

**اظهار نظر کارشناسی درباره:**  
**«لایحه آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی شناورهای تندرو ۱۹۹۴ (۱۳۷۳)»**

مشخصات لایحه

دوره یازدهم - سال دوم

شماره ثبت:

۷۳۴

سایر دفاتر:

مطالعات سیاسی

مطالعات حقوقی

مشخصات گزارش

تهیه و تدوین:

یاسر حاتم‌زاده

ناظر علمی:

علیرضا رهایی

شماره مسلسل:

۲۵۰۱۸۳۷۵

تاریخ انتشار:

۱۴۰۱/۶/۱



دفتر مطالعات زیربنایی



**مقدمه**

لایحه آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی شناورهای تندرو ۱۹۹۴ (۱۳۷۳) که در قالب ماده‌واحد بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۰۱ هیئت وزیران به تصویب رسیده است، برای طی تشریفات قانونی تقدیم مجلس شورای اسلامی شده است. در این گزارش به بررسی این لایحه پرداخته شده است.

با توجه به توسعه شناورهای تندرو (HSC)<sup>۱</sup> در دهه ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)<sup>۲</sup> تصمیم گرفت ضوابط بین‌المللی جدیدی را متناسب با نیازهای خاص این شناورها به تصویب برساند و از این رو در سال ۱۹۹۴، «آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی شناورهای تندرو (HSC Code)»<sup>۳</sup> را به تصویب رساند که در واقع نسخه «جدید و اصلاح شده از آیین‌نامه پیش از آن با عنوان «آیین‌نامه ایمنی شناورهای حفاظت شده دینامیکی»<sup>۴</sup> (DSC) است که در ۱۴ نوامبر ۱۹۷۷ (۲۳ آبان ۱۳۵۶) برای شناورهای نظیر شناورهای آب‌سُر و وسایل نقلیه هواپیما به تصویب رسیده بود. از ضرورت‌های تصویب آیین‌نامه جدید، توسعه مداوم انواع و اندازه‌های جدید شناورهای تندرو بود که لزوماً حفاظت شده دینامیکی نیستند یا حتی شناورهای باری و مسافری است که تعداد زیادتری مسافر حمل می‌کنند یا در فواصل طولانی‌تری از فاصله پناهگاه مجاز در آیین‌نامه پیشین (یعنی DSC) فعالیت دارند. ضمن اینکه، استانداردهای ایمنی دریانوردی نیز از زمان تصویب آیین‌نامه (DSC) در سال ۱۹۷۷ تغییراتی کرده بود همچنین، در همین راستا سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) فصل جدیدی (فصل دهم) را در کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، سولاس<sup>۵</sup> (SOLAS) در خصوص شاخص‌های ایمنی برای شناورهای تندرو (HSC) به تصویب رساند که براساس آن، مقررات آیین‌نامه شناورهای تندرو (HSC Code) برای شناورهایی که از سال ۱۹۹۶ ساخته می‌شوند، از اول ژانویه سال ۱۹۹۶ (۱۱ دی ۱۳۷۴) الزامی شد. گفتنی است جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۱۳۷۳/۰۲/۲۷ به کنوانسیون سولاس ملحق شده است. البته، این موافقتنامه نیز به‌طور مستمر اصلاحیه‌هایی در بخش‌های مختلف از جمله دو پروتکل اصلاحی ماهوی در سال‌های ۱۹۷۸ و ۱۹۸۸ داشته است که این پروتکل‌ها نیز در ایران به ترتیب در تاریخ‌های ۱۳۷۸/۱۲/۰۴ و ۱۳۸۳/۰۶/۰۲ به قانون تبدیل شده است.

1. High-Speed craft (HSC)
2. International maritime organization (IMO)
3. International Code of Safety for High-Speed Craft (HSC Code), (resolution MSC.36 (63))
4. Code of Safety of Dynamically Supported Craft (DSC), (resolution A.373(X))
5. Safety of Life at Sea (SOLAS)

## ۱. بررسی لایحه و ساختار آیین‌نامه HSC

لایحه مذکور که در قالب یک مقدمه و ماده واحد ارائه شده است، تصویب آیین‌نامه HSC یا به عبارتی دیگر آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی شناورهای تندرو و اجازه مبادله اسناد آن را فراهم می‌آورد. براساس لایحه، این آیین‌نامه موضوع پنج قطعنامه کارگروه ایمنی دریانوردی سازمان بین‌المللی شامل قطعنامه‌های زیر است:

- قطعنامه MSC.36(63) (الزامی از ۱ ژانویه ۱۹۹۶ (۱۱ دی ۱۳۷۴))،
  - اصلاحی به موجب قطعنامه MSC.119(74) (الزامی از ۱ ژانویه ۲۰۰۳ (۱۱ دی ۱۳۸۱))،
  - اصلاحی به موجب قطعنامه MSC.174(79) (الزامی از ۱ می ۲۰۰۸ (۱۲ اردیبهشت ۱۳۸۷))،
  - اصلاحی به موجب قطعنامه MSC.221(82) (الزامی از ۱ می ۲۰۰۸ (۱۲ اردیبهشت ۱۳۸۷))،
  - اصلاحی به موجب قطعنامه MSC.259(84) (الزامی از ۱ ژانویه ۲۰۱۰ (۱۱ دی ۱۳۸۸))،
- دولت در قالب لایحه‌ای از مجلس شورای اسلامی درخواست دارد تا مفاد این قطعنامه را تأیید و به تصویب برساند. آیین‌نامه مذکور که متن آن به پیوست این لایحه ارائه شده شامل یک مقدمه، نوزده فصل به شرح زیر و ۱۰ پیوست است:

- |  |  |
|--|--|
| - فصل یک: توصیه‌های و الزامات عمومی      | - فصل یازده: دستگاه‌های کنترل از راه دور، هشدار و ایمنی                |
| - فصل دو: شناوری، پایداری و بخش‌بندی     | - فصل دوازده: تأسیسات الکترونیکی                                       |
| - فصل سه: سازه                           | - فصل سیزده: دستگاه‌ها و تجهیزات ناوبری در کشتی و داده‌نگار سفر دریایی |
| - فصل چهار: اقامتگاه و اقدامات فرار      | - فصل چهارده: ارتباطات رادیویی   |
| - فصل پنج: دستگاه‌های کنترل جهت          | - فصل پانزده: چیدمان بخش عملیاتی                                       |
| - فصل شش: لنگراندازی، یدک‌کشی و پهلوگیری | - فصل شانزده: دستگاه‌های پایداری                                       |
| - فصل هفت: ایمنی در حریق                 | - فصل هفده: فرمان‌پذیری، هدایت‌پذیری و عملکرد                          |
| - فصل هشت: وسایل و ترتیبات نجات غریق     | - فصل هجده: الزامات عملیاتی  |
| - فصل نه: ماشین‌آلات                     | - فصل نوزده: الزامات بازرسی و تعمیر و نگهداری                          |
| - فصل ده: دستگاه‌های کمکی                |  |

هدف اصلی آیین‌نامه (HSC) تعیین سطح ایمنی در سطحی برابر با کشتی‌های متعارف (کنوانسیون) از طریق اعمال استانداردهای مربوط به ساخت‌وساز و تجهیزات همراه با کنترل‌ها و پایش‌های عملیاتی و بهره‌برداری دقیق است که به موجب کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) و اصلاحات بعدی آن (کنوانسیون سولاس) و نیز کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی ۱۹۶۶ (۱۳۴۵) (کنوانسیون خط شاهین کشتی) تعیین شده است.

براساس تعریف ارائه شده در فصل اول آیین‌نامه، منظور از شناور تندرو، نوعی شناور است که بیشینه سرعت آن برحسب متر بر ثانیه معادل و یا بیشتر از مقدار  $(3.7V^{0.1667})$  است که در آن،  $V$  برابر مقدار آب جابه‌جا شده متناسب با خط آب طراحی است. در فصل اول - بخش ۴ از آیین‌نامه، موارد کاربرد آیین‌نامه ذکر شده است که شامل شناورهای مسافربری که در طول سفر خود با سرعت عملیاتی و بار کامل بیش از ۴ ساعت از پناهگاه دور نمی‌شوند و نیز شناورهای باری با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن و بالاتر می‌شود که در طول سفر خود با سرعت عملیاتی و بار کامل مجاز بیش از ۸ ساعت از پناهگاه دور نمی‌شوند.

در بخش ۱۵ از فصل اول درخصوص بازنگری آیین‌نامه آمده است که آیین‌نامه باید توسط سازمان (IMO) در بازه زمانی که

ترجیهاً بیش از چهار سال نباشد و برای تجدیدنظر در مورد الزامات موجود با لحاظ پیشرفت‌های جدید در طراحی و فناوری، مورد بازنگری قرار گیرد.

## ۲. ملاحظات

۲-۱. در متن لایحه ذکر شده است که آیین‌نامه فعلی موضوع قطعنامه MSC.36(63) کارگروه ایمنی دریانوردی سازمان بین‌المللی دریانوردی و چهار قطعنامه اصلاحی پس از آن است که در بخش اول معرفی شد. اما بررسی فهرست قطعنامه‌های سازمان IMO نشان می‌دهد که قطعنامه‌های اصلاحی دیگری نیز به شماره MSC.351(92) (الزامی از ۱ ژانویه ۲۰۱۵ (۱۱ دی ۱۳۹۳)) و شماره MSC.423(98) صادر شده است که در این لایحه دیده نشده است.

۲-۲. در فصل اول - بخش ۴ از آیین‌نامه، موارد کاربرد آیین‌نامه ذکر شده است. در بند «۳» به مواردی که این آیین‌نامه کاربرد ندارد اشاره شده است که از جمله آنها شناورهای جنگی، ادوات نوبری یا سایر شناورهای تحت مالکیت یا بهره‌برداری توسط دولت متعاهد و مورد استفاده در خدمات غیرتجاری دولت آورده شده است. اما در پایان گفته شده است که این شناورها نیز ترغیب می‌شوند تا جایی که عملی و منطقی است مطابق با آیین‌نامه عمل کنند. اگرچه در بند «۵» گفته شده است که اجرای این آیین‌نامه باید توسط مرجع تأیید شود و توسط دولت کشورهایی که شناور در آنجا عملیات انجام می‌دهد مورد پذیرش واقع گردد، توصیه انتهای بند «۳» می‌بایست مورد توجه تصمیم‌گیران قرار گیرد.

۲-۳. در بخش (۱.۹.۴) از فصل (۱)، به بازرسی از شناور اشاره شده است. همچنین بخش (۱۳.۱۵.۲) از فصل (۱۳) به دستگاه‌های شناسایی خودکاری اشاره دارد که بتوانند اطلاعاتی نظیر هویت، نوع، موقعیت، مسیر و ... شناور را به صورت خودکار در اختیار هواپیماها، شناورها و ایستگاه‌های ساحلی قرار دهند. در این باره باید توجه داشت، نباید سطح و لبه فناوری و هیچ‌گونه اطلاعات امنیتی دیگری از کشور به نهادها و سازمان‌های بین‌المللی و همچنین سایر کشورها منتقل شود.

۲-۴. در پاراگراف سوم از بخش (۱.۸.۱۳) از فصل (۱)، بر لزوم اطلاع از انتقال پرچم تأکید دارد. همچنین بخش (۱۳.۶) از فصل (۱۳) نیز به دستگاه‌های موقعیت‌یاب الکترونیکی در شناورها اشاره دارد. این موارد امکان راجع به تحریم‌ها و انجام برخی اقدامات منطقه‌ای را برای کشور محدود خواهند ساخت.

۲-۵. در بخش (۱.۵.۶) از فصل (۱)، سرنوشت شناور در صورت نپذیرفتن اصلاحات مدنظر، مشخص نشده است.

۱. کشور صاحب بندر می‌تواند تنها با هدف تأیید تطابق شناور با موضوعات و شرایط مرتبط با مجوز عملیات، شناور را بازرسی و اسناد آن را ممیزی نماید. در صورت مشاهده نواقص در چنین ممیزی، اعتبار مجوز عملیات تا زمان رفع یا حل و فصل نواقص به‌گونه دیگر، لغو می‌گردد.

۲. دستگاه شناسایی خودکار باید:

۱. اطلاعاتی همچون هویت، نوع، موقعیت، مسیر، سرعت، وضعیت نوبری و سایر اطلاعات ایمنی را به‌طور خودکار در اختیار ایستگاه‌های ساحلی که به‌خوبی تجهیز شده، سایر شناورها و هواپیماها قرار دهد؛
۲. به‌طور خودکار اطلاعات فوق‌الذکر را از کشتی‌ها و شناورهای دارای تجهیزات مشابه دریافت نماید؛
۳. شناورها را تحت نظارت قرار داده و ردیابی کند؛ و
۴. با تأسیسات ساحلی به تبادل اطلاعات بپردازد.

۳. چنانچه شناور تحت پرچم کشور دیگری قرار گیرد، گواهینامه جدید فقط در صورتی صادر می‌گردد که دولت صادرکننده گواهینامه جدید به‌طور کامل از تطابق شناور با الزامات ۱، ۷، ۱ و ۱، ۷، ۲ رضایت داشته باشد. در صورت انتقال پرچم میان دولت‌های متعاهد به کنوانسیون و چنانچه در مدت ۲ ماه بعد از انتقال درخواست داده شود، دولت کشور صاحب پرچم پیشین باید در اسرع وقت یک رونوشت از گواهینامه شناور مربوطه قبل از انتقال پرچم و در صورت وجود رونوشتی از گزارش‌های بازرسی مربوطه را به مرجع ارسال نماید.

۴. زمانی که بازرس منتخب و یا سازمان به رسمیت شناخته شده تشخیص دهد که شرایط شناور و یا تجهیزات آن اساساً با شرایط گواهینامه تطابق ندارد، یا امکان انجام عملیات بی‌خطر برای شناور و یا اشخاص حاضر در شناور وجود ندارد، این بازرس یا سازمان باید سریعاً از انجام اقدامات اصلاحی اطمینان حاصل نموده و در مدت زمان مشخصی مراتب را به اطلاع سازمان برساند. چنانچه اقدامات اصلاحی صورت نپذیرد، گواهینامه باید بازرسی گرفته شده و موضوع سریعاً به اطلاع مرجع رسانیده شود؛ و چنانچه شناور در منطقه تحت قلمرو دولت دیگری باشد، مقام‌های مربوطه در کشور صاحب بندر باید سریعاً از موضوع مطلع گردند. زمانی که افسرین مرجع، بازرس منتخب و یا سازمان به رسمیت شناخته شده مقام‌های ذیربط در کشور صاحب بندر را از موضوع مطلع نمودند، دولت

۲-۶. باید به سرنوشت شناورهای فعلی و همچنین هزینه انجام آموزش‌ها و برخی موارد دیگر توجه داشت. هزینه آموزش نیروها و همچنین تعمیر و نگهداری و به‌روزرسانی شناورها عمدتاً بسیار سنگین است و باید برآوردی از میزان هزینه مورد نیاز، برای تحقق مفاد این آیین‌نامه و امکان‌پذیر بودن آن از سوی کشور مورد توجه قرار گیرد.

۲-۷. در ذیل بند ۱۰۴.۱۰ در خصوص شناورهای مسافری عنوان شده است: «حامل حداقل ۴۵۰ مسافر باشد»، این در حالی است که متن انگلیسی آیین‌نامه مقرر داشته است: «*carrying not more than 450 passengers*» که معنای آن می‌شود: «حداکثر ۴۵۰ مسافر حمل نماید».

۲-۸. بند «۱۴» از مقدمه آیین‌نامه دارای ابهام بوده و نیازمند توضیح است.

### جمع‌بندی و پیشنهاد

۱. آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی شناورهای تندرو (HSC Code) شامل الزاماتی برای طراحی و ساخت، تجهیزات مورد نیاز و نیز شرایط بهره‌برداری و تعمیر و نگهداری شناورهای تندرو با گستره سفرهای بین‌المللی است. هدف اصلی آیین‌نامه (HSC) تعیین سطح ایمنی در سطحی برابر با کشتی‌های متعارف (کنوانسیون) از طریق اعمال استانداردهای مربوط به ساخت‌وساز و تجهیزات همراه با کنترل‌ها و پایش‌های عملیاتی و بهره‌برداری دقیق است که به موجب کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) و اصلاحات بعدی آن و کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی ۱۹۹۶ (۱۳۴۵) تعیین شده است.

۲. آیین‌نامه شناورهای تندرو (HSC Code) در سال ۱۹۹۴ به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) رسید و سپس با توجه به اینکه در فصل دهم از کنوانسیون سولاس نیز شاخص‌های ایمنی برای شناورهای تندرو (HSC) پیش‌بینی و تصویب شد، مقررات آن از اول ژانویه سال ۱۹۹۶ (۱۱ دی ۱۳۷۴) الزامی گردید. به‌عبارت‌دیگر، الزام‌آور شدن آیین‌نامه (HSC) به موجب فصل دهم کنوانسیون سولاس است که جمهوری اسلامی ایران در قانون مصوب ۱۳۷۳/۰۲/۲۷ به آن پیوسته است.

۳. به‌رغم عبور زیاد از زمان الزام‌آور شدن آیین‌نامه شناورهای تندرو (HSC Code)، لازم است فرایند تصویب آیین‌نامه به‌صورت قانونی طی شود. از این‌رو، لایحه پیشنهادی حاضر با هدف تصویب آیین‌نامه شناورهای تندرو (HSC Code) تدوین و به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده است.

براساس ملاحظه ۲-۳ ضروری است تا در بخش (۱.۹.۴) از فصل (۱) و بخش (۱۳.۱۵.۲) از فصل (۱۳) آیین‌نامه، ملاحظات امنیتی و اصول حفاظت از اطلاعات لحاظ شوند. پیشنهاد می‌شود الزام موجود در بخش (۱۳.۱۵.۲) آیین‌نامه، متناسب با ملاحظات کشور محدود شوند.

۴. به‌طور کلی به‌نظر می‌رسد در صورت رعایت و توجه به ملاحظات ذکر شده و در صورت وجود امکان بهره‌مندی جمهوری اسلامی ایران از منافع این آیین‌نامه، عضویت در آن برخلاف منافع ملی جمهوری اسلامی ایران نیست. از این‌رو، با اضافه شدن تبصره ذیل، با لحاظ ملاحظات ذکر شده در این گزارش، تصویب آن را در چارچوب منافع ملی پیشنهاد می‌شود.

**تبصره «۱» - در اجرای این آیین‌نامه و اصلاحات بعدی آن رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷)، یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران الزامی است.**

کشور صاحب پرچم باید هرگونه کمک لازم را جهت انجام تعهدات آنها طبق این بخش در اختیار افسر، بازرس و یا سازمان مزبور قرار دهد. در صورت امکان، دولت کشور صاحب بندر ذی‌ربط باید از عدم ادامه عملیات توسط شناور تا زمانی که خطری برای شناور و افراد حاضر در آن وجود نداشته باشد، اطمینان حاصل نماید.