوامل کشتی وتصمیم گیری چند نفر عوامل عملیاتی در خصوص تغییر طرح بارگیری یک کشتی در پیشرفته ترین بندر کشور می انجامد که متاسفانه همین اذعان اداره کل بنادر و دریانوردی ، صحه بر رها بودن بندر شهید رجایی از بعد مدیریت و نظارت که دغدغه صاحبنظران و دلسوزان حوزه بنادر استان است می باشد.**
* **درجایی دیگر از این گزارش به درج نادرست وزن کانتینر با وزن واقعی کانتینر اشاره شده که از آنجاییکه کانتینرها حامل کالای صادراتی بوده اند و پس ورود از درب بندر شهید رجایی و عبور از چک پوینت های مختلف که هریک میتوانست این مغایرت را کشف کند که متاسفانه به دلیل نبود نظارت و کنترل های لازم که بی شک نخستین مورد ورود کالا با وزن و اطلاعات مغایر به بندر شهید رجایی نیز نمیباشد به وقوع پیوسته که امروزه جابجایی بار با اطلاعات غلط در هیچ پایانه بارگیری و یا پردازش کالا به گونه ای که در بندر شهید رجایی عمل می شود پذیرفته نیست و خود بیانگر عقب افتادگی بندر شهید رجایی در کنترل های مدیریتی در مقایسه با رقیبان منطقه ای است .**
* **درجایی دیگر علت وقوع حادثه را به عدم اطلاع وقوع شبه حادثه به برج کنترل نسبت داده شده که باز موید نبود هیچ سازوکار استاندارد عملیات و باز متاسفانه نبود هیچ پایش و نظارتی در حوزه های عملیاتی این بندر می باشد که اگر اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در دو ، سه سال گذشته به جای برگزاری مانورهای نمایشی و فقط توجه به جنبه کمی و رسانه ای مانورهای ایمنی، اقدام به تحلیل نقاط ضعف خود می کرد و با تحلیل واقعی و برنامه ریزی مدیریتی درستی در جلوگیری و مواجهه با بحران هایی از این دست بر می آمد امروز اعتبار حمل و نقل دریایی کشور زیر سوال نمی رفت.**
* **ولی تاسف بارترین بخش این گزارش عدم مسولیت پذیری مسولان اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در مواجهه با تبعات این حادثه بهت آور و شانه خالی کردن از بار مسولیت و پذیرش ضعف های مدیریتی که منجر به بروز این حادثه گردیدمی باشد.جا داشت اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان به جای ساده انگاشتن ذهن مخاطب آگاه و مطالبه گر هرمزگانی و فرافکنی و القاء این موضوع به مخاطب که تقصیر حادثه تنها بر گردن چند اپراتور وافسر کشتی است، به بیان علل ریشه ای ومدیریتی این حادثه می پرداخت.**
* **امروزه همگان واقفند که بروز هر حادثه علل مختلفی دارد که بخش کلیدی جلوگیری از بروز حادثه معرفی علل ریشه ای و بینادی حادثه است که در این حادثه همان ضعف های مدیریتی و نظارتی اداره کل بنادر و دریانوردی است که در گزارش مذکور مسکوت مانده است.**
* **درپایان یادآوری این نکته ضروریت که آنچه در واقعیت اتفاق افتاده *"حادثه غرق یک کشتی حدود صد متری"* که درواقع بزرگترین حادثه غرق کشتی در بنادر کشورپس از انقلاب شکوهمند اسلامی است که با هیچ توجیه و فرافکنی مسولان بندر شهید رجایی، مسولیت لایه های مدیریتی آن قابل کتمان نمی باشد.**

**و باز این پرسش بی پاسخ در ذهن جامعه هرمزگانی می ماند که چگونه مدیرانی که توانایی بارگیری ایمن یک کشتی با ظرفیت تنها TEU197 را در بندری با ظرفیت 5.8 میلیون TEU را ندارند چگونه مسولیت 2400 کیلومتر سواحل استان هرمزگان و اداره پیشرفته ترین بندر کشور را می پذیرند؟**