



مقایسه رده‌بندی در صنعت هوایی و دریایی؛

موسسات رده‌بندی تخصصی

موسسات رده‌بندی با خساراتی که به صنعت دریایی و به خصوص صنعت دریانوردی وارد شد، به وجود آمدند. اهمیت موضوع نیز از آنجا ناشی شد که در سال ۱۸۲۲ میلادی کشتی‌های زیادی غرق شد. در آن سال صنایع مرتبط به دریانوردی از جمله بیمه‌گرها متوجه شدند که این خسارت‌ها قابل قبول نیست اما قابل پیشگیری است. با بررسی موضوع متوجه شدند خسارت‌ها مربوط به کشتی‌هایی است که ایراد دارند. در آن سال‌ها اگرچه استانداردها تدوین نشده بود اما در اذهان کشتی‌خوب و کشتی‌بد دارای مفهوم بوده‌اند. در نتیجه این ذهنیت به وجود آمد که سلامت دریانوردی و ایمنی کشتی‌ها باید توسط مراجعی تحت کنترل قرار گیرد. برای اولین بار این موضوع در شرکت بیمه لویدز به عنوان یک دفتر ایجاد شد. این دفتر کم‌کم از شرکت بیمه لویدز جدا شده و به عنوان یک شرکت مستقل ثبت شد که در حال حاضر همان لویدز رجیستر است. موازی با شکل‌گیری این موضوع در انگلستان موارد دیگری نیز در کشورهای دیگر به وجود آمد. بنابراین با یک فاصله زمانی موسسات دیگری نیز در سایر کشورهای دنیا شکل گرفت. اولین موسسه‌ای که پس از لویدز به وجود آمد BV فرانسه بود. متعاقباً موسسات رده‌بندی دیگری در مکان‌های مختلف دنیا به وجود آمدند. مسئولیت این موسسات تأمین ایمنی بود.



مهندس فرزین انتصاریان*

مسئولیت موسسات رده‌بندی تأمین ایمنی است که این مسئولیت در طول تاریخ دستخوش تغییرات بسیاری شده است. رده‌بندی ابتدا به صورت درجه‌بندی کشتی‌ها مطرح بوده است. به گونه‌ای که استانداردهای مختلفی برای کشتی تعریف و اعمال می‌شده و کشتی‌ها درجه‌بندی می‌شدند. واژه Classification در حقیقت به معنای همان درجه‌بندی است و نه به معنای تأیید و گواهی.

به دنبال این موضوع موسسات رده‌بندی جایگزین موضوع تأیید ایمنی کشتی می‌شود. موارد مطرح شده نشان می‌دهد که جایگاه موسسات رده‌بندی در ابتدا مفهوم بیمه داشته است و نه مفهوم حاکمیتی.

با گذشت بیش از ۱۰۰ سال از فعالیت این گونه موسسات رده‌بندی، دولت‌ها برای تأمین ایمنی کشتی‌های تحت پرچم خود و تأمین ایمنی دریانوردی دارای مسئولیت می‌شوند. بنابراین تأمین ایمنی دریانوردی از طریق دو محور موسسات رده‌بندی و دولت‌ها صورت می‌گرفت. این موضوع هنوز هم در برخی از کشورها از جمله کشور خودمان وجود دارد که در کشور خودمان نیز هنوز موسسات رده‌بندی واگذار نشده است. با گسترده شدن فعالیت‌های مربوط به ارزیابی ایمنی و تأمین کشتی‌ها از جنبه فنی و عملیاتی و پیچیدگی‌های

مربوط به آن، دولت‌ها به مرور زمان به این نتیجه رسیدند که نمی‌توانند حتی ایمنی کشتی‌های تحت پرچم خود را تأمین کنند، بنابراین وظایف خود را به موسسات رده‌بندی منتقل کردند.

مقایسه صنعت هوایی و دریایی

بد نیست در اینجا مقایسه‌ای بین صنعت هوایی و صنعت دریایی داشته باشیم. در صنعت هوایی موسسه رده‌بندی وجود ندارد. اصولاً رویکرد تأمین ایمنی در صنعت هوایی با رویکرد تأمین ایمنی در صنعت دریایی متفاوت است.

در صنعت دریایی موسسات رده‌بندی به عنوان یک شخصیت مستقل از صاحب کشتی در ارزیابی کشتی‌ها و صدور گواهینامه فعالیت می‌کنند و عملاً شرکت‌های بیمه نیز موسسات رده‌بندی را در شخصیت مستقل استفاده می‌کنند. دولت‌ها که موسسات رده‌بندی را به نیابت از خود برای صدور گواهینامه معرفی می‌کنند، باز هم نیم‌نگاهی به استقلال موسسات رده‌بندی دارند. بنابراین در صنعت دریانوردی بحث تأیید شخص ثالث مطرح است که گواهینامه‌های مختلف توسط اشخاص ثالث که همان موسسات رده‌بندی هستند، صادر

می‌شود. مگر در مورد گواهینامه‌های قانونی که دولت‌ها برای کشتی‌های تحت پرچم خود صادر می‌کنند که آنها به نیابت از سوی دولت‌ها صورت می‌گیرد و عملاً مهر موسسه رده‌بندی، همان مهر دولت است. هنگامی که موسسات رده‌بندی فعالیت‌های رده‌بندی خود را در قالب تأیید صلاحیت فنی کشتی برای دریانوردی انجام می‌دهند شخصیتشان وابسته به هیچ ارگانی نیست و کاملاً مستقل عمل می‌کنند.

موسسات رده‌بندی در سازمان جهانی دریانوردی نیز دارای جایگاه هستند. در سازمان جهانی دریانوردی عملاً دولت‌ها کنار هم جمع می‌شوند. آنها صاحب رأی هستند و قوانین را تهیه و تدوین می‌کنند. اما از دیرباز در بسیاری از کشورها، دولت‌ها به طور مستقیم در این سازمان‌ها حضور پیدا نمی‌کرده بلکه به جای خود وکیل یا همان موسسات رده‌بندی را می‌فرستادند.

انجمن بین‌المللی موسسات رده‌بندی، به عنوان عضو وابسته IMO نیز دارای شخصیت مستقلی

مسئولیت موسسات رده‌بندی تأمین ایمنی است که این مسئولیت در طول تاریخ دستخوش تغییرات بسیاری شده است.

دولت‌ها به مرور زمان به این نتیجه رسیدند که نمی‌توانند حتی ایمنی کشتی‌های تحت پرچم خود را تأمین کنند، بنابراین وظایف خود را به موسسات رده‌بندی منتقل کردند.

در داخل سازمان جهانی دریانوردی است که در کمیته‌های مختلف نیز حضور دارد.

در صنعت هوایی دولت‌ها نقش دارند که سازمان هوایمایی کشوری در ایران و مشابه آن در سایر کشورها وجود دارد. سازمان هوایمایی کشوری هر کشور گواهینامه‌ای به نام صلاحیت هوانوردی صادر می‌کند. این گواهینامه برای هوایما صادر می‌شود. البته قوانینی وجود دارد که هوایماها و شرکت‌های هوایمایی نیز باید منطبق با آن قوانین باشند.

این قوانین تماماً جنبه دولتی دارند. آنچه در این میان جالب توجه می‌باشد این است که تمام این گواهینامه‌ها از صاحب هوایما خواسته می‌شود و شخص ثالثی وجود ندارد. یک شرکت هوایمایی باید از لحاظ مدیریتی و روش‌های تعمیر و نگهداری و حتی قوانین هوانوردی، قوانین سازمان هوایمایی کشوری تبعیت کند. در سطح بین‌المللی نیز «ایکائو» که مشابه سازمان جهانی دریانوردی است، قوانین بین‌المللی هوایمایی را تهیه می‌کند. در لایه پایین‌تری، قوانین منطقه‌ای نیز برای هوانوردی وجود دارد. بنابراین دولت

صاحب پرچم در هوایمایی اگر هوایمایی قوانین را رعایت نکند اجازه پرواز نخواهد داد. دولت‌های دیگر نیز اگر هوایمایی منطبق با شرایط نباشد اجازه ورود به کشورش نمی‌دهد. یکی از مسائلی که در صنعت هوانوردی وجود دارد و در صنعت دریانوردی وجود ندارد مسئولیت خلبان در هوایما و کاپیتان در کشتی است. مسئولیت آنها متفاوت است.

اگر فرمانده، کشتی معیوبی را به دریا ببرد مسئولیتی ندارد. اما در هوانوردی اگر خلبانی هوایما را با یک اشکال کوچک به پرواز درآورد از کار اخراج می‌شود. در هوایما سیستمی وجود دارد که تمام این موارد را کنترل می‌کند.

موضوع دیگری که وجود دارد این است که ممکن است کشتی معیوب در بندر متوقف شود اما با کاپیتان کشتی کاری ندارند. اما در هوانوردی خلبان را مقصر می‌دانند.

نکته دیگر اینکه چون در تأمین ایمنی دریانوردی صاحب کشتی و کاپیتان نیز درگیر نیستند همواره

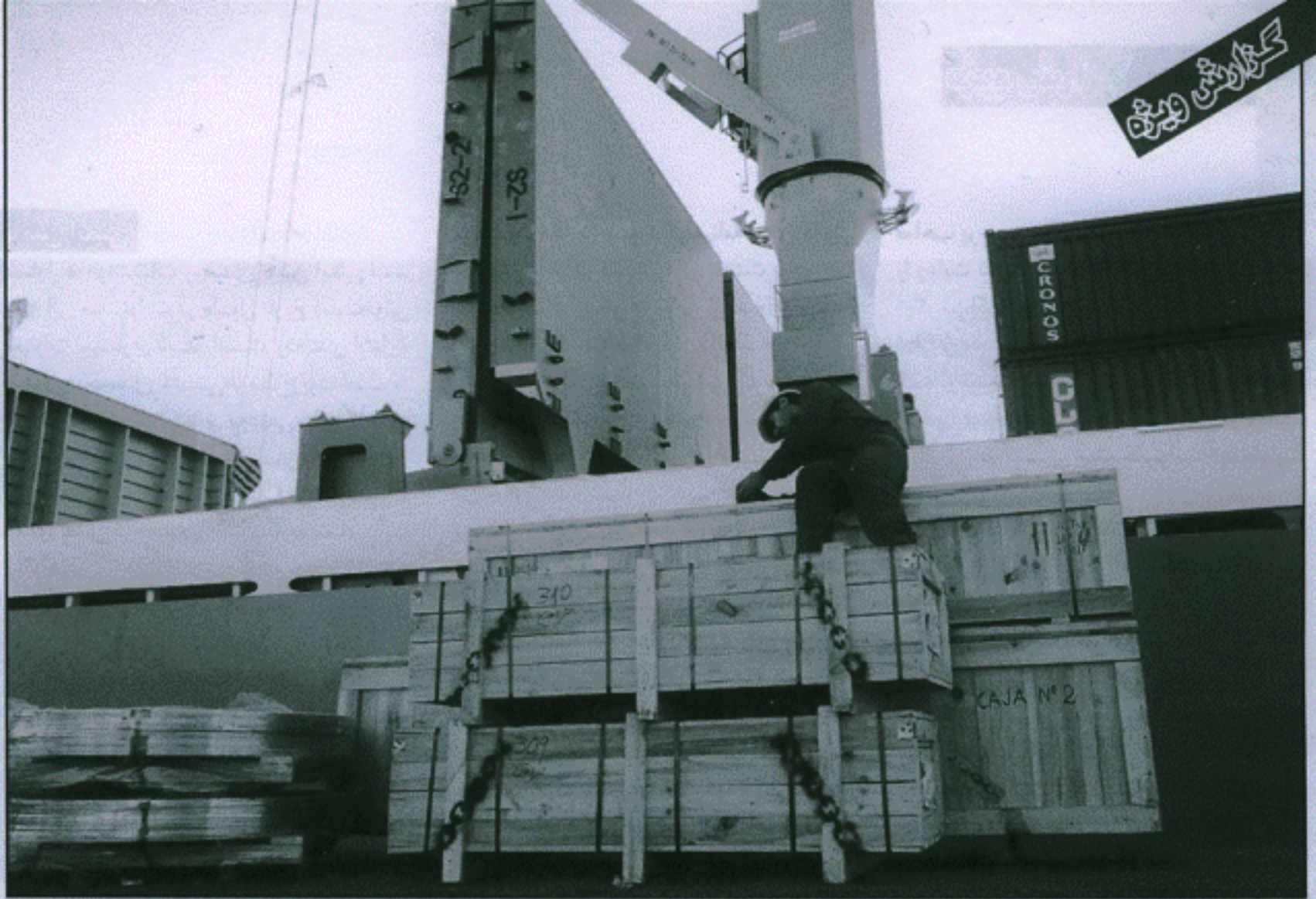
در صنعت هوانوردی اگر هوایمایی یک شرکت سقوط کند در کل بازار آن شرکت موثر خواهد بود. در صنعت دریانوردی کشتی‌ها و شرکت‌های مختلف ثبت می‌شود و اصلاً مهم نیست که شرکت مورد نظر دارای چند کشتی است. حتی شرکت‌های مختلف کشتی‌ها را اداره می‌کنند و هیچ کدام مسئولیت نمی‌پذیرند جهان نیز نسبت به آنها عکس‌العمل نشان نمی‌دهد.

بنابراین رویکردهای متفاوتی در صنعت دریانوردی و هوانوردی وجود دارد.

در دهه‌های اخیر، با توجه به سوانحی که در صنعت دریانوردی به خصوص در مورد کشتی‌های فله‌بر و کشتی‌های مسافری و نفتکش‌ها به وجود آمد و خسارت سنگینی را ایجاد کردند کشورهای مختلف تصمیم گرفتند تا از کانال دولت‌ها و نه شرکت‌ها، جهت رعایت قوانین ایمنی وارد عمل شوند. تغییراتی که به وجود آمد، ایجاد کنوانسیون‌های جدید بود. این کنوانسیون‌ها تا حدودی رویکرد کنترل کیفیت را به سمت مدیریت شرکت برده‌اند.

به عنوان کارشناسی که حدود ۳۰ سال در این زمینه فعال هستم رویکرد هوانوردی را با تغییراتی در دریانوردی قابل اعمال و بسیار مفیدتر می‌بینم. بزرگ‌ترین تغییر این است که در رویکرد دریانوردی لبه تیز حمله را باید به سمت صاحب کشتی بگیریم تا به سمت موسسه رده‌بندی.

تأییدکننده شخص ثالث نباید پوششی برای شرکت‌های کشتیرانی باشد که هر کاری که خواستند به صورت مستقل انجام دهند.



اقدامات IMO

قدرت‌های اجرایی در اختیار موسسات رده‌بندی نیست. علاوه بر این برای آنها صرف نمی‌کند که وارد چنین بحثی شوند. زیرا یک تجارت چندین میلیارد دلاری بزرگ در این میان وجود دارد که علاقهای به از دست دادن آن ندارند.

تعداد شرکت‌های کشتیرانی در دنیا بسیار زیاد است و اینکه بخواهند شرکت‌های کشتیرانی را تحت کنترل قرار دهند و مسئول بشناسد و در صورت غرق شدن کشتی، اجازه دریانوردی شرکت کشتیرانی را لغو کنند، بسیار مشکل است.

در صنعت هوانوردی حدوداً ۱۰۰ شرکت بزرگ هوانوردی وجود دارد. شرکت‌های هوانوردی کوچک کشورها نیز بسیار محدود است. اما در صنعت دریانوردی این گونه نیست و تعداد شرکت‌های کشتیرانی بسیار زیاد است.

دلیل دیگری که در صنعت دریایی مانند صنعت هوانوردی رفتار نمی‌شود این است که احتمال سانحه در صنعت دریانوردی نسبت به هوانوردی خیلی کمتر است. بنابراین کمتر به اعمال روش همانند صنعت هوانوردی فکر کرده‌اند. بنابراین اعمال روشی مانند هوانوردی مشکل، اما لازم است.

آینده به سمتی حرکت می‌کند که شرکت‌های کشتیرانی بیشتر تحت کنترل قرار گیرند. در طی ۲۰ سال آینده شاهد فشارهای بیشتری بر شرکت‌های کشتیرانی خواهیم بود تا ایمنی دریانوردی تضمین شود. به دلیل ضرورت اعمال استانداردها در آینده به نقطه‌ای خواهیم رسید که دریانوردی در انحصار چند کشور و چند شرکت خواهد بود.

انجمن بین‌المللی موسسات رده‌بندی، به عنوان عضو وابسته IMO نیز دارای شخصیت مستقلی در داخل سازمان جهانی دریانوردی است که در کمیته‌های مختلف نیز حضور دارد.

ممکن است کشتی معیوب در بندر متوقف شود اما با کاپیتان کشتی کاری ندارند. اما در هوانوردی خلبان را مقصر می‌دانند.

مالکیت بین‌المللی

IACS انجمن بین‌المللی موسسات رده‌بندی است. موسسات رده‌بندی که در این انجمن عضو می‌شوند ماهیت بین‌المللی دارند. این موسسات رده‌بندی حداقل از ۵۰ کشور نیابت صدور گواهینامه قانونی دارند. اما در مورد رده‌بندی کشتی‌ها در همه دنیا برای تمام کشورها هماهنگ عمل می‌کنند.

بین موسسه رده‌بندی کشتی و مرجع صدور گواهینامه‌های قانونی تفاوت وجود دارد. ممکن است یک موسسه رده‌بندی باشد و گواهینامه را موسسه رده‌بندی دیگری صادر کند.

موسسات رده‌بندی بین‌المللی به هیچ عنوان جنبه ملی ندارند. حتی بسیاری از این موسسات رده‌بندی در کشور خودشان سهم ویژه‌ای ندارند. درصد بالایی از کشتی‌های موسسات رده‌بندی خارجی متعلق به کشورهای دیگر است. حتی سیاست بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی نیز

این است که کشتی‌های خود را بین موسسات رده‌بندی مختلف توزیع کنند. حتی کشورهایی که دارای موسسه رده‌بندی ثبت شده در کشورشان هستند، قراردادهای آنها را تنها با موسسه ثبت شده در کشور خودشان نمی‌بندند بلکه با موسسات دیگر نیز قرارداد می‌بندند.

از سوی دیگر موسسات رده‌بندی تا حدودی تخصصی شده‌اند. به عنوان مثال تخصص موسسه رده‌بندی GL بیشتر در زمینه کشتی‌های کانتینری است. در حالی که تخصص موسسه رده‌بندی ABS و DNV بیشتر در زمینه نفتکش‌هاست. بنابراین دولت آلمان الزام نمی‌کند که رده‌بندی کشتی‌های نفتکش حتماً توسط GL صورت گیرد. زیرا منطبق حکم می‌کند که آن موسسه‌ای که تخصص بیشتری دارد کار را انجام دهد.

موضوع دیگری که به غلط در خصوص موسسات رده‌بندی مطرح است، بحث غیرانتفاعی بودن موسسات است. اولاً مفهوم غیرانتفاعی به این معنی نیست که نفع نبرد. بلکه برعکس، شرکت‌های رده‌بندی غیرانتفاعی بسیار سودآور هستند.

موسسات رده‌بندی جهانی به دلیل انحصاراتی که برای آنها به وجود آمده، توانسته‌اند از طریق IACS یک کارتل به وجود آورند و اجازه ندهند کسی رشد کند و وارد محدوده‌شان شوند. چون سهم بیشتری از بازار دارند قدرت مانورشان نیز بالاست. در این فضای کارتل موسسات رده‌بندی، موضوع غیرانتفاعی نیز مساله‌ای است که در گذشته وجود داشته است. چون حدود ۲۰۰ سال پیش کسانی که موسسات رده‌بندی را پایه‌گذاری

کردند از داخل صنعت بیمه آمدند، نگاهشان تأمین ایمنی بود. گفتند هیچ کدام سهمی نبریم. اما این موضوع تقریباً از حدود ۴۰ سال پیش کم کم تغییر کرد. اولاً موسسات رده‌بندی وارد فعالیت‌های جنبی شدند و فعالیت‌های جنبی دیگر جزو محدوده فعالیت‌های رده‌بندی کشتی نبود. بازرسی‌های صنعتی، با کارخانه‌ها، سکوهای نفتی و بسیاری موارد دیگر که موسسات رده‌بندی در آنها فعال هستند. بخش‌های صنعتی موسسات رده‌بندی جزو بخش‌های بزرگ موسسات است. موسسات رده‌بندی به عنوان مراکز علمی و تخصصی و کارشناسی در دنیا شناخته شده‌اند.

غیرانتفاعی به این معنی نیست که آنها سود نمی‌دهند. به دلیل کارتل بودن، نرخ‌های آنها چندین برابر نرخ‌های معمول شرکت‌های بازرسی مشابه است. چون از یک انحصار استفاده می‌کنند. این موسسات سودآور هستند اما در اساسنامه آنها نوشته شده است که موسسات غیرانتفاعی نباید سودشان را بین سهامداران تقسیم کنند. سهامداران سود نبرند. بسیاری از موسسات رده‌بندی، موسسه سهامی خاص هستند و تنها نکته‌ای که آنها را تحت عنوان غیرانتفاعی محدود می‌کند، اساسنامه آنها است. در اساسنامه نوشته شده مبالغ به دست آمده صرف توسعه موسسه، مخارج داخلی و یا صرف مسایل عام‌المنفعه و آموزش گردد. چون این سود تقسیم نمی‌شود و موسسات رده‌بندی به دلیل به وجود آوردن یک کارتل و داشتن حاشیه ایمنی و اقتصادی، بهره‌وری‌شان بسیار پایین است و تضمین ایمنی در این موسسات رده‌بندی خیلی بالا نیست. به همین دلیل طی ۱۵ سال اخیر فشار بسیار زیادی بر روی موسسات رده‌بندی وجود دارد تا ماهیت خود را تغییر دهند.

شکل‌گیری موسسات در ایران

صنعت کشتیرانی در ایران عمری در حدود ۴۰ ساله دارد. از کشتیرانی آریا دارای کشتی اقیانوس‌پیما شدیم. حتی شرکت ملی نفتکش ایران تا ۱۰ سال پس از انقلاب کشتی‌هایش در اختیار خودش نبود و تمام کارهای مربوط به آنها توسط خارجی‌ها انجام می‌شد. بنابراین ما کشتیرانی نداشته‌ایم که بخواهیم موسسه رده‌بندی داشته باشیم. حدود ۱۲ سال پیش گروه کارشناسان ایران (IGS) و ایران سفینه با سازمان بنادر و کشتیرانی قراردادی بست که طی این قرارداد صدور گواهینامه برای کشتی‌های کوچک در ایران توسط این دو شرکت انجام شود. این کار به خوبی انجام شد. طبق نظر سازمان بنادر و کشتیرانی از ۲ سال پیش فعالیت گروه کارشناسان ایران و ایران سفینه به موسسه رده‌بندی آسیا منتقل شد و در حال حاضر موسسه رده‌بندی آسیا با مشارکت IGS، ایران سفینه و

در دهه‌های اخیر، با توجه به سوانحی که در صنعت دریانوردی به خصوص در مورد کشتی‌های فله‌بر و کشتی‌های مسافری و نفتکش‌ها به وجود آمد و خسارت سنگینی را ایجاد کردند کشورهای مختلف تصمیم گرفتند تا از کانال دولت‌ها و نه شرکت‌ها، جهت رعایت قوانین ایمنی وارد عمل شوند.



موسسات رده‌بندی بین‌المللی به هیچ عنوان جنبه ملی ندارند. حتی بسیاری از این موسسات رده‌بندی در کشور خودشان سهم ویژه‌ای ندارند.

صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و کشتیرانی ایجاد شده است. کلیه سوابق، تجربیات و اطلاعات از شرکت IGS و ایران سفینه به موسسه رده‌بندی آسیا منتقل شد. برنامه‌ریزی‌های بسیار گسترده‌ای برای توسعه این شرکت وجود دارد. اگر چه این موسسه در سطح ایران خیلی خوب فعالیت می‌کند اما بحث بین‌المللی شدن آن کاملاً ضروری است. موسسه رده‌بندی در محدوده مرزهای کشور حضور ندارد. کشتی‌ها در فضای بین‌المللی فعالیت می‌کنند. بنابراین ضرورت بین‌المللی بودن یک موسسه رده‌بندی وجود دارد و به عنوان سیاست اصلی موسسه رده‌بندی آسیا نیز مطرح است. به همین دلیل نام موسسه رده‌بندی آسیا گذاشته‌ایم و نه موسسه رده‌بندی ایران، تا فرامرزی کار کنیم و نام ملی ما را محدود نکند. اما شکل‌گیری موسسه رده‌بندی اصلاً در کوتاه‌مدت معنی ندارد. بلکه نیازمند تجربه، ساختار، حضور و پذیرش از طرف جامعه دریانوردی است. بنابراین صرفاً بستن یک قرارداد با سازمان بنادر و کشتیرانی به معنی ایجاد موسسه نیست. باید شرکت‌های بیمه، بانک‌ها، کشورهای دیگر موسسه را بپذیرند در غیر این صورت شکل‌گیری موسسه معنی ندارد. خوشبختانه موسسه رده‌بندی آسیا در کشور شکل گرفته است. هیچ‌گونه انحصاری نیز وجود ندارد زیرا چهار موسسه بزرگ رده‌بندی بزرگ دنیا در ایران وجود دارد.

غیرانحصاری بودن

شاید یکی از سوالات در زمینه تأسیس موسسات

رده‌بندی این باشد که آیا موسسات رده‌بندی دیگری نیز وجود دارد یا خیر؟ به عنوان یک کارشناس و یک ایرانی و نه از سوی موسسه رده‌بندی آسیا، معتقدم که بازار ایران کشش دو موسسه رده‌بندی را ندارد. موضوع ایمنی در کشور به این طریق تهدید می‌شود. ایجاد موسسه جدید قطعاً به ایمنی ضربه خواهد زد.

نکته دیگری که مطرح است این است که آیا بنیه علمی برای ایجاد چنین موسسه‌ای وجود دارد. یک موسسه رده‌بندی باید در تمام بنادر حضور داشته و کارشناس متخصص داشته باشد. موسسه رده‌بندی آسیا حاصل ۳۰ سال فعالیت گروه کارشناسان و ایران سفینه است.

بنیه علمی و تجربه برای ایجاد موسسه جدید وجود ندارد. مسلماً رقابت در این مورد در ایمنی تأثیرگذار خواهد بود زیرا همین موضوع سبب شد که سازمان بنادر و کشتیرانی تصمیم به ادغام دو موسسه قبلی بگیرد تا دو موسسه با یکدیگر رقابت نداشته باشند.

در پایان از دست‌اندرکاران ماهنامه پیام‌دریا تشکر می‌کنم که سال‌های سال است که در زمینه کشتی و کشتیرانی، دریا و دریانوردی واقعاً مفید بوده و خیلی خوب کار کرده است. مقالات نوشته شده مقالات کیفی بوده که کمتر دستخوش سیاست‌بازی شده است. پیش از آنکه ارگان تبلیغاتی یک سازمان باشد به عنوان یک بازاری علمی و تخصصی مطرح بوده و جایگاه مناسبی را در فضای صنعت دریانوردی کشور و مطبوعات پیدا کرد.

نکته دیگری که لازم است عنوان کنم این بوده که مجله پیام‌دریا علاوه بر چاپ مقالات علمی نقش مهم دیگری را نیز ایفا کرده است و آن این است که اجتماعی از کارشناسان و متخصصان مرتبط به دریا را در اطراف خود نگاه داشته است و توانسته بین این کارشناسان ارتباط برقرار کند و دانشی را که در فضای دریایی کشور وجود دارد را بین کارشناسان این بخش توزیع کند. نقش پیام‌دریا صرفاً پیام‌رسانی نیست بلکه نقش میزگرد را نیز بین کارشناسان دریایی ایفا کرده است که باید از این جهت به این ماهنامه تبریک گفت. از اینکه نشریه به موضوع رده‌بندی پرداخته است تشکر می‌کنم. شناخت موسسات رده‌بندی و جایگاه آنها در صنعت دریانوردی دارای اهمیت بسیاری است. اینکه نشریه بتواند از میان فعالیت‌هایی که جنبه علمی، تخصصی، اقتصادی و... دارند روح مساله را که جنبه‌های پنهان فعالیت‌های رده‌بندی است را استخراج و منعکس کند دارای اهمیت بسیاری است. کمتر مجله‌ای در کشور این چنین به موضوعات تخصصی می‌پردازد که جای تشکر دارد.