



سازمان بین‌المللی دریانوردی

و

نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی

تألیف: علی اکبر مرزبان

سرشناسه :	مرزبان، علی اکبر
عنوان و نام پدیدار:	سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی
/ تالیف علی اکبر مرزبان.	
مشخصات نشر:	تهران. / اسرار دانش، ۱۳۹۱.
مشخصات ظاهری :	۷۶۰ ص. : مصور (بخش رنگی).
شابک :	978-964-986-053-4
قیمت :	۱۵۰۰۰۰ ریال
وضعیت فهرست‌نویسی:	فیبا
موضوع:	سازمان بین‌المللی دریانوردی
موضوع:	حقوق بین‌الملل دریاها
موضوع:	صنایع دریایی
رده‌بندی کنگره:	VK145/م 4 س 2 1391
رده‌بندی دیویی:	۶۲۳/۸۹
شماره کتابشناسی ملی:	۲۸۷۴۰۷۶

سازمان بین‌المللی دریانوردی

و

نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی

تألیف: علی اکبر مرزبان



تابستان سال ۱۳۹۱ ه.ش



انتشارات اسرار دانش

سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی

نویسنده و ویراستار: علی‌اکبر مرزبان

حروف چینی و صفحه‌آرایی: زینب‌السادات قندی

لیتوگرافی: صدف

چاپخانه: گلرنگ

صحافی: مهرگان

چاپ: اول - تابستان ۹۱

تیراژ: ۱۰۰۰ جلد

حق چاپ این اثر برای سازمان بنادر و دریانوردی محفوظ است

دفتر مرکزی: خیابان انقلاب، خیابان شهدای ژاندارمری، روبروی اداره پست، پلاک ۱۲۶، طبقه ۳،

تلفن: ۶۶۴۶۹۷۶۲ - فکس: ۶۶۹۶۰۶۵۴

مرکز پخش: طبقه ۴ - تلفن: ۶۶۹۶۰۶۵۱

فروشگاه: خیابان انقلاب، خیابان ۱۲ فروردین، ساختمان ناشران، شماره ۱۶/۱۷، تلفن: ۶۶۴۱۱۳۶۲

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
مقدمه مؤلف.....	۲۲
مبحث مقدماتی-اهمیت و جایگاه کشتی‌رانی در تجارت جهانی؛ تهدیدها و مخاطرات.....	۲۷
الف) سهم حمل و نقل دریایی در تجارت جهانی.....	۲۹
ب) تحول در حمل و نقل دریایی و تکنولوژی ساخت کشتی‌ها.....	۳۰
ج) کشورهای دریایی عمده جهان.....	۳۴
د) تهدیدها و مخاطرات مربوط به کشتی‌رانی.....	۳۷
فصل اول: سازمان بین‌المللی دریانوردی؛ ساختار، ارتباطات و مقررات کاری.....	۴۱
بخش اول- سازمان بین‌المللی دریانوردی از ایده تا ظهور.....	۴۲
گفتار اول) حقوق بین‌الملل، سازمان‌های بین‌المللی و سیر تحول مقررات بین‌المللی دریایی.....	۴۲
بند اول - نگاهی اجمالی به حقوق بین‌الملل و سازمان‌های بین‌المللی.....	۴۳
بند دوم - ایمنی دریانوردی و سیر تحولات تصویب مقررات بین‌المللی دریایی.....	۵۰
گفتار دوم) ایده ی تأسیس یک مرجع بین‌المللی دریانوردی و تصویب کنوانسیون سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدولی.....	۵۶
بنداول-سازمان‌های بین‌المللی فعال در حوزه دریانوردی تا سال ۱۹۴۸ میلادی.....	۵۷
بنددوم-طرح موضوع تشکیل یک مرجع بین‌الدولی دریانوردی در سازمان ملل متحد.....	۶۳
بند سوم -برگزاری کنفرانس ژنو در سال ۱۹۴۸ میلادی و تصویب کنوانسیون راجع به تأسیس یک سازمان بین‌المللی دریانوردی.....	۶۶
گفتار سوم) اهداف تصویب کنوانسیون، اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن و نحوه عضویت.....	۷۲
بند اول - اهداف تصویب کنوانسیون و تشکیل سازمان.....	۷۲
بند دوم - وظایف و حوزه‌های فعالیت سازمان.....	۷۶
بند سوم- اصلاحات نسبت به کنوانسیون و عناوین بخش‌های آن.....	۸۱
بند چهارم- عضویت در کنوانسیون و سازمان و نحوه خروج از آن.....	۸۶
بخش دوم- ارکان و ساختار سازمان بین‌المللی دریانوردی.....	۹۲
گفتار اول) مجمع، شورا و پنج کمیته‌ی اصلی سازمان.....	۹۲
بند اول - مجمع.....	۹۲
بند دوم- شورا.....	۹۵
بند سوم- کمیته‌های پنج گانه اصلی سازمان.....	۱۰۶

- گفتار دوم) دبیرخانه‌ی سازمان ۱۱۸
- بند اول- دبیرکلی سازمان ۱۱۸
- بند دوم- وظایف دبیر کل ۱۲۱
- بند سوم - تشکیلات سازمانی دبیرخانه‌ی سازمان ۱۲۲
- گفتار سوم) دانشگاه ها، مؤسسات و مراکز وابسته به سازمان ۱۲۳
- بند اول- دانشگاه جهانی دریانوردی ۱۲۵
- بند دوم - مؤسسه حقوق بین‌الملل دریایی ۱۲۹
- بند سوم - دفاتر همکاری منطقه‌ای ۱۳۲
- بند چهارم- آکادمی بین‌المللی ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی ۱۳۴
- بخش سوم - مقررات و قواعد کاری حاکم بر ارکان سازمان ۱۳۶
- گفتار اول) مقررات و قواعد کاری مجمع ۱۳۷
- بند اول- نشست‌های مجمع و حضور هیأت‌های نمایندگی اعضا در آن ۱۳۸
- بند دوم- ریاست نشست، دبیری و نحوه تهیه و انتشار گزارش‌ها ۱۴۰
- بند سوم- سیستم رأی‌گیری و تصویب تصمیمات مجمع ۱۴۲
- بند چهارم - دستور کارهای مجمع ۱۴۶
- بند پنجم- دعوت از اشخاص حقوقی غیر از اعضا جهت حضور در نشست‌های مجمع ۱۴۷
- بند ششم - تشکیل نهادهای فرعی ۱۴۹
- گفتار دوم) مقررات و قواعد کاری شورا ۱۵۰
- بند اول- نشست‌های شورا و حضور هیأت‌های نمایندگی اعضا در آن ۱۵۰
- بند دوم- ریاست نشست، دبیری و نحوه تهیه و انتشار گزارش‌های شورا ۱۵۱
- بند سوم- دستور کارهای شورا ۱۵۳
- بند چهارم - سیستم رأی‌گیری و تصویب تصمیمات شورا ۱۵۴
- بند پنجم - دعوت از اشخاص حقوقی غیر از دولت‌های عضو و اعضای وابسته جهت حضور در نشست‌های شورا ۱۵۵
- بند ششم- تشکیل نهادهای فرعی ۱۵۶
- گفتار سوم) مقررات و قواعد کاری کمیته‌های پنج‌گانه‌ی اصلی ۱۵۷
- بند اول- کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ۱۵۷
- بند دوم - کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی ۱۶۹
- بند سوم - کمیته‌ی حقوقی ۱۷۲
- بند چهارم - کمیته‌ی همکاری فنی ۱۷۶

- بند پنجم - کمیته‌ی تسهیلات ۱۸۰
- گفتار چهارم) نهادهای فرعی متشکله توسط مجمع، شورا و کمیته‌های پنج‌گانه ۱۸۳
- بند اول - کمیته‌های فرعی ۱۸۵
- بند دوم - گروه‌های کاری ۱۸۸
- گفتار پنجم) اسناد آیمو و انواع آن ۱۹۸
- بند اول - سند و نحوه‌ی ارائه‌ی آن به ارگان‌های آیمو ۱۹۸
- بند دوم - انواع سند ۲۰۳
- گفتار ششم) دستور کارهای ارگان‌های مختلف سازمان ۲۰۸
- بند اول - مقررات کلی حاکم بر دستور کارهای نهادهای سازمان و انواع آن ۲۰۸
- بند دوم - دستور کارهای با اولویت ویژه و دارای اهمیت آیمو در طول دهه‌ی اول قرن بیست و یکم میلادی و بعد ۲۱۴
- گفتار هفتم) پلان استراتژیک سازمان، چالش‌های پیشرو و پلان اقدام در سطح عالی ۲۵۹
- بند اول - پلان استراتژیک سازمان ۲۵۹
- بند دوم - پلان اقدام در سطح عالی ۲۶۷
- بخش چهارم - روابط آیمو با اعضاء و سازمان‌های بین‌المللی ۲۷۱
- گفتار اول) روابط و تعاملات آیمو با دولت‌های عضو و اعضای وابسته ۲۷۱
- بند اول - روابط دبیرخانه و نهادهای سازمان با اعضاء ۲۷۲
- بند دوم - روابط ویژه با دولت انگلیس ۲۷۴
- بند سوم - وضعیت نمایندگی دولت‌ها در آیمو ۲۷۷
- بند چهارم - تشریفات معرفی نمایندگان ثابت، حقوق و مزایای دیپلماتیک و شرح وظایف نمایندگان ۲۸۳
- گفتار دوم) اهمیت صنعت دریانوردی برای جمهوری اسلامی ایران و سطوح ارتباطی آن با آیمو ۲۸۶
- بند اول - موقعیت ممتاز ایران در صنعت دریانوردی ۲۸۷
- بند دوم - سطوح و لایه‌های ارتباطی میان جمهوری اسلامی ایران و آیمو ۲۹۱
- گفتار سوم) میزان نقش آفرینی دولت‌ها در روند تصویب مقررات و تقابل منافع ۲۹۹
- بند اول - دسته‌بندی دولت‌های عضو آیمو از حیث میزان نقش آفرینی در مباحث دریایی و تصویب مقررات ۲۹۹
- بند دوم - جایگاه جمهوری اسلامی ایران در روند تصویب مقررات ۳۰۳
- بند سوم - تقابل منافع دولت‌ها در تدوین مقررات دریایی ۳۰۷
- گفتار چهارم) روابط و تعاملات سازمان با سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای ۳۱۳

- بند اول - روابط ویژه ی آیمو با سازمان ملل متحد..... ۳۱۳
- بند دوم- روابط با سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد و دیگر سازمان‌های بین‌الدولی ۳۱۹
- بند سوم- روابط با سازمان‌ها و انجمن‌های غیر دولتی بین‌المللی ۳۲۲
- فصل دوم- نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در صنعت دریانوردی و گسترش حقوق بین‌الملل دریایی..... ۳۲۷**
- بخش اول - کلیات و مفاهیم حقوقی مورد استفاده در ادبیات قانون گذاری آیمو..... ۳۲۸**
- گفتار اول) کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا و ارتباط ویژه ی آن با وظایف قانون گذاری آیمو..... ۳۲۸
- بند اول-کنوانسیون راجع به حقوق دریا و جایگاه ممتاز آن در حقوق بین‌الملل دریایی ۳۲۹
- بند دوم- اثر گذاری و الهام بخشی کنوانسیون راجع به حقوق دریا در جریان تدوین و تصویب مقررات دریایی توسط آیمو ۳۳۴
- گفتار دوم) مفاهیم سه‌گانه‌ی دولت پرچم، ساحلی و بندری و حیطة مسؤولیت آن‌ها ۳۴۱
- بند اول - دولت پرچم ۳۴۴
- بند دوم- دولت ساحلی ۳۵۳
- بند سوم- دولت بندری ۳۵۹
- گفتار سوم) منابع حقوق بین‌الملل و جایگاه مقررات دریایی بین‌المللی مصوب آیمو..... ۳۶۸
- بند اول- منابع حقوق بین‌الملل ۳۶۸
- بند دوم- مقررات دریایی مصوب آیمو، بخشی از حقوق بین‌الملل ۳۷۶
- گفتار چهارم) مفاهیم واصطلاحات حقوقی بنیادین بکار رفته در ادبیات قانون‌گذاری آیمو..... ۳۷۷
- بند اول- مقررات الزام‌آور ۳۷۷
- بند دوم- مقررات غیر الزام‌آور ۳۸۲
- بند سوم- قطعنامه و بخشنامه ۳۹۰
- بند چهارم- اصطلاحات فنی و اختصارات ۳۹۲
- گفتار پنجم) نحوه تصویب و به اجراء در آمدن مقررات دریایی آیمو..... ۳۹۳
- بند اول- مقررات الزامی ۳۹۳
- بند دوم- مقررات غیر الزامی ۴۰۲
- گفتار ششم) الزامات اجرای درست مقررات، نحوه اصلاح آن و تبدیل مقررات توصیه‌ای به الزامی ۴۰۳
- بند اول - الزامات اجرای درست و مؤثر مقررات دریایی ۴۰۳
- بند دوم- نحوه اصلاح مقررات دریایی ۴۰۶
- بند سوم - تبدیل مقررات دریایی غیرالزامی به مقررات الزامی ۴۱۰

بخش دوم - خدمات سازمان بین‌المللی دریانوردی به صنعت دریانوردی در قالب مقررات جهان

- شمول ۴۱۲
- گفتار اول) خدمات آی‌مو در زمینه‌ی حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی ۴۱۴
- بند اول- کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی. ۴۱۶
- بند دوم- کنوانسیون بین‌المللی راجع به خطوط بارگیری (خط شاهین) مصوب سال ۱۹۶۶ میلادی و پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی ۴۱۷
- بند سوم- کنوانسیون راجع به اندازه‌گیری تناژ کشتی‌ها مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی ۴۲۹
- بند چهارم- موافقت‌نامه‌ی کشتی‌های مسافری مخصوص تجاری مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی و پروتکل مربوط به الزامات فضای اختصاصی برای مسافران، مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی ۴۳۳
- بند پنجم- کنوانسیون راجع به مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی ۴۴۰
- بند ششم - کنوانسیون بین‌المللی برای کاتینرها‌ی ایمن مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی ۴۴۵
- بند هفتم - کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی و پروتکل‌های مصوب سال ۱۹۷۸ و ۱۹۸۸ میلادی مربوط به آن ۴۵۱
- بند هشتم - کنوانسیون راجع به سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی و موافقت‌نامه‌ی عملیاتی آن ۴۶۸
- بند نهم- کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس برای ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری مصوب سال ۱۹۷۷ میلادی و پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۳ میلادی مربوط به آن ۴۸۰
- بند دهم- کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهداری برای دریانوردان مصوب سال ۱۹۷۸ میلادی ۴۸۸
- بند یازدهم- کنوانسیون بین‌المللی راجع به تجسس و نجات دریایی مصوب سال ۱۹۷۹ میلادی ۴۹۶
- بند دوازدهم- کنوانسیون بین‌المللی راجع به نجات مصوب سال ۱۹۸۹ میلادی ۴۹۹
- بند سیزدهم- کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهداری برای پرسنل کشتی‌های ماهی‌گیری مصوب سال ۱۹۹۵ میلادی ۵۰۲
- گفتار دوم) خدمات آی‌مو در زمینه‌ی حفظ محیط زیست دریایی ۵۰۸
- بند اول - کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در موارد حوادث آلودگی دریایی مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی و پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی ۵۰۹
- بند دوم - کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی و پروتکل‌های اصلاحی مصوب سال ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ میلادی ۵۱۴

- بند سوم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به آمادگی، مقابله و همکاری در هنگام آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۹۰ میلادی و پروتکل مصوب سال ۲۰۰۰ میلادی ۵۳۲
- بند چهارم - پروتکل مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی مربوط به کنوانسیون راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق تخلیهٔ زباله‌ها و سایر مواد مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی ۵۳۸
- بند پنجم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به کنترل سیستم‌های ضد خزه ی مضر در کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۱ میلادی ۵۵۱
- بند ششم - کنوانسیون بین‌المللی برای کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۴ میلادی ۵۵۸
- بند هفتم - کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۹ میلادی ۵۶۷
- گفتار سوم - خدمات آیمو در زمینه‌ی جبران خسارات آلودگی و غیر آلودگی ناشی از فعالیت‌های کشتی‌رانی ۵۷۴
- بند یکم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارات آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی و پروتکل‌های اصلاحی مصوب سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۸۴ و ۱۹۹۲ میلادی ۵۷۶
- بند دوم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی و پروتکل‌های اصلاحی مصوب سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۸۴، ۱۹۹۲، ۲۰۰۰، ۲۰۰۳ میلادی ۵۸۶
- بند سوم - کنوانسیون مربوط به مسؤولیت مدنی در حوزهٔ حمل و نقل دریایی مواد هسته ای مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی ۶۰۵
- بند چهارم - کنوانسیون آتن در ارتباط با حمل مسافران و اثاثیهٔ آن‌ها از طریق دریا، مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی و پروتکل‌های اصلاحی مصوب سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۹۰ و ۲۰۰۲ میلادی ۶۰۹
- بند ششم - کنوانسیون راجع به محدودیت مسؤولیت برای دعاوی دریایی مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی و پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی ۶۲۴
- بند ششم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل و نقل مواد خطرناک و سمی مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی و پروتکل اصلاحی مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی ۶۳۲
- بند هفتم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی سوخت کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۱ میلادی ۶۴۶
- بند هشتم - کنوانسیون بین‌المللی نایروبی راجع به برداشت و شناورسازی کشتی‌های مغروقه مصوب سال ۲۰۰۷ میلادی ۶۵۰

- گفتار چهارم) خدمات آیمو در زمینه‌ی بهره‌وری کشتی‌رانی و امنیت دریانوردی ۶۵۶
- بند اول- کنوانسیون راجع به تسهیل ترافیک دریایی بین‌المللی مصوب سال ۱۹۶۵ میلادی ۶۵۹
- بند دوم - کنوانسیون برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی و پروتکل
برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی سکوها‌ی ثابت واقع در فلات قاره مصوب سال
۱۹۸۸ میلادی ۶۶۶
- بند سوم - دو پروتکل اصلاحی مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی مربوط به کنوانسیون و پروتکل
"SUA 88" ۶۷۲
- نتیجه گیری ۶۸۶
- ضمایم کتاب ۶۹۰
- فهرست منابع ۷۴۰
- تصاویر
چکیده به زبان انگلیسی

فهرست ضمایم کتاب

- ضمیمه شماره ی یک - وقایع دریایی مهم جهان از سال ۱۸۵۶ الی ۱۹۴۸ میلادی
- ضمیمه شماره ی دو- اسامی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی و سه عضو وابسته ی آن به همراه سال عضویت
- ضمیمه شماره ی سه - معاهدات دریایی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی در یک نگاه
- ۴- ضمیمه شماره ی چهار- عناوین معاهدات دریایی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی که جمهوری اسلامی ایران به عضویت آن‌ها درآمد
- ضمیمه شماره ی پنج - عناوین کدهای غیر الزامی و توصیه‌ای مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی
- ضمیمه شماره ی شش - عناوین گواهینامه‌ها و سایر مدارکی که بر اساس اسناد الزامی سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌بایست بر روی کشتی‌ها حمل شوند
- ضمیمه شماره ی هفت- علائم و اختصارات مورد استفاده برای نهادها و اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی
- ضمیمه شماره ی هشت- اسامی ۶۳ سازمان و مؤسسه بین‌المللی دولتی که با امضای تفاهم نامه‌های همکاری به آن‌ها موقعیت ناظری از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی اعطاء شد
- ضمیمه شماره ی نه - اسامی ۷۸ سازمان، انجمن و مؤسسه بین‌المللی غیر دولتی که با امضای تفاهم نامه‌های همکاری به آن‌ها موقعیت مشاوره‌ای اعطاء گردید
- ضمیمه شماره ی ده - نمونه ای از قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به یکی از کنوانسیون‌های مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی
- ضمیمه شماره ی یازده - دستور کارهای نشست بیست و هفتم مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی، برگزار شده در ماه نوامبر سال ۲۰۱۱ میلادی
- ضمیمه شماره ی دوازده- دستورکارهای نشست یکصد و هشتم شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی، برگزار شده در ماه ژوئن سال ۲۰۱۲ میلادی
- ضمیمه شماره ی سیزده - دستور کارهای نشست نودم کمیته‌ی ایمنی دریانوردی سازمان بین‌المللی دریانوردی، برگزار شده در ماه می سال ۲۰۱۲ میلادی
- ضمیمه شماره ی چهارده - دستورکارهای نشست شصت و سوم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی، برگزار شده در اواخر ماه فوریه و اوایل ماه مارس سال ۲۰۱۲ میلادی
- ضمیمه شماره ی پانزده - دستورکارهای نشست نود و نهم کمیته‌ی حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی، برگزار شده در ماه آوریل سال ۲۰۱۲ میلادی

- ضمیمه شماره ۱ شانزده-دستورکارهای نشست شصت و دوم کمیته همکاری فنی سازمان بین‌المللی دریانوردی، برگزار شده در ماه ژوئن سال ۲۰۱۲ میلادی
- ضمیمه شماره ۱ هفده - دستورکارهای نشست سی و هفتم کمیته تسهیلات سازمان بین‌المللی دریانوردی، برگزار شده در ماه سپتامبر سال ۲۰۱۱ میلادی
- ضمیمه شماره ۱ هجده - دستورکارهای کنفرانس بین‌المللی راجع به بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها، برگزار شده در ماه می سال ۲۰۰۹ میلادی

درآمد

ابزار ملموس و عینی حرکت در مسیر ترویج فرهنگ دریایی کشور، به دامنه، پهنه و وسعت تولید کالاهای فرهنگی با تاکید بر موضوعهای دریایی و بندری و هم چنین جنبه علمی و دانشی این حوزه بنیادین در اقتصاد کشورها باز می گردد.

به پشتوانه‌ی سابقه‌ی ای دیرین و پی دار، مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی (اداره کل طرح و توسعه سابق) سازمان بنادر و دریانوردی، همواره تلاش نموده است تا به هر فرصت مغتنمی، از تولیدات فرهنگی و عرضه کالاهای فرهنگی، در ترازوی بایسته و شایسته حمایت کند. پشتیبانی از پروژه‌های مطالعاتی پیشنهاد شده، پایان نامه‌ها، تألیف‌های موردی و موضوعی مرتبط با فعالیت‌های دریایی و بندری، انجام پژوهش‌های بنیادی و توسعه‌ای و کاربردی، نشر مقاله‌های تخصصی در فصل نامه علمی - پژوهشی که تحت عنوان دیدگاه محقق می‌شود، هم چنین همکاری با مراکز تحقیقاتی دانشگاهی و دیگر سازمان‌های هم عرض با فعالیت سازمان بنادر و دریانوردی، از جمله راهبردهای تعریف شده در این اداره کل است.

کوشش ما، ورود به جزئیات و بسیاری از دامنه‌های شناخته و ناشناخته فعالیت‌های دریایی - دریانوردی و بندری، عناصر دانشی زیست محیطی، ساحل و فراساحل، پیمان‌ها و معاهدات بین‌المللی و حقوق دریاها و دریانوردی و قوانین ناظر و حاکمیتی بر حمل و نقل دریایی است. این‌ها، از جمله صفات بارز روندهای پژوهشی در این حوزه است که مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی همواره آن‌ها را مورد تاکید قرار داده و پیوسته در فضای عمل، محقق ساخته است.

هدف و به طور گسترده، غنی سازی مجموعه اقدام‌های تألیفی، پژوهشی و تولیدی سازمان بنادر و دریانوردی در فضای ملی و فراملی است. تعمیمی که لازم است تا در کنار پیشرفت‌های حاصل شده در توسعه ابعاد فعالیت‌های بندری و زیرساختی در حوزه حمل‌ونقل دریایی، در حوزه

فرهنگ دریایی کشور و تولید محصولات در فضای ادبیات نوشتاری با تاکید بر دستاوردهای علمی - پژوهشی نیز محقق شود.

اهمیتی که ما برای این چنین دستاوردها قایل می‌شویم، به جامعه دریایی ما کمک می‌کند تا در کنار صورت بندی های مرتبط با توسعه فیزیکی و فضای فعالیت های دریایی، بندری و دریانوردی کشور، به صورت بندی های مرتبط با توسعه فرامادی و فرهنگی دریایی، بندری و دریانوردی کشور نیز پردازد. بی هیچ شکی، ارائه ترکیب مناسبی از این رویکرد می‌تواند نیروی محرکه و موثر برای حرکت در جهت توسعه فعالیت های مورد نظر را فراهم سازد.

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی

سازمان بنادر و دریانوردی

قدردانی و سپاس

نگارنده در مطلع کتاب بر خود لازم می‌داند، از همه‌ی کسانی که به نحوی از انحاء ایشان را در نگارش مطالب یاری رساندند، صمیمانه تشکر و قدردانی نماید. مسلماً اگر ثوابی در این امر خیر باشد، نصیب آن‌ها نیز خواهد شد. از همکاران محترم سازمانی و اعضای سابق و فعلی هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی کمال سپاس‌گزاری را دارد. باید اقرار نمود، حمایت‌ها و دلگرمی‌های این عزیزان به خصوص جناب آقای مهندس عطاء.. صدر، معاون وزارت راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی که تا پایان نگارش کتاب شخصاً آن را پیگیری نمودند، باعث گردید، این پروژه به سرانجام خود و مرحله‌ی چاپ و انتشار برسد.

از دبیر کل سابق سازمان بین‌المللی دریانوردی جناب آقای "Efthimios E.Mitropoulos" و دبیر کل فعلی آن جناب آقای "Koji Sekimizu" که همواره موضوع نگارش کتاب را با علاقه‌مندی پیگیری می‌کردند و در چند مورد نگارنده را از نظرات مشورتی خود بهره‌مند نمودند، قدردانی به عمل می‌آید. همچنین از خانم "Marianne Harvey" مسؤول مرکز اطلاعات دریانوردی و کتابخانه‌ی سازمان بین‌المللی دریانوردی که انصافاً کمک زیادی در تهیه‌ی منابع تحقیق و مطالعه نمودند، تشکر می‌شود.

از والدین عزیز که همواره در راه تعلیم و تربیت فرزندان اهتمام ورزیده و در این راه از هر کوششی دریغ ننمودند و با ایجاد امید و انگیزه، پیگیر نگارش کتاب بودند، با تمامی وجود قدردانی می‌شود. هم‌چنین نگارش کتاب پیش رو مرهون فداکاری همسری است که در طول مدت مأموریت سختی‌های دوری از وطن و بستگان دور و نزدیک را تحمل نمود و با از خود گذشتگی، محیط کار و فضای خانه را طوری آماده و با نشاط ساخت، تا علاوه بر انجام درست مأموریت، شاهد یک محصول علمی باشد. بی‌تردید سهم ایشان در انجام پروژه بیش از همه کس می‌باشد. فلذا از ایشان نیز نهایت تشکر و سپاس بعمل می‌آید. پر واضح است، همه‌ی این

توفیقات به دست نیامد جز در سایه ی الطاف قدسیه حق تعالی که شکر بایسته ی درگاهش را
عبد حقیر و ناچیزی چون نگارنده هرگز نتواند بجای آورد.

در پایان مؤلف مفتخر است، سرآغاز این کتاب با نام و یاد شهدای گران قدر ایران اسلامی
به ویژه شهدای زادگاهش روستای رودبار شهرستان آمل، شهدای سازمان بنادر و دریانوردی و
همچنین شهیدان راه علم و فن آوری و پیشرفت ایران زمین مزین شود. آن‌هایی که رفتند تا
اسلام و ایران زنده و پاینده بماند و ایرانی سرافراز و استوار به راه خود که همانا تعالی مادی و
معنوی در همه ی عرصه ها است، ادامه دهد. آن‌هایی که حیات اخروی و روزی نزد معبودشان را
بر زندگی زودگذر و وانفسای دنیوی ترجیح دادند. روح شان شاد و راه شان مستدام باد.

والسلام

علی اکبر مرزبان

نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی

و معاون نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران نزد IMO

شهریور ماه سال ۱۳۹۱ ه.ش

انگلیس - لندن



پیام مهندس سید عطاء الله صدر
معاون وزیر راه و شهرسازی
و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

حمل و نقل دریایی نقش بسیار مهم و تعیین کننده‌ای در توسعه اقتصاد و تجارت بین‌المللی برعهده دارد. امروزه حدود نود درصد (۹۰٪) کالاها و مبادلات تجاری بین‌المللی از طریق دریا و کشتیرانی صورت می‌پذیرد و می‌توان گفت که توسعه اقتصادی جهان وابستگی بسیاری به حمل و نقل دریایی دارد. به عبارت دیگر "چرخ تجارت جهانی بدون حمل و نقل دریایی از حرکت باز خواهد ایستاد و اقتصاد و تجارت بین‌المللی مرهون دریا، دریانوردی و دریانوردان است."

لذا نقش مراجع دریایی کشورها و متولیان حمل و نقل دریایی در انتظام امور و وضع مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی و کشتیرانی به منظور ایمنی، امنیت و اطمینان در جا به جایی کالا و مسافر در اقیانوس‌ها، آب‌های بین‌المللی و آب‌های تحت حاکمیت کشورها و بنادر مبدأ و مقصد حمل، بسیار حائز اهمیت است و مسؤولیت سنگینی را بر عهده مراجع دریایی کشورها قرار می‌دهد.

با تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در سال ۱۹۵۸ میلادی بعنوان یکی از سازمان‌های وابسته به سازمان ملل متحد و مشارکت کشورهای عضو، تاکنون اقدامات موثری در انتظام امور دریانوردی بین‌المللی، ارتقاء ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی بعمل آمده است و خدمات موثری به توسعه صنعت دریانوردی در قالب مقررات جهان شمول و کنوانسیون‌های بین‌المللی ارائه گردیده است. خوشبختانه جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان یکی از اعضاء فعال این سازمان بین‌المللی همواره نقش آفرین بوده، بطوری که از سال

۱۳۸۷ ه.ش. تا کنون جزو پانزده کشور اول ارائه‌کننده اسناد و مدارک برای تنظیم مقررات بین‌المللی در بین ۱۷۰ کشور عضو به شمار می‌رود.

کتاب حاضر نیز که توسط همکار گرامی و نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی کشور در سازمان IMO، جناب آقای علی اکبر مرزبان تألیف و به رشته تحریر درآمده است، از جمله این خدمات است. این مجموعه به عنوان یک کتاب منحصر بفرد که مشابه آن در کتابخانه‌ی IMO یافت نمی‌شود و برای اولین بار در ایران به چاپ می‌رسد، بدلیل زمینه‌ی علمی، تجربی و عملی نگارنده و اشتغال و حضور وی در صحنه عمل، از ویژگی ممتازی برخوردار است و به عنوان اثری ماندگار ثبت خواهد شد و مرجعی برای دریافت اطلاعات و معلومات پایه در زمینه‌ی مقررات دریایی بین‌المللی و سازمان متولی آن بشمار خواهد رفت. این کتاب برای جامعه دریایی کشور، علاقمندان به مباحث دریایی، حقوق بین‌الملل دریایی، اساتید رشته دریانوردی و حقوق و تدریس به دانشجویان قابل استفاده می‌باشد و از آنجا که تنها یک مجموعه یا فایل اطلاعاتی نیست، می‌تواند به عنوان سندی برای تهیه نرم‌افزارهای تحقیقی و پژوهشی نیز مورد استفاده قرار گیرد.

از آقای مرزبان که در کنار تلاش موثر و انجام وظایف سازمانی، به تألیف این کتاب همت گمارده‌اند و همچنین خانواده محترم ایشان که با حمایت روحی و معنوی و تشویق وی در تدوین این مجموعه، نقش آفرین بوده‌اند صمیمانه تشکر و قدردانی می‌نمایم.

در پایان اینکه فردی ایرانی و مسلمان پیرو مکتب اهل بیت علیهم‌السلام این اقدام ارزشمند را در سازمان بین‌المللی دریانوردی به انجام رسانده، مایه بسی افتخار و مباهات است.

مقدمه مؤلف

در زمانه‌ی معاصر، که پیوسته بر امر مبادله دانش تخصصی و حرفه‌ای تاکید می‌شود، حرکت بر مسیر نشریه کتاب، چه در فضای واقعی (تولید محصول مکتوب) و چه در فضای مجازی، تلاشی به شدت مورد نیاز است. از سوی دیگر و هر اقدامی در این راستا، نشان از تحقق حرکتی مسؤولیت پذیرانه و انجام رسالتی دارد که متوجه نهادها و سازمان‌های مرتبط با موضوع این دستاوردهاست.

کتاب پیش رو، تألیفی در زمینه‌ی معرفی سازمان بین‌المللی دریانوردی و تبیین نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی است. مجموعه‌ای که تأکیده‌های محتوایی آن، دلالت بر بیان ریشه‌های تاریخی، فرآیندهای توسعه‌ای و کارکردهای نوین، در تطابق و هم‌راستایی با نیازهای نوین دارد.

هر فعالیت و کنش حرفه‌ای، نیازمند به پشتوانه‌های علمی - پژوهشی و زیرساخت‌های فکری و نظری است. اشراف بر دانش و جوهره‌های اندرونی مرتبط با فعالیت‌ها و کنش‌های حرفه‌ای کمک می‌کند تا حرکت‌های عملیاتی، همه در فضایی روشن و شفاف و استوار بر قواعد علمی - دانشی اتفاق افتند و از همین روست که در این کتاب سعی شده است تا بر بینایی‌ترین مسائل تاکید و مسائل در ارتباط با آن تشریح و قاعده‌مداری آن‌ها بیان شوند.

پیوستن و ورود به فضای شناختی آور و واحد در حوزه سازمان بین‌المللی دریانوردی، مستلزم تهیه و تدوین و گردآوری داده‌های بسیاری است. داده‌هایی که بر اثر آن‌ها بتوان شرح کامل و بسنده‌ای از مفاهیم اصلی این سازمان، ارائه داد. به هر تقدیر، کوشش مؤلف آن بوده است تا به وجهی مفهوم‌نگارانه و موضوعی و در قالب یک ساختار هدفمند، به این مهم بپردازد.

بالتبع، حرکت کامل تر وابسته به حرکت فردی و جمعی دیگرانی است که هر یک و در قالب یک اقدام فرهنگ ساز، گوشه ای از جهان اندیشه دریایی، دریانوردی و امور بندری را «مستند»، «تحلیل» و «کارشکافی» کنند.

امروزه و در فضای عملیاتی، ما به بسیاری از این «داده‌ها و یافته‌ها» احتیاج داریم. مراکز دانشگاهی و دانشجویان و اساتید رشته‌های وابسته به دریا و بندر و صنعت دریانوردی و صنایع دریایی و ساحلی و فراساحل، کانون های حرفه‌ای و اتحادیه ها، مجامع صنفی دریانوردی و بندری و حمل و نقل دریایی، نهادهای حقوقی، امور جاری روابط کار و دیگر زوایای این پهنه، کانون‌های اصلی این دامنه از نیاز را تشکیل می دهند.

بن مایه‌های این کتاب، استوار بر دو فصل، شش بخش و بیست و هفت گفتار است. فصل اول تحت عنوان «سازمان بین‌المللی دریانوردی: ساختار، ارتباطات و مقررات کاری» شامل چهار بخش و هفده گفتار است.

عناوین این بخش‌ها به ترتیب عبارت هستند از:

«سازمان بین‌المللی دریانوردی از ایده تا ظهور» و «ارکان و ساختار سازمان بین‌المللی دریانوردی» هر یک با سه گفتار، «مقررات و قواعد کاری حاکم بر ارکان سازمان» با هفت گفتار و «روابط آیمو با اعضاء و سازمان‌های بین‌المللی» با چهار گفتار. قبل از آغاز فصل اول و به منظور ایجاد یک ارتباط مفهومی با پیشینه ها و سوابق دریانوردی، مبادرت به تشریح و بیان «اهمیت و جایگاه کشتی‌رانی در تجارت جهانی؛ تهدیدها و مخاطرات» شده است. سهم حمل و نقل دریایی در تجارت جهانی، تحول در حمل و نقل دریایی و تکنولوژی ساخت کشتی‌ها، کشورهای دریایی عمده جهان و تهدیدات و مخاطرات مربوط به کشتی‌رانی موضوع‌هایی هستند که در مبحث مقدماتی به آنها توجه می‌شود.

مسائلی که در بخش‌های چهارگانه‌ی فصل اول مورد مطالعه و بحث قرار خواهند گرفت، شامل تبیین نکاتی کلیدی در خصوص حقوق بین‌الملل، سازمان‌های بین‌المللی و بیان تأکیدها در چارچوب موضوع‌هایی چون، ایمنی دریانوردی و سیر تحولات تصویب مقررات بین‌المللی

دریایی، ایده‌ی تأسیس یک مرجع بین‌المللی دریانوردی جهان شمول و اهداف و مأموریت‌های آن، هم چنین بیان ارکان سازمان بین‌المللی دریانوردی است. معرفی دبیرخانه‌ی سازمان، مؤسسات و مراکز وابسته به سازمان، مقررات و قواعد کاری حاکم بر ارکان سازمان شامل مجمع، شورا، کمیته‌های پنج گانه‌ی اصلی، نهادهای فرعی متشکله توسط ارکان سازمان، اسناد، دستورکارها، پلان استراتژیک و چالش‌های پیش رو و پلان اقدام در سطح عالی برای نیل به اهداف عالی سازمان، روابط و تعاملات سازمان با دولت‌های عضو و اعضای وابسته، وضعیت نمایندگی دولت‌ها در سازمان، اهمیت صنعت دریانوردی برای جمهوری اسلامی ایران و سطوح ارتباطی آن با سازمان، میزان نقش آفرینی دولت‌ها در روند تصویب مقررات دریایی و تقابل منافع و بالاخره روابط و تعاملات سازمان با سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای دولتی و یا غیر دولتی، مباحث دیگری از این فصل را تشکیل می‌دهند.

عنوان فصل دوم "نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در صنعت دریانوردی و گسترش حقوق بین‌الملل دریایی" است. این فصل از دو بخش و ده گفتار تشکیل شده است. در بخش اول تحت عنوان " کلیات و مفاهیم حقوقی مورد استفاده در ادبیات قانون گذاری سازمان " مفاهیم کلیدی در خصوص " کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا" و ارتباط ویژه‌ی آن با وظایف قانون گذاری سازمان بین‌المللی دریانوردی تشریح می‌شوند. توصیف مفاهیم سه‌گانه‌ی دولت پرچم، دولت ساحلی و بندری و حیطة مسؤولیت آن‌ها، منابع حقوق بین‌الملل و جایگاه مقررات دریایی بین‌المللی مصوب سازمان، اصطلاحات حقوقی بنیادین به کار رفته در ادبیات قانون گذاری سازمان، نحوه تصویب و به اجراء در آمدن مقررات دریایی، الزام‌ها در اجرای درست مقررات، نحوه اصلاح آن و تبدیل مقررات توصیه‌ای به الزامی، دیگر عناوین موضوعی بخش اول از این فصل را تشکیل می‌دهند.

بخش دوم این فصل در زمینه‌ی تشریح مسائلی است که تحت عنوان "خدمات سازمان بین‌المللی دریانوردی به صنعت دریانوردی در قالب مقررات جهان شمول" قابل تبیین است. بیش‌ترین مطالب این کتاب در چارچوب بیان جزئیات مرتبط با موضوع نسبت به دیگر بخش‌ها، در این قسمت آمده است. در این بخش خدمات سازمان در چهار زمینه‌ی حفظ و ارتقای ایمنی

دریانوردی، محیط زیست دریایی، جبران خسارات آلودگی و غیر آلودگی ناشی از فعالیت‌های کشتی‌رانی و هم‌چنین امنیت دریانوردی و بهره‌وری کشتی‌رانی تبیین می‌شوند. در هر یک از این حوزه‌ها اسناد حقوقی و الزام‌آور مصوب سازمان که در قالب معاهدات بین‌المللی شامل کنوانسیون، موافقت‌نامه و یا پروتکل تبلور یافتند، از ابتدای فعالیت سازمان در سال ۱۹۵۸ میلادی تا پایان نیمه‌ی دوم سال ۲۰۱۲ میلادی مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته‌اند. مباحثی که در این بررسی‌ها به آن‌ها توجه می‌شود، عبارتند از اهداف تصویب هر یک از معاهدات، تاریخ تصویب، نحوه‌ی اجراء و اصلاح آن‌ها، ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم معاهدات. در نهایت نسبت به وضعیت عضویت دولت‌ها در معاهدات بین‌المللی و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش آنان، مطالبی بیان شده‌اند.

قابل اذعان است که :

۱. کتابی با این جامعیت که دربردارنده‌ی تقسیماتی به شرح مفاد موضوعی پیش گفته باشد، تا کنون و به زبان فارسی تألیف نشده است. علاوه بر این و به استناد تأکید مسؤؤل مرکز اطلاعات دریانوردی سازمان بین‌المللی دریانوردی، به زبان انگلیسی نیز کتابی با این جامعیت، در مرکز مورد اشاره، موجود نیست.
۲. نگارنده تا حد ممکن سعی نمود، در جای مناسب با ارائه‌ی نمونه‌های عملی از نشست‌های مختلف نهادهای سازمان بین‌المللی دریانوردی، به ویژه آن‌هایی که خود به عنوان رییس هیأت نمایندگی جمهوری اسلامی ایران و یا عضوی از آن حضور داشت، کتاب را از حالت انتزاعی و تئوریک صرف خارج نماید و به آن جنبه‌ی کاربردی ببخشد.
۳. با توجه به محتوای کتاب، این اثر می‌تواند مورد بهره‌برداری جامعه دریایی کشور، شرکت‌کنندگان در نشست‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، علاقمندان به مباحث و مقررات دریایی بین‌المللی، استادان و دانشجویان رشته‌ی دریانوردی، حقوق و سیاسی قرار گیرد. دلیل این امر نیز روشن است و آن را می‌توان این‌چنین توصیف نمود. سازمان بین‌المللی دریانوردی یک مرجع قانون‌گذاری بین‌المللی است و بنابراین

مقررات مصوب آن در حقوق بین‌الملل دریایی قابل بررسی و مطالعه می‌باشد. از سوی دیگر هنگامی که به یک سازمان بین‌المللی پرداخته می‌شود، مقررات حاکم بر این گونه سازمان‌ها و نقش آن‌ها در نظام بین‌الملل از مباحث علوم سیاسی به حساب می‌آید که مورد علاقه علمای علم سیاست و دانشجویان این حوزه است و این ضروری می‌نماید تا که زمینه‌ی آشنایی آنان با این مباحث فراهم آید. از سوی دیگر سازمان بین‌المللی دریانوردی از این حیث که یک مرجع صلاحیت دار جهانی برای قانون گذاری بین‌المللی در زمینه‌ی دریا و کشتی محسوب می‌شود، دارای مخاطبانی است که چون می‌بایستی به صورت مستقیم نسبت به اجرای قواعد و استانداردهای برآمده از مقررات دریایی بین‌المللی اقدام نمایند و یا بر اجرای درست آن‌ها نظارت کنند، ضرورت دارد تا به جزئیات این فرآیندهای دقیق عملیاتی، اشراف کامل داشته باشند.

امید است، اثر حاضر که کتابت آن حدود چهار سال زمان برد، بتواند به سهم خود نقشی در تعالی دانش فنی و تخصصی در حوزه دریانوردی ایفاء بنماید. انشاء... .

مبحث مقدماتی - اهمیت و جایگاه کشتی‌رانی در تجارت جهانی؛ تهدیدها و

مخاطرات

بیش از دو سوم مساحت کره زمین را آب پوشانده است. آب مظهر روشنایی، پاکی و منبع حیات کلیه جان داران روی زمین محسوب می‌شود. خداوند سبحان در آیه ۱۶۴ از سوره مبارکه بقره نزول آب از آسمان را موجب احیای زمین بعد از موت دانست و آن را جزو آیاتی برای اهل خرد برشمرده است. نظیر چنین توصیفات از آب را در بعضی دیگر از سوره های قرآن نیز می‌توان یافت.

رودخانه ها، دریاها و اقیانوس ها زیست گاه میلیاردها موجود زنده می‌باشند که بخش کوچکی از آن به عنوان منبع ارتزاق بشر مورد استفاده قرار می‌گیرد. علاوه بر این، باران این رحمت خداوند تبارک و تعالی محصول همین دریاها و اقیانوس ها می‌باشد؛ بارانی که در نهرها روان می‌شود، سفره های زیر زمینی را پر آب می‌کند، دشت ها و جنگل ها را سیراب می‌سازد و بدین ترتیب چرخه ی حیات گیتی و هر آنچه را که در آن است، استمرار می‌بخشد.

دریاها و اقیانوس ها نه تنها منبع حیات و ارتزاق بشر محسوب می‌شوند، بلکه از هزاران سال پیش تاکنون با ساخت وسیله ای بنام کشتی، مورد استفاده جوامع برای جهان گشایی و کشف سرزمین‌ها، هم چنین انجام تجارت و حمل و نقل کالا از یک منطقه به دیگر مناطق و سرزمین‌ها قرار گرفته‌اند. خداوند سبحان در قسمت دیگری از آیه ۱۶۴ از سوره مبارکه بقره هدف از حرکت کشتی در دریا را انتفاع مردم دانسته و آن را نیز از آیات خود برشمرده است. خداوند یکتا هم چنین در آیات دیگر به سیر کشتی در دریا اشاره نموده و آن را وسیله تجارت و ارتزاق معرفی فرموده است. یکی از زیباترین توصیف ها از دریا و کشتی را می‌توان در آیه ۱۴ از سوره مبارکه نحل مشاهده نمود. خداوند منان در این آیه می‌فرماید:

" او کسی است که دریا را مسخر (شما) ساخت تا از آن، گوشت تازه بخورید؛ و زیوری برای پوشیدن (مانند مروارید) از آن استخراج کنید؛ و کشتی‌ها را می‌بینی که سینه‌ی دریا را

می‌شکافند تا شما (به تجارت پردازید و) از فضل خدا بهره‌گیرید؛ شاید شکر نعمت‌های او را بجا آورید!

با پیشرفت انسان‌ها در طول قرون، هر روز بر اهمیت حمل و نقل دریایی افزوده شده است. نوع و اندازه‌ی کشتی‌ها متحول و اهداف استفاده از آن نیز همواره رو به تنوع نهاده است. به مرور زمان شاهدیم که کشتی‌ها از استحکام، قدرت و ظرفیت بیشتر و از همه مهم‌تر ایمنی فزاینده‌تر نیز برخوردار شده‌اند. از سه قرن اخیر به این طرف و پس از انقلاب صنعتی، می‌بینیم که با چه وسعتی از فن‌آوری‌های نوین برای ساخت کشتی‌ها بهره‌برداری شده است. این فن‌آوری‌ها و نوآوری‌ها روز به روز در همه‌ی ابعاد ارتقاء یافته، تا جایی که ره‌آوردهای معاصر ما در ساخت کشتی‌ها حکایت از بهره‌گرفتن از برترین تکنولوژی‌ها دارد.

امروزه همگان بر اهمیت کشتی و دریا واقفند. علاوه بر صنعت ماهی‌گیری، اهداف نظامی و یا اکتشافات نفتی و معادن زیر دریایی، از کشتی‌ها بیشتر برای حمل و نقل و جابه‌جایی کالاها در سطوح محلی، منطقه‌ای و به ویژه بین‌المللی استفاده می‌شود. اگرچه آمارهای متنوعی در زمینه‌ی حجم کالاهای جا به جا شده از طریق دریا و کشتی ارائه می‌شود، اما می‌توان گفت بین هشتاد و پنج تا نود درصد تجارت جهانی از طریق دریا صورت می‌گیرد.

کشتی‌ها از تنوع زیادی چه به لحاظ نوع کاربری و چه به لحاظ اندازه و ظرفیت برخوردارند. کشتی‌های نفتی، کانتینری، کالاهای عمومی، کالاهای فله‌ای جامد و یا مایع، مسافری، تفریحی، کشتی‌های مخصوص حمل‌گاز، حمل کالاهای ویژه نظیر الوارها، خودروها، مواد رادیو اکتیو، مواد شیمیایی، کشتی‌های مخصوص فعالیت و تردد در آب‌های یخی قطبی و غیره همگی بسته به نیاز روز بشر طراحی و ساخته شده‌اند. ظرفیت کشتی‌ها نیز از تنوع زیادی برخوردار است. اندازه‌ی کشتی‌ها نیز با توجه به ظرفیت بارگیری و نوع کالا و حجم آن دارای تنوع ویژه‌ای شده است. در همین زمینه قابل توجه است که کشتی‌های با ظرفیت بارگیری بیشتر از طول و عرض افزون‌تری برخوردار شده‌اند.

صنعت کشتی‌رانی در حال حاضر به یکی از صنایع پر رونق و سودآور تبدیل شده است. این شیوه‌ی حمل و نقل ایمن‌ترین و در عین حال ارزان‌ترین روش حمل و نقل کالا در حجم بالا محسوب می‌شود. علاوه بر این، چنانچه از حمل و نقل محدودی از کالاها توسط هواپیما صرف نظر نماییم، کشتی تنها تسهیل‌کننده‌ی تجارت جهانی و وسیله‌ی حمل و نقل بین قاره‌هایی که با آب از هم جدا شدند، قلمداد می‌شود. ویژگی‌های منحصر به فرد کشتی‌ها موجب جذب کشورها و سرمایه‌گذاران به این صنعت شده است. در این میان بعضی دولت‌ها سعی دارند تا با ثبت بیش‌تر کشتی‌ها تحت مقررات ملی کشور خود، به آن‌ها تابعیت داده و در نتیجه حق برافراشتن پرچم را بر فراز کشتی اعطاء داشته و به این ترتیب از فراهم آمدن این امتیاز بهره‌های تجاری و مالی ببرند. علاوه بر این و جدای از بعضی کشورها همانند یونان که مردمان آن‌ها از قدیم الایام و به طور سنتی مالک کشتی‌ها بودند، سرمایه‌گذاران و مالکان جدید با توجه به جنبه‌های سودآوری صنعت کشتی‌رانی در کشورهای دیگر ظهور پیدا کرده و بر دامنه این نوع از حمل و نقل افزوده‌اند.

کشورهایی هم چون ژاپن و کره جنوبی که در گذشته‌ی نه چندان دور فاقد ناوگان کشتی‌رانی قابل توجهی بوده‌اند، اینک جزو کشورهای روزآمد در این صنعت هستند.

الف) سهم حمل و نقل دریایی در تجارت جهانی

به دنبال بحران اقتصادی پیش آمده در سال ۲۰۰۹ میلادی، تجارت جهانی ۲.۱٪ درصد نسبت به سال ۲۰۰۸ میلادی کاهش یافت. رشد اقتصاد جهانی در سال ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی بهبود یافت و به ترتیب با ۳.۹٪ و ۳.۱٪ رشد مثبت روبرو شد. این کاهش و افزایش اثری مستقیم بر میزان حمل و نقل دریایی گذاشت و علت آن نیز چیزی نبود جز حضور با سطح بالای این صنعت که در جا به جایی کالا نقشی عمده ایفاء می‌نماید. بر اساس گزارش منتشره از سوی "آنکتاد"^۱ کل کالاهایی که در سال ۲۰۰۸ میلادی از طریق دریا و کشتی حمل و نقل شدند، ۸/۲۲۹.۵ میلیارد تن بود. این میزان در سال ۲۰۰۹ میلادی به ۷/۸۵۸ میلیارد تن کاهش

^۱ "United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)".

یافت. مجدداً در سال ۲۰۱۰ میلادی و به دنبال بهبود وضعیت اقتصاد جهانی، به ۸/۴۰۸.۳ میلیارد تن افزایش یافت که نشان دهنده ی رشدی معادل هفت درصد نسبت به سال قبل بود. این سیر صعودی در سال ۲۰۱۱ میلادی نیز ادامه داشت. بر اساس همین گزارش، در این سال جهان با افزایش سطح تجارت از طریق دریا در همه ی گونه های حمل و نقل کالا از کانتینر و مواد نفتی گرفته تا کالاهای عمومی و فله مواجه بود.

در سال ۲۰۱۰ میلادی و سال بعد از آن حمل مواد خام و اولیه بیشترین تجارت دریایی را به خود اختصاص داد. تجارت تانکری حدود یک سوم و سایر کالاهای خشک از جمله کالاهای کانتینری چهل درصد مجموع تناژ را به خود اختصاص دادند و باقی مانده که حدود بیست و هشت درصد برآورد شد، شامل پنج کالای فله عمده یعنی سنگ آهن، زغال سنگ، غلات، بوکسیت/ آلومینیوم و فسفات بود.^۱

ب) تحول در حمل و نقل دریایی و تکنولوژی ساخت کشتی‌ها

کشتی‌رانی سابقه ای دیرینه دارد و نمی‌توان تاریخ مشخصی را برای نخستین بهره برداری‌ها از این شیوه حمل و نقل بیان داشت. به موازات پیشرفت‌های بشری صنعت کشتی‌رانی نیز توسعه و پیشرفت پیدا کرد. این پیشرفت تا اوایل قرن هجدهم میلادی بسیار کند بود. کشتی‌ها هم به لحاظ تنوع و ظرفیت و هم از نظر ایمنی و ناوبری در مراحل ابتدایی قرار داشتند. نقش اصلی کشتی‌رانی در دو قرن اخیر به ویژه قرن بیستم پدیدار شد. به تقریب و تا اوایل قرن نوزدهم تمامی کشتی‌های تجاری از چوب ساخته شده و با نیروی باد به حرکت در می‌آمدند.

در قاره اروپا اولین روزنامه‌ی دریایی بنام "Lloyds List" در کشور انگلیس و در اواخر قرن هفدهم میلادی منتشر گردید و در قرن هجدهم نیز بیمه‌ی دریایی به همراه حق العمل کاران کشتی ظهور پیدا کرد. با این وجود نقش کشتی‌رانی در حمل و نقل حجم قابل توجه کالا کم رنگ بود. این امر ناشی از دو مسأله محدودیت‌های ساختمانی خود کشتی و دیگری فقدان یک منبع انرژی مستقل از باد برای به حرکت در آوردن کشتی‌ها ارزیابی می‌شود. در اوایل قرن

^۱. UNCTAD, "Review of Maritime Transport, 2011", P.3 and 10. Online available at: http://www.unctad.org/en/Docs/rmt2011_en.pdf, Accessed 15, May, 2012.

نوزدهم میلادی کشتی‌های بخار قادر به استفاده از سوخت‌های فسیلی شدند که این امر باعث تحول قابل توجهی در عرصه حمل و نقل دریایی شد. از سال ۱۸۴۰ میلادی تا سال ۲۰۰۹ میلادی حجم کالاهای حمل شده از طریق دریا چهار صد برابر افزایش یافت. کشتی‌ها از تنوع مناسبی، چه در مواد مورد استفاده در ساخت و چه به لحاظ اندازه، نوع کاربری و سوخت برخوردار شدند. پدیدار شدن تنوع در ظرفیت و سازه کشتی‌ها تحول چشم‌گیری از اواسط قرن نوزدهم و بعد پیدا کرد. به عنوان مثال کشتی فله بر "John Bowes" به عنوان اولین کشتی مدرن فله بر با ظرفیت "650 dwt"^۱ در سال ۱۸۵۲ میلادی ساخته شد. امروزه میانگین ظرفیت کشتی‌های فله بر "50/000 dwt" است و بزرگ‌ترین آن دارای "300/000 dwt" می‌باشد. در زمینه‌ی کشتی‌های تانکری اولین کشتی "Gluckauf" نام داشت که با ظرفیت "3000 dwt" در سال ۱۸۸۶ میلادی ساخته شد. در حال حاضر بزرگ‌ترین تانکر نفتی مدرن دارای حدود "550/000 dwt" است.^۲

طبق گزارش مؤسسه "IHS Fairplay" تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی ناوگان جهانی کشتی‌های تجاری بالای ۱۰۰ تن تناژ ناخالص^۳ مشتمل بر ۱۰۴۳۰۵ کشتی با مجموع ظرفیت ۱/۰۴۳/۰۸۱/۸۲۳ "تناژ ناخالص (GT)"^۴ و میانگین بیست و دو سال سن بود. از این میزان ۵۵۱۳۸ کشتی با مجموع "1/483/100/000 dwt" و "991/200/000 GT" و میانگین سن نوزده سال در "حمل و نقل کالا"^۵ فعالیت داشتند.^۶ به لحاظ تعداد، کشتی‌های جنرال کارگو

^۱ "Dead Weight (dwt)".

وزن مرده ی کشتی و منظور از آن ظرفیت بارگیری یک کشتی شامل هر چیزی غیر از وزن خالص خود کشتی می باشد. به عبارت دیگر، وزن کل کشتی منهای وزن سبک کشتی. منبع: مشتریخواه، خسرو و محبی، عبدالرضا، "فرهنگ مصور دریایی"، تهران، ۱۳۸۴ ه.ش، صفحه ۱۴۱.

^۲ Stopford, Dr Martine and Clakson, MD, "How shipping changed the world and the social impact of shipping", Research Services Ltd. online available at: <http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/Martin%20Stopford%20How%20shipping%20has%20changed%20the%20world%20%28paper%29.pdf>, Accessed 12, April 2012.

^۳ "The World Fleet of Propelled Sea-going Merchant Ships of not Less Than 100 Gross Tonnage".

^۴ "Gross Tonnage(GT)".

ظرفیت ناخالص کشتی. منظور از آن ظرفیت کشتی بر مبنای فضا و حجم کالا است. هر تن ظرفیت ناخالص معادل یکصد فوت (۸.۲ متر مکعب) می باشد. این فضا شامل کل فضای کشتی حتی موتورخانه و کابین ملوانان نیز می شود.

^۵ "Cargo Carrying Ships".

^۶ IHS Fairplay, "World Fleet Statistics 2011", Electronic Publication, 2012.

از این گزارش برای تعیین میزان حق عضویت دولت‌های عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی استفاده می‌شود.

(کالاهای عمومی) بیشترین کشتی‌ها را شامل می‌شوند. تانکرها نیز دومین گروه از کشتی‌ها می‌باشند که خود شامل گونه‌های مختلف از حاملان نفت خام گرفته تا محصولات هیدروکربن و گازهای طبیعی مایع می‌شوند. بزرگ‌ترین تانکرهای نفتی در اوایل دهه‌ی هفتاد میلادی ساخته شدند که به "کشتی‌های نفتی فوق بزرگ"^۱ معروف هستند. این کشتی‌ها قابلیت حمل نیم میلیون تن کالا را دارند. پس از بحران نفتی در دهه‌ی هفتاد میلادی، اندازه‌ی کشتی‌های تانکری کاهش یافت و در حال حاضر بزرگ‌ترین آن‌ها در محدوده‌ی ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار تن می‌شود.^۲

به طور معمولی کشتی‌های نفتی به شرح ذیل رتبه و سایز بندی می‌شوند :

- پاناماکس : کشتی‌های تا "70/000 dwt" که توانایی عبور از کانال پاناما را دارند؛
- افراماکس : اندازه‌ی کشتی‌های نفت خام که از شاخص و روش "Afra"^۳ برای محاسبه‌ی هزینه‌ی حمل و نقل آن‌ها استفاده می‌شود و معمولاً شامل کشتی‌های بین 70/000 الی "120/000 dwt" می‌گردد؛
- سوئز ماکس: کشتی‌های نفت خام که در حالت بارگیری توانایی عبور از کانال سوئز را دارند و به طور معمول دارای 120/000 الی "200/000 dwt" ظرفیت هستند؛
- کشتی‌های نفتی خیلی بزرگ: کشتی‌هایی که دارای ظرفیت 200/000 الی "325/000 dwt" هستند.^۴

^۱ " Ultra Large Crude Carriers (ULCCs)".

^۲ IMO Maritime Knowledge Centre, " *International Shipping Facts and Figures- Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment*", March 2012, online available at: <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf> , Accessed 10, April, 2012.

^۳ " Average Freight Rate Assessment(AFRA)".

^۴ بزرگ‌ترین کشتی نفتی با ظرفیت "546/756 dwt" و طول ۴۵۸.۴۵ متر در سال ۱۹۷۶ میلادی ساخته شد. در طول جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، از این کشتی برای صادرات نفت از ایران استفاده شد و حتی یک بار نیز مورد حمله‌ی نیروهای عراقی قرار گرفت. در سال ۲۰۱۰ میلادی این کشتی با نام "Mont" جهت اوراق سازی به یکی از یاردهای کشتی کشور هند تحویل گردید. این کشتی با نام اولیه‌ی "Seawise Giant" چندبار خرید و فروش شد و به نام‌های مختلف درآمد.

به طور کلی کشتی‌های فله بر به سه گروه تقسیم بندی می‌شوند. کشتی‌های با ظرفیت حداکثر "50/000 dwt" که به "هندی سائز"^۱ معروفند، کشتی‌های با ظرفیت 50000 تا 80000 dwt که آن‌ها را به نام پاناماکس می‌شناسیم و کشتی‌های بیش‌تر از این ظرفیت که آن‌ها را نیز با نام "کیپ سائز"^۲ شناسایی می‌کنیم. این کشتی‌ها در جا به جایی مواد خام از قبیل غلات، زغال سنگ و سنگ آهن نقش آفرین هستند.

کشتی‌های مسافری همان‌طور که از نام آن‌ها برمی‌آید، کشتی‌هایی هستند که اقدام به جا به جایی مسافران به تنهایی و یا مسافران به همراه خودروهای شان می‌نمایند. عظیم‌ترین کشتی مسافری تفریحی که تاکنون ساخته شد، کشتی کروزر "Oasis of the Seas" نام دارد. این کشتی توسط یک شرکت کشتی سازی فنلاندی در سال ۲۰۰۹ میلادی ساخته شد و با ظرفیت ۲۲۵۰۰۰ تنناژ ناخالص می‌تواند ۶۳۶۰ مسافر و حدود ۲۱۰۰ خدمه را در خود جای دهد.

کشتی‌های کانتینری در دهه‌ی شصت میلادی ظهور پیدا کرد و به سرعت بر تعداد و ظرفیت آن افزوده شد و توانست جایگاه ممتاز خود را در حمل و نقل کالاهای عمومی تثبیت نماید. این کشتی‌ها به طور منظم و برنامه‌ریزی شده بین خطوط ویژه‌ای در حال تردد می‌باشند و کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوتی را جابه‌جا می‌نمایند.

شرکت "Maersk" یکی از شرکت‌های بزرگ کشتی‌رانی دارنده‌ی کشتی‌های کانتینری است. در سال ۲۰۰۶ میلادی کشتی "M/S Emma" با طول ۳۹۷ و عرض ۵۶ متر و قابلیت بارگیری ۱۱۰۰۰ کانتینر ۲۰ فوتی تحویل این شرکت گردید. در سال ۲۰۰۸ میلادی شرکت سامسونگ اقدام به ساخت یک کشتی کانتینری با ظرفیت ۱۳۸۰۰ کانتینر ۲۰ فوتی و تحویل به شرکت کشتی‌رانی مدیترانه نمود. در ماه فوریه سال ۲۰۱۱ میلادی شرکت "Maersk" سفارش ساخت ده کشتی کانتینری با ظرفیت ۱۸۰۰۰ کانتینر ۲۰ فوتی را به شرکت "Daewoo" داد. قرار است این کشتی‌ها بین سال‌های ۲۰۱۳ الی ۲۰۱۵ میلادی تحویل شوند. این کشتی‌ها دارای ۴۰۰

^۱ "Handi-Size".

^۲ "Cape Size".

متر طول، ۵۹ متر عرض و ۷۳ متر ارتفاع خواهند بود. این ویژگی‌ها، کشتی‌های مورد نظر را به عنوان بزرگ‌ترین از هر نوع در دریا معرفی خواهد کرد.^۱

کشتی‌های کالای عمومی (جنرال کارگو) نیز در اندازه‌های عمدتاً «هندی سائیز» و «کیپ سائیز» دیده می‌شوند.

علاوه بر کشتی‌های فوق، کشتی‌های دیگری وجود دارند که برای هدف‌های مخصوصی طراحی و ساخته شده و هر روزه بر تنوع آن‌ها افزوده می‌شود. این دسته شامل کشتی‌هایی به مانند کشتی مخصوص حمل الوار، خودرو، تجهیزات سنگین، مواد رادیو اکتیو و غیره می‌گردد.

ج) کشورهای دریایی عمده جهان

کشورها را می‌توان از جهات مختلف با توجه به منافع دریایی که برای آن‌ها متصور است، تقسیم بندی نمود. دو تقسیم بندی عمده در عرصه دریانوردی مربوط به ثبت کشتی‌ها و مالکیت آن‌ها می‌شود. کشتی‌های فعال در حمل و نقل بین‌المللی و منطقه‌ای می‌بایست در یکی از کشورها و تحت قوانین و مقررات مربوطه به ثبت برسند و تابعیت آن را کسب نمایند. با ثبت و اعطای تابعیت، کشتی تحت حاکمیت حقوقی کشور اعطاء کننده‌ی تابعیت قرار خواهد گرفت و از آن پس حق برافراشتن پرچم آن کشور را بر فراز خود خواهد داشت و از حمایت‌های آن کشور در همه‌ی نقاط جهان برخوردار خواهد شد. بیش‌تر کشتی‌ها صرف نظر از مالکیت‌شان در کشورهای کوچک و در حال توسعه مانند پاناما، لیبریا، جزایر مارشال و باهاماس به ثبت رسیدند. این کشورها با وضع قوانین و مقررات تسهیل کننده‌ی ثبت و فعالیت کشتی‌ها و عرضه خدمات متنوع در گوشه و کنار جهان، به این موضوع به عنوان یک منبع درآمد نگاه می‌کنند. مالکیت اتباع این کشورها بر کشتی‌های ثبت شده بسیار کم می‌باشد. به طور مثال، کشور پاناما با ثبت ۲۱۴/۶۷۰/۰۷۵ تناژ ناخالص در سال ۲۰۱۱ میلادی، در رتبه اول دولت‌های ثبت کشتی‌ها قرار گرفت. با این حال این کشور از حیث مالکیت اتباع آن بر کشتی‌ها با ۶۱۳۹۷ تناژ ناخالص در رتبه هشتم و هشتم جهان جای گرفته است. به کشورهای نظیر پاناما که اجازه ثبت

^۱. IMO Maritime Knowledge Centre, the same source.

آسان کشتی‌های با مالکان خارجی را تحت پرچم خود می‌دهند و در یک فضای رقابتی درصدد جذب بیش‌تر مالکان کشتی‌ها هستند، کشورهای "ثبت آزاد" و یا "پرچم مصلحتی"^۱ گفته می‌شود. منظور از این دو اصطلاح این است که بعضی کشورها با باز کردن درهای ثبت خود به روی کشتی‌های خارجی، به دولت‌های با پرچم مصلحت تبدیل شدند. مالکان کشتی‌ها برای فرار از یک سری مقررات محدودیت‌زا از قبیل مالیات بر درآمد و یا به کارگیری دریانوردان خارجی روی کشتی‌ها و حتی استفاده از خدمات گسترده‌ی جهانی، ترجیح می‌دهند کشتی‌های خود را در این کشورها به ثبت رسانند و تحت پرچم آن‌ها فعالیت نمایند. تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی کشورهای پاناما، لیبریا، جزایر مارشال، هنگ کنگ (وابسته به کشور چین)، سنگاپور، باهاماس، مالتا، یونان، چین، قبرس، ایتالیا، انگلیس، ژاپن، آلمان و نروژ به ترتیب در ردیف‌های اول تا پانزدهم ثبت‌کننده‌ی بیش‌ترین تناژ ناخالص کشتی‌ها قرار گرفتند.^۲

بر اساس گزارش مورد نظر "IHS Fairplay" رتبه‌ پانزده کشور اول جهان به لحاظ مالکیت اتباع آن‌ها بر کشتی‌ها در سال ۲۰۱۱ میلادی عبارت هستند از ژاپن، یونان، آلمان، چین، ایالات متحده آمریکا، انگلیس، کره جنوبی، نروژ، دانمارک، هنگ کنگ (وابسته به کشور چین)، چین تایپه، سنگاپور، ایتالیا، کانادا و فدراسیون روسیه. در همسایگی کشور جمهوری اسلامی ایران، کشور ترکیه نیز با مالکیت ۱۴/۲۹۷/۳۵۴ تناژ ناخالص در جایگاه شانزدهم قرار داد. این کشور پیشرفت چشم‌گیری در یک دهه و به ویژه پنج سال گذشته در عرصه دریانوردی در اکثر جوانب داشته است. تنها اتباع دو کشور ژاپن و یونان با میزان ۱۴۳/۲۶۸/۸۲۲ و ۱۲۹/۸۶۹/۶۶۵ تناژ ناخالص، کمی بیش از یک چهارم تناژ ناخالص جهانی را تحت مالکیت خود داشته‌اند. اتباع کشور آلمان نیز با مالکیت ۹۳/۲۲۸/۳۰۹ تناژ ناخالص حدود نه درصد تناژ ناخالص جهانی را به خود اختصاص داده‌اند.

^۱ "Open Registry", "Flag of Convenience".

^۲ IHS Fairplay, the same source.

همان‌طور که مشاهده می‌شود، هیچ یک از کشورهای پاناما، لیبریا، جزایر مارشال، باهاماس، مالتا و قبرس که جزو پانزده کشور اول دارنده ی تناژ ناخالص از حیث ثبت و تابعیت کشتی هستند، در ردیف پانزده کشور اول دارنده ی مالکیت کشتی‌ها قرار ندارند.

بر اساس گزارش "IHS Fairplay" در پایان سال ۲۰۱۱ میلادی ناوگان تجاری با ظرفیت بالای یکصد تن ناخالص تحت ثبت کشور جمهوری اسلامی ایران به ۸۶۹۸۰۴ تن رسید که از این میزان ۵۱۵۶۸۷ تن شامل کشتی‌هایی می‌شد که مبادرت به حمل و نقل کالا داشته و بقیه نیز در حوزه دیگری از فعالیت‌های کشتی‌رانی نقش آفرین بوده‌اند. در پایان همین سال اتباع کشورمان با تحت مالکیت داشتن ۱۳۸ کشتی با ظرفیت یک هزار تن ناخالص به بالا، در مجموع ۶/۲۵۰/۸۴۶ تن را به خود اختصاص داد. از این میزان ۵/۹۶۸/۴۳۳ تن در حمل و نقل کالا و بقیه در سایر فعالیت‌ها مشغول بودند. تناژ ناخالص تحت ثبت و تحت مالکیت اتباع ایرانی، کشورمان را به ترتیب در رتبه های شصت و ششم و بیست و هشتم جهان قرار داد.

طبق گزارش یاد شده از منطقه خلیج فارس اتباع کشورهای عربستان سعودی و امارات متحده عربی با مالکیت ۷/۰۶۰/۵۹۷ تن و ۶/۵۳۳/۵۴۴ تن ناخالص قبل از جمهوری اسلامی ایران و اتباع کشورهای قطر، کویت، عمان، بحرین و عراق به ترتیب بعد از کشور جمهوری اسلامی ایران قرار گرفتند. اتباع کشور عراق تنها ۵۹۱۸۹ تن ناخالص را تحت مالکیت و کنترل دارند. هم چنین باید خاطر نشان ساخت، به مانند کشور جمهوری اسلامی ایران اکثر تناژ ناخالص متعلق به اتباع کشورهای عربستان سعودی، قطر، امارات متحده عربی و کویت به عنوان کشورهای عمده منطقه خلیج فارس، در کشورهای دیگر به ثبت رسیدند. به عنوان نمونه اگرچه اتباع کشور عمان ۲/۶۰۷/۳۵۶ تن ناخالص جهان را تحت مالکیت خود دارند، اما تنها ۳۲۰۵۴ تن آن تحت ثبت این کشور قرار دارد. این بدان معنا است که اکثر قریب به اتفاق مالکان کشتی عمانی ترجیح داده‌اند، به همان دلایلی که در پیش گفته شد، کشورهای دیگری را برای ثبت و اخذ تابعیت کشتی‌ها انتخاب نمایند.

(د) تهدیدها و مخاطرات مربوط به کشتی‌رانی

کشتی‌رانی اگرچه مطمئن‌ترین، کارآمدترین و ارزان‌ترین وسیله حمل و نقل در دنیای کنونی محسوب می‌شود، اما با تهدیدها و مخاطراتی مواجه است و حتی خود می‌تواند برای محیط زیست دریایی نیز خطرآفرین باشد. کشتی‌ها در هنگام تردد در آب‌های جهان با طوفان‌های سهمگین، تصادم با یک دیگر به خصوص در آب‌راه‌ها، برخورد با صخره‌ها و یا به گل نشستن مواجه‌اند. حتی در مواردی کشتی‌ها ممکن است، با نقص فنی عمده در بدنه و از همه مهم‌تر موتور و فرمان مواجه شوند.

در هر سال کشتی‌های زیادی بر اثر حوادث دریایی مختلف غرق می‌شوند. صدمه دیدن کشتی‌ها و یا غرق و به گل نشستن آن‌ها می‌تواند منجر به از دست رفتن جان دریانوردان و مسافران کشتی، کالاها و آلودگی شدید محیط زیست ظریف و حساس دریایی گردد. هر ساله تعدادی از دریانوردان بر اثر حوادث مختلف دریایی جان خود را از دست می‌دهند. هم‌چنین محیط زیست دریایی یک منطقه با آلودگی نفتی و یا مواد سمی و خطرناک تخلیه شده از کشتی‌های حادثه دیده مواجه می‌شود. بعضی از این آلودگی‌ها خسارات بسیار سنگینی را موجب می‌شوند که تا سال‌ها پایدار می‌مانند. خطرات دیگری که متوجه کشتی‌ها می‌باشد، امکان حمله مسلحانه و دزدی دریایی علیه کشتی‌ها و یا تروریسم است. همه‌ی این تهدیدات و خطرات نسبت به کشتی‌ها و صنعت دریانوردی باعث گردید، دولت‌ها در جهت افزایش ایمنی و امنیت دریانوردی و نیز جلوگیری از وقوع حادثه منجر به آلودگی دریایی و در مراحل بعدی جبران خسارات وارده گام بردارند و برای بهبود صنعت دریانوردی قواعد و استانداردهای بین‌المللی و منطقه‌ای را تهیه و اعمال نمایند. فلسفه‌ی وجودی یک سازمان بین‌المللی قوی صلاحیت دار و فراگیر در امر ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی و در عین حال افزایش بهره‌وری کشتی‌رانی یعنی سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز به همین موضوع بر می‌گردد.

طبق اطلاعات منتشره از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی که مبتنی بر گزارش‌های ارائه شده از سوی مراجع دریایی کشورهای عضو می‌باشد، در سال ۲۰۱۱ میلادی جمعاً ۱۱۴ حادثه دریایی گزارش گردید. این میزان در سال ۲۰۱۰، ۲۰۰۹ و ۲۰۰۸ میلادی به ترتیب ۲۷۹، ۱۹۸

و ۲۰۷ فقره بود. بر اساس همین گزارش در سال ۲۰۱۱ میلادی مجموعاً ۴۲ نفر جان خود را از دست دادند و یا مفقود شدند. این میزان در سال ۲۰۱۰، ۲۰۰۹ و ۲۰۰۸ میلادی به ترتیب ۱۰۲، ۲۵۹ و ۸۷۸ مورد بوده است. در جدول زیر جزئیات اطلاعات مربوط به میزان مرگ و میر ناشی از فعالیت دریانوردی طی چهار سال منتهی به سال ۲۰۱۱ میلادی ملاحظه می‌شود:^۱

میزان مرگ و میر ناشی از فعالیت دریانوردی

-----	سال ۲۰۰۸	سال ۲۰۰۹	سال ۲۰۱۰	سال ۲۰۱۱
تعداد کشته شدگان و یا مفقودان خدمه کشتی‌ها	۹۳	۱۵۵	۸۹	۲۴
تعداد کشته شدگان و یا مفقودان مسافر	۳۱۳	۷۶	۱	۶
تعداد کشته شدگان و یا مفقودان متفرقه	۴۷۲	۲۸	۱۲	۱۲
جمع	۸۷۸	۲۵۹	۱۰۲	۴۲

حملات مسلحانه و دزدی دریایی علیه کشتی‌ها، پدیده‌ای است که از قرون گذشته تاکنون وجود داشته است. تفاوتی که میان دزدی دریایی گذشته و حال وجود دارد، در شیوه‌ها و ابزار مورد استفاده است. طبق آمار منتشره از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی که در سیستم موسوم به "GISIS"^۲ درج گردید، وضعیت حملات مسلحانه و دزدی دریایی علیه کشتی‌ها از ابتدای سال ۲۰۰۶ الی پایان ۲۰۱۱ میلادی به شرح ذیل است:^۳

^۱. "Document FSI 20/INF.17", 16/January/2012, submitted to 20th session of IMO Subcommittee on Flag State Implementation (FSI), held on March 2012.

^۲. "Global Integrated Shipping Information System- GISIS". Website: <http://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

^۳. مرجع دیگری که اقدام به جمع‌آوری اطلاعات مربوط به دزدی دریایی در سطح جهانی می‌نماید، دفتر بین‌المللی دریانوردی (International Maritime Bureau) وابسته به اطاق بین‌المللی بازرگانی می‌باشد. بر اساس گزارش منتشره از این دفتر در ماه ژانویه سال ۲۰۱۲ میلادی، تعداد دزدی دریایی در جهان در سال ۲۰۱۱ میلادی ۴۳۹ مورد گزارش شد که نسبت به سال ۲۰۱۰ میلادی تعداد شش مورد کم‌تر می‌باشد. دلیل تفاوت آمار می‌تواند جزئی بودن حوادث و عدم تمایل بعضی از مالکان و یا ناخدایان به اعلام واقعه به دفتر بین‌المللی دریانوردی باشد. این دفتر بطور بیست و چهار ساعته اقدام به دریافت گزارش‌های دزدی دریایی از چهارگوشه‌ی جهان از سوی ناخدایان و اپراتورهای کشتی‌ها می‌نماید

Source: International Chamber of Commerce (ICC), "Piracy attack in East and West Africa dominate world report", online Available at : <http://www.icc-ccs.org/news/711-piracy-attacks-in-east-and-west-africa-dominate-world-report> , Accessed 9, May 2012.

وضعیت حملات مسلحانه و دزدی دریایی علیه کشتی‌ها

سال	تعداد اقدامات علیه کشتی‌ها	تعداد کشته شدگان	تعداد زخمیان خدمه کشتی‌ها	تعداد خدمه مفقودی	تعداد خدمه گروگان گرفته شده و یا ربوده شده	تعداد خدمه مورد اذیت و آزار واقع شده	تعداد کشتی‌های ربوده شده	تعداد کشتی‌های مفقودی
۲۰۰۶	۲۵۴	۱۷	۲۳	۰	۲۲۴	۲۲۵	۱۰	۰
۲۰۰۷	۳۱۰	۲۲	۷۵	۵۷	۲۲۳	۳۹	۱۸	۰
۲۰۰۸	۳۳۰	۶	۲۲	۳۸	۷۷۳	۲۱	۴۷	۱
۲۰۰۹	۴۰۶	۸	۵۷	۹	۷۴۶	۲	۵۶	۲
۲۰۱۰	۴۸۹	۱	۲۷	۰	۱۰۲۷	۳۰	۵۷	۱۲
۲۰۱۱	۵۴۴	۰	۳	۰	۵۶۹	۳	۵۰	۰

در زمینه‌ی نشت مواد نفتی در دریا اگرچه تعداد حوادث منجر به آلودگی دریایی در طول دهه‌ی گذشته میلادی روند نزولی داشت، اما هم چنان جهان ناظر بروز این وقایع ولو در مقیاس کوچک از ناحیه کشتی‌ها است. بر اساس گزارش مربوط به سال ۲۰۱۱ میلادی منتشره از سوی سازمان بین‌المللی غیر دولتی "فدراسیون بین‌المللی آلودگی مالکان کشتی‌ها"^۱ دهه‌ی اول قرن بیست و یکم میلادی شاهد ۱۴۹ مورد نشت مواد نفتی بین هفت تا هفتصد تن و ۳۳ مورد نشت مواد نفتی بیش از هفتصد تن بوده است. در سال ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی برای هر کدام چهار مورد نشت مواد نفتی بین هفت تا هفتصد تن و چهار مورد نشت مواد نفتی بالای هفتصد تن برای سال ۲۰۱۰ و یک مورد برای سال ۲۰۱۱ میلادی ثبت شده است.^۲

طبق گزارش فوق‌الذکر در سال ۲۰۱۱ میلادی کم‌ترین نشت مواد نفتی نسبت به چهل و یک سال اخیر صورت گرفت. در این سال تنها ۱۰۰۰ تن مواد نفتی به دریاها راه یافت که هرگز قابل قیاس با سال‌های قبل نبود. به عنوان نمونه تنها در سال ۱۹۷۹ میلادی ۶۳۶۰۰۰ تن مواد نفتی به دریا نشت پیدا کرد که عمده آن مربوط به حوادث دریایی تانکرها بود. در این سال کشتی "Atlantic Express" به تنهایی ۲۸۷۰۰۰ تن مواد نفتی را به دریا روانه کرد.^۳

^۱. "The International Tanker Owners Pollution Federation- Limited (ITOPF)".

^۲. ITOPF, "Oil Tanker Spill Statistics, 2011", online available at : <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/documents/STATSPACK2011.pdf>, Accessed 29 April, 2012.

^۳. این کشتی در نوزدهم ماه جولای سال ۱۹۷۹ میلادی با یک کشتی دیگر در سواحل کشور ترینیداد و توباگو تصادف کرد و در تاریخ سوم ماه آگوست همان سال غرق شد.

در دهه‌ی اول قرن بیست و یکم میلادی دو حادثه بزرگ نشت مواد نفتی در سال ۲۰۰۲ و ۲۰۰۷ میلادی رخ داد. حادثه اول مربوط به کشتی نفتی بنام “Prestige” بود که با ۶۳۰۰۰ تن مواد نفتی از وسط به دو نیم تقسیم و سپس غرق شد. با این حادثه هزارن کیلومتر از سواحل کشورهای فرانسه، اسپانیا و پرتغال آلوده گردید که این امر خسارات زیادی را به محیط زیست، صنعت ماهی‌گیری و حتی توریسم وارد نمود. حادثه دوم نیز مربوط به کشتی نفتی “Hebei Spirit” می‌باشد که با یک بارج در نزدیکی بندر “Daesan” کره جنوبی واقع در دریای زرد برخورد کرد. بر اثر این تصادم حدود ۱۰۵۰۰ تن از محموله ۲۶۰۰۰۰ تنی مواد نفتی کشتی به دریا نشت یافت و موجب بروز خسارات سنگینی به محیط زیست و سواحل بندری شد.

فصل اول

سازمان بین‌المللی دریانوردی؛ ساختار،

ارتباطات و مقررات کاری

فصل اول از چهار بخش با عناوین "سازمان بین‌المللی دریانوردی از ایده تا ظهور"، "ارکان و ساختار سازمان بین‌المللی دریانوردی"، "مقررات و قواعد کاری حاکم بر ارکان سازمان" و "روابط آیمو با اعضاء و سازمان‌های بین‌المللی" تشکیل شده است. بخش‌های اول و دوم هر کدام مشتمل بر سه گفتار می‌باشند. بخش سوم نیز با هفت گفتار بیش‌ترین گفتارهای کتاب را به خود اختصاص داده است. بخش پایانی فصل اول نیز دارای چهار گفتار می‌باشد. در این فصل به موضوعات متنوعی در اطراف عناوین بخش‌ها و گفتارها پرداخته خواهد شد و شناخت کافی از سازمان بین‌المللی دریانوردی و نحوه فعالیت آن بدست خواهد آمد.

بخش اول - سازمان بین‌المللی دریانوردی از ایده تا ظهور

بخش اول مشتمل بر سه گفتار می‌باشد. عنوان گفتار اول "حقوق بین‌الملل، سازمان‌های بین‌المللی و سیر تحول مقررات بین‌المللی دریایی" است. در این گفتار حقوق بین‌الملل و تقسیمات آن، سازمان‌های بین‌المللی و تقسیمات آن، کنفرانس‌های بین‌المللی و تفاوت آن با سازمان‌های بین‌المللی، ایمنی دریانوردی از گذشته تا حال و سیر تحولات تصویب مقررات بین‌المللی دریایی مورد مطالعه قرار می‌گیرند. عنوان گفتار دوم "ایده‌ی تأسیس یک مرجع بین‌المللی دریانوردی و تصویب کنوانسیون سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدولی" است. مباحثی که در این گفتار به آن‌ها پرداخته می‌شود، عبارتند از سازمان‌های بین‌المللی فعال در حوزه دریانوردی تا سال ۱۹۴۸ میلادی، طرح موضوع تشکیل یک مرجع بین‌الدولی دریانوردی در سازمان ملل متحد، برگزاری کنفرانس ژنو در سال ۱۹۴۸ میلادی و تصویب کنوانسیون راجع به تأسیس یک سازمان بین‌المللی دریانوردی. "اهداف تصویب کنوانسیون، اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن و نحوه عضویت" عنوان گفتار سوم است. در این گفتار اهداف تصویب معاهده و تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی، وظایف و حوزه‌های فعالیت سازمان، اصلاحات نسبت به کنوانسیون و عناوین بخش‌های مختلف آن، شرایط عضویت در کنوانسیون و سازمان و خروج از آن مورد بررسی قرار می‌گیرند.

گفتار اول) حقوق بین‌الملل، سازمان‌های بین‌المللی و سیر تحول مقررات بین‌المللی دریایی

موضوع کتاب حاضر سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان یک سازمان بین‌المللی است. بنابراین برای فهم بهتر جایگاه و وضعیت حقوقی این سازمان و سازمان‌های با ماهیت مشابه آن، لازم است در ابتداء مختصری در خصوص حقوق بین‌الملل، شاخه‌های آن و نیز جایگاه سازمان‌های بین‌المللی در آن سخن به میان آید. هم چنین اطلاعات خاصی در زمینه‌ی تاریخ

تحول مقررات دریایی، از مقررات ملی به سوی مقررات منطقه‌ای و بین‌المللی، ارائه می‌شود که ما را در درک بهتر مباحث مطروحه در بخش حاضر کمک خواهد نمود.

بند اول - نگاهی اجمالی به حقوق بین‌الملل و سازمان‌های بین‌المللی

الف) حقوق بین‌الملل و تقسیمات آن

رد پای حقوق بین‌الملل مدرن را می‌توان از قرن هفدهم میلادی به بعد جستجو کرد. با این حال بعضی از مفاهیم اولیه حقوق بین‌الملل را می‌توان در روابط سیاسی بعضی از ملت‌ها در تقریباً چهارهزار سال پیش مشاهده نمود. به طور مثال حدود دو هزار و یکصد سال قبل از میلاد مسیح معاهده‌ای میان حاکمان "لاگاش و اوما"^۱ واقع در سرزمینی که به عنوان "می‌سوپوتامیا"^۲ نامیده می‌شد، امضاء گردید. این معاهده که راجع به قلمرو دو طرف می‌باشد، روی تخته سنگی حکاکی شده بود. نظیر چنین معاهدات ابتدایی را می‌توان در عصر فراعنه مصر و یا امپراتوری فارس نیز مشاهده نمود.

از "حقوق بین‌الملل"^۳ تعاریف و تعبیر متعددی از سوی دانشمندان و اساتید علم حقوق ارائه شده است. گفته می‌شود اصطلاح حقوق بین‌الملل برای اولین بار از سوی "بنتام"^۴ در کتاب معروفش به نام "مقدمه‌ای بر اصول اخلاق و قانون‌گذاری"^۵ که در سال ۱۷۸۰ میلادی منتشر گردید، استفاده شد و پس از آن به طور گسترده در میان حقوق دانان رواج یافت. از دیدگاه آقای بنتام حقوق بین‌الملل در تعریف کلاسیک آن شامل مجموعه قوانین و مقررات حاکم بر

^۱ "Solemn Treaty between Lagash and Umma".

^۲ "Mesopotamia".

^۳ "International Law".

^۴ "Jeremy Bentham".

متوفی به سال ۱۸۳۲ میلادی از فیلسوفان و سیاست مداران معروف انگلیسی می‌باشد که در بسیاری از زمینه‌ها از جمله حقوق بین‌الملل صاحب اندیشه و سبک بود. فلسفه اخلاق و سیاست بنتام معروف است و اصول و ویژگی‌های آن در سرتاسر کتاب قواعد و اصول اخلاق و قانون‌گذاری جاری و ساری می‌باشد. آقای بنتام در این کتاب بر آن است، یک سری اصول منطقی را ارائه نماید که بتوانند به عنوان پایه و اساس تحول و بازسازی حقوقی، اجتماعی و اخلاقی در نظر گرفته شوند.

منبع:

Internet Encyclopedia of Philosophy, "Jeremy Bentham (1748-1832)", online available at:

<http://www.iep.utm.edu/bentham/>, Accessed 20, January 2012 and, Encyclopedia Britannica,

"International Law", online available at:

<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/291011/international-law>, Accessed, 20, January 2012.

^۵ "An Introduction to the Principles of Morals and Legislations".

روابط دولت‌ها می‌گردد. تعاریفی را که امروزه در کتاب‌ها و از سوی علمای علم حقوق ارائه می‌شود، مشابه همین تعریفی است که از سوی آقای بنتام ارائه شد. به عنوان نمونه می‌توان به تعریف ذیل اشاره نمود:

" حقوق بین‌الملل مجموعه قواعد و اصولی است که در درجه اول حاکم بر روابط دولت‌هاست و قسمت عمده آن از قواعد و اصول الزام‌آور تشکیل شده است."^۱

اگرچه بعد از گذشت تقریباً دو قرن از زمان آقای بنتام تعریف به دست آمده از حقوق بین‌الملل از سوی ایشان هم چنان هسته اصلی آن را تشکیل می‌دهد، اما به مرور زمان و با پیشرفت‌هایی که در این عرصه صورت گرفت، این مفهوم حقوقی شامل مصادیق دیگری به مانند سازمان‌های بین‌المللی و روابط اشخاص حقیقی یا حقوقی از چند کشور مختلف نیز گردید. حقوق بین‌الملل را به دو شاخه‌ی اصلی "حقوق بین‌الملل عمومی" و "حقوق بین‌الملل خصوصی"^۲ تقسیم‌بندی می‌نمایند. "فولیکس" در سال ۱۸۴۳ میلادی از تعبیر حقوق بین‌الملل خصوصی در کتاب "مفصل حقوق بین‌الملل خصوصی" استفاده و آن را وارد حقوق فرانسه کرد.^۳

حقوق بین‌الملل عمومی تنظیم‌کننده‌ی روابط میان دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی دولتی است و متضمن قواعد و مقررات حقوقی حاکم بر این روابط می‌باشد. موضوع حقوق بین‌الملل خصوصی نیز اشخاص حقیقی و یا حقوقی خصوصی است. در حقوق بین‌الملل خصوصی روابط خصوصی و نه عمومی در مفهوم حاکمیتی مورد بحث قرار می‌گیرد و در آن حداقل دو عنصر از دو ملیت و کشور مختلف دخالت دارند. هدف اصلی حقوق بین‌الملل خصوصی نیز تشخیص و تعیین نوع قانون قابل اعمال بر روابط میان دو یا چند شخص حقیقی و یا حقوقی می‌باشد. بنابراین در این دسته‌بندی از حقوق بین‌الملل سعی می‌شود، تعارض پیش آمده میان قوانین مختلف چند کشور مرتفع و قانون و یا قوانین حاکم بر روابط میان اشخاص

^۱. مقتدر، هوشنگ، "حقوق بین‌الملل عمومی"، تهران، ۱۳۷۳. ش. صفحه ۳.

^۲. "International Public Law and International Private Law".

^۳. حبیبی، دکتر حسن، ترجمه کتاب "حقوق بین‌الملل عمومی"، تألیف نگوین کک دین، پاتریک دیبیه و آلن پله، جلد اول، تهران، ۱۳۸۲، صفحات ۴۷ و ۴۸.

مشخص گردد. به طور مثال چنانچه یک مرد ایرانی و یک زن عراقی در کشور پاکستان ازدواج و سپس به کشور ترکیه مهاجرت نمایند و صاحب فرزندی گردند و بعد از مدتی بخواهند از یک دیگر طلاق بگیرند، در این وضعیت پرسش‌هایی که مطرح می‌شود این است که در بحث ازدواج، طلاق، ارث و تابعیت فرزند قانون کدام کشور حاکم است و اصولاً محاکم قضایی کدام یک از این چهار کشور صلاحیت قضایی برای رسیدگی به دعاوی خواهند داشت؟! حقوق بین‌الملل خصوصی سعی می‌کند، با قواعد و اصول حقوقی خاص خود به این پرسش‌ها و تعارضات احتمالی پاسخ دهد. همچنین است، هزاران قراردادهایی که روزانه میان اشخاص حقیقی و یا حقوقی از قبیل شرکت‌ها و سازمان‌های خصوصی با تابعیت‌های گوناگون در کشورهای مختلف منعقد می‌شوند.^۱

امروزه آنچه که از لفظ حقوق بین‌الملل در اذهان متبادر می‌شود، حقوق بین‌الملل عمومی است. در محافل علمی و حقوقی نیز همین گونه است و چنانچه منظور از حقوق بین‌الملل، حقوق بین‌الملل خصوصی باشد، به طور معمول از صفت " خصوصی " استفاده می‌شود. چنین طرز تلقی از حقوق بین‌الملل بی‌جهت نیست. دلیل آن هم خواستگاه اولیه حقوق بین‌الملل می‌باشد که به تنظیم روابط بین دولت‌ها مربوط می‌شد؛ چیزی که امروزه در تعبیر عام تراز آن به عنوان حقوق بین‌الملل عمومی نام برده می‌شود.^۲

(ب) سازمان‌های بین‌المللی و تقسیمات آن

قدمت سازمان‌های بین‌المللی به طول روابط دو یا چند جانبه میان دولت‌ها نمی‌رسد. سازمان‌های بین‌المللی در مفهوم و شکلی که اکنون نمود یافته است، از قرن نوزدهم به بعد

^۱ در غالب موارد در قراردادهای بین‌المللی طرفین قرارداد قانون حاکم بر قرارداد و محاکم صلاحیت دار برای رسیدگی به دعاوی احتمالی ناشی از اختلاف در اجرا را مشخص می‌کنند. شرکت‌ها و نهاد‌های دولتی که ماهیت فعالیت‌های آن‌ها از نوع تجاری و نه حاکمیتی باشد، از قبیل ورود به معاملات و خرید و فروش، در بحث تعارض قوانین مشمول حقوق بین‌الملل خصوصی خواهند بود.

^۲ ماهیت و ویژگی‌های حقوق بین‌الملل و تحولات آن در طول قرون و مبانی الزام دولت‌ها و ضمانت‌های اجرایی قواعد حقوق بین‌الملل همگی مباحث مهمی هستند که به طور تخصصی در دانشگاه‌ها و محافل علمی مورد نقد و بررسی قرار می‌گیرند.

شکل گرفته است. علمای حقوق سازمان‌های بین‌المللی را به دو دسته‌ی "سازمان‌های بین‌المللی دولتی" و "سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی"^۱ تقسیم می‌نمایند. سازمان‌های بین‌المللی دولتی سازمان‌هایی هستند که توسط دولت‌ها و تحت حقوق بین‌الملل تشکیل می‌شوند. به این سازمان‌ها سازمان‌های بین‌المللی عمومی نیز اطلاق می‌شود که در مقابل آن سازمان‌های بین‌المللی خصوصی قرار می‌گیرند.^۲ سازمان‌های بین‌المللی خصوصی و غیر دولتی نیز سازمان‌هایی هستند که به طور معمول توسط چند سازمان، شرکت و انجمن و یا گروهی از اشخاص حقیقی و حقوقی حرفه‌ای بدون دخالت دولت‌ها در سطح جهانی و یا منطقه‌ای تشکیل می‌شوند. با این حال ممکن است دولت‌ها در شکل‌گیری اولیه‌ی این سازمان‌ها پشتیبانی‌هایی بنمایند. هدف تشکیل این سازمان‌ها حفظ منافع مشترک اشخاص عضو و یا جنبه‌های بشردوستانه و محیط زیستی می‌باشد. امروزه بسیاری از سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی با اهداف بشردوستانه تأسیس شده‌اند. مهم‌ترین ویژگی این سازمان‌ها عدم دخالت دولت‌ها در تأسیس و مدیریت آن‌ها و عدم شمول حقوق بین‌الملل عمومی نسبت به آن‌هاست.

"آمبراسینج"^۳ در کتاب خود "اصول حقوق تأسیس سازمان‌های بین‌المللی" برای تمایز میان سازمان‌های بین‌المللی عمومی و یا بین‌الدولی و سازمان‌های بین‌المللی خصوصی و یا غیر دولتی پنج ویژگی را برای سازمان‌های بین‌المللی عمومی برشمرده است. این ویژگی‌ها عبارتند از تشکیل از طریق یک توافق بین‌المللی میان دولت‌ها، داشتن یک اساسنامه، داشتن ارگان‌هایی از قبیل دبیرخانه جدای از اعضای آن، تأسیس سازمان طبق حقوق بین‌الملل و عضویت محدود و یا غیرمحدود دولت‌ها در آن. سازمان‌های بین‌المللی دولتی دارای شخصیت حقوقی بین‌المللی مجزای از دولت‌های عضو می‌باشند و در اجرای وظایف شان دارای حق و تکلیف هستند. بسیاری از این سازمان‌ها قابلیت قانون گذاری را نیز دارا می‌باشند.^۴ با نگرش به وضعیت سازمان

^۱. "International Governmental Organization(IGO)" and "Non- Governmental International Organization(NGO)".

^۲. "Public International Organization" and "Private International Organization".

^۳. "C.F. Amberasinghe".

^۴. Amberasinghe, Dr.C.F., "Principles of the Institutional Law of International Organisations", Cambridge, 2005, P.10.

ملل متحد و سازمان‌های تخصصی آن از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی، می‌توان تمامی ویژگی‌های پنج‌گانه‌ی فوق را در آن‌ها مشاهده نمود.

سازمان‌های بین‌المللی دولتی برای اهداف مختلفی تشکیل می‌شوند. بعضی از سازمان‌ها اهداف و مأموریت‌های جهان شمول دارند. در این صورت عضویت در آن‌ها برای همه‌ی دولت‌ها امکان پذیر است. بعضی از سازمان‌های بین‌المللی دولتی برای اهداف خاصی که به دولت‌های یک منطقه و یا دسته‌ای از دولت‌ها ولو در مناطق مختلف مربوط می‌شود، تأسیس می‌گردند. در این صورت عضویت در آن‌ها محدود به دولت‌های یک منطقه و یا مرتبط با اهداف خاص سازمان خواهد بود. بهترین مثال برای این گونه سازمان‌ها، سازمان همکاری اسلامی، اتحادیه‌ی اروپا و یا آفریقا می‌باشد. در حوزه‌های دریایی نیز می‌توان به سازمان بین‌المللی دریانوردی در سطح جهانی و "سازمان منطقه‌ای برای محافظت از محیط زیست دریایی"^۱ واقع در کشور کویت در سطح منطقه‌ای نام برد.

سازمان‌های بین‌المللی با اهداف و مأموریت‌های جهان شمول، از حداقل سه رکن مجمع، شورا و دبیرخانه تشکیل می‌گردند.^۲ مهم‌ترین رکن سازمان مجمع عمومی آن می‌باشد که متشکل از همه‌ی اعضای سازمان خواهد بود. مجمع دارای قدرت و اختیارات وسیعی است و در سیاست گذاری‌های کاری کلان سازمان، تصمیم‌گیری می‌کند. به طور نسبی جلسات مجمع نیز، غیر متناوب و به صورت سالیانه و یا هر دو سال یک بار تشکیل می‌شود. شورای سازمان معمولاً متشکل از تعدادی از اعضای خود سازمان است که از وظایف و اختیارات زیادی برخوردار است. انجام بسیاری از امور نیز از سوی مجمع به شورا تفویض می‌گردد.^۳ جلسات شورا به عنوان بازوی اجرایی مجمع فشرده تر از مجمع برگزار می‌شود. به طور مثال شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی هر سال حداقل دو بار تشکیل جلسه می‌دهد، حال آنکه نشست‌های مجمع این سازمان هر دو سال یک بار برگزار می‌شود. رکن سوم و بسیار مهم هر سازمانی ستاد و یا

^۱ "Regional Organisation for the Protection of Marine Environment (ROPME)".

^۲ "Assembly, Council, Secretariat/Headquarter".

^۳ معمولاً از این رکن به عنوان شورا بدون هر گونه پسوندی، شورای اجرایی و یا کمیته‌ی اجرایی یاد می‌شود.

دبیرخانه آن است که متشکل از کارمندانی از ملیت‌های مختلف خواهد بود. رأس هر سازمانی یک دبیر کل و یا مدیر کل قرار دارد که وظیفه اصلی آن انجام امور اداری و مالی سازمان و دبیری جلسات مجمع و سایر ارگان‌های آن می‌باشد.^۱

همان گونه که پیش تر بیان شد، سازمان‌های بین‌المللی در اوایل قرن نوزدهم میلادی شکل گرفتند و به سرعت بر تعداد آن‌ها در اواخر این قرن و سپس سراسر قرن بیستم افزوده شد. به گفته‌ی "آمبراسینج" این احتمال هست که اولین انجمن و مؤسسه‌ای که تأسیس شد، در نتیجه "کنوانسیون جهانی ضد برده داری" شکل گرفته باشد. این انجمن در سال ۱۸۴۰ میلادی به ثبت رسید.^۲ بعد از آن سازمان‌های بین‌المللی دیگری نظیر "کمیته‌ی بین‌المللی صلیب سرخ"، "انجمن حقوق بین‌الملل" و "اطلاق بازرگانی بین‌المللی" تأسیس شدند.^۳ در خصوص سازمان‌های بین‌المللی دولتی می‌توان از کمیسیون‌های رودخانه‌ای اروپایی به عنوان اولین سازمان‌ها یاد کرد. "کمیسیون مرکزی راین" به موجب کنوانسیون "ماینس" در سال ۱۸۳۱ میلادی و به دنبال آن "کمیسیون اروپایی دانوب" به موجب معاهده پاريس در سال ۱۸۵۶ میلادی تأسیس گردیدند. "اتحادیه تلگرافی جهانی" و "اتحادیه پستی جهانی" نیز به ترتیب در سال‌های ۱۸۶۵ و ۱۸۷۸ میلادی به وجود آمدند.^۴ در قرن بیستم تعداد سازمان‌های بین‌المللی به خصوص غیر دولتی به نحو چشم‌گیری افزایش یافتند. امروزه صدها سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای در اشکال مختلف اعم از دولتی و غیر دولتی در جهان وجود دارند و هر ساله بر تعداد آن‌ها افزوده می‌شود. این سازمان‌ها در زمینه‌ها و سطوح مختلف فعالیت می‌دارند. برخی از آن‌ها نیز به مرور زمان کارایی خود را از دست داده و به صورت عینی غیرفعال هستند. به طور مثال می‌توان از "سازمان پیمان مرکزی"^۵ متشکل از کشورهای جمهوری اسلامی ایران، انگلیس، ترکیه و پاکستان نام برد که در شرایط حاضر غیرفعال است. این سازمان، با هدف همکاری در زمینه‌های امنیتی، نظامی و اقتصادی میان دولت‌های عضو تأسیس شد. پس از وقوع

^۱. Alvarez, E. Jose, "International Organisations as Law- Makers", Oxford, 2005, P.9.

^۲. "World Anti- Slavery Convention of 1840".

^۳. Amberasinghe, Dr C.F., the same source, P.3.

^۴ حبیبی، دکتر حسن، همان مأخذ، صفحات ۹۴۱ و ۹۴۲.

^۵. "Central treaty Organisation (CENTO)".

انقلاب اسلامی و اعلام خروج رسمی جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ششم فروردین ماه سال ۱۳۵۸ ه.ش و سپس پاکستان، به صورت واقعی موجودیت خود را از دست داده و منحل گردید.

ج) کنفرانس‌های بین‌المللی و تفاوت آن با سازمان‌های بین‌المللی

کنفرانس‌های بین‌المللی که به ابتکار دولت‌ها و یا سازمان‌های بین‌المللی برگزار می‌شوند، به کلی با سازمان‌های بین‌المللی تفاوت دارند. مهم‌ترین ویژگی کنفرانس‌ها جنبه موقتی و ویژه بودن آن‌ها است. به این معنا که کنفرانس‌ها متضمن یک یا چند جلسه در طول یک دوره زمانی خاص هستند که برای یک هدف ویژه‌ای برگزار می‌شوند.^۱ نتیجه کار آن نیز، در قالب یک معاهده، موافقت‌نامه و یا تفاهم نامه منعکس می‌شود. کنفرانس‌ها خود دارای آیین ویژه‌ای هستند که در روز افتتاحیه و قبل از ورود به دستورکارها مورد توافق و به تصویب دولت‌های شرکت‌کننده می‌رسد. گاهی اوقات اگرچه متولی برنامه ریزی و برگزاری کنفرانس‌ها سازمان‌های بین‌المللی هستند، اما این دولت‌های شرکت‌کننده در آن می‌باشند که دارای اختیار و اراده بوده و مقررات مربوط به نحوه اداره جلسات و اتخاذ تصمیمات را به تصویب می‌رسانند. به این مقررات "قواعد کاری کنفرانس"^۲ می‌گویند.

یکی از کنفرانس‌هایی که برای نیل به یک معاهده بین‌المللی به مدت نه سال فعالیت داشت، سومین کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا بود که برای تهیه متن یک کنوانسیون جلسات متعددی را در خلال سال‌های ۱۹۷۴ الی ۱۹۸۲ میلادی برگزار کرد.^۳ یک کنفرانس ممکن است به دلیل عدم توافق دولت‌ها بر سر آنچه که مد نظر آن است، با شکست مواجه شود و بدون نتیجه مورد انتظار پایان یابد. نمونه‌ی بارز این شکست در دومین کنفرانس

^۱ در موارد نادری دیده می‌شود که یک سازمان بین‌المللی پس از ایجاد هم‌چنان از عنوان کنفرانس برای تشکیلات و سازمان خود استفاده می‌نماید. به طور مثال می‌توان به سازمان کنفرانس اسلامی اشاره نمود. این سازمان بین‌المللی در سال ۱۹۶۹ میلادی به موجب تصمیمی که در نشست تاریخی شهر رباط کشور مراکش گرفته شد، تأسیس گردید. در ماه ژوئن سال ۲۰۱۱ میلادی نام سازمان از کنفرانس اسلامی به سازمان همکاری اسلامی (Organization of Islamic Cooperation-OIC) تغییر پیدا کرد.

^۲ "Rules of Procedures of Conference".

^۳ "United Nations Conference on Law of the Sea", 1974 to 1982 (UNCLOS III)".

سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا اتفاق افتاد که پس از نزدیک به دو سال بدون نتیجه به کار خود پایان داد.^۱

بند دوم- ایمنی دریانوردی و سیر تحولات تصویب مقررات بین‌المللی دریایی

الف) ایمنی دریانوردی از گذشته تا حال

در روزگاران قدیم، تدابیر لازم برای ایمنی کشتی‌ها در مراحل اولیه خود قرار داشت و دلیل آن هم ابتدایی بودن کشتی‌ها و سیستم‌های ناوبری بود. در آن دوران کشتی‌ها با مخاطرات فراوانی از طوفان‌ها و امواج سهمگین گرفته تا دزدان دریایی مواجه بودند و به همین دلیل دریانوردی یک حرفه بسیار خطر آفرین تلقی می‌شد که نیاز به شجاعت فراوان داشت. این وضعیت تا یکی دو قرن اخیر نیز هم چنان حاکم بوده است.

یکی از تدابیر پیش گیرانه که در ایام گذشته برای حفظ ایمنی کشتی‌ها و جلوگیری از غرق آن و از دست رفتن جان اشخاص مورد توجه قرار می‌گرفت، جلوگیری از فعالیت کشتی‌ها در هنگام زمستان بود. به طور مثال در رم باستان تنها از اواخر ماه می الی اواسط ماه سپتامبر هر سال، برای دریانوردی مجاز اعلام می‌شدو سرپیچی از آن با مجازات‌هایی همراه بوده است. با این وجود ایمنی یک سفر همواره بر دوش تنها یک فرد یعنی کاپیتان، قرار داشته است. این وضعیت حتی تا پایان قرن هجده میلادی در بعضی از نقاط جهان از جمله دریای بالتیک ادامه داشته و کشتی‌ها در طول دوران ممنوعیت حق دور شدن از سواحل را نداشته‌اند.

به لحاظ تاریخی از قرن سیزدهم به بعد می‌توان شاهد تصویب مقررات پیش گیرانه در زمینه ایمنی دریانوردی در کشورهای نظیر ایتالیا و اسپانیا بود. علی‌رغم وجود چنین مقرراتی

^۱ آخرین کنفرانسی که از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی با میزبانی کشور فیلیپین ترتیب داده شد، مربوط به کنفرانس دیپلماتیکی برای اصلاح کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان و کد آن بود که از تاریخ بیست و یکم ماه ژوئن سال ۲۰۱۰ میلادی به مدت پنج روز در شهر مانیل برگزار گردید. همچنین با پیشنهاد شورا و تصویب مجمع آی‌مو در نشست بیست و هفتم که در ماه نوامبر سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار شد، با برگزاری یک کنفرانس دیپلماتیکی با میزبانی دولت کشور آفریقای جنوبی موافقت گردید. موضوع این اجلاس که برای ماه اکتبر سال ۲۰۱۲ میلادی برنامه ریزی شد، عبارت است از "کنفرانس دیپلماتیکی برای تصویب موافقت‌نامه ای راجع به اجرای پروتکل سال ۱۹۹۳ میلادی مربوط به کنوانسیون تورمولینوس سال ۱۹۷۷ میلادی راجع به ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری".

که همچنان در شکل‌های ابتدایی خود قرار داشتند، باز هم دنیا شاهد حوادث دریایی و غرق کشتی‌ها بود. به عنوان نمونه تنها در طوفان شدیدی که در سال ۱۵۴۵ میلادی در دریای آدریاتیک اتفاق افتاد، حدود پنجاه کشتی غرق شدند. با ظهور انقلاب صنعتی در قرن شانزدهم و بعد، تجارت دریایی رونقی فزاینده یافت که این امر خود موجب افزایش قابل توجه تعداد کشتی‌ها به همراه افزایش سرعت و ظرفیت آن‌ها شد. به موازات این پیشرفت‌ها مقررات متعددی در کشورهای دریایی عمده جهان از جمله اسپانیا، فرانسه، ایتالیا و انگلیس یکی پس از دیگری در رابطه با ساخت و بهره برداری کشتی‌ها و اطمینان از قابلیت دریانوردی ظهور پیدا کردند و به اجراء درآمدند. در کشور فرانسه طی قانونی که در تاریخ هفدهم ماه آگوست سال ۱۷۷۹ میلادی به تصویب رسید، بازرسی قبل و بعد از سفر دریایی کشتی‌ها الزامی شد.

مرحله بعدی رشد و پیشرفت در عرصه دریانوردی مربوط به قرن نوزدهم میلادی می‌باشد. این قرن شاهد ظهور تکنولوژی‌های ناوبری، موتورهای بخار در کشتی‌ها و استفاده از آهن و استیل در بدنه کشتی‌ها بود. به موازات افزایش تعداد، سایز و سرعت کشتی‌های جدید، ریسک دریانوردی نیز افزایش یافت. تنها در زمستان سال ۱۸۲۰ میلادی بیش از دو هزار کشتی در دریای شمال غرق شدند که این حادثه منجر به از دست رفتن جان حدود بیست هزار نفر شد. در ابتداء، تردیدها و نگرانی‌های جدی در رابطه با مداخله دولت‌ها در ساخت و ساز کشتی‌ها وجود داشت و وجود مقررات سخت گیرانه تا حدودی مانعی بر سر راه پیشرفت و توسعه دریانوردی در تمامی ابعاد آن شمرده می‌شد. تا مدت‌ها به ویژه تا اواسط قرن نوزدهم که با ظهور سازمان‌های خصوصی از جمله مؤسسات رده‌بندی همراه بود، مقررات بازدارنده و سخت‌گیرانه‌ی قابل توجهی، بر اثر وضع قواعد و استانداردهای ایمنی ساخت و راهبری کشتی‌ها که توسط همین مؤسسه‌های خصوصی تدوین و اجراء شدند، وجود نداشت. اگرچه سهم این مؤسسات رده‌بندی در تأمین ایمنی دریانوردی بسیار با ارزش و مهم ارزیابی می‌شد، اما دو فاکتور حیاتی موجب تغییر رویکرد فوق و افزایش روز افزون مداخله دولت‌ها در امر تدوین مقررات ایمنی در دریا گردید. عامل اول عبارت بود از شهرت حمل و نقل دریایی به عنوان یک صنعت واقعی و به تبع آن حق مداخله دولت‌ها در اعمال مقررات کلی و عمومی نسبت به آن با

هدف حفظ ایمنی دریانوردان و سایر اشخاص حاضر روی کشتی‌ها. عامل دوم نیز عبارت بود از احساس نیاز به یکنواخت سازی مقررات و عرف‌های ملی درخصوص دریانوردی که از منظر حقوق بین‌الملل جزو حقوق منحصر به فرد دولت‌ها تلقی می‌شد و ضرورت می یافت تا در قالب معاهدات الزام‌آور تبلور یابند.

دو کشور برجسته در زمینه‌ی مداخله دولت‌ها در تدوین مقررات ناظر به کشتی در ابعاد مختلف فرانسه و انگلیس هستند. این دو کشور سنتی دریایی قوانین متعدد و متنوعی را در ابتدای قرن نوزدهم میلادی به تصویب رساندند. در کشور فرانسه قانون مبسوطی در تاریخ هفدهم ماه آوریل سال ۱۹۰۷ میلادی به تصویب رسید که جامع اغلب مقررات پیشینی بود که به تصویب رسیده بود. در این قانون کلیه جوانب ایمنی، شرایط ساخت و نگهداری، تجهیزات و منصوبات و شرایط بارگیری و اپراتوری کشتی و نیز نحوه بازرسی کشتی‌ها پیش‌بینی شده بود.

در سراسر قرن نوزدهم میلادی کشور انگلیس نیز شاهد مداخلات روز افزون دولت و دستگاه قانون گذاری در امور کشتی‌رانی بود. تا پایان قرن نوزدهم در این کشور کمیته‌ی پارلمانی و دو کمیسیون پادشاهی برای بررسی دلایل افزایش غرق کشتی‌ها و حوادث دریایی دیگر تشکیل گردید.^۱ گزارش‌های هر یک از این نهادهای موقتی منجر به تصویب مقرراتی در زمینه‌های مختلف شد. مهم‌ترین این مقررات "قانون کشتی‌رانی تجاری" مصوب سال ۱۸۵۰ میلادی^۲ بود که تمامی مسائل مربوط به کشتی‌های تجاری به خصوص ایمنی کشتی‌ها و شرایط کاری دریانوردان را تحت کنترل دستگاه دولتی قرار می داد. تصویب و اجرای قانون مزبور اگرچه تا اندازه ای مؤثر واقع شد اما مانع از بروز حوادث دریایی متعدد نگردید. در سال ۱۸۶۷ میلادی ۱۳۱۳ کشتی غرق شدند که به موجب آن حدود ۲۳۴۰ دریانورد و ۱۳۷ مسافر دریایی جان خود را از دست دادند. دومین قانون کشتی‌رانی تجاری در سال ۱۸۷۶ میلادی به تصویب رسید. این قانون که به دنبال گزارش کمیسیون پادشاهی به مسؤولیت آقای "ساموئل پلیمسول"^۳ به

۱. "Parliamentary Select Committee" in 1836, "Royal Commission" in 1873 and in 1884.

۲. "Merchant Shipping Act, 1850".

۳. "Samuel Plimsoll".

عنوان نماینده‌ی پارلمان ارائه شده بود، به " قانون پلیمسول " شهرت یافت. اندکی بعد و در پرتو گزارش دومین کمیسیون پادشاهی، قانون جدیدی در خصوص خطوط بارگیری کشتی‌ها در سال ۱۸۹۰ میلادی و قانون دیگری در زمینه‌ی کشتی‌رانی تجاری در سال ۱۸۹۴ میلادی به تصویب رسیدند. این قانون با اصلاحات مصوب سال ۱۹۰۶ میلادی قابلیت دریانوردی و ایمنی کشتی‌ها و هم چنین شرایط بهداشتی روی کشتی‌ها را بهبود قابل ملاحظه ای بخشید. هم چنین الزامات خطوط بارگیری نه تنها نسبت به کشتی‌های انگلیسی بلکه کشتی‌های خارجی که به بنادر انگلیس ورود می‌نمودند، اعمال می‌شدند. مقررات انگلیس به سرعت به عنوان یک مدل برای سایر کشورها در آمد و سایر کشورهای اروپایی به خصوص دانمارک، سوئد، آلمان، نروژ، هلند و حتی ایالات متحده آمریکا با بهره‌مندی از مقررات انگلیس، قوانین مشابهی را در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم میلادی به تصویب رساندند.^۱

ب) سیر تحولات تصویب مقررات بین‌المللی دریایی

همکاری دولت‌ها برای تصویب مقررات بین‌المللی در عصر نوین و پس از انقلاب صنعتی سه مرحله مشخص را پشت سر گذاشت. این سه مرحله عبارتند از توافقات دو جانبه، کنفرانس‌های بین‌المللی چند جانبه با تولید یک یا چند کشور و مداخله سازمان‌های بین‌المللی برای تصویب مقررات جهان شمول.

۱- توافقات دو جانبه

همکاری دولت‌ها در زمینه مقررات دریایی ابتداء به صورت دو جانبه تبلور یافت. اولین این همکاری‌ها در رابطه با قواعد و استانداردهایی راجع به وسایل ناوبری در دریا شهرت پیدا کرد. در سال ۱۸۴۸ میلادی دو دولت فرانسه و انگلیس توافق‌نامه‌ای را راجع به چراغ‌های کشتی‌های بخار امضاء نمودند. در پی آن و بین سال ۱۸۵۲ الی ۱۸۸۴ میلادی توافق‌نامه‌های دیگری بین طرفین در زمینه‌های ترافیک و سیگنال‌های دریایی، کشتی‌رانی در هوای مه‌آلود، مسیرهای

^۱. Biosson, Philippe, " *Safety At Sea*": *Policies, Regulations and International Law*, Paris, 1999. (Translated and reproduced partially by IMO Maritime Knowledge Centre with the title of " *A history of safety at sea*", 2011, pages 1-4.)

دریایی و هم چنین سیگنال‌های ویژه در کشتی‌های دارنده‌ی کابل ترافیک به تصویب رسید. این توافقات مورد استقبال سایر کشورها به ویژه کشورهای اروپایی قرار گرفت و آن‌ها را به امضای چنین توافقاتی در مناطق مختلف دریایی خود ترغیب نمود.^۱

۲- کنفرانس‌های بین‌المللی جهت تصویب مقررات چند جانبه

نیل به توافقات دو جانبه و دستاوردهای درخشان آن و لزوم تصویب مقررات قابل اعمال در دریاهاى آزاد، حضور کشتی‌ها در بنادر کشورهای مختلف و مواجهه آن‌ها با مقررات ایمنی مختلف و گاه معارض، هم چنین بروز رقابت بیش از پیش میان مالکان کشتی‌ها به منظور دسترسی به حمل و نقل بیش‌تر کالاها و در نتیجه کسب منفعت بیش‌تر، همگی دست به دست هم دادند تا دولت‌ها را متقاعد به نشستن دورهم و تصویب مقرراتی متحدالشکل نماید. در مرحله دوم معدودی از دولت‌های عمده دریایی به خصوص انگلیس ابتکار تشکیل کنفرانس‌های متعددی را با هدف تصویب و اجرای مقررات یکنواخت در جهت کاهش حوادث دریایی و افزایش کارآمدی حمل و نقل دریایی در دست گرفتند. این ابتکارات از اواخر قرن نوزدهم آغاز گردید و در اوایل قرن بیستم شدت یافت.

اولین کنفرانس دریایی با حضور نمایندگان نوزده کشور و به میزبانی دولت انگلیس در شهر لندن به تاریخ بیست‌وهشتم ماه جولای سال ۱۸۷۹ میلادی برگزار شد. در این کنفرانس دولت‌ها یک سری مقررات مشترکی را در خصوص سیگنال‌های بین‌المللی به تصویب رساندند. اولین مقررات جلوگیری از تصادمات نیز در قالب یک کنوانسیون بین‌المللی در تاریخ اول ماه سپتامبر سال ۱۸۸۰ میلادی به تصویب رسید و به دنبال آن در تاریخ هجدهم ماه جولای سال ۱۸۸۱ میلادی اولین کنوانسیون راجع به بهداشت و ایمنی ناوبری کشتی‌های پستی بخار نیز تصویب شد. شاید بتوان مهم‌ترین کنفرانس بین‌المللی را که در رابطه با ایمنی دریانوردی تا اواخر قرن نوزدهم برگزار گردید، کنگره‌ی برگزار شده در ماه نوامبر سال ۱۸۸۹ میلادی در شهر واشنگتن دی سی ایالات متحده آمریکا معرفی نمود. در این کنفرانس سیزده گروه از مقررات

^۱ . Boisson, the same source, p.4.

دریایی تعریف گردید و بدون آن که به شکل یک کنوانسیون در آیند، اغلب از سوی دولت‌های حاضر در این نشست به اجراء درآمدند. جالب این که برای اولین بار ایده‌ی تأسیس یک کمیسیون بین‌المللی دریانوردی در این کنگره مطرح شد، اما تأسیس آن در آن زمان چندان ضروری و مناسب تشخیص داده نشد و طرح جدی آن زود هنگام دانسته شد.

تهیه‌ی مقررات بین‌المللی دریانوردی در اوایل قرن بیستم نیز ادامه یافت. اولین دسته از این مقررات در تاریخ سوم ماه نوامبر سال ۱۹۰۶ میلادی تحت عنوان "کنوانسیون بین‌المللی تلگراف بی سیم" به تصویب رسید. به دنبال آن دو کنوانسیون دیگر در ماه سپتامبر سال ۱۹۱۰ میلادی در رابطه با حوادث دریایی و نجات و کمک در دریا به تصویب رسید. با غرق کشتی معروف تایتانیک در تاریخ چهاردهم ماه آوریل سال ۱۹۱۲ میلادی، تحرک دولت‌ها برای نیل به مقررات بین‌المللی جهان شمول در زمینه‌ی ایمنی دریانوردی و هم چنین مطالبه‌ی افکار عمومی صد چندان گردید. در ماه جولای همین سال کنفرانس راجع به تلگراف بی سیم در لندن برگزار شد که نتیجه‌ی آن اجرای الزامی سیستم‌های ارتباطی و تجهیزات رادیویی در کشتی‌ها بود. اعمال این مقررات در خلال جنگ جهانی اول معلق گردید و سپس در سال ۱۹۱۹ میلادی از سر گرفته شد.

اولین محصول تراژدی غرق شدن کشتی تایتانیک، برگزاری اولین کنفرانس بین‌المللی مهم راجع به ایمنی جان اشخاص در دریا بود. این کنفرانس با میزبانی دولت انگلیس در ماه ژانویه سال ۱۹۱۴ میلادی و در شهر لندن برگزار شد. در این کنفرانس اولین کنوانسیون جامع ایمنی دریانوردی با عنوان "کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا" به امضای پنج دولت رسید و به طور گسترده توسط کشورهای انگلیس، فرانسه، ایالات متحده آمریکا و کشورهای اسکاندیناوی اجراء شد. علاوه بر این کنفرانس‌های متعدد دیگری در سال‌های ۱۹۲۰، ۱۹۲۷، ۱۹۳۱، ۱۹۳۰ و ۱۹۳۶ میلادی در ارتباط با ارتباطات رادیویی، سیگنال‌های دریایی و یکنواخت سازی سیستم‌های بویه گذاری برگزار گردید. کنوانسیون اسلو مصوب ماه جولای سال ۱۹۴۷ میلادی نیز سیستم جدید تناژ کشتی‌ها را معرفی نمود. کنوانسیون مصوب سال ۱۹۱۴ میلادی فوق‌الذکر نیز در چند مرحله مورد بازنگری قرار گرفت که آخرین آن در ماه ژوئن سال ۱۹۴۸

میلادی به تصویب بیست و هفت دولت رسید و در تاریخ نوزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۵۲ میلادی به اجراء درآمد.^۱

۳- تصویب مقررات بین‌المللی دریایی از طریق سازمان‌های بین‌المللی

مرحله سوم قانون‌گذاری در سطح بین‌المللی ناظر به سازمان‌های بین‌المللی می‌باشد. با تصویب چندین کنوانسیون بین‌المللی جهان شمول از طریق کنفرانس‌های بین‌المللی فوق‌الذکر، اذهان برای تأسیس یک سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت گسترده و منحصر بفرد در حوزه دریا و کشتی فراهم گردید. این آرزو در سال ۱۹۴۸ میلادی محقق شد و جهان شاهد یک تحول و جهش تاریخی در نحوه تصویب مقررات دریایی جهان شمول گردید. این تحول شامل تصویب کنوانسیون با تولیت سازمان ملل متحد برای ایجاد یک سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت قانون‌گذاری در زمینه‌ی دریا و کشتی در سال ۱۹۴۸ میلادی می‌باشد. تا قبل از این تاریخ نیز معدودی از سازمان‌های بین‌المللی و یا منطقه‌ای وجود داشتند که مقرراتی را به صورت پراکنده در حوزه دریایی وضع نمودند. از جمله این مقررات می‌توان به تصویب کنوانسیون در زمینه‌ی تعیین حداقل سن برای استخدام و کار روی کشتی توسط "سازمان بین‌المللی کار"^۲ اشاره کرد. گفتار دوم از بخش حاضر بر مطالعه سیر تحول سازمان‌های بین‌المللی خاص حوزه دریا و کشتی تمرکز دارد.

گفتار دوم) ایده‌ی تأسیس یک مرجع بین‌المللی دریانوردی و تصویب کنوانسیون سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدولی

در این گفتار سیر تاریخی تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی از زمان طرح ایده تا هنگام تصویب کنوانسیون آن مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد. قبل از آن سازمان‌های بین‌المللی دریایی که با هدف‌های خاص و محدود و در دوره‌های زمانی ویژه تأسیس گردیدند، مورد مطالعه قرار می‌گیرند. به واقع سازمان‌های بین‌المللی فعال در حوزه دریایی را می‌توان به دو دوره

^۱. Boisson, the same source, pages 5-6".

^۲. "International Labour Organization(ILO)".

اساسنامه این سازمان در اوایل سال ۱۹۱۹ میلادی به تصویب رسید و یک سال بعد پا به عرصه وجود گذاشت.

مشخص قبل و بعد از تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی تقسیم نمود. پراکندگی، جزئی و به طور عمده منطقه‌ای و واجد هدف‌های خاص نظامی بودن را می‌توان ویژگی‌های عمومی سازمان‌های بین‌المللی مرتبط با حوزه کشتی‌رانی و دریایی تا قبل از تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی دانست.

بند اول - سازمان‌های بین‌المللی فعال در حوزه دریانوردی تا سال ۱۹۴۸ میلادی

آن بخش از سازمان‌های بین‌المللی مهمی که تا قبل از تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی و در نیمه‌ی اول قرن بیستم میلادی پا به عرصه وجود گذاشتند، در این بند مورد بررسی قرار می‌گیرند. نکته قابل توجه در ارتباط با این سازمان‌ها این است که تمامی این سازمان‌ها یکی پس از دیگری به وجود آمدند و به مرور زمان به دلایلی که به آن‌ها اشاره خواهد شد، منحل گردیدند.

الف) شورای متحد حمل و نقل دریایی

در اوایل جنگ جهانی اول موضوع پشتیبانی کشتی‌رانی در دو جنبه جا به جایی نیرو و ادوات نظامی و عرضه مواد مورد نیاز زندگی مردم برای چهار کشور فرانسه، انگلیس، ایتالیا و ایالات متحده آمریکا بسیار مهم و حیاتی جلوه می‌نمود. به همین منظور در ماه دسامبر سال ۱۹۱۷ میلادی کنفرانسی در شهر پاریس کشور فرانسه برگزار شد و در آن نمایندگان دولتهای چهار کشور مورد اشاره با تشکیل شورایی به نام "شورای متحد حمل و نقل دریایی"^۱ موافقت کردند. اهداف تشکیل چنین شورایی با توجه به شرایط جنگی آن زمان عبارت بود از بهره‌مندی حداکثری اقتصادی از کشتی‌های تحت کنترل متفقین، تخصیص کشتی‌ها به نیازهای مختلف دولت‌های متحد با تمرکز بیش‌تر بر نیازهای جنگی آن‌ها و در نهایت ایجاد تعادل در الزامات خاص هر یک از دولت‌های متحد در امر کشتی‌رانی به نفع اجرای طرح مورد نظر. شورای متحد حمل و نقل دریایی دارای یک هیأت اجرایی با عنوان "هیأت اجرایی متحد حمل و نقل دریایی"^۲ متشکل از نمایندگان دولت‌های عضو شورا بود که وظایف آن را انجام می‌داد. مقر

^۱. "Allied Maritime Transport Council", 1917-1919.

^۲. "Allied Maritime transport Executive" with a permanent organization in London.

هیأت اجرایی به عنوان یک سازمان دائمی متشکل از چهار بخش ملی در لندن قرار داشت. وظیفه اصلی شورا و هیأت اجرایی نظارت بر عملکرد کلی حمل و نقل دریایی متحدین با هدف استفاده حداکثری از کشتی‌ها در جنگ بود و بنابراین مدیریت کشتی‌ها هم چنان تحت کنترل هر یک از دولت‌های متحد قرار داشت.^۱

شورای متحد حمل و نقل دریایی توانست نقش خود را به خوبی در کنترل کشتی‌رانی جهت حصول اطمینان از عرضه متعادل خدمات و پشتیبانی در دوره جنگ ایفاء نماید. با پایان یافتن جنگ جهانی اول، شورا و کمیته فلسفه وجودی خود را از دست دادند و در ماه آوریل سال ۱۹۱۹ میلادی منحل گردیدند. شورا اگرچه به عنوان یک نهاد بین‌المللی با عنوان حمل و نقل دریایی تأسیس گردید، اما دارای نقشی غیر از آنچه که مورد نظر ما در این مقام می‌باشد، بود. این شورا هرگز وارد مقوله تصویب مقررات ماهوی کشتی‌رانی در زمینه‌های ایمنی دریانوردی و یا حفظ محیط زیست دریایی نشد و هیچ کنوانسیونی را در این زمینه‌ها به تصویب نرساند و به طور اصولی نه تنها صلاحیت ورود به چنین مباحثی را نداشت، بلکه عمر بسیار کوتاه آن مجال ورود به چنین مسائلی را به آن نداد.

(ب) سازمان ارتباطات و ترانزیت وابسته به جامعه ملل

عنوان بخش دوازدهم معاهده "ورسای" به "بنادر، آب راه‌ها و راه آهن‌ها"^۲ اختصاص داشت. در ماده ۳۷۹ معاهده دولت آلمان که بازنده‌ی جنگ جهانی اول بود، مکلف گردید، به کنوانسیون‌هایی که در خصوص رژیم‌های بین‌المللی مربوط به ترانزیت، آب راه‌ها و بنادر و یا راه آهن‌ها در آینده با تأیید جامعه ملل به تصویب خواهند رسید، پای بند باشد. به دنبال آن در ماه مارس و آوریل سال ۱۹۲۱ میلادی کنفرانسی در شهر بارسلونای کشور اسپانیا برگزار شد. از

¹. Young, A A, "Allied Maritime Transport Council", 1918, Pages 5-6; The copy of the original text of this book is published in website: <http://archive.org/stream/cu31924027892607#page/n11/mode/2up>. Accessed 15, January 2012.

². "Ports, Waterways and Railways", (Part XII of the Treaty of Versailles, Signed on 28 June 1919 at Paris Conference). Source: Australian Legal Information Institute, online available at: <http://www.austlii.edu.au/cgi-bin/sinodisp/au/other/dfat/treaties/ATS/1920/1.html?stem=0&synonyms=0&query=Ports,%20Waterways%20and%20Railways>, Accessed, 15, February, 2012.

جمله اقدامات این کنفرانس تصویب مقرراتی راجع به سازمان‌های کنفرانس‌های عمومی راجع به ارتباطات و ترانزیت و یک کمیته‌ی مشورتی و فنی بود. در کنفرانس سوم مربوط به ارتباطات و ترانزیت که در ماه آگوست و سپتامبر سال ۱۹۲۷ میلادی در شهر "جنوآی" ایتالیا برگزار شده بود، مقررات فوق‌الذکر اصلاح گردید و جای خود را به یک "اساسنامه برای سازمانی برای ارتباطات و ترانزیت و قواعد کاری برای کنفرانس‌های عمومی" داد.^۱

درون سازمان ارتباطات و ترانزیت کمیته‌ای تحت عنوان "کمیته‌ی ارتباطات و ترانزیت" با موقعیت فنی و مشاوره‌ای تشکیل گردید که تا ماه ژوئن سال ۱۹۳۹ میلادی فعال بود.^۲ حوزه فعالیت سازمان به خصوص کمیته‌ی مذکور شامل صور مختلف ارتباطات و ترانزیت از جمله بنادر و آب‌راه‌ها بود.^۳ نتایج کار سازمان ارتباطات و ترانزیت به کنفرانس‌های عمومی راجع به ارتباطات و ترانزیت ارائه می‌شدند و کنفرانس نیز راجع به آن‌ها تصمیم‌گیری می‌کرد. بعضی از خروجی‌های کنفرانس نیز در قالب کنوانسیون متبلور می‌شد. یکی از اقدامات مهم کنفرانس‌های عمومی در نتیجه تلاش‌های سازمان را می‌توان تصویب کنوانسیون راجع به رژیم بین‌المللی بنادر دریایی در حوزه بندری^۴ و دیگری تهیه پیش‌نویسی راجع به مقررات و روش‌های یکنواخت بین‌المللی در زمینه‌ی اندازه‌گیری تناژ کشتی‌ها در حوزه دریانوردی برشمرد.

چنان که ملاحظه شد، اگرچه سازمان ارتباطات و ترانزیت جامعه ملل در هنگام تصویب صلاحیت خود موضوع ناوبری دریایی و بنادر را در کنار سایر اشکال ترانزیت و ارتباطات زمینی و

^۱. "Statute for the Organization for Communications and Transit and Rules of Procedures for General Conferences"

این اساسنامه جای خود را به اساسنامه‌ی دیگری داد که به تصویب شورای جامعه ملل در تاریخ بیست و نهم ماه ژانویه سال ۱۹۲۸ میلادی رسیده بود.

^۲. در اساسنامه سازمان هم چنین یک سری کمیته‌های فرعی پیش‌بینی شده بود. این کمیته‌های فرعی مسؤول مطالعه و بررسی مسائلی هم چون ناوبری هوایی، حمل و نقل ریلی، ترافیک جاده‌ای و ناوبری دریایی بودند.

^۳. با انحلال جامعه ملل و جای‌گزینی آن توسط سازمان ملل متحد، دبیرخانه‌ی سازمان نیز که به عنوان بخشی در درون دبیرخانه‌ی جامعه ملل فعالیت می‌نمود، در ماه آوریل سال ۱۹۴۶ میلادی به کار خود پایان داد.

^۴. "Convention on the International Regime of Maritime Ports", adopted in Geneva, 6 December, 1923 and entered into force on July 1926. Source: Australian Legal Information Institute, the same web address, 15 February 2012.

هوایی از نظر دور نداشت، اما از میان موضوعات مطروحه، مسائل دریایی نیز به عنوان یک جزء در نظر گرفته شد و به همین دلیل خروجی آن نیز چندان قابل توجه نبود. بنابراین نمی‌توان این سازمان را یک سازمان بین‌المللی دریایی ویژه دانست. با تطبیق حوزه فعالیت سازمان مورد نظر در بخش دریانوردی با آن چه که در کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی ذکر شد، درخواهید یافت که نقش سازمان مورد نظر در توسعه حقوق بین‌المللی دریایی بسیار جزئی و کم فروغ می‌باشد. با این وصف تأثیر سازمان همانند شورای متحد ترانزیت دریایی و بلکه بیش‌تر از آن، در جهت دهی افکار دولت‌های دریایی عمده برای تأسیس یک سازمان خاص دریایی بین‌المللی غیر قابل انکار است.

ج) قدرت دریایی متحد

هنوز بیست سال از جنگ جهانی اول نگذشته بود که جهان درگیر جنگ فراگیر خانمان سوزی به مراتب مخرب‌تر از قبل شد. جنگ جهانی دوم از تاریخ یکم ماه سپتامبر سال ۱۹۳۹ میلادی آغاز و در تاریخ دوم ماه سپتامبر سال ۱۹۴۵ میلادی با پیروزی متفقین پایان پذیرفت. همانند دوره جنگ جهانی اول، در این زمان نیز نگرانی‌های مربوط به تأمین کشتی‌رانی روان برای پشتیبانی از جنگ احساس گردید. تجربه خوب تشکیل شورای متحد حمل و نقل دریایی در خلال جنگ جهانی اول موجب شد، در این دوره نیز دولت‌های موسوم به متفقین در لندن دور هم جمع شوند و با هدف تأمین منابع کشتی‌رانی به توافقاتی دست یابند. نشست متفقین شامل نمایندگان دولت‌های انگلیس، یونان، ایالات متحده آمریکا، نروژ، لهستان، کانادا، هلند و بلژیک از تاریخ نوزدهم ماه جولای الی پنجم ماه آگوست سال ۱۹۴۴ میلادی برگزار شد. در روز آخر کنفرانس موافقت‌نامه‌ای میان نمایندگان دولت‌ها به امضاء رسید که در آن علاوه بر تأکید بر ادامه همکاری‌ها و کنترل هماهنگ کشتی‌رانی تجاری، تأسیس مرکز و مرجعی برای انجام هماهنگی و اتخاذ تصمیمات لازم پیش‌بینی شد. بر اساس این توافق‌نامه یک شورا متشکل از نمایندگان تمامی هشت کشور عضو به نام "شورای متحد دریایی" و یک هیأت اجرایی به نام "هیأت اجرایی متحد دریایی" تأسیس گردید که به صورت مشترک یک سازمان مرکزی با عنوان

"قدرت متحد دریایی" را تشکیل می‌داد.^۱ اندکی بعد ده کشور به نام های فرانسه، دانمارک، استرالیا، برزیل، شیلی، هند، نیوزیلند، اتحادیه آفریقای جنوبی، سوئد و یوگسلاوی نیز به این سازمان پیوستند. شش ماه پس از پایان جنگ جهانی دوم، آن گونه که در توافق‌نامه پیش‌بینی شده بود، قدرت متحد دریایی در روز دوم ماه مارس سال ۱۹۴۶ میلادی به کار خود پایان داد و منحل اعلام شد. در آخرین نشست هیأت اجرایی متحد دریایی که در تاریخ چهارم الی یازدهم ماه فوریه سال ۱۹۴۶ میلادی با حضور نمایندگان تمامی دولت‌های عضو برگزار شد، دولت‌ها در یک توافق جمعی تصمیم گرفتند، هماهنگی خود را تا هنگام برگشت کشتی‌رانی بین‌المللی به ثبات و حالت عادی ادامه دهند. در همین راستا به دولت‌های عضو توصیه شد که توافق‌نامه‌ای را با دو هدف، به امضاء رسانند. این دو هدف عبارت بودند از تشکیل یک ائتلاف داوطلبانه برای ارائه خدمات کشتی‌رانی جهت حمل و نقل کالاهای امدادی به جنگ‌زدگان و دیگری تشکیل یک شورای مشورتی موقتی برای بحث و تبادل نظر در خصوص مشکلات کشتی‌رانی که ممکن است قبل از بازگشت به فعالیت‌های کشتی‌رانی عادی در زمان صلح پیش آید.^۲

قدرت متحد دریایی هرگز وارد مسائل فنی دریانوردی نشد و همانند یک مرجع تولید مقررات دریایی عمل نکرد. مهم‌ترین اقدام این سازمان که با هدف استفاده حداکثری و هماهنگ از منافع کشتی‌رانی دولت‌های عضو جهت پشتیبانی از جنگ تأسیس گردید، پیشنهاد و توصیه تأسیس یک شورای مشورتی موقتی بود؛ شورایی که بعدها سازمان ملل متحد را در پروژه‌ی تهیه پیش‌نویس کنوانسیون خلق سازمان بین‌المللی دریانوردی یاری رساند و حتی پیش‌نویس اولیه آن را به درخواست سازمان ملل متحد تهیه و ارائه نمود.

د) شورای متحد مشورتی دریایی

روز بعد از انحلال قدرت متحد دریایی و به موجب موافقت‌نامه‌ی امضاء شده از سوی دولت‌های عضو، "شورای متحد مشورتی دریایی"^۳ در تاریخ سوم ماه مارس سال ۱۹۴۶ میلادی

^۱. "United Maritime Council, United Maritime Executive Board, United Maritime Authority".

^۲. Mac Donald, Eula, "Towards a World Maritime Organization", Article submitted to the United Nations Maritime Conference, 1948 by the government of United States of America under document "E/Conf.4/13", dated 23 February, 1948.

^۳. "United Maritime Consultative Council (UMCC)".

پا به عرصه وجود گذاشت. این شورا با سازمان ملل متحد همکاری نزدیکی در تهیه پیش‌نویس کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی دریانوردی داشت که در گفتار بعد به صورت مبسوط مورد مطالعه قرار خواهد گرفت. این شورا به موجب نشستی که از تاریخ بیست و چهارم الی سی‌ام ماه اکتبر سال ۱۹۴۶ میلادی در شهر واشنگتن دی سی ایالات متحده آمریکا برگزار شد، توافق نمود از فردای روز سی‌ام ماه اکتبر به کار خود پایان دهد. در همین نشست دو تصمیم مهم از سوی شورا اتخاذ شد. تصمیم اول عبارت بود از تهیه پیش‌نویس یک کنوانسیون برای تشکیل یک سازمان بین‌المللی مشورتی دریایی و ارائه آن به دبیر کل سازمان ملل متحد و تصمیم دوم عبارت بود از تهیه موافقت‌نامه‌ای راجع به تشکیل یک "شورای مشورتی دریایی موقت" به جای شورای متحد مشورتی دریایی.^۱ در این نشست به دولت‌های عضو شورای اخیر الذکر توصیه شد، در اولین فرصت ممکن مراتب پذیرش موافقت‌نامه‌ی مورد نظر را به دولت انگلیس اعلام دارند.

ه) شورای مشورتی دریایی موقت

موافقت‌نامه‌ی ایجاد شورای مشورتی دریایی موقتی با امضای دوازده دولت در تاریخ بیست و سوم ماه آوریل سال ۱۹۴۷ میلادی به اجراء در آمد و اولین نشست شورا نیز از تاریخ شانزدهم الی بیستم ماه می همان سال به دعوت دولت فرانسه برگزار شد. طبق ماده دوم موافقت‌نامه، سه وظیفه مشورتی برای شورا ترسیم شد که عبارت بودند از :

الف) ارائه توصیه در زمینه‌های همکاری میان دولت‌ها در حوزه مقررات مربوط به کشتی‌رانی و پذیرش استانداردهای ایمنی دریانوردی و بهره‌وری کشتی‌رانی و برطرف سازی هرگونه اقدام تبعیض آمیز نسبت به کشتی‌های فعال در تجارت بین‌المللی؛

ب) ارائه توصیه در خصوص موضوع‌های درخواستی از سوی هر یک از ارگان‌های سازمان ملل متحد و یا سایر آژانس‌های تخصصی دولتی؛ و

^۱ "Agreement for the Establishment of a Provisional Maritime Consultative Council", Adopted by the United Maritime Consultative Council, Washington DC, 30 October, 1946. Source: Mac Donald, Eula, the Same Article.

ج) ارائه مشاوره و راهنمایی در خصوص موضوع‌های مربوط به تهیه اساسنامه‌ی یک سازمان دایم بین‌الدولی دریایی.

بند دوم - طرح موضوع تشکیل یک مرجع بین‌الدولی دریانوردی در سازمان ملل متحد

در سال ۱۹۴۵ میلادی نمایندگان پنجاه کشور جهان در شهر سانفرانسیسکو آمریکا گردهم آمدند تا اقدام به تهیه "منشور سازمان ملل متحد"^۱ نمایند. پس از برگزاری جلسات مفصل و بحث و تبادل نظرهای فراوان، این کشورها توانستند منشور مورد نظر را در تاریخ بیست و ششم ماه ژوئن سال ۱۹۴۵ میلادی به تصویب رسانند و سنگ بنای فصل جدیدی از روابط بین‌المللی را پی‌ریزی کنند. منشور سازمان ملل متحد در تاریخ بیست و چهارم ماه اکتبر همان سال به مرحله اجراء در آمد و از این تاریخ سازمان مذکور پا به عرصه وجود نهاد. جمهوری اسلامی ایران نیز در زمره ی پنجاه کشور و در واقع از مؤسسين این نهاد مهم بین‌المللی محسوب می‌شود.

علاوه بر سازمان ملل متحد، سازمان‌های بین‌المللی دیگری چه در قبل و چه در بعد از آن پا به عرصه وجود گذاشتند. تعدادی از این سازمان‌ها با انعقاد توافق‌نامه با سازمان ملل متحد، عنوان سازمان‌های تخصصی و یا وابسته را به خود گرفتند. این سازمان‌ها و به طور عمده از طریق "شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد"^۲ با سازمان ملل متحد ارتباط برقرار می‌کنند. مبنای قانونی تنظیم چنین توافق‌ها که منجر به اعطای عنوان سازمان تخصصی سازمان ملل متحد می‌شود، ماده ۵۷ و ۶۳ منشور این سازمان می‌باشد. تعدادی از سازمان‌های بین‌المللی نظیر "سازمان بین‌المللی کار" و "سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری"^۳ که قبل از تشکیل سازمان ملل متحد تأسیس شده بودند، از همین طریق به صورت یکی از سازمان‌های تخصصی این سازمان در آمدند. آخرین سازمانی که ده روز قبل از تأسیس سازمان ملل متحد پا

^۱ "Charter of the United Nations".

^۲ "Economic and Social Council of United Nations (ECOSOC)".

این شورا یکی از مهم ترین ارکان سازمان ملل متحد محسوب می‌شود که به موجب منشور ملل متحد ایجاد گردید. این شورا هسته ی مرکزی بحث و تبادل نظر در خصوص موضوعات اقتصادی و اجتماعی بین‌المللی می باشد. هماهنگ سازی فعالیت های سازمان های تخصصی سازمان ملل متحد نیز یکی از حوزه های مسؤولیتی این سازمان محسوب می‌شود.

^۳ "International Civil Aviation Organization (ICAO)".

به عرصه وجود گذاشت، "سازمان بین‌المللی غذا و کشاورزی" بود. این سازمان بعدها به "سازمان غذا و کشاورزی ملل متحد" تغییر نام داد.^۱ اولین سازمان تخصصی که پس از تأسیس سازمان ملل متحد ایجاد گردید، "سازمان تربیتی، علمی و فرهنگی ملل متحد"^۲ موسوم به یونسکو است. اساسنامه‌ی این سازمان در تاریخ شانزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۴۵ میلادی به تصویب رسید و در تاریخ ششم ماه نوامبر سال ۱۹۴۶ میلادی به اجراء درآمد. در حال حاضر نوزده سازمان بین‌المللی وجود دارند که به عنوان سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد فعالیت می‌نمایند.^۳

سازمان‌های بین‌المللی دیگری نیز هستند که اگر چه ممکن است دارای روابط و تعاملاتی با سازمان ملل متحد باشند، اما به عنوان سازمان تخصصی آن در مفهوم حقوقی محسوب نمی‌شوند. به عنوان نمونه می‌توان از "سازمان بین‌المللی قهوه" و "سازمان بین‌المللی شکر" نام برد.^۴ این دو سازمان به ترتیب در سال ۱۹۶۳ و ۱۹۶۸ میلادی تأسیس گردیدند. مقر این دو سازمان در شهر لندن است.

یکی از موضوع‌های مهمی که در همان سال اول شروع به کار سازمان ملل متحد مورد توجه و در دستور کار آن قرار گرفت، تأسیس یک نهاد بین‌المللی در زمینه‌ی دریانوردی بود. این مسأله برای اولین بار به طور رسمی در نخستین نشست شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد که از اواخر ماه ژانویه الی اواسط ماه فوریه سال ۱۹۴۶ میلادی در لندن

1. "Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)".

2. "United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO)".

3. According to United Nations Official website, UN Specialized Agencies include "Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), International Civil Aviation Organization (ICAO), International Fund for Agricultural Development (IFAD), International Labour Organization (ILO), International Maritime Organization (IMO), International Monetary Fund (IMF), International Telecommunication Union (ITU), United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), United Nations Industrial Development Organization (UNIDO), Universal Postal Union (UPU), World Bank Group (consisting five Organizations), World Health Organization (WHO), World Intellectual Property Organization (WIPO), World Meteorological Organization (WMO), World Tourism Organization (UNWTO). Related Organizations consist of International Atomic Energy Agency (IAEA), Preparatory Commission for the Nuclear-Test-Ban Treaty Organization (CTBTO), Organization for the Prohibition of Chemical Weapons (OPCW), and World Trade Organization (WTO)".

4. International Coffee Organization (ICO), International Sugar Organization (ISO).

برگزار شد، مطرح گردید. در این اجلاس شورا با صدور قطعنامه‌ای به تاریخ شانزدهم ماه فوریه اقدام به تشکیل یک " کمیسیون موقت حمل و نقل و ارتباطات " ^۱ نمود. این کمیسیون مأموریت یافت تا در خصوص ایجاد " نمایندگی‌های بین‌الدولی " ^۲ و هم چنین مسائل و مشکلات اساسی موجود در حوزه حمل و نقل و ارتباطات مطالعه و توصیه‌های خود را به شورا ارائه نماید. کمیسیون مورد نظر بلافاصله اولین نشست خود را در اواخر ماه آوریل و اوایل ماه می سال ۱۹۴۶ میلادی در شهر نیویورک ایالات متحده آمریکا برگزار نمود. در این اجلاس کمیسیون وضعیت سازمان‌های بین‌المللی و مقررات موجود در زمینه کشتی‌رانی را مورد ملاحظه و مطالعه قرار داد و نتیجه کار خود را به شورا ارائه کرد. شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد دومین نشست خود را در ماه ژوئن سال ۱۹۴۶ میلادی برگزار نمود. در این نشست شورا کمیسیون حمل و نقل و ارتباطات را از حالت موقتی به دائم تغییر وضعیت داد و پیشنهاد اولیه کمیته مبنی بر لزوم تأسیس یک سازمان بین‌الدولی در حوزه کشتی‌رانی را نیز مورد توجه و لحاظ قرار داد. شورا از کمیسیون خواست تا با ادامه کار مطالعه و بررسی فعالیت‌های حوزه دریانوردی، توصیه‌های مشخص خود را در خصوص تشکیل ارگانی جهت ساماندهی این فعالیت‌ها به شورا ارائه نماید. کمیسیون دائم اولین نشست خود را در ماه فوریه سال ۱۹۴۷ میلادی برگزار کرد. در این نشست کمیسیون به شورا توصیه نمود، سازمان ملل متحد تأسیس یک سازمان بین‌الدولی در حوزه کشتی‌رانی را مورد حمایت و در دستور کار خود قرار دهد. آن دسته از وظایف اصلی را که کمیسیون برای این سازمان پیشنهاد نمود شامل این موارد می‌شد: تبادل اطلاعات، نیاز سنجی کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های موجود برای بازنگری و یا نیاز به خلق مقررات جدید و هم چنین برقراری ارتباط با سایر سازمان‌ها در حوزه ارتباطات.

از سوی دیگر و به دنبال توصیه کمیته‌ی موقت حمل و نقل و ارتباطات، دبیر کل

سازمان ملل متحد با ارسال نامه‌ای به " شورای متحد مشورتی دریایی " در ماه ژوئن سال ۱۹۴۶

۱. " Temporary Transport and Communication Commission "

تأسیس این کمیسیون پیشنهاد کمیسیون آماده سازی اجرای منشور سازمان ملل متحد بود که در ماه دسامبر سال ۱۹۴۵ میلادی در شهر لندن تشکیل جلسه داد.

۲. " Intergovernmental Agencies ".

می‌لادی از این شورا درخواست نمود تا نقطه نظرات مشورتی خود را در خصوص تشکیل یک سازمان بین‌الدولی کشتی‌رانی ارائه نماید. در سومین نشست شورا که از تاریخ بیست و چهارم الی سی‌ام ماه اکتبر سال ۱۹۴۶ میلادی در شهر واشنگتن ایالات متحده آمریکا برگزار شد، پیش‌نویس کنوانسیون سازمان مشورتی بین‌الدولی دریانوردی که به "دراقت واشنگتن" معروف شد، تهیه و تقدیم دبیر کل سازمان ملل متحد گردید. متعاقب آن، شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد از تاریخ بیست و هشتم ماه فوریه لغایت بیست و نهم ماه مارس سال ۱۹۴۷ میلادی چهارمین نشست خود را برگزار نمود. یکی از دستور کارهای مهم این شورا بررسی پیشنهاد شورای متحد مشورتی دریایی بود که در نهایت منجر به تصویب قطعنامه‌ی معروف شماره‌ی سی و پنجم راجع به حمل و نقل و ارتباطات در تاریخ بیست و هشتم ماه مارس شد. در بخشی از این قطعنامه شورا از دبیر کل سازمان ملل متحد درخواست نمود، کنفرانسی را به منظور ایجاد یک سازمان دریانوردی بین‌الدولی برگزار نماید. در این قطعنامه پیش‌نویس کنوانسیون تهیه شده توسط شورای متحد مشورتی دریایی به عنوان پایه‌ی بحث و تبادل نظر و تصمیم‌گیری در کنفرانس تعیین گردید. اندکی بعد در تاریخ دهم ماه آوریل سال ۱۹۴۷ میلادی دبیر کل سازمان ملل متحد با ارسال پیش‌نویس کنوانسیون تهیه شده برای دولت‌های عضو، از آنها دعوت نمود تا دیدگاه‌ها و نظرات اصلاحی خود را در خصوص مفاد پیش‌نویس و به صورت مکتوب به دبیرخانه‌ی سازمان ارسال دارند. نظرات دریافتی نیز از سوی دبیر کل برای سایرین ارسال شد.

بند سوم - برگزاری کنفرانس ژنو در سال ۱۹۴۸ میلادی و تصویب کنوانسیون راجع به تأسیس یک سازمان بین‌المللی دریانوردی

با برنامه ریزی به عمل آمده از سوی شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد، کنفرانس دریایی ملل متحد از تاریخ نوزدهم ماه فوریه سال ۱۹۴۸ میلادی به مدت هفده روز در شهر ژنو کشور سوئیس برگزار گردید. در این کنفرانس هیأت‌های نمایندگی سی و دو کشور

حضور یافتند.^۱ نمایندگان چهار کشور از جمله جمهوری اسلامی ایران به همراه پنج سازمان بین‌الدولی و چهار سازمان غیر دولتی به عنوان ناظر در این کنفرانس شرکت نمودند. پس از بررسی تفصیلی مفاد پیش‌نویس کنوانسیون، سرانجام کنفرانس توانست در ششم ماه مارس متن آن را با عنوان "کنوانسیون سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدولی"^۲ به تصویب رساند و آن را برای امضاء و پذیرش دولت‌ها باز گذارد. علاوه بر متن کنوانسیون کنفرانس سه قطعنامه را با عناوین ذیل به تصویب رساند:

- قطعنامه راجع به تأسیس کمیته‌ی آماده سازی سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدولی

این کمیته متشکل از نمایندگان دوازده کشور آرژانتین، استرالیا، بلژیک، کانادا، فرانسه، یونان، هند، هلند، نروژ، سوئد، انگلیس و ایالات متحده آمریکا بود. وظیفه اصلی این کمیته نیز عبارت بود از برگزاری اولین نشست مجمع سازمان حداکثر ظرف مدت سه ماه از تاریخ به اجراء در آمدن کنوانسیون. این کمیته پس از تشکیل اولین مجمع سازمان موجودیت خود را از دست داد.

- قطعنامه راجع به کنفرانس ایمنی جان اشخاص در دریا

این قطعنامه ناظر به کنفرانسی بود که در ماه آوریل سال ۱۹۴۸ میلادی به منظور بازنگری کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب سال ۱۹۲۹ میلادی تشکیل گردید. این قطعنامه به کنفرانس مزبور توصیه نمود، با توجه به این که موضوع‌های مطرح شده در این کنفرانس در حیطه مسؤولیت سازمان موضوع کنوانسیون قرار دارد، مفاد کنوانسیون را در تهیه مقررات اصلاحی خود مورد توجه و لحاظ قرار دهد.

^۱ کشورهایی که در نشست دارای هیأت‌های نمایندگی تام‌الاختیار بودند عبارت بودند از آرژانتین، استرالیا، بلژیک، برزیل، کانادا، شیلی، چین، کلمبیا، چکسلواکی، دانمارک، جمهوری دومینیک، مصر، ایرلند، فنلاند، فرانسه، یونان، هند، ایتالیا، لبنان، هلند، نیوزیلند، نروژ، پاکستان، پاناما، پرو، لهستان، پرتغال، سوئد، سوئیس، ترکیه، انگلیس و ایالات متحده آمریکا. چهار کشوری که نمایندگانی را به عنوان ناظر به اجلاس معرفی کردند، عبارتند از کوبا، اکوادور، جمهوری اسلامی ایران و آفریقای جنوبی.

^۲ "Convention on the International Maritime Consultative Organization (IMCO)".

- قطعنامهٔ مربوط به گزارش کمیته‌ی مقدماتی کارشناسان در زمینه‌ی هماهنگی‌های ایمنی در دریا و هوا

این قطعنامه ناظر بر بخش هفتم کنوانسیون و گزارش نشست کمیته‌ی مقدماتی کارشناسان سازمان‌های بین‌الدولی فعال در حوزهٔ هواپیمایی، هواشناسی، کشتی‌رانی و ارتباطات رادیویی بود. به موجب این قطعنامه از رییس کنفرانس ژنو درخواست شد، به کنفرانس بازبینی کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا اطلاع دهد، توصیه مذکور در پاراگراف بیست و یکم گزارش کمیته‌ی مورد اشاره، به هنگام تنظیم بخش هفتم کنوانسیون سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدولی مورد توجه قرار گرفته است. به موجب این بخش کمیته‌ی ایمنی دریانوردی موظف شد، فعالیت‌های خود را با سایر سازمان‌های بین‌الدولی فعال در حوزهٔ حمل و نقل و ارتباطات که دارای منافع در زمینه‌ی ایمنی دریانوردی می‌باشند، هماهنگ نماید.^۱

هم چنین در کنفرانس ژنو پیش‌نویس توافق‌نامه‌ای درباره روابط میان سازمان ملل متحد و سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدولی تهیه و مقرر شد، کمیته‌ی آماده‌سازی با در نظر گرفتن این توافق‌نامه، با سازمان ملل متحد وارد مذاکره شود و متن نهایی آن را برای ارائه به اولین نشست مجمع "سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدولی" (IMCO)، پس از تأسیس آن، ارائه نماید. این توافق‌نامه در تاریخ هجدهم ماه نوامبر سال ۱۹۴۸ میلادی به تصویب مجمع عمومی سازمان ملل متحد رسید و طبق مادهٔ نوزدهم آن اجرایش موکول به تصویب از سوی مجمع "IMCO" گردید.

پس از تصویب نهایی کنوانسیون "IMCO" توسط کنفرانس ژنو، نمایندگان نوزده کشور آن را با شرط پذیرش و تصویب از سوی دولت متبوعشان امضاء نمودند. این کشورها عبارت بودند از آرژانتین، استرالیا، بلژیک، شیلی، کلمبیا، مصر، فرانسه، یونان، هند، ایرلند، ایتالیا، لبنان، هلند، لهستان، پرتغال، سوئیس، ترکیه، انگلیس و ایالات متحدهٔ آمریکا.

^۱ این وظیفه که در بند سوم مادهٔ بیست و نه کنوانسیون پیش بینی شده بود، بعدها اصلاح و از متن کنوانسیون حذف گردید.

برای به اجراء در آمدن کنوانسیون شرایطی لازم بود که در ماده شصت آن به روشنی بیان شد. این ماده می‌گوید:

"کنوانسیون حاضر در تاریخی به اجراء در می‌آید که بیست و یک دولت که هر کدام آن‌ها نمی‌بایست کم‌تر از یک میلیون تناژ ناخالص کشتی‌رانی داشته باشند، طبق ماده پنجاه و هفت به عضویت کنوانسیون در آمده باشند."^۱

ماده پنجاه و هفت تحت عنوان امضاء و پذیرش^۲ می‌گوید:

"با لحاظ مقررات بخش سوم، کنوانسیون حاضر می‌بایست برای امضاء یا پذیرش مفتوح باشد و دولت‌ها می‌توانند از طریق (الف) امضای بدون شرط پذیرش، (ب) امضاء با شرط پذیرش و به دنبال آن پذیرش و یا (ج) پذیرش، عضو کنوانسیون شوند.

پذیرش با تسلیم سندی به دبیر کل سازمان ملل متحد واجد اثر خواهد بود."

اگرچه در ابتداء چنین تصور می‌شد که این کنوانسیون با استقبال خوب و سریع دولت‌ها مواجه خواهد شد، اما در عمل چنین اتفاقی صورت نگرفت. دلیل اصلی که برای عدم استقبال از این کنوانسیون در سال‌های اولیه پس از تصویب مطرح شد، عبارت بود از نگرانی بعضی از دولت‌های صاحب صنعت دریانوردی از نفوذ و مداخله این سازمان در حوزه بازرگانی و تجاری فعالیت‌های کشتی‌رانی که می‌توانست به نوعی تهدید کننده منافع صاحبان این صنعت تلقی شود و یا قوانین ملی دولت‌ها را تحت تأثیر قرار دهد. با توجه به روند کند عضویت کشورها و نگرانی‌های موجود، بحث اصلاح کنوانسیون در بعضی از محافل مطرح گردید. در اجلاس هفتم کمیسیون حمل و نقل و ارتباطات وابسته به شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد که در ماه فوریه سال ۱۹۵۵ میلادی برگزار شد، کشورهای دانمارک، نروژ و سوئد پیشنهاد اصلاح مفاد کنوانسیون را با هدف سرعت بخشیدن به روند الحاق کشورها مطرح کردند که مورد

^۱ با توجه به اصلاحاتی که بعدها به کنوانسیون وارد شد، شماره ی ماده شصت به ماده هفتاد و نه تغییر یافت.

^۲ "Signature and Acceptance".

با توجه به اصلاحاتی که بعدها به کنوانسیون وارد شد، شماره ی این ماده به هفتاد و شش تغییر یافت.

پذیرش قرار نگرفت. در اجلاس دهم مجمع عمومی سازمان ملل متحد نیز دوباره بحث اصلاح کنوانسیون مطرح شد که این بار نیز توفیقی در پی نداشت.^۱ به نظر نگارنده، برداشت منفی فوق‌الذکر از "IMCO" ناشی از فقدان تجربه همکاری وسیع بین‌المللی در زمینه دریانوردی و عدم درک صحیح نقش آفرینی ممتاز یک سازمان جهانی در فرآیند تصویب مقررات جهان شمول بود؛ مقرراتی که نه تنها در صدد مداخله در قوانین و مقررات داخلی دولت‌ها، تحدید و یا تهدید منافع صنعت کشتیرانی آن‌ها برنیامد، بلکه چنان که بعدها ثابت گردید، توانست در توسعه صنعت حمل و نقل بین‌المللی و پیشرفت کشورها در ابعاد مختلف مؤثر واقع شود و از این طریق جایگاه خود را به عنوان مهم‌ترین سازمان شایسته در امر تدوین مقررات جهان شمول دریایی تثبیت نماید.

اولین کشوری که به عضویت کنوانسیون در آمد، کانادا بود. این کشور اندک زمانی پس از تصویب کنوانسیون در تاریخ پانزدهم ماه اکتبر سال ۱۹۴۸ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل سازمان ملل متحد نمود. به دنبال آن کشورهای انگلیس، هلند، ایالات متحده آمریکا، ایرلند، میانمار، بلژیک، استرالیا، فرانسه، رژیم اشغال گر قدس، آرژانتین، هائیتی، جمهوری دومینیک، هندوراس، مکزیک، سوئیس، اکوادور و ایتالیا تا پایان سال ۱۹۵۷ میلادی به عضویت در کنوانسیون در آمدند. نه کشور دیگر، شامل جمهوری اسلامی ایران، مصر، ژاپن، ترکیه، پاکستان، فدراسیون روسیه، نروژ، پاناما و یونان به ترتیب زمانی در سال ۱۹۵۸ میلادی عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند.

در قاره آسیا اولین کشوری که به عضویت کنوانسیون در آمد، میانمار بود. این کشور در سال ۱۹۵۱ میلادی با تسلیم سند عضویت خود به دبیر کل سازمان ملل متحد، نام خود را به عنوان یکی از شش کشور اول عضو آیمو به ثبت رساند. بعد از آن جمهوری اسلامی ایران، ژاپن، ترکیه و پاکستان در سال ۱۹۵۸ میلادی به عضویت آیمو در آمدند. کشور ایران بعد از میانمار در تاریخ

^۱ IMO official website, "Origins of International Maritime Organization", online available at: <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/Pages/TheOriginsOfIMO.aspx>
Accessed: 10, April 2012.

دوم ماه ژانویه سال ۱۹۵۸ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل سازمان ملل متحد نمود. در قاره آمریکا پس از کشور کانادا، ایالات متحده آمریکا دومین کشوری بود که در سال ۱۹۵۰ میلادی به عضویت کنوانسیون درآمد. کشورهای انگلیس و هلند نیز اولین کشورهای اروپایی بودند که در سال ۱۹۴۹ میلادی به کنوانسیون ملحق شدند. از قاره آفریقا لیبیا به عنوان اولین کشور در سال ۱۹۵۹ میلادی، یعنی یک سال پس از تحقق شرایط اجرایی شدن کنوانسیون، به عضویت آن درآمد. کشور استرالیا نیز به عنوان اولین کشور منطقه اقیانوسیه در سال ۱۹۵۲ میلادی کنوانسیون را مورد تصویب قرار داد و به آن ملحق گردید.

با تسلیم سند عضویت کشور ژاپن در تاریخ هفدهم ماه مارس سال ۱۹۵۸ میلادی به عنوان بیست و یکمین دولت عضو، شرط آمده در ماده هفتاد و نهم کنوانسیون تحقق یافت و مفاد آن جنبه اجرایی پیدا کرد. پس از آن کمیته‌ی آماده سازی کنوانسیون، اولین مجمع سازمان را در روز ششم ماه ژانویه سال ۱۹۵۹ میلادی و در شهر لندن برگزار نمود. در اولین نشست مجمع که به ریاست "L.C. Audette" از کشور کانادا برگزار شد، نحوه تشکیل سازمان دائمی بین‌الدولی مشخص شد. این مجمع هم چنین به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.17 (1)" به کار کمیسیون آماده سازی که به موجب قطعنامه اول کنفرانس ژنو تأسیس شده بود، پایان داد و انحلال آن را در روز نوزدهم ماه نوامبر همان سال اعلام کرد.

طبق ماده پنجاه و هشت کنوانسیون مقر سازمان در شهر لندن در نظر گرفته شد و دبیرخانه‌ی آن در یکی از ساختمان‌های خیابان "Chancery Lane" تأسیس گردید و "Ove Nielsen" از کشور دانمارک به عنوان اولین دبیرکل سازمان کار خود را آغاز نمود. دبیرخانه‌ی سازمان بعدها در اوایل دهه‌ی شصت میلادی به ساختمان شماره‌ی بیست و دوم خیابان "Berners Street" نقل مکان نمود. این ساختمان در حال حاضر مقر سازمان بین‌المللی قهوه می‌باشد. در سال ۱۹۷۰ میلادی دبیرخانه به ساختمان کنونی سفارت ژاپن به شماره‌ی ۱۰۱ خیابان "Piccadilly" منتقل شد و تا سال ۱۹۸۲ میلادی در این ساختمان فعالیت خود را ادامه داد. در این سال مقر دبیرخانه‌ی سازمان برای همیشه به ساختمان شماره‌ی چهار واقع در خیابان "Albert Embankment" منتقل گردید. با توجه به قدیمی بودن ساختمان خریداری

شده برای دبیرخانه، ساختمان جدیدی در همین محل بنا و در سال ۱۹۸۳ میلادی توسط ملکه انگلیس افتتاح شد. پس از گذشت بیست و پنج سال از عمر ساختمان، در سال ۲۰۰۸ میلادی این ساختمان با هزینه‌ای بالغ بر شصت و سه میلیون پوند انگلیس مورد بازسازی اساسی قرار گرفت و به آخرین تکنولوژی‌های روز در زمینه‌های مختلف از سیستم سمعی و بصری، امنیتی و کنترلی گرفته تا صرفه جویی‌های انرژی مجهز گردید.

گفتار سوم) اهداف تصویب کنوانسیون، اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن و نحوه عضویت

کنوانسیون سازمان بین‌الدولی مشورتی دریایی مصوب کنفرانس ژنو از هفده قسمت، شصت و سه ماده و دو ضمیمه تشکیل شده بود.^۱ ضمیمه اول کنوانسیون ناظر به ماده هفدهم آن راجع به ترکیب اولین شورای سازمان بود. این ضمیمه با توجه به اولین اصلاحیه صورت گرفته نسبت به ماده هفدهم در اجلاس دوم فوق‌العاده مجمع به شماره‌ی "A 69 (ES.II)" که در تاریخ پانزدهم ماه سپتامبر سال ۱۹۶۴ میلادی به تصویب رسید و در روز ششم ماه اکتبر سال ۱۹۶۷ میلادی اجرایی شد، قابلیت اجرایی خود را از دست داد و منسوخ گردید. ضمیمه دوم کنوانسیون ناظر به ماده پنجاه و یکم کنوانسیون راجع به ظرفیت‌های حقوقی، مزایا و مصونیت‌ها می‌باشد. این ضمیمه که در حال حاضر با توجه به تغییرات به عمل آمده نسبت به شماره‌های مواد کنوانسیون، ناظر به ماده هفتاد می‌باشد، برای دولت‌های عضو به ویژه‌هایی که هنوز به عضویت "کنوانسیون ژنو راجع به مزایا و مصونیت‌های سازمان‌های بین‌المللی" در نیامدند، ملاک عمل و صاحب اعتبار می‌باشد.

بند اول - اهداف تصویب کنوانسیون و تشکیل سازمان

با فهم مشترکی که میان دولت‌های قدرتمند دریایی در اواسط قرن بیستم میلادی از فعالیت‌های کشتی‌رانی و ضرورت همکاری‌های جمعی در زمینه‌های مختلف به ویژه تدوین مقررات فراگیر به وجود آمد، این کشورها که به طور عمده از قاره‌های اروپا و آمریکای شمالی

^۱ "Parts, Articles, Appendix".

بودند، بر آن شدند تا با بهره‌گیری از تجربه‌های به دست آمده در قبل و با تأسی از سازمان‌های بین‌المللی دیگر نظیر سازمان بین‌المللی کار، اقدام به تأسیس یک نهاد بین‌المللی دولتی در زمینه‌ی کشتی‌رانی با استفاده از مکانیزم‌های سازمان ملل متحد نمایند. با توجه به محدود بودن تعداد کشورهای قدرتمند دریایی در اوایل قرن بیستم تا دهه‌ی شصت میلادی و حساسیت و بیم‌هایی که در رابطه با دخالت یک سازمان بین‌المللی در امر کشتی‌رانی به ویژه در فعالیت‌های تجاری آن وجود داشت، از همان ابتداء در طول روند تهیه‌ی پیش‌نویس متن کنوانسیون محافظه‌کاری‌هایی از سوی بسیاری از این کشورهای سنتی دریایی صورت گرفت و سعی شد تا به این سازمان بین‌المللی نقشی محدود و مشورتی سپرده شود، تا محوری و تعیین‌کننده‌ی عدم استقبال مناسب دولت‌ها در دهه‌ی اول تصویب کنوانسیون و بنابر این تأخیر ده ساله در به اجراء در آمدن آن نیز ناشی از همین سوء ظن‌ها و نگرانی‌ها مبنی بر دخالت سازمان در امور تجاری دریایی بود.

از سوی دیگر با توجه به جنگ‌های جهانی اول و دوم و تأثیر گزاری منفی آن بر فعالیت‌های کشتی‌رانی و ظهور یک سری محدودیت‌ها و تبعیض‌ها در امر تجارت دریایی، یکی از اهداف اصلی این سازمان رفع موانع تبعیض آمیز در نظر گرفته شد که اهمیت و وزنی برابر با اهداف ایمنی دریانوردی داشت. با نگاهی به متن اولیه‌ی ماده‌ی یک کنوانسیون در خواهید یافت، اهداف آمده در این ماده بسیار ابتدایی بود و بیش‌تر جنبه‌ی ارشادی و مشورتی داشت. با تطبیق این ماده با ماده‌ی کنونی پس از اعمال اصلاحات به عمل آمده نسبت به آن، می‌توان اهداف تشکیل سازمان را در دو بخش اهداف اولیه یا اصلی و اهداف ثانویه و یا تکمیلی تقسیم بندی نمود.

الف) اهداف اولیه و اصلی

اهداف اولیه‌ی سازمان همانی است که در ماده‌ی یک کنوانسیون مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی بیان گردید. به موجب این ماده می‌توان این اهداف را به شرح ذیل احصاء نمود:

- ❖ برقراری ساز و کاری برای همکاری میان دولت‌ها در جهت تهیه‌ی قواعد و مقررات فنی دولتی مربوط به کشتی‌رانی فعال در عرصه‌ی تجارت بین‌المللی؛

❖ تشویق و ترغیب دولت‌ها جهت تصویب استانداردهای عالی قابل اعمال در زمینه‌ی ایمنی دریانوردی؛

❖ تشویق و ترغیب دولت‌ها جهت تصویب استانداردهای عالی قابل اعمال در زمینه‌ی بهره‌وری کشتی‌رانی؛

❖ برطرف ساختن اقدامات تبعیض آمیز و محدودیت‌های غیر ضروری نسبت به کشتی‌رانی فعال در عرصهٔ تجارت بین‌المللی به منظور فراهم سازی خدمات کشتی‌رانی جهت بازرگانی جهانی؛

❖ مورد توجه و ملاحظه قرار دادن هر موضوع مرتبط با کشتی‌رانی ارجاعی از سوی سازمان ملل متحد و یا هر یک از ارگان‌ها و آژانس‌های تخصصی آن؛

❖ تبادل اطلاعات مربوط به مسائل تحت ملاحظه و بررسی سازمان میان دولت‌های عضو.

چنان که ملاحظه می‌شود، در مادهٔ یک کنوانسیون که مربوط به اهداف سازمان بود، بر سه موضوع اصلی ایمنی دریانوردی، بهره‌وری کشتی‌رانی و به ویژه جلوگیری و برطرف سازی هرگونه اعمال تبعیض آمیز و محدودیت‌های غیر منصفانه مؤثر بر کشتی‌رانی تأکید گردید.

(ب) اهداف ثانویه و تکمیلی

پس از گذشت کم‌تر از دو دهه از اجرای کنوانسیون و با توجه به پیشرفت‌های حاصله در امر کشتی‌رانی بین‌المللی، فرصت خوبی برای دولت‌های عضو سازمان به دست آمد تا در خصوص عملکرد سازمان، ارزیابی‌هایی داشته باشند و کارآمدی آن را به قضاوت بنشینند. خوشبختانه ارزیابی‌ها و قضاوت‌ها نسبت به سازمان مثبت بود و آن حساسیت‌ها و سوء ظن‌های اولیه نیز از بین رفت. رفته رفته این سازمان جایگاه ویژه‌ای در جهان دریانوردی پیدا کرد و توانست نقش اصلی و محوری را به خود گیرد. موفقیت به دست آمده در تصویب کنوانسیون‌های متعدد دریایی و اجرای موفقیت آمیز آن‌ها و سهمی که این کنوانسیون‌ها در توسعه کشتی‌رانی ایفاء نمودند، به همراه صدها اقدام دیگر در قالب توصیه نامه‌ها و دستورالعمل‌ها و هم زمان تلاش

برای ظرفیت‌سازی مراجع دریایی دولت‌های عضو، موجب جلب توجه و اعتماد عمومی نسبت به این سازمان گردید و نگرش جدیدی را ایجاد نمود. دیگر آن حساسیت‌ها و نگرانی‌ها از بین رفت و جامعه دریانوردی بین‌المللی اعم از دولتی و غیر دولتی دریافتند که این سازمان نه تنها محدودیتی برای تجارت آزاد دریایی ایجاد ننمود، بلکه در بالندگی و پیشرفت آن نیز سهم به‌سزایی ایفاء کرد. با این نگرش و رویکرد مثبت و احساس نیاز روز افزون به همگرایی، سازمان رفته رفته توانست با به عضویت در آمدن اغلب کشورهای عضو سازمان ملل متحد و دارای منافع دریایی، نقش اصلی و محوری را در مباحث دریایی برعهده گیرد. از این زمان به بعد سازمان وارد مرحله جدیدی از حیات خود گردید. توجه به جنبه‌های ایمنی دریانوردی بیش از پیش شد و با توجه به ثبات نسبی و ظهور مفاهیمی نظیر دهکده ی جهانی و برداشته شدن مرزهای تجاری، تمرکز اصلی سازمان از رفع موانع و اعمال تبعیض آمیز و محدود کننده به موضوعات ایمنی دریانوردی و بهره‌وری کشتی‌رانی معطوف گردید. البته دو واقعه دیگر نیز بسیار تأثیرگذار بودند. این دو رویداد عبارت بودند از گسترش سریع تکنولوژی‌های صنعت دریانوردی در همه‌ی ابعاد آن، و از آن جمله افزایش تعداد کشتی‌های فعال در عرصه تجارت بین‌المللی و بر اثر آن، بروز پیچیدگی‌های روز افزون این صنعت و دیگری ظهور قدرت‌هایی دریایی جدید و خروج این صنعت از انحصار دولت‌های قدرتمند سنتی و در نتیجه ضرورت تدوین مقررات جهان شمول که شکل‌گیری تغییراتی این چنین، لزوم و ضرورت آن را در دستور کار قرار می‌داد.

اتفاق دیگری که در گسترش حوزه نفوذ و اقتدار سازمان و بنابر این توسیع اهداف و وظایف آن مؤثر بود، تصویب اصلاحیه "A.358 (IX)" توسط مجمع سازمان به تاریخ چهاردهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۵ میلادی است. این اصلاحیه که در تاریخ بیست و دوم ماه می سال ۱۹۸۲ میلادی به مرحله اجراء در آمد، در میان هشت اصلاحیه صورت گرفته نسبت به کنوانسیون از اهمیت و جایگاه مهمی برخوردار است، چرا که فصل جدیدی از فعالیت‌های آیمو را رقم زد و موجب توسعه اهداف و وظایف آن شد. به موجب این اصلاحیه علاوه بر اهداف اولیه مذکور در قبل، تهیه استانداردهای قابل اعمال در زمینه‌ی جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از فعالیت کشتی‌ها و هم چنین رتق و فتق امور اداری و حقوقی مربوط به اهداف آمده در ماده یک

کنوانسیون نیز به عنوان اهداف جدید سازمان در نظر گرفته شدند. البته پیش‌بینی این اهداف جدید در کنوانسیون خود مدیون حادثه ناگوار به گل نشستن تانکر نفتی "Torrey Canyon" بود که در نزدیکی ساحل جنوب غربی کشور انگلیس، در تاریخ هجدهم ماه مارس سال ۱۹۶۷ میلادی اتفاق افتاد و منجر به آلودگی شدید زیست محیطی شد.

مورد دیگری را که می‌توان به عنوان یکی از اهداف تأسیس سازمان در نظر گرفت، تهیه مقررات در زمینه‌های امنیت دریانوردی است. اگرچه خلاف موارد پیش گفته، در کنوانسیون ایجاد آیمو اشاره ای به این موضوع نشد، اما می‌توان آن را از مصادیق اقدامات لازم در جهت افزایش "بهره‌وری کشتی‌رانی"^۱ تلقی نمود، چرا که هرگونه اقدام ضد امنیتی علیه کشتی‌ها می‌تواند تأثیر منفی مستقیم در بهره‌وری کشتی‌رانی داشته باشد. اگر چه مشکل بتوان گفت، در هنگام تصویب کنوانسیون موضوع امنیت دریانوردی آن چنان که در عصر فعلی مورد توجه می‌باشد، مورد نظر دولت‌ها بود، با این حال شکی نیست که امروزه این مفهوم در قلمرو تعریف موسع از بهره‌وری کشتی‌رانی به عنوان یکی از اهداف اصلی آیمو تلقی می‌شود. گنجاندن اصطلاح بهره‌وری کشتی‌رانی به عنوان یکی از اهداف سازمان حکایت از دقت نظر و درایت تنظیم کنندگان مفاد کنوانسیون دارد. به کارگیری این واژه کلی بدون ارائه تعریف و یا مصداق خاص فضا را برای تفسیر موسع و تسری آن به مصادیق متعدد و متنوع از مسائل امنیتی گرفته تا تسهیل ترافیک دریایی و یا برخورد با پدیده‌ی "اختفاء در کشتی‌ها"^۲ باز نگه داشته است.

بند دوم - وظایف و حوزه‌های فعالیت سازمان

وظایف سازمان در بخش دوم کنوانسیون مشتمل بر مواد دو و سه پیش‌بینی شد. در واقع، این دو ماده با احصاء نمودن وظایف سازمان طرق نیل به اهداف ذکر شده در بخش اول کنوانسیون را مشخص و تبیین نمودند. بنا به همان دلایلی که در قسمت اهداف ذکر گردید، نقش سازمان در ابتداء فقط جنبه مشاوره‌ای داشت. این ویژگی و لزوم تصریح به آن از چنان اهمیت و حساسیتی نزد قدرت‌های دریایی برخوردار بود که در متن کنوانسیون مصوب سال

^۱ "Efficiency of Navigation".

^۲ "Stowaway".

۱۹۴۸ میلادی یک ماده کوتاه اما پر محتوی تنها به این موضوع اختصاص یافت. ماده دوم از بخش دوم کنوانسیون این موضوع را به شکل زیر بیان داشت:

”وظایف سازمان مشورتی و مشاوره‌ای خواهد بود.“

این ماده به دلیل تحولات رخ داده در اوایل دهه‌ی هفتاد میلادی و اثبات اثرگذاری مثبت عملکرد سازمان که به گوشه‌هایی از آن در قبل اشاره شد، به موجب قطعنامه‌ی اصلاحی شماره‌ی ”A. 400 (X)“ حذف گردید. علاوه بر این به موجب قطعنامه‌ی اصلاحی شماره‌ی ”A.358(IX)“ عنوان کنوانسیون و به تبع آن سازمان، از سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی به ”سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) (ایمو)“^۱ تغییر نام یافت و به این ترتیب برای سازمان نقشی فراتر از صرف مشورتی در نظر گرفته شد؛ سازمانی که همه‌ی اختیارات و قدرت‌های لازم برای تهیه‌ی مقررات مربوط به ایمنی و حفظ محیط زیست دریایی را خواهد داشت.

وظایف اصلی سازمان به موجب ماده‌ی دوی کنوانسیون با اعمال اصلاحات بعدی عبارتند از :

❖ ملاحظه مسائل و موضوعات مطروحه از سوی دولت‌های عضو، ارگان‌ها و نهادهای سازمان ملل متحد و سازمان‌های بین‌الدولی و ارائه‌ی توصیه‌های لازم. مسائل و موضوعاتی که مطرح می‌شوند، می‌بایست در حیطة اهداف آمده در ماده‌ی یک کنوانسیون باشند. بنابراین ورود سازمان به موضوعاتی که هیچ ارتباطی با اهداف تأسیس آن ندارد، امکان پذیر نمی‌باشد و در صورت طرح می‌توانند مورد اعتراض و رد واقع شوند.

در بند یک ماده‌ی دوم کنوانسیون از سازمان‌های دیگر به ویژه سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی نام برده نشد. پرسشی که مطرح می‌شود این است که آیا ایمو صلاحیت پرداختن به اموری را که از سوی این سازمان‌ها طرح می‌شوند، دارد؟! چنانچه فقط به ماده‌ی دو توجه و استناد شود، در نظر اول چنین بر می‌آید که سازمان‌های دیگر حق طرح موضوع را در سازمان ندارند، اما با توجه به ماده‌ی پنجاه و هفت کنوانسیون می‌توان این شانس را برای سازمان‌های دیگر به طور مشروط قایل شد. طبق این ماده سازمان می‌تواند با سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی در

^۱ “International Maritime Organization, (IMO)”.

زمینه‌های مورد علاقه داخل در محدوده شرح وظایف خود وارد ترتیبات مشاوره‌ای و همکاری شود. با استناد به این ماده می‌توان چنین نتیجه گرفت که سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی نیز می‌توانند موضوعات مرتبط با کشتی‌رانی را در سازمان مطرح نمایند و سازمان نیز آن‌ها را مورد ملاحظه و بررسی قرار دهد و در صورت لزوم توصیه‌هایی را ارائه نماید. برای چنین کاری دو شرط لازم است. اول این که می‌بایست بین "IMO" و سازمان بین‌المللی غیر دولتی یک رابطه حقوقی وجود داشته باشد؛ رابطه‌ای که از آن به عنوان "موقعیت مشاوره‌ای"^۱ یاد می‌شود و دوم این که این‌ها فقط در حوزه‌هایی می‌توانند نظر و پیشنهاد دهند و یا مسائل مربوط به کشتی‌رانی را مطرح نمایند که در تفاهم نام‌های همکاری میان آنان و آیمو پیش‌بینی شده باشد. تفاوت عمده‌ای که میان سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی و ارگان‌های بین‌الدولی و سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد وجود دارد، این است که در خصوص این سازمان‌ها از کلمه "باید"^۲ استفاده شد که جنبه تحکمی و توأم با تکلیف را منعکس می‌سازد، به این معنا که در صورت طرح موضوع، سازمان مکلف به رسیدگی آن و اظهار نظر می‌باشد. اما در خصوص سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی از لفظ "ممکن است/ می‌تواند"^۳ استفاده شد که به معنای امکان و اختیار است و نه تکلیف. بنابر این سازمان در بررسی موضوعات مطروحه از سوی سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی تکلیفی ندارد و در ورود به موضوع و بررسی آن و در نتیجه ارائه توصیه به طور کاملی مختار است. تجربه نگارنده حاکی از آن است که سازمان همواره سعی نموده است، با حسن نیت به مسائل مطروحه از سوی این سازمان‌ها رسیدگی و اقدامات لازم را به عمل آورد.

نکته قابل توجه دیگر این که در هیچ یک از مواد کنوانسیون و هم چنین مقررات اجرایی آن نامی از کشورهای غیر عضو آیمو برده نشد. بنابراین کشورهایی که هنوز به عضویت این سازمان در نیامدند حق طرح هرگونه موضوعی را در سازمان ندارند و سازمان نیز مجاز به رسیدگی موضوعات مطروحه از سوی آن‌ها نیست. این امر را نباید با امکان حضور نمایندگان دولت‌های

^۱ "Consultative Status".

^۲ "Shall".

^۳ "May".

غیر عضو در اجلاس‌های سازمان به عنوان ناظر اشتباه کرد چرا که حضور در اجلاس‌ها با طرح موضوع و ارائه راه حل و توصیه دو چیز جدای از هم می‌باشد.

❖ تهیه متن کنوانسیون‌ها، موافقت‌نامه‌ها و یا هر سند مناسب دیگر و توصیه آن‌ها به دولت‌ها و سازمان‌های بین‌الدولی و هم چنین برگزاری کنفرانس‌ها در موارد لزوم؛

❖ برقراری ساز و کارهایی به منظور مشورت میان اعضای سازمان و تبادل اطلاعات میان آن‌ها؛

❖ انجام هرگونه اقدامی که در رابطه با اهداف آمده در بندهای اول، دوم و سوم ماده یک کنوانسیون لازم باشد، به ویژه آن‌هایی که بر اساس اسناد بین‌المللی با مسائل دریانوردی و تأثیرات کشتی‌رانی بر محیط زیست دریایی مرتبط می‌باشند؛

❖ تسهیل و همکاری فنی در حد ضرورت و در چارچوب وظایف سازمانی و مقررات آمده در کنوانسیون و به منظور اجرای صحیح مقررات بین‌المللی دریایی؛

❖ میانجی‌گری میان دولت‌های عضو در صورت بروز اختلاف به خصوص در موارد رفتارهای محدودکننده‌ی غیر منصفانه در زمینه‌ی کشتی‌رانی آزاد و ارائه راه حل‌های توصیه‌ای.

با توجه به اهداف و وظایف تبیین شده برای سازمان و با بررسی عملکردهای آن تاکنون، می‌توان حوزه‌های اصلی فعالیت آیمو را در پنج گروه عمده تقسیم بندی نمود. این گروه‌ها عبارتند از :

- حوزه ایمنی دریانوردی مشتمل بر کلیه مسائل و موضوعات مرتبط با ایمنی کشتی‌ها اعم از ساختمان کشتی‌ها و تجهیزات آن، علائم ناوبری، خطوط کشتی‌رانی، صلاحیت و شایستگی دریانوردان از نگاه ایمنی کشتی‌رانی و حفظ جان دریانوردان و مسافران و مواردی از این قبیل؛

- حوزه حفظ محیط زیست دریایی مشتمل بر مباحثی به مانند تخلیه مواد زاید و آلاینده به دریا، سیاست‌ها و اقدامات لازم به منظور کاهش ریسک آلودگی دریا، کنترل و مبارزه با آلودگی دریایی و جوی ناشی از فعالیت‌های کشتی‌ها؛
- حوزه حفظ و ارتقای امنیت دریانوردی مشتمل بر مباحثی هم چون حفظ امنیت خطوط مهم کشتی‌رانی، مبارزه با تروریسم بین‌المللی و اعمال غیر قانونی علیه کشتی‌ها و استفاده از کشتی به عنوان وسیله حمله و اقداماتی که منجر به خطر انداختن جان دریانوردان، مسافران و سایرین خواهد شد؛
- حوزه بهره‌وری کشتی‌رانی شامل مباحثی همانند تسهیل ترافیک دریایی و روان‌سازی صدور و خروج کشتی‌ها به بنادر؛
- حوزه مسئولیت‌های حقوقی نسبت به خسارات وارده به کالاها، جان اشخاص و نیز آلودگی دریایی ناشی از فعالیت کشتی‌ها و جبران خسارات.

سایر حوزه‌های فعالیت سازمان از قبیل همکاری‌های فنی و آموزشی را می‌توان جزو فعالیت‌های تبعی و تکمیلی قلمداد نمود. در میان حوزه‌های فعالیت فوق‌الذکر، مورد اول از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است، به نحوی که به جرأت می‌توان گفت بیش از پنجاه درصد توجه و ذهن سازمان بر آن متمرکز شده است. در خصوص اقدامات تبعیض آمیز دولت‌ها و ایجاد محدودیت‌های تأثیرگذار بر کشتی‌رانی، صرف نظر از این که مصادیق این گونه اقدامات بسیار نادر هستند، فعالیت سازمان با توجه به فقدان تعریف روشنی از این حوزه، بسیار محدود و در حد توصیه و سفارش می‌باشد. به طور اساسی سازمان هیچ گونه قدرتی در اتخاذ تصمیمات لازم‌الاجتماع در این موارد ندارد و در حقوق بین‌الملل از جایگاه قضاوت و داوری در اختلافات پیش آمده در زمینه‌ی کشتی‌رانی برخوردار نمی‌باشد. نظرات سازمان در این موارد جنبه‌ی ارشادی و توصیه‌ای دارد که پذیرش و اجرای آن با توجه به بحث حاکمیت دولت‌ها در حقوق بین‌الملل کاملاً بسته به اختیار و اراده‌ی طرفین اختلاف خواهد بود.

بند سوم - اصلاحات نسبت به کنوانسیون و عناوین بخش‌های آن

الف) نحوه اصلاح مفاد کنوانسیون

مقررات مربوط به نحوه اصلاح کنوانسیون در بخش هجدهم آن و در مواد هفتاد و یک الی هفتاد و سه بیان گردید. تصویب اصلاحات نسبت به مفاد کنوانسیون در صلاحیت انحصاری مجمع آیمو می‌باشد. با توجه به مفاد ماده هفتاد و یک می‌توان شرایط اصلاح و مراحل اجرایی شدن آن را به شرح ذیل خلاصه نمود:

- چنانچه یک یا چند عضو کنوانسیون اصلاحیه ای را پیشنهاد نمایند، لازم است متن پیشنهادی آن توسط دبیر کل آیمو و حداقل شش ماه قبل از بررسی آن توسط مجمع، طی بخشنامه ای برای کلیه دولت‌های عضو ارسال گردد. بنابر این چنانچه در اثنای تشکیل نشست‌های مجمع کشف شود که دبیر کل متن پیشنهادی را برای تعدادی از کشورها ولو آن که تعدادشان اندک باشد، ارسال ننمود و یا حداقل فرجه زمانی را رعایت نکرده است، نمایندگان دولت و یا دولت‌های حاضر در جلسه مجمع می‌توانند نسبت به طرح اصلاحیه پیشنهادی قبل از ورود به ماهیت آن ایراد شکلی وارد نمایند و آن را از دستور کار جلسه خارج سازند.

- بر فرض تحقق شرط فوق‌الذکر، اصلاحات نسبت به کنوانسیون در نشست مجمع مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد. برای این که متن اصلاحیه بتواند به تصویب مجمع برسد، رأی موافق حداقل دو سوم دولت‌ها ضروری می‌باشد. نکته مهمی که در اینجا باید در نظر داشت، این است که برای تصویب یک اصلاحیه حضور تمامی اعضای سازمان شرط نیست بلکه آنچه که شرط لازم است، عبارت است از رأی موافق دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده در نشست مجمع. از طرف دیگر برای این که نشست مجمع جنبه رسمیت پیدا کند، طبق ماده چهارده کنوانسیون می‌بایست اکثریت نصف به اضافه یک اعضای سازمان به جز اعضای وابسته در آن حضور پیدا کنند. بنابراین با توجه به این که در حال حاضر یکصد و هفتاد کشور عضو کنوانسیون می‌باشند، برای رسمیت یافتن جلسه مجمع

حضور نمایندگان هشتاد و شش کشور ضروری است. در اثنای رأی‌گیری ممکن است، بعضی از کشورها که جزو کشورهای تشکیل دهنده ی نصاب نیز می‌باشند، از ارائه رأی مثبت و یا منفی به پیشنهاد اصلاحی خودداری نمایند. در این صورت آرای کشورهایی که اقدام به صدور رأی اعم از مثبت و یا منفی نمودند، ملاک ارزیابی دو سوم آراء خواهد بود. به طور مثال در یک نشست مجمع یکصد کشور حضور می‌یابند. از این تعداد نمایندگان ده کشور با وجود حضورشان در نشست، در رأی‌گیری نسبت به یک اصلاحیه پیشنهادی شرکت نمی‌نمایند و یا جلسه رأی‌گیری را ترک می‌کنند و نود کشور رأی مثبت و یا منفی خود را در صندوق می‌اندازند. در چنین وضعیتی برای تصویب اصلاحیه پیشنهادی رأی موافق دو سوم نود کشور یعنی شصت کشور مورد نیاز می‌باشد. در صورتی که تمامی کشورهای عضو در نشست مجمع و هم چنین رأی‌گیری شرکت نمایند، نصاب لازم برای تصویب یک اصلاحیه، آرای موافق دو سوم یکصد و هفتاد عضو یعنی یکصد و چهارده رأی می‌باشد. کشوری که اقدام به ارائه رأی نمود اما رأی آن باطل اعلام گردید، در لیست کشورهای حاضر و رأی دهنده محسوب نخواهد شد و همانند کشوری خواهد بود که از صدور رأی خودداری نموده است. نکته مهمی که در این جا قابل ذکر است، این است که چنانچه دولتی نماینده‌ای را برای نشست مجمع معرفی نماید اما در جلسه ای که اقدام به رأی‌گیری می‌شود، نماینده‌ی معرفی شده حضور نیابد، به عنوان دولت حاضر در نظر گرفته نخواهد شد.^۱

- آنچه که گفته شد، مربوط به مرحله اول یعنی تصویب یک اصلاحیه نسبت به کنوانسیون است، اما صرف تصویب اصلاحیه توسط مجمع شرط کافی برای به اجراء در آمدن آن نیست. به استناد ماده هفتاد و یک کنوانسیون می‌بایست دو سوم اعضای سازمان آن را طبق قوانین و مقررات ملی خود مورد پذیرش و تصویب قرار دهند. در صورتی که دو

^۱ مجمع می‌تواند بررسی اصلاحیه پیشنهادی را به شورا ارجاع نماید و حتی کمیته ی موقتی ویژه ای را برای آن تشکیل دهد. در این صورت کمیته ی متشکله و یا شورا گزارش بررسی و پیشنهادهای مشخص خود را به نشست بعدی مجمع ارائه خواهد نمود تا بر اساس آن تصمیم‌گیری نهایی صورت پذیرد. به طور مثال اصلاحیه موضوع قطعنامه ی شماره ی "A.70(IV)" برای افزایش تعداد اعضای شورای آیمو از این طریق به تصویب رسید.

سوم اعضای سازمان آن را پذیرفتند، اصلاحیه مورد نظر پس از گذشت دوازده ماه از تاریخ پذیرش توسط آخرین کشوری که به موجب آن حد نصاب تحصیل شد، به اجراء در خواهد آمد و برای کلیه اعضای سازمان، ولو آن‌هایی که آن را مورد پذیرش و تصویب قرار ندادند، لازم الاتباع خواهد بود.

- صرف تصویب یک اصلاحیه توسط مرجع قانونی یک کشور کافی نیست، بلکه این تصویب می‌بایست طبق ماده هفتاد و سوم کنوانسیون از طریق مجاری دیپلماتیک که به طور معمول وزارت امور خارجه دولت‌ها متولی آن می‌باشد، می‌باید به صورت مکتوب به دبیر کل آیمو اعلام شود. با دریافت سند پذیرش، دبیر کل آیمو مراتب را به دولت‌های عضو سازمان اعلام خواهد نمود و سند پذیرش را جهت نگهداری نزد امین اسناد، به دبیر کل سازمان ملل متحد ارسال خواهد داشت. هم چنین اعلام تاریخ به اجراء در آمدن اصلاحیه پس از تحصیل شرایط آن بر عهده دبیر کل آیمو می‌باشد. لازم به ذکر است که وظیفه نگهداری سند اصلاحیه تصویبی از سوی مجمع نیز بر عهده دبیر کل سازمان ملل متحد خواهد بود. دبیر کل سازمان ملل متحد نیز نسخه‌ای از اصلاحیه را برای کلیه دولت‌های عضو سازمان ارسال خواهد داشت.

ب) اصلاحات صورت گرفته نسبت به کنوانسیون

پس از به اجراء در آمدن کنوانسیون در ماه مارس سال ۱۹۵۸ میلادی و به استناد ماده پنجاه و دوم آن، مجمع سازمان تاکنون هشت بار مفاد کنوانسیون را مورد اصلاح قرار داد که همگی آن‌ها لازم الاجراء گردیدند. در جدول زیر مشخصات اصلاحیه های صورت گرفته نسبت به کنوانسیون بیان می‌شوند :

اصلاحات صورت گرفته نسبت به کنوانسیون IMO

شماره ی قطعه‌نامه ی اصلاحیه	زمان تصویب	زمان اجراء	موضوع اصلاحیه
A.69(ES.II)	پانزدهم ماه سپتامبر ۱۹۶۴	ششم ماه اکتبر ۱۹۶۷	اصلاح مواد هفده و هجده (افزایش تعداد اعضای شورا از شانزده به هجده عضو و حذف ضمیمه یکم کنوانسیون)

A.70(IV)	بیست و هشتم ماه سپتامبر ۱۹۶۵	سوم ماه نوامبر ۱۹۶۸	اصلاح ماده بیست و هشت (افزایش تعداد اعضای کمیته‌ی ایمنی دریانوردی از چهارده به شانزده عضو و اصلاح نحوه انتخاب آن‌ها)
A.315(ES.V)	هفدهم ماه اکتبر ۱۹۷۴	یکم ماه آوریل ۱۹۷۸	اصلاح مواد ده، شانزده الی هجده، بیست، بیست و هشت، سی و یک و سی و دو (افزایش تعداد اعضای شورا از هجده به بیست و چهار عضو، اصلاح حد نصاب لازم برای تشکیل جلسات شورا، جواز عضویت کلیه دولت‌های عضو سازمان در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و اصلاحات تبعی)
A358(IX)	چهاردهم ماه نوامبر ۱۹۷۵	بیست و دوم ماه می و بیست و هشتم ماه جولای ۱۹۸۲	اصلاح مواد یک، سه، دوازده، شانزده، بیست و دو، بیست و چهار الی بیست و هفت، بیست و نه، سی، سی و سه، سی و چهار، سی و هشت، سی و نه، چهل و دو، چهل و سه، پنجاه و دو، پنجاه و پنج و افزودن یک ماده به شماره‌ی سی و دو (افزودن دو بخش هشت و نه شامل ده ماده با هدف پیش‌بینی کمیته‌های حقوقی و حفظ محیط زیست دریایی، شماره‌گذاری مجدد مواد کنوانسیون و تغییر نام سازمان بین‌الدولی مشورتی دریانوردی به سازمان بین‌المللی دریانوردی و اصلاحات تبعی)
A.400(X)	هفدهم ماه نوامبر ۱۹۷۷	دهم ماه نوامبر ۱۹۸۴	حذف ماده دو، افزودن بخش جدیدی تحت عنوان بخش دهم برای ایجاد کمیته‌ی همکاری فنی مشتمل بر پنج ماده و اصلاحات تبعی مواد مختلف کنوانسیون
A.450(XI)	پانزدهم ماه نوامبر ۱۹۷۹	دهم ماه نوامبر ۱۹۸۴	اصلاح مواد هفده، هجده، بیست و پنجاه و یک با هدف افزایش اعضای شورای آیمو از بیست و چهار به سی و دو عضو و اصلاحات تبعی (شماره‌ی این مواد به موجب اصلاحیه سال ۱۹۷۷ به ترتیب به مواد شانزده، هفده، نوزده و شصت و شش تغییر یافت)
A.724(17)	هفتم ماه نوامبر ۱۹۹۱	هفتم ماه دسامبر ۲۰۰۸	اصلاح مواد یازده، پانزده، بیست و یک، بیست و پنج، پنجاه و شش، پنجاه و هفت و افزودن بخش جدیدی تحت عنوان بخش یازدهم با پنج ماده جهت تأسیس کمیته‌ی تسهیلات به عنوان یکی از ارگان‌های اصلی آیمو
A.735(18)	چهارم ماه نوامبر ۱۹۹۳	هفتم ماه نوامبر ۲۰۰۲	اصلاح مواد شانزده، هفده و نوزده (افزایش اعضای شورا از سی و دو به چهل عضو)

چنان که در جدول مشاهده می‌شود، اصلاحیهٔ "A.724(17)" راجع به تأسیس "کمیته‌ی تسهیلات"^۱ اگرچه قبل از اصلاحیهٔ سال ۱۹۹۳ میلادی به تصویب رسید، اما آخرین اصلاحیه‌ای بود که در تاریخ هفتم ماه دسامبر سال ۲۰۰۸ میلادی لازم الاجراء گردید.

نکتهٔ مهمی که در این جا می‌بایست به آن توجه شود، این است که با تصویب هر اصلاحیه و به اجراء در آمدن آن نه تنها در محتوای بعضی از مواد کنوانسیون اصلاحاتی اعم از حذف و اضافه صورت گرفت، بلکه در اغلب موارد بر تعداد مواد افزوده شد و بر اثر آن، شماره‌های بسیاری از آن‌ها نیز تغییر یافت. با تطبیق مفاد کنوانسیون مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی با مفاد کنوانسیون پس از اعمال اصلاحات در سال ۲۰۰۸ میلادی، در طول پنجاه سال گذشته تعداد نوزده ماده به آن اضافه گردید و عدد آن از شصت و سه به هشتاد و دو ماده رسید. به طور مثال در اصلاحیهٔ مربوط به تأسیس کمیته‌ی اصلی تسهیلات، یک بخش تحت عنوان بخش یازدهم مشتمل بر پنج ماده به مفاد کنوانسیون اضافه شد. بر اساس این اصلاحیه مواد چهل و هفت الی پنجاه و یک به پنج مادهٔ جدید اختصاص یافت که این امر به ناچار موجب تغییر مواد چهل و هفت و بعد شد و بخش پایانی کنوانسیون نیز از عدد بیست و یک به عدد بیست و دو تغییر شماره داد.

ج) عناوین بخش‌های مختلف کنوانسیون

در حال حاضر کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی با اعمال آخرین اصلاحات به عمل آمده نسبت به آن دارای بیست و یک بخش با هشتاد و دو ماده و یک ضمیمه می‌باشد.

عناوین بیست و یک بخش کنوانسیون به شرح ذیل است :

اهداف سازمان (بخش اول مشتمل بر یک ماده)، وظایف (بخش دوم مشتمل بر دو ماده)، عضویت (بخش سوم مشتمل بر هفت ماده)، نهاد ها (بخش چهارم مشتمل بر یک ماده)، مجمع (بخش پنجم مشتمل بر چهار ماده)، شورا (بخش ششم مشتمل بر یازده ماده)، کمیته‌ی ایمنی دریانوردی (بخش هفتم مشتمل بر پنج ماده)، کمیته‌ی حقوقی (بخش هشتم

^۱ "Institutionalization of the Facilitation Committee".

مشمول بر پنج ماده)، کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی (بخش نهم مشتمل بر پنج ماده)، کمیته‌ی همکاری فنی (بخش دهم مشتمل بر پنج ماده)، کمیته‌ی تسهیلات (بخش یازدهم مشتمل بر پنج ماده)، دبیر خانه (بخش دوازدهم مشتمل بر شش ماده)، مالیه (بخش سیزدهم مشتمل بر چهار ماده)، رأی‌گیری (بخش چهاردهم مشتمل بر یک ماده)، مقر سازمان (بخش پانزدهم مشتمل بر یک ماده)، روابط با سازمان ملل متحد و سایر سازمان‌ها (بخش شانزدهم مشتمل بر پنج ماده)، ظرفیت حقوقی، امتیازات و مصونیت‌ها (بخش هفدهم شامل دو ماده)، اصلاحات (بخش هجدهم شامل سه ماده)، تفسیر و تعبیر (بخش نوزدهم مشتمل بر دو ماده)، مقررات متفرقه (بخش بیستم شامل سه ماده) و بخش بیست و یکم با عنوان اجراء شامل چهار ماده. چنان که ملاحظه می‌شود، بخش‌های یکم، چهارم، چهاردهم و پانزدهم هر کدام با یک ماده و بخش ششم با یازده ماده کم‌ترین و بیش‌ترین مواد کنوانسیون را به خود اختصاص دادند.

بند چهارم - عضویت در کنوانسیون و سازمان و نحوه خروج از آن

الف) شرایط عضویت در کنوانسیون و سازمان

طبق ماده چهارم کنوانسیون تمامی دولت‌ها می‌توانند با رعایت مقررات آمده در بخش سوم آن به عضویت آیمو در آیند. برای عضویت در سازمان دولت‌ها را می‌توان به سه دسته تقسیم نمود. دسته‌ی اول دولت‌هایی که عضو سازمان ملل متحد می‌باشند، اگرچه در کنفرانس دیپلماتیکی ژنو برای تصویب کنوانسیون شرکت نمودند. دسته‌ی دوم دولت‌هایی که عضو سازمان ملل متحد نمی‌باشند، اما در روند تصویب کنوانسیون مشارکت و در کنفرانس ژنو نمایندگانی را گسیل داشتند. دسته‌ی سوم نیز دولت‌هایی که نه عضو سازمان ملل متحد هستند و نه در کنفرانس ژنو نماینده‌ای را اعزام نمودند. شرایط عضویت دو دسته‌ی اول آسان می‌باشد، اما دسته‌ی سوم نیاز به رعایت تشریفات خاص و البته زمان بر دارد. برای عضویت دولت‌های دسته‌ی اول و دوم کافی است، دولت متبوع طبق ماده هفتاد و شش کنوانسیون آن را مورد

پذیرش قرار دهد.^۱ البته برای این که این الحاق و تصویب دارای اثر حقوقی باشد، لازم است، از طریق یک سند رسمی به دبیر کل سازمان ملل متحد اعلام شود.

عضویت دسته‌ی سوم دولت‌ها دارای تشریفات سخت تری است. این دولت‌ها نمی‌توانند فقط با تصویب کنوانسیون و ارائه سند آن به دبیر کل سازمان ملل متحد به عضویت کنوانسیون و بنابر این سازمان در آیند، بلکه علاوه بر این می‌بایست رضایت دو سوم دولت‌های عضو را مبنی بر عضویت شان کسب نمایند. آخرین کشوری که از این طریق به عنوان یکصد و شصت و هشتمین دولت به عضویت سازمان در آمد، "جزایر کوک"^۲ می‌باشد. این کشور کوچک جزیره‌ای پس از سال‌ها انتظار سرانجام توانست با جلب نظر موافق یک صد و دوازده دولت عضو، به صورت رسمی در تاریخ هشتم ماه جولای سال ۲۰۰۸ میلادی به عضویت سازمان در آید. کشور کوچک دیگری به نام "پالائو"^۳ نیز در تاریخ هشتم ماه سپتامبر سال ۲۰۱۱ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود و از همین تاریخ به عضویت در سازمان در آمد.^۴

عضویت در سازمان سبب برخورداری دولت عضو از کلیه حقوق و تکالیف آمده در کنوانسیون می‌شود. علاوه بر دولت‌های عضو آیمو، سرزمین‌هایی که حاکمیت و مسؤولیت روابط بین‌المللی آن‌ها بر عهده یک دولت خاص می‌باشد و یا تحت حمایت سازمان ملل متحد قرار دارند، می‌توانند به عنوان "عضو وابسته ی"^۴ آیمو با آن همکاری نمایند. در حال حاضر سازمان دارای سه عضو وابسته به نام‌های هنگ کنگ چین، جزایر فاروی دانمارک و جزایر ماکائوی چین می‌باشد. مهم‌ترین وجه تمایز اعضای وابسته با اعضای اصلی سازمان این است که اعضای وابسته فاقد حق رأی در تصمیمات ارکان سازمان می‌باشند و نمی‌توانند برای عضویت در شورا کاندید شوند. عضویت اعضای وابسته نیز به طور کامل به نظر دولت مسؤول امور حاکمیتی و روابط بین‌المللی آن و یا سازمان ملل متحد ارتباط می‌یابد. در صورتی که دولت مسؤول و یا سازمان

1. "Signature, Acceptance".

2. Cook Island, located in South Pacific Ocean with a land of 240 square kilometre and less than 20000 population.

3. Republic of Palau, an small island located in the pacific ocean with a land of 459 square kilometre and around 20956 population.

4. "Associate Member".

ملل متحد "اعلامیه"^۱ دال بر اعمال مفاد کنوانسیون نسبت به "سرزمین" مورد نظر^۲ را ارائه ننماید، کنوانسیون نسبت به آن سرزمین اعمال نخواهد شد، ولو آن که دولت مسؤول خود عضو سازمان باشد. اعلام این که مقررات کنوانسیون نسبت به یک سرزمین قابل اعمال خواهد بود، به خودی خود به معنای اعطای عنوان عضویت وابسته به سازمان نیست و برای این که آن سرزمین به عنوان عضو وابسته شناخته شود، لازم است، از طرف دولت مسؤول "یادداشت و تذکری"^۳ به صورت کتبی تسلیم دبیر کل گردد.

پرسشی که پیش می‌آید این است که آیا برای عضویت وابسته، عضویت دولت مسؤول در سازمان نیز لازم است؟ با توجه به مفاد ماده هشتم و هفتاد و هفتم کنوانسیون پاسخ به این پرسش مثبت است، یعنی این که دولت مسؤول نمی‌تواند خواستار اعمال کنوانسیون نسبت به سرزمین شود، مگر آن که خود پیش‌تر به عضویت آن درآمده باشد.^۴ در صورتی که سازمان ملل متحد عهده دار مسؤولیت سرزمین مورد نظر باشد، یادداشت عضویت می‌بایست توسط این سازمان صادر شود. اعضای وابسته آیمو از همان حقوق و تعهدات اعضای سازمان برخوردار می‌باشند، جز آن که حق رأی در هیچ یک از اجلاس‌های آیمو و نیز عضویت در شورا را ندارند. دلیل اصلی این امر این است که با توجه به وابستگی این سرزمین‌ها به دولت مسؤول و فقدان یک حکومت مستقل همانند دولت‌های مستقل، این سرزمین‌ها از سیاست‌های دولت مسؤول به خصوص در روابط بین‌المللی و خارجی تبعیت می‌کنند. اعلامیه اعمال مقررات کنوانسیون نسبت به یک سرزمین تحویل دبیر کل سازمان ملل متحد خواهد شد و دبیر کل نیز نسخه‌ای از آن را برای دولت‌های عضو آیمو ارسال خواهد داشت.

بر اساس بند دال ماده هفتاد و هفت کنوانسیون در مواردی که بر اساس موافقت‌نامه‌ی "قیمومیتی، مسؤولیت/داری"^۵ یک سرزمین به سازمان ملل متحد واگذار شده باشد، این

۱. "Declaration".

۲. "Territories".

۳. "Notification".

۴. دولت‌های مسؤول که به عضویت آیمو در آمدند، اجباری در اعمال مقررات نسبت به سرزمین مورد نظر و هم چنین اعطای وضعیت وابسته ندارند و این امر کاملاً بستگی به اراده و نظر دولت مسؤول دارد.

۵. "Trusteeship", "Administrating Authority".

سازمان می‌تواند به نیابت، اقدام به پذیرش کنوانسیون و اعمال آن نسبت به سرزمین مورد نظر^۱ نماید.

ب) نحوه خروج از عضویت در کنوانسیون و سازمان

هر یک از دولت‌های عضو کنوانسیون می‌توانند در هر زمانی که اراده کنند، به عضویت خود در سازمان خاتمه دهند. برای این منظور دولت عضو لازم است، طبق ماده هفتاد و هشت کنوانسیون مراتب کناره‌گیری خود از عضویت در کنوانسیون را به صورت کتبی طی یادداشتی به اطلاع دبیرکل سازمان ملل متحد برساند. دبیرکل نیز با دریافت یادداشت بلافاصله مراتب را به اطلاع دبیرکل آیمو و سایر اعضای سازمان خواهد رساند. پس از وصول چنین یادداشتی از سوی دبیرکل سازمان ملل متحد، دوازده ماه زمان نیاز است تا دولت عضو از عضویت کنوانسیون خارج شود. به عبارت روشن‌تر صرف ارائه یادداشت و اعلام وصول آن برای خروج از عضویت کافی نیست، بلکه می‌بایست دوازده ماه از این تاریخ سپری شود. در این مدت دولت مورد نظر هم‌چنان عضو آیمو محسوب خواهد شد و بنابراین از کلیه حقوق و تکالیف نیز برخوردار خواهد بود.

همان‌گونه که پیش‌تر ذکر شد، اصلاحیه نسبت به مواد کنوانسیون در صورتی به اجراء در خواهد آمد که حداقل دو سوم اعضای کنوانسیون آن را مورد پذیرش و تصویب قرار دهند و از زمان تحقق این شرط دوازده ماه نیز گذشته باشد. با تحقق این دو شرط اصلاحیه مورد نظر نسبت به کلیه اعضای سازمان ولو آن‌هایی که آن را مورد پذیرش و تصویب قرار ندادند، اجرایی خواهد شد. حال ممکن است، یک یا چند عضو کنوانسیون با اعمال یک سری اصلاحات نسبت به کنوانسیون که از سوی مجمع سازمان به تصویب رسید، موافق نباشند و به همین دلیل بخواهند از عضویت در کنوانسیون کناره‌گیری کنند. در چنین حالتی دولت یا دولت‌های ناراضی می‌بایست به استناد به مواد هفتاد و یک و هفتاد و سه کنوانسیون ظرف مدت شصت روز از زمانی که اصلاحیه توسط دو سوم اعضای کنوانسیون مورد پذیرش و تصویب قرار گرفت،

^۱ "Trust Territories".

”یادداشت کناره‌گیری“^۱ خود را به استناد اصلاحیه صورت گرفته به دبیرکل آیمو ارائه نماید. در صورت تحقق چنین امری از تاریخی که اصلاحیه به مرحله اجراء در آید، عضویت دولت و یا دولت‌های مورد نظر نیز لغو خواهد شد. بنا بر این، بر خلاف ماده هفتاد و هشت کنوانسیون که شرط سپری شدن دوازده ماه از زمان دریافت یادداشت کتبی را برای خروج از عضویت لازم دانست، در خصوص خروج از عضویت به دلیل اصلاحیه صورت گرفته نسبت به کنوانسیون، این مهلت حداقل ده ماه و حداکثر دوازده ماه تعیین شده است. به این صورت که چنانچه در همان روز اول تحقق نصاب دو سوم پذیرش دولت‌ها، یادداشت کناره‌گیری از عضویت در کنوانسیون تسلیم دبیرکل سازمان ملل متحد شود، این مهلت دوازده ماه خواهد بود و چنانچه در شصتمین روز از تحقق شرط نصاب صورت گیرد، این مهلت ده ماه خواهد بود. دبیرکل آیمو سند دریافتی از سوی دولت یا دولت‌ها را به امین اسناد که دبیرکل سازمان ملل متحد می‌باشد، تحویل خواهد داد و دولت‌های عضو سازمان را نیز طی بخشنامه‌های مطلع خواهد نمود.

در خصوص سرزمین‌هایی که مسئولیت اداره آن‌ها با یکی از دولت‌های عضو آیمو است و هم چنین سرزمین‌هایی که قیمومیت آن‌ها بر عهده سازمان ملل متحد می‌باشد، انصراف از اعمال مقررات کنوانسیون نسبت به آن‌ها توسط دولت‌های مسؤول اداره سرزمین‌ها و یا سازمان ملل متحد به صورت کتبی به دبیرکل سازمان ملل متحد اعلام خواهد شد. پس از گذشت دوازده ماه از تاریخ وصول اعلامیه انصراف، کنوانسیون نسبت به این سرزمین‌ها اعمال نخواهد شد. دبیرکل سازمان ملل متحد نیز انصراف اعمال مقررات نسبت به سرزمین‌ها را بلافاصله به دولت‌های عضو و نیز دبیرکل آیمو اعلام خواهد نمود.

علاوه بر کناره‌گیری اختیاری از عضویت در آیمو، ممکن است به عضویت دولت و یا سرزمینی به طور موقت و یا دایم خاتمه داده شود. این حالت زمانی تحقق پیدا خواهد کرد که مجمع عمومی سازمان ملل متحد، به موجب قطعنامه‌ای که تصویب می‌دارد، دولت و یا

^۱. “ Notification of Withdrawal”.

سرزمین خاصی را از عضویت در آمدن و یا بقای بر عضویت سازمان منع کرده باشد. در چنین وضعیتی به عضویت دولت و یا سرزمین مورد نظر خاتمه داده خواهد شد و چنانچه عضویت نداشته باشد، به درخواست عضویت آن ترتیب اثر داده نخواهد شد.

بخش دوم - ارکان و ساختار سازمان بین‌المللی دریانوردی

بخش دوم مشتمل بر سه گفتار می‌باشد. عناوین این گفتارها عبارتند از "مجمع، شورا و پنج کمیته‌ی اصلی سازمان"، "دبیرخانه‌ی سازمان" و "دانشگاه‌ها، مؤسسات و مراکز وابسته به سازمان". در این بخش ارکان و تشکیلات سازمان بین‌المللی دریانوردی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

طبق ماده‌ی یازده کنوانسیون، آیمو از هشت رکن مجمع، شورا، پنج کمیته اصلی و دبیرخانه تشکیل می‌یابد. این ماده هم چنین مقرر می‌دارد، سازمان می‌تواند در هر زمانی که ضروری دانست، اقدام به تأسیس "ارگان‌های فرعی"^۱ نماید. این ارگان‌های فرعی با "نهادهای فرعی"^۲ مذکور در ماده‌ی پانزده کنوانسیون تفاوتی ندارند. تاکنون نهادهای فرعی متعددی اعم از دایمی و موقتی توسط مجمع، شورا و کمیته‌های اصلی تشکیل شده‌اند.^۳ در ادامه این بخش، ارکان هشت‌گانه‌ی سازمان، تشکیلات دبیرخانه و هم چنین مؤسسات و مراکز وابسته به سازمان مورد مطالعه قرار می‌گیرند.

گفتار اول (مجمع، شورا و پنج کمیته‌ی اصلی سازمان

بند اول - مجمع

اولین و مهم‌ترین رکن سازمان "مجمع"^۴ آن است. تمامی اعضای سازمان اعم از دولت‌ها و اعضای وابسته می‌توانند در اجلاس مجمع شرکت نمایند. مجمع دارای دو نوع "نشست عادی و فوق‌العاده"^۵ است. نشست‌های عادی هر دو سال یک بار و به طور معمول در اواخر ماه نوامبر

^۱. "Subsidiary Organs".

^۲. "Subsidiary Bodies".

^۳. تاکنون هیچ ارگان فرعی از طریق اصلاح کنوانسیون آیمو تشکیل نگردید. مستند تشکیل ارگان‌ها و نهادهای فرعی از جمله گروه‌های کاری توسط مجمع، شورا و یا کمیته‌های پنج‌گانه‌ی آیمو "قواعد کاری" آن‌ها می‌باشد. در خصوص مجمع ماده‌ی پانزده کنوانسیون آیمو نیز صراحت دارد.

^۴. "Assembly".

^۵. "Regular and Extraordinary Session".

(آذر ماه) برگزار می‌شود. اجلاس‌های فوق‌العاده نیز در صورت لزوم زمانی برگزار خواهد شد که یک سوم اعضای سازمان چنین درخواستی را از دبیر کل کرده باشند. پس از دریافت چنین درخواستی با یک اطلاعیه شصت روزه توسط دبیرکل به اعضاء، جلسه فوق‌العاده مجمع تشکیل خواهد گردید. شورای آیمو نیز می‌تواند در هر زمانی که لازم دانست، با یک اطلاعیه درخواست تشکیل جلسه فوق‌العاده مجمع را بنماید. از زمان تشکیل و آغاز به کار سازمان تا پایان شش ماهه اول سال ۲۰۱۲ میلادی مجمع آیمو بیست و هفت نشست عادی و پنج نشست فوق‌العاده برگزار نموده است. اولین نشست عادی در ماه ژانویه سال ۱۹۵۹ میلادی و آخرین آن در ماه نوامبر سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار گردید. اولین نشست فوق‌العاده نیز در ماه ژانویه سال ۱۹۶۳ میلادی و آخرین آن در ماه اکتبر سال ۱۹۷۴ میلادی برگزار شد.^۱

به موجب ماده پنزدهم کنوانسیون ایجاد آیمو، وظایف مجمع این چنین تعریف شده‌اند :

"a) در هر جلسه عادی، انتخاب رییس و دو نایب رییس از میان اعضاء، غیر از اعضای وابسته که تا زمان جلسه عادی بعدی عهده دار دفتر خواهند بود؛

b) تعیین قواعد کاری، جز آنچه که کنوانسیون مقرر داشته است؛

c) تشکیل هرگونه نهاد فرعی موقت و یا طبق توصیه شورا نهاد فرعی دائمی، که لازم تشخیص داده می‌شود؛

d) انتخاب اعضاء جهت نمایندگی در شورا، آن گونه که در ماده هفدهم مقرر شده است ؛

e) دریافت و ملاحظه گزارش‌های شورا و تصمیم‌گیری راجع به هرگونه پرسشی که از سوی شورا عودت داده شود ؛

f) تصویب و تایید برنامه‌ی کاری سازمان؛

^۱.خلاف نشست های عادی مجمع، دستور کارها و حجم کار نشست های فوق العاده کم و مدت زمان برگزاری اجلاس های آن نیز کوتاه می باشند. بطور مثال تنها دستور کار نشست پنجم فوق العاده مجمع، اصلاح بعضی از مواد کنوانسیون بود. این نشست با تصویب سه قطعنامه به کار خود پایان داد.

g) رأی‌گیری بودجه و تعیین برنامه‌های مالی سازمان طبق قسمت سیزدهم؛

h) رسیدگی به اسناد هزینه و تصویب حساب‌های سازمان؛

i) اجرای وظایف سازمان مشروط بر این که در خصوص موضوع‌های مربوط به بندهای "a" و "b" ماده دو، مجمع این موارد را برای تهیه هرگونه پیشنهاد و یا سندی راجع به آن‌ها به شورا ارجاع نماید. هم چنین مشروط بر این که هرگونه توصیه و یا سندی که از سوی شورا به مجمع ارائه گردد و توسط آن پذیرفته نشود به منظور ملاحظه و تعمق بیشتر، با در نظر گرفتن نقطه نظرانی که از سوی مجمع ارائه می‌شود، به شورا برگردانده شود؛

j) توصیه به اعضاء برای تصویب مقررات و دستورالعمل‌های مربوط به ایمنی دریانوردی، جلوگیری و کنترل آلودگی ناشی از کشتی‌ها و دیگر امور مربوط به تأثیر کشتی‌رانی بر محیط زیست دریایی که توسط اسناد بین‌المللی و یا تحت مقررات آن‌ها به سازمان محول شده است و یا اصلاحات نسبت به چنین مقررات و دستورالعمل‌هایی که به آن ارجاع شده است؛

k) انجام اقدام‌هایی که ممکن است برای ارتقای همکاری فنی مطابق با بند "e" ماده دو مناسب به نظر رسد، با لحاظ و تأکید بر نیازهای خاص کشورهای در حال توسعه؛

l) اتخاذ تصمیم در ارتباط با برگزاری هرگونه کنفرانس بین‌المللی و یا پیگیری هرگونه روش مناسب دیگر برای تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی یا اصلاحات نسبت به هرگونه کنوانسیون بین‌المللی که توسط کمیته‌ی ایمنی دریانوردی، کمیته‌ی حقوقی، کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی، کمیته‌ی همکاری فنی، کمیته‌ی تسهیلات و یا سایر نهادهای سازمان تهیه شده‌اند؛

m) ارجاع هرگونه موضوع مطروحه در قلمرو سازمان که جهت ملاحظه و تصمیم‌گیری، به شورا ارائه شود، جز آنکه وظیفه‌ی ارائه‌ی توصیه‌نامه‌ها مطابق بند "z" این ماده به شورا محول نخواهد شد."

بند دوم - شورا

دومین رکن مهم سازمان را "شورای"^۱ آن تشکیل می‌دهد. اگرچه مجمع آیمو عالی‌ترین رکن سازمان محسوب می‌شود، اما نقش شورای آیمو با توجه به وظایف و اختیارات آن و تناوب جلسات پر رنگ تر از مجمع است. با توجه به بخش پنجم کنوانسیون آیمو وظایف و اختیارات شورا را می‌توان به شرح ذیل تبیین نمود:

- ملاحظه و بررسی پیش‌نویس برنامه‌ی کاری و بودجه‌ی تخمینی سازمان و ارائه آن به مجمع جهت تصویب نهایی. برنامه‌ی کاری و بودجه‌ی تخمینی می‌بایست با توجه به پیشنهادها، کمیته‌های مختلف و یا سایر ارگان‌های آیمو توسط دبیر کل تهیه، به شورا ارائه شود. شورا نیز با توجه به منافع کلی و اولویت‌های سازمان آن‌ها را مورد بررسی قرار داده و طرح نهایی را جهت تصویب به مجمع، ارائه می‌نماید. به طور معمول برنامه‌ی کاری و بودجه‌ی سازمان برای یک دوره‌ی دو ساله تهیه و تدوین می‌شود؛
- دریافت گزارش‌ها، پیشنهادها و توصیه‌های کمیته‌ها و سایر ارگان‌های آیمو و ارائه آن‌ها به مجمع آیمو به همراه نقطه نظرات و توصیه‌ها. در مواردی که مجمع جلسه‌ای ندارد، این اسناد برای اعضای آیمو جهت اطلاع ارسال خواهد شد؛
- تعیین دبیر کل سازمان. انتخاب دبیر کل سازمان با شورا و تأیید نهایی آن با مجمع می‌باشد؛
- تهیه‌ی مقررات استخدامی پرسنل مورد نیاز سازمان و هم چنین شرح وظایف و شرایط کاری دبیر کل و پرسنل سازمان. این شرایط و مقررات می‌بایست تا آنجا که ممکن است، منطبق با مقررات سازمان ملل متحد و سازمان‌های تخصصی آن از قبیل سازمان بین‌المللی کار تنظیم شود؛

^۱ "Council".

- ارائه گزارش عملکرد سازمان به نشست عادی مجمع از ابتدای اجلاس قبل تا زمان حال. به طور معمول دوره گزارش عملکرد سازمان دو ساله می‌باشد، چرا که نشست‌های عادی مجمع هر دو سال یک بار برگزار می‌شود؛
- ارائه اظهارنامه‌ی مالی سازمان به مجمع به همراه نقطه نظرات و توصیه‌ها؛
- ورود به توافقات و ترتیبات مرتبط با روابط سازمان با سایر سازمان‌ها. لازم است تا این توافق‌نامه‌ها و ترتیبات به تأیید مجمع آیمو رسانده شود؛
- مسؤولیت برقراری روابط با دیگر سازمان‌ها با توجه به مفاد قسمت شانزدهم کنوانسیون و روابط ایجاد شده با دیگر نهادها توسط کمیته‌های آیمو؛
- انجام تمامی وظایف سازمان در فاصله بین جلسات مجمع، به جز ارائه توصیه‌ها به دولت‌ها مبنی بر پذیرش و تصویب مقررات و دستورالعمل‌های مربوط به ایمنی دریانوردی، جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها و سایر مواردی که مربوط به تأثیر کشتی‌رانی بر محیط زیست دریایی باشد. این وظایف به استناد بند "ج" ماده پانزدهم کنوانسیون توسط خود مجمع قابل انجام است؛
- ایجاد هماهنگی میان فعالیت‌های ارگان‌های سازمان و اعمال اصلاحات نسبت به برنامه کاری آن مشروط بر این که این اصلاحات برای تضمین عملکرد مؤثر سازمان لازم و ضروری باشد.

الف) عضویت در شورا

آن گونه که از شرح وظایف شورای آیمو پیداست، این رکن از ارکان هشت‌گانه‌ی سازمان نقش مهمی در هدایت سکان سازمان ایفاء می‌نماید. به عقیده نگارنده و با توجه به تجربه حاصل از نشست‌ها، نقش شورا عملاً پرفروغ تر و مؤثرتر از مجمع تلقی می‌شود چرا که اکثر قریب به اتفاق اقدام‌ها، تصمیم‌ها و پیشنهادهای شورا به تأیید و تصویب مجمع می‌رسد. با توجه به اهمیت و نقش شورا در هدایت و سیاست‌گذاری سازمان، عضویت در آن نیز از اهمیت و جایگاه

خاصی نزد دولت‌های عضو به ویژه آن‌هایی که به دلایل مختلف دارای منافع دریایی ویژه‌ای در دنیا می‌باشند، برخوردار است.

ماده هفدهم کنوانسیون آی‌مو مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی شورای آی‌مو را مشتمل بر شانزده عضو در نظر گرفته بود که برای مدت دو سال انتخاب می‌شدند. تعداد و ترکیب شورا نیز در چهار بند تبیین شده بود. به موجب این ماده شش عضو گروه اول شورا را دولت‌های دارای بیش‌ترین منافع در ارائه خدمات کشتی‌رانی بین‌المللی و شش عضو دیگر گروه دوم را دولت‌های دیگری که دارای بیش‌ترین منافع در تجارت بین‌المللی دریایی بودند، تشکیل می‌دادند. علاوه بر این، دو دولت از میان دولت‌های دارای منافع عمده و اصلی در ارائه خدمات کشتی‌رانی بین‌المللی و دو دولت از میان دولت‌های دارای منافع عمده و اصلی در تجارت بین‌المللی دریایی برای عضویت در شورا برگزیده می‌شدند.^۱ شاخص‌ها و نحوه انتخاب اعضاء در ماده هجده کنوانسیون پیش‌بینی شده بود.^۲

با نگاه به ترکیب اولیه شورا به ویژه در دو گروه مهم اول و دوم متوجه خواهیم شد، شورای آی‌مو در ابتداء با آن همه اختیارات و صلاحیت‌ها در تصمیم‌گیری‌ها، تحت نفوذ، هدایت و کنترل یک سری دولت‌های قدرتمند دریایی سنتی که خود را دارای بیش‌ترین منافع در صنعت دریانوردی می‌دانسته‌اند، قرار داشته است. نکته جالب تر این که طبق ماده هجدهم کنوانسیون یاد شده، این اعضای شورا هستند که دولت‌های واجد صلاحیت طبق گروه‌های مذکور در ماده هفدهم را تعیین و برای رأی‌گیری به مجمع معرفی می‌دارند. این رویه غیر دموکراتیک و

^۱. Article 17: "The council shall consist of sixteen members and shall be composed as follows: (a).... with the largest interest in providing international shipping services; (b)..... with the largest interest in international seaborne trade; (c).....having a substantial interest in providing international shipping services; and(d).....having substantial interest in international seaborne trade".

^۲. طبق قسمت آخر ماده هفدهم ی کنوانسیون ترکیب اولین دوره شورا در پیوست شماره ی یک کنوانسیون قید گردید. پیوست یک کنوانسیون با عنوان ترکیب اولین شورا اشعار می‌داشت: " با استناد به اصول آمده در ماده هفدهم اولین شورا به شرح ذیل تشکیل خواهد شد: الف) شش عضو تحت ماده هفدهم (الف) مشتمل بر یونان، هلند، نروژ، سوئد، انگلیس و ایالات متحده آمریکا؛ ب) شش عضو تحت ماده هفدهم (ب) مشتمل بر آرژانتین، استرالیا، بلژیک، کانادا، فرانسه و هند؛ ج) دو عضو که تحت ماده هفدهم (ج) از میان پنبلی که توسط شش عضو مذکور در پاراگراف الف این پیوست نامزد شدند، توسط مجمع انتخاب خواهند شد؛ د) دو عضو منتخب توسط مجمع تحت ماده هفدهم (د) از میان اعضایی که دارای یک منفعت عمده و مهم در تجارت بین‌الملل دریایی می‌باشند."

ناعادلانه، زمینه را برای اعتراض سایر دولت‌ها فراهم ساخت. کشورهای قدرتمند و استفاده کننده از خدمات دریایی متهم شدند، با در انحصار گرفتن شورا و کمیته‌ی ایمنی دریانوردی، استانداردهای بسیار بالا و هزینه بر را برای حمل و نقل دریایی تحمیل می‌کنند و به منافع سایر اعضای آیمو که تعدادشان هر سال رو به افزایش است، توجهی ندارند. از سوی دیگر با گسترش تکنولوژی ساخت کشتی‌ها، ظهور کشورهای بزرگ از حیث ثبت کشتی‌ها، گسترش تجارت دریایی و افزایش زمینه‌های حضور ارائه دهندگان خدمات کشتی‌رانی و نیز تأمین کنندگان نیروی انسانی دریایی و هم چنین ارتقای کمی تعداد کشتی‌ها و تناژ جهانی، موضوع‌هایی هم چون کفایت و شایستگی همگونی و توازن اعضای شورا را مورد تأکید قرار داد. این تأکیدها سببی شدند تا ضرورت ایجاد تغییرات در مفاد کنوانسیون احساس شود. این تغییرات و اصلاحات به دو صورت تحقق یافتند. یکی افزایش تعداد اعضای شورا و ایجاد یک توازن در شاخص‌ها و ترکیبات آن و دیگری آزاد سازی عضویت در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی برای کلیه دولت‌های عضو سازمان. در همین راستا اولین اصلاحیه نسبت به کنوانسیون آیمو آن هم تنها پس از شش سال از اجرایی شدن آن به تصویب رسید. بر اساس اصلاحیه شماره‌ی A.69، “(ES.II) که در دومین نشست فوق‌العاده مجمع به تاریخ پانزدهم ماه سپتامبر سال ۱۹۶۴ میلادی به تصویب رسید، تعداد اعضای شورا به هجده عضو افزایش یافت. سپس طی اصلاحیه شماره‌ی “(ES.V) A.315” مصوب هفدهم ماه اکتبر سال ۱۹۷۴ و اصلاحیه شماره‌ی A.450، “(XI) مصوب پانزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۹ میلادی، تعداد اعضای شورا به ترتیب به ۲۴ و ۳۲ عضو افزایش یافت. آخرین اصلاحیه‌ی ای که در خصوص افزایش تعداد اعضای شورا به تصویب رسید، مربوط به اجلاس هجدهم مجمع آیمو به تاریخ چهارم ماه نوامبر سال ۱۹۹۳ میلادی می‌باشد. به موجب اصلاحیه شماره‌ی “(A.735(18) که در تاریخ هفتم ماه نوامبر سال ۲۰۰۲ میلادی به اجراء درآمد، تعداد اعضای شورا به چهل عضو افزایش یافت. به موازات افزایش تعداد اعضای شورا، شاخص‌های در نظر گرفته شده در بندهای چهارگانه ماده هفدهم نیز دچار تغییر و دگرگونی شد، به نحوی که شاخص‌های گروه اول و دوم حفظ شد و شاخص‌های گروه سوم و چهارم حذف و به جای آن یک شاخص جدیدی مطرح و به عنوان معیار سوم در متن ماده

هفدهم گنجانده شد. ماده هفدهم کنوانسیون پس از اعمال اصلاحات فوق‌الذکر به این صورت تبیین شد:

" در انتخاب اعضای شورا مجمع می‌بایست شاخص‌های زیر را در نظر گیرد:

"a" - ده عضو باید از دولت‌هایی انتخاب شوند که بیش‌ترین منافع را در ارائه خدمات کشتی‌رانی بین‌المللی دارا باشند؛

"b" - ده عضو از دولت‌های دیگری انتخاب شوند که از بیش‌ترین منافع در تجارت بین‌المللی دریایی برخوردار باشند؛

"c" - بیست عضو باید از دولت‌هایی باشند که تحت بندهای "a" و "b" انتخاب نشده لیکن دارای منافع خاص در حمل و نقل دریایی و یا کشتی‌رانی هستند و انتخاب آنان برای شورا، نمایندگی همه‌ی مناطق جغرافیایی عمده جهان را تأمین و تضمین خواهد ساخت."

بنابراین ملاحظه می‌شود، با انجام اصلاحات فوق در طول زمان، شاهد نقش آفرینی بیش‌تر دولت‌ها هستیم. نخست عضویت در شورا از انحصار چند دولت خاص به در آمد و تعداد آن از شانزده عضو به چهل عضو افزایش پیدا کرد. دوم، قید تعیین و تشخیص شرایط برای نامزدی شورا که توسط خود شورا صورت می‌گرفت، حذف شد و به این ترتیب شرکت در انتخابات برای هر یک از گروه‌های سه‌گانه آزاد گردید. سوم آن که، عضویت در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی برای تمامی دولت‌های عضو با حق رأی مساوی مجاز اعلام شد.

اگرچه اصلاحات فوق گامی مهم در جهت نقش آفرینی بیش‌تر دولت‌های عضو به ویژه کشورهای در حال توسعه در روند تصمیم‌گیری‌ها تلقی می‌شود، اما فقدان تعریف روشنی از معیارهای آمده در بندهای سه‌گانه ماده هفدهم به ویژه بند سوم آن، ابهامات و برداشت‌های متفاوتی را از سوی بعضی از دولت‌های عضو سبب شد. این‌ها، راه را برای تفسیر موسع آن و عمل به رأی دولت‌ها باز گذاشت. این وضعیت باعث شد، اعتراض هم‌چنان نسبت به تعداد و ترکیب شورا چه از سوی کشورهایی که در آن عضویت دارند و چه از سوی کشورهایی که موفق

به عضویت در آن نشده‌اند، ادامه یابد. این نگارنده بارها شاهد بوده است که بعضی از نمایندگان دولت‌های عضو، به ترکیب شورا نقد و اعتراض داشته و خواستار عضویت تعداد بیشتری از دولت‌ها در آن (همانند بعضی دیگر از سازمان‌های بین‌المللی) شدند. بیش‌ترین اعتراض‌ها متوجه معیار سوم یعنی منافع ویژه‌ی دریایی و توزیع جغرافیایی بوده است، چه آن که آنچه که در واقعیت اتفاق می‌افتد، نشان دهنده‌ی توزیع مناسب جغرافیایی نبود. دلیل آن هم آزادی عمل کامل دولت‌های عضو آیمو به هنگام رأی‌گیری بود که می‌توانست بر اساس ملاحظات خاص سیاسی و فنی انجام شود.

کنوانسیون آیمو هیچ‌گونه تعریف و یا شرایطی را برای تشخیص معیارهای سه‌گانه مذکور در ماده‌ی هفدهم ارائه نمود. اصلاحات صورت گرفته نسبت به این ماده در مراحل مختلف نیز تعریفی از این مفاهیم ارائه نداد. تردید در معانی دو بند اول و دوم ماده‌ی هفدهم در اجلاس دوم فوق‌العاده‌ی مجمع آیمو نیز مطرح شده بود. در این اجلاس برداشتی که از مفهوم بیش‌ترین منافع در ارائه‌ی خدمات کشتی‌رانی بین‌المللی وجود داشت، شامل بیش‌ترین تناژ ناخالص ملی و یا تحت مالکیت و تصرف داشتن بیش‌ترین ناوگان تجاری^۱ می‌شد. از مفهوم بیش‌ترین منافع در تجارت بین‌المللی دریایی نیز بیش‌ترین حجم تجارت دریایی و یا بیش‌ترین منافع در آن برداشت شد.^۲ از مفهوم منافع ویژه در حمل و نقل دریایی در بند سوم ماده‌ی هفدهم نیز همانند موارد فوق‌الذکر، تعریفی ارائه نشد. واژه‌ی منافع ویژه خود با توجه به گستردگی منافع در صنعت دریانوردی یک مفهوم عام محسوب می‌شود. به این معنا که دولت‌ها از زاویه‌های مختلف می‌توانند دارای یک یا چند منفعت ویژه باشند. منافعی که می‌تواند طیف متنوعی از قبیل واقع شدن در یک منطقه‌ی حساس دریایی از حیث ترافیک کشتی‌رانی و یا زیست محیطی تا مرز وسیع دریایی و تأمین منابع انسانی دریایی را شامل شود. مفهوم نمایندگی مناطق جغرافیایی مهم نیز به لحاظ فقدان تعریف و نحوه‌ی تقسیم بندی مناطق عمده‌ی جغرافیایی دریایی، می‌تواند از

^۱ "Largest Gross Registered Tonnage", "Considerable Gross Registered Tonnage", "Possessing the Largest Fleets".

^۲ "Largest Volume of Seaborne Trade", "Considerable Volume of Seaborne Trade" or "Largest Interest in Seaborne Trade".

زوایای مختلف مورد ملاحظه و تفسیر قرار گیرد. البته این امکان وجود دارد که کشوری، دارای هر سه این معیارها باشد. در این خصوص می‌توان از کشورهای ژاپن و چین نام برد.

اگرچه دبیرخانه‌ی آی‌مو و از گذشته‌های دور، اقدام به انتشار اطلاعات مورد نیاز راجع به میزان تناژ ناخالص جهانی و سهم دولت‌ها از این تناژ، قبل از برگزاری اجلاس مجمع و برگزاری انتخابات شورا می‌نمود، اما این آمار و ارقام تنها یکی از جنبه‌های منافع ویژه‌ی دریایی را مورد توجه قرار می‌داد. اطلاعات منتشره از سوی "کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به تجارت و توسعه"^۱ نیز نمی‌تواند منبع قابل اتکایی برای شناسایی دولت‌های دارای بیش‌ترین منافع دریایی قلمداد شود چراکه اطلاعات جمع‌آوری شده منطقه‌ای بوده و هیچ مشخصه‌ای از کشورها را نشان نمی‌دهد، علاوه بر این، این اطلاعات مبتنی بر منابع پراکنده‌ای است که با استناد از آن سعی می‌شود تا یک برآورد از تجارت دریایی جهانی را به دست آید. این داده‌ها هیچ گاه منبع قابل اتکایی برای اهداف انتخاباتی آی‌مو محسوب نمی‌شوند.

به استناد این دلایل، چنین نوع از اطلاعات مورد استفاده و بهره برداری دبیرخانه‌ی آی‌مو به منظور کمک به دولت‌های عضو مجمع قرار نگرفته است. در نتیجه و با توجه به فقدان یک منبع اطلاعاتی قوی و قابل اتکا، وظیفه‌ی تشخیص این که چه دولت‌هایی دارای بیش‌ترین منافع در تجارت بین‌المللی دریایی هستند، بر عهده‌ی خود دولت‌های عضو آی‌مو واگذار شده است. هم چنین دولت‌هایی که قصد نامزدی برای عضویت در شورا را دارند، با ارائه‌ی اطلاعات و اعداد و ارقام در بروشورهای تبلیغاتی خود و توزیع آن در خلال نشست‌مجمع و همچنین یادداشت‌هایی که برای اعلام نامزدی به نمایندگی‌های دولت‌های عضو ارسال می‌دارند، سعی می‌نمایند، خود را به عنوان یک دولت واجد منافع دریایی ویژه و عمده در تجارت بین‌المللی دریا معرفی نمایند. این رویه در خصوص هر سه گروه مذکور در ماده‌ی هفدهم کنوانسیون مورد عمل و استفاده قرار می‌گیرد.

^۱. "United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)".

ب) رقابت در انتخابات شورا

بر اساس بندهای اول و دوم ماده هفدهم کنوانسیون، ده عضو شورا می‌بایست از دولت‌هایی باشند که بیش‌ترین منافع را در ارائه خدمات کشتی‌رانی بین‌المللی دارند و ده عضو دیگر نیز از دولت‌هایی که صاحب بیش‌ترین منافع در تجارت بین‌المللی دریایی هستند. برخورداری از این ویژگی‌ها به آن معنا نیست که در فرض اثبات ده رتبه اول و برتر بر اساس اطلاعات و آمار ولو دقیق، دیگر نیازی به انتخابات نیست و این ده کشور اول به طور خودکار به عضویت شورا در خواهند آمد. بحث انتخابات زمانی معنا پیدا می‌کند که رقابت وجود داشته باشد. بنابراین هر دولتی که احساس می‌کند، دارای بیش‌ترین منافع در یکی از زمینه‌های دریایی است، می‌تواند در هر یک از گروه‌های سه‌گانه نامزد شود و خود را در معرض قضاوت و رأی نمایندگان تمامی دولت‌های حاضر در مجمع قرار دهد. از سوی دیگر این امکان وجود دارد که تعداد نامزدان هر یک از گروه‌های سه‌گانه با تعداد مورد نیاز برای آن گروه برابر و یکسان باشد که در این صورت نیاز به برگزاری انتخابات منتفی خواهد شد. این امر بارها در گروه‌های اول و دوم تحقق یافته است. با این وصف عمده دولت‌های عضو شورا در گروه‌های اول و دوم را همان دولت‌های قدرتمند دریایی سنتی تشکیل می‌دهند.

نکته قابل توجه در خصوص نامزدی در انتخابات این است که در صورتی که دولتی در یکی از گروه‌های اول و یا دوم خود را نامزد نماید و موفق به راه‌یابی نشود، می‌تواند به استناد ماده ۴۲ قواعد کاری مجمع، در همان لحظه خود را برای گروه بعدی نیز نامزد نماید.

بیش‌ترین رقابت انتخابات شورا متوجه گروه سوم است. در نشست بیست و ششم و بیست و هفتم مجمع آیمو که در ماه نوامبر سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۱ میلادی برگزار گردید، بیست و شش عضو سازمان برای عضویت در شورا در گروه سوم نامزده شده بودند. در خصوص این گروه علاوه بر منافع ویژه دریایی، موضوع دیگری که باید مورد توجه دولت‌ها برای رأی دهی به نامزدها مورد توجه قرار می‌گرفت، نمایندگی مناطق عمده جغرافیایی بود. قسمت دوم بند سوم ماده هفدهم کنوانسیون این مسأله را به روشنی بیان می‌دارد. هدف نیز این است که از تمرکز

اعضای شورا در یک منطقه خاص جلوگیری شود و یک توزیع عادلانه منطقه‌ای در ترکیب شورا صورت پذیرد. فقدان تعریف روشن از مناطق جغرافیایی عمده و نیز مکانیسم خاصی برای تضمین توزیع جغرافیایی از یک سو و اختیار کامل اعضای مجمع آیمو در دادن رأی مخفی به نامزدهای مورد نظر از سوی دیگر، موجب عدم توزیع جغرافیایی مناسب لاقبل در بعضی مناطق دریایی گردید. به طور مثال در انتخابات سال ۲۰۰۵ میلادی هیچ کشوری از منطقه آفریقای مرکزی و غرب این قاره انتخاب نشد و در انتخابات سال ۲۰۰۷ میلادی نیز هم چون انتخابات دوره قبل تنها کشور عربستان سعودی از منطقه خاورمیانه به عضویت شورا در آمد، در حالی که کشورهای جمهوری اسلامی ایران و کویت از عضویت در این شورا باز ماندند. در انتخابات سال ۲۰۰۹ میلادی از منطقه خلیج فارس و دریای عمان پنج کشور عربستان سعودی، جمهوری اسلامی ایران، کویت، امارت متحده عربی و پاکستان برای گروه سوم نامزده شده بودند، اما تنها کشور عربستان سعودی به طور سنتی موفق به ورود به شورا شد. از منطقه اقیانوس آرام و از میان کشورهای کم‌تر توسعه یافته‌ی کوچک هم هیچ یک از کشورهای جزایر مارشال و جزایر کوک به عضویت شورا در نیامدند و این در حالی است که از منطقه اروپا در مجموع سه گروه چهارده کشور و از منطقه شرق آسیا نه کشور به عضویت در شورا در آمدند. حتی جمهوری اسلامی ایران با وجود شایستگی‌های فنی و تخصصی فراوان که آن را در جایگاهی به مراتب بالاتر از بعضی از کشورهای راه یافته به شورا قرار می‌داد، بنا به دلایل غیر فنی و غرض‌ورزی‌های سیاسی از عضویت در شورا بازماند. جالب تر این که در انتخابات سال ۲۰۱۱ میلادی از میان سه کشور عربستان سعودی، عمان و کویت که از منطقه خلیج فارس نامزد شده بودند، در کمال تعجب همه‌ی آن‌ها از راهیابی به شورا بازماندند و به این ترتیب این منطقه حساس و استراتژیک دریایی فاقد حتی یک نماینده در شورا شد.

عدم توزیع جغرافیایی کشورهای عضو شورا موجب نگرانی بعضی از دولت‌ها و طرح موضوع در نشست مجمع آیمو در ماه نوامبر سال ۲۰۰۵ میلادی شد. در این نشست، نماینده‌ی کشور کنیا از دبیر کل آیمو درخواست نمود تا دستورالعمل‌های خاصی را در جهت شفاف سازی شرایط لازم برای هر یک از گروه‌های شورا ارائه نماید. درخواست کنیا که در دقایق آخر نشست

پایانی مجمع مطرح شده بود، مورد حمایت بسیاری از دولت‌ها، حتی بعضی از آن‌هایی که خود عضو شورا بودند، از قبیل کشور فیلیپین و باهاماس قرار گرفت. این امر باعث شد، موضوع در دستور کار شورای آیمو قرار گیرد. نتیجه بررسی‌های شورا، اسناد ارائه شده از سوی دولت‌ها و مطالعات دبیرخانه‌ی آیمو نسبت به وضعیت سایر سازمان‌های بین‌المللی منجر به تهیه پیش‌نویس قطعنامه‌ای در این زمینه شد. این قطعنامه در اجلاس بیست و پنجم مجمع آیمو مطرح گردید و تحت شماره‌ی "A.1000(25)" در تاریخ بیستم ماه نوامبر سال ۲۰۰۷ میلادی به تصویب رسید. عصاره این قطعنامه تأکید بر لزوم توجه دولت‌ها به هنگام انتخاب اعضای شورا به منافع دریایی ویژه نامزدهای گروه سوم و حصول اطمینان از نمایندگی مناطق مختلف جغرافیایی دنیا را نشان می‌دهد.

صدور قطعنامه‌ی مزبور اگرچه می‌تواند یک گام مثبت تلقی شود، اما فقط جنبه توصیه‌ای دارد و فاقد هرگونه الزام‌های حقوقی است. نگاهی به نتیجه انتخابات سال ۲۰۰۹ و حتی سال ۲۰۱۱ میلادی نیز مؤید این واقعیت است که این قطعنامه چندان هم مورد توجه کشورها در هنگام رأی‌گیری قرار نگرفت. در انتخابات سال ۲۰۰۹ میلادی کشور نیوزیلند که عضو شورا بود، از نامزدی مجدد در گروه سوم امتناع ورزید. با کناره‌گیری این کشور، امید می‌رفت این یک کرسی به یکی از چهار کشور جمهوری اسلامی ایران، کویت، امارات متحده عربی و یا پاکستان از منطقه بسیار مهم و حساس خلیج فارس و دریای عمان و یا یکی از کشورهای جزیره‌ای منطقه اقیانوس آرام یعنی جزایر کوک و یا جزایر مارشال رسد، اما در کمال ناباوری این کرسی به کشور بلژیک از منطقه اروپا رسید؛ منطقه‌ای که پیش از آن دارای سیزده نماینده در شورا بود که این میزان برابر است با تقریباً یک سوم کشورهای عضو شورا.

در نتیجه باید پذیرفت، تا زمانی که یک تعریف دقیقی از ملاک‌ها و معیارهای آمده در بندهای سه‌گانه‌ی ماده هفدهم کنوانسیون به ویژه شاخص توزیع جغرافیایی ارائه نشود و بتوان

برای آن مصداقی ارائه کرد، هیچ تضمینی در توزیع عادلانه ی عضویت دولت‌ها در شورا ولو در عین شایستگی وجود ندارد.^۱

ج) مداخله و تأثیر ملاحظات سیاسی بر انتخابات شورا

نکته ای که ذکر آن در پایان این مبحث ضروری به نظر می‌رسد، تأثیر ملاحظات سیاسی و شرایط حاکم بر روابط بین‌الملل به همراه لابی‌های منطقه‌ای در انتخاب بخش عمده‌ای از دولت‌های عضو شورای آیمو می‌باشد. بدون تردید عضویت در مراجع تصمیم‌گیری بین‌المللی به ویژه سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد، از اهمیت خاصی برای دولت‌های عضو آن سازمان به ویژه آن‌هایی که دارای منافع گوناگونی در زمینه‌ی فعالیت آن سازمان می‌باشند، برخوردار است. حضور یک دولت در محافل منطقه‌ای و بین‌المللی و روند تصمیم‌گیری‌های آن نشان دهنده‌ی میزان تحرک و فعالیت آن دولت به عنوان یک بازیگر فعال در صحنه‌ی جهانی محسوب می‌شود. این امر خود موجب افزایش وجهه و قدرت چانه زنی در عرصه‌های مختلف بین‌المللی و منطقه‌ای خواهد شد. به همین دلیل و با توجه به جایگاه دیپلماتیکی سازمان‌های تخصصی بین‌المللی، سوای از موضوعات فنی و تخصصی آن، همواره وزن سیاسی آن بر وزن فنی در تعیین عضویت شوراها، کمیته‌ها و یا تصدی پست‌های حساس سنگینی می‌نماید. به عبارت دیگر در سازمان‌هایی هم چون آیمو ظرفیت‌های فنی و تخصصی دولت‌ها و منافع ویژه‌ی آن‌ها اگرچه شرطی وافی است اما کافی نیست. ظرفیت‌های فنی و تخصصی تا یک سطحی قابل پیشروی است، اما در سطوح بالاتر، این ظرفیت‌های دیپلماتیکی و سیاسی هستند که تعیین کننده خواهند بود. بدون شک پیشی گرفتن کشور کویت از جمهوری اسلامی ایران با تعداد بیست و پنج رأی در انتخابات سال ۲۰۰۹ میلادی هرگز به معنای برتری فنی و تخصصی این

^۱ در نشست بیست و هفتم مجمع و پس از برگزاری انتخابات شورا، هیأت نمایندگی جمهوری اسلامی ایران ضمن انتقاد از عدم توجه به توزیع جغرافیایی اعضای شورا در خصوص منطقه‌ی خلیج فارس، لزوم بررسی وضعیت عضویت در شورا و امکان اصلاح کنوانسیون ایجاد آیمو جهت افزایش تعداد اعضاء را مطرح نمود. در بیانیه‌ی هیأت نمایندگی جمهوری اسلامی ایران ضمن اشاره به سیر تحول افزایش اعضای شورا از شانزده به چهل عضو، لزوم حفظ تناسب میان اعضای سازمان و اعضای شورا مورد تأکید قرار گرفت و با توجه به گذشت تقریباً بیست سال از طرح آخرین اصلاحیه برای افزایش تعداد اعضای شورا، زمان برای بررسی مجدد ترکیب شورا با هدف افزایش تعداد اعضای آن مناسب تشخیص داده شد.

کشور کوچک که فاقد هرگونه نقش آفرینی در مباحث آیمو می‌باشد، نسبت به کشورمان با جایگاه ممتاز در آیمو و تعاملات با این سازمان نیست. در کنار مسائل دیپلماتیکی، نقش لابی‌های منطقه‌ای را نیز نباید نادیده انگاشت. به عنوان نمونه در خصوص انتخابات اجلاس بیست و پنجم الی بیست و هفتم مجمع آیمو، این نگارنده به خوبی شاهد بود که چگونه کشورهای مختلف از دولت‌های آفریقایی گرفته تا دولت‌های منطقه آمریکا لاتین و اروپا با انجام لابی‌های مختلف و از ماه‌ها قبل، از کاندیداها و دولت‌های مورد نظر خود حمایت می‌نمودند. متأسفانه در منطقه خاورمیانه از این لابی‌های منطقه‌ای در امور دریایی خبری نیست و این خود می‌تواند یکی از دلایل عدم توفیق محسوب شود.

سوی آنچه که گفته شد، باید در نظر داشت، عدم عضویت در شورا به معنای عدم امکان حضور در نشست‌های آن نیست. هیأت جمهوری اسلامی ایران با وجود عدم عضویت در شورا همواره حضوری فعال در نشست‌های آن داشته است و موضوع‌های مطروحه در آن را با دقت و حساسیت دنبال و در مواقع مناسب مواضع و پیشنهادهای خود را به عنوان ناظر ارائه نموده است. حضور فعالانه‌ی هیأت ایرانی در نشست‌های شورا همواره مورد توجه دبیر کل آیمو، رییس شورا و بسیاری از دولت‌های عضو قرار گرفته است، چنان که در برخوردهای خود با نماینده‌ی دایم کشورمان به آن اذعان و اقرار نموده اند و این نقش را حتی از بعضی دولت‌های عضو شورا، قوی‌تر و محسوس‌تر بیان داشته اند.

بند سوم - کمیته‌های پنج‌گانه اصلی سازمان

آیمو دارای پنج کمیته اصلی می‌باشد که نقشی کلیدی و اساسی در ایفای وظایف و مأموریت‌های سازمانی دارند. به موجب ماده یازدهم کنوانسیون علاوه بر مجمع، شورا و دبیرخانه، سازمان مشتمل بر پنج ارگان دیگر به نام‌های کمیته‌ی ایمنی دریانوردی، کمیته‌ی حقوقی، کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی، کمیته‌ی همکاری فنی و کمیته‌ی تسهیلات است. در این مبحث به نحوه پیدایش این کمیته‌ها و وظایف آن‌ها پرداخته می‌شود. مقررات حاکم بر ساز و کارهای این کمیته‌ها در بخش بعدی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

الف) کمیته‌ی ایمنی دریانوردی

اولین کمیته‌ای که به موجب کنوانسیون مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی ایجاد گردید، "کمیته‌ی ایمنی دریانوردی (MSC)"^۱ بود. دلیل آن هم اولویت مسائل ایمنی دریانوردی به ویژه مقررات مربوط به ایمنی ساخت، نگهداری و بهره‌برداری کشتی‌ها بود. ریشه‌ی این امر را نیز می‌توان از چند دهه‌ی قبل از تصویب کنوانسیون یعنی از زمان غرق کشتی تایتانیک جستجو کرد؛ حادثه‌ای که منجر به غرق شدن بیش از ۱۵۰۰ نفر از سرنشینان آن شد و بسیاری از نواقص مربوط به ایمنی کشتی‌های مسافری را آشکار ساخت. به طور اصولی هدف اولیه و اصلی از تأسیس آی‌مو نیز چنان که در مباحث قبل ذکر شد، حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی در ابعاد مختلف با هدف حفظ جان سرنشینان آن بود. اگر چه در طول حیات آی‌مو مفاهیم دیگری از قبیل امنیت دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و یا جبران خسارات ناشی از فعالیت‌های کشتی‌ها به مرور زمان وارد قلمرو صلاحیتی این سازمان گردیدند، اما مأموریت و وظیفه‌ی اولی و اصلی آن هم چنان ایمنی دریانوردی می‌باشد. نگاه به مفاد کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها، اصلاحیه‌ها و سایر مقررات آی‌مو و نیز دستور کارهای کمیته‌های مختلف سازمان، به ویژه کمیته‌های فرعی نیز چنین ادعایی را به اثبات می‌رساند.

به موجب ماده‌ی ۱۲ کنوانسیون مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی، کمیته‌ی ایمنی دریانوردی تنها کمیته‌ی تخصصی و فنی آی‌مو تعیین می‌شد. عضویت در این کمیته نیز همانند شورا انتخابی بود. طبق ماده‌ی ۲۸ کنوانسیون، این کمیته از چهارده عضو تشکیل می‌یافت که توسط مجمع آی‌مو و با لحاظ یک بسته از معیارهای مشابه با معیارهای عضویت در شورای آی‌مو، برای مدت چهار سال انتخاب می‌شدند.^۲ انتخاب مجدد اعضای کمیته‌ی "MSC" نیز بلامانع بود. بعدها

^۱ "Maritime Safety Committee (MSC)".

^۲ اجرای ماده‌ی بیست و هشت کنوانسیون در تعیین اعضای کمیته‌ی ایمنی دریانوردی چندان آسان نبود و منجر به بروز اختلاف نظرهایی در نشست اول مجمع راجع به موضوع بزرگترین کشورهای مالک کشتی‌ها گردید. در این نشست مجمع از دادگاه بین‌المللی عدالت (International Court of Justice) استمداد طلبید. نظر مشورتی دادگاه به نشست دوم مجمع که در ماه آوریل سال ۱۹۶۱ میلادی برگزار شده بود، ارائه شد. در این نشست مجمع بر اساس نظر مشورتی دادگاه مذکور اقدام به تعیین اعضای کمیته نمود. طبق نظر دادگاه منظور از بزرگ‌ترین مالکان کشتی‌ها، دارندگان بیش‌ترین تناژ ناخالص ثبتی در نظر گرفته شد. (قطعه‌نامه‌ی شماره‌ی نهم و قطعه‌نامه‌های بیست و یکم و چهلم نشست دوم مجمع).

تعداد اعضای کمیته به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.70(IV)" که در ماه سپتامبر سال ۱۹۶۵ میلادی به تصویب مجمع رسید، به شانزده عضو افزایش یافت. سپس این ماده به موجب قطعنامه‌ی اصلاحی شماره‌ی "A.315(ES.V)" که در تاریخ هفدهم ماه اکتبر سال ۱۹۷۴ میلادی در اجلاس فوق‌العاده مجمع آی‌مو به تصویب رسید، به همراه افزایش تعداد اعضای شورا به ۲۴ عضو اصلاح گردید. به موجب این اصلاحیه عضویت در کمیته‌ی مورد نظر برای کلیه دولت‌های عضو آی‌مو آزاد شد و به این وسیله راه برای مشارکت بیش‌تر دولت‌ها در مباحث فنی و تخصصی آی‌مو هموار گردید. این اصلاحیه در تاریخ اول ماه آوریل سال ۱۹۷۸ میلادی به مرحله‌ی اجراء در آمد.^۱

وظایف کمیته‌ی "MSC" در ماده‌ی ۲۸ کنوانسیون آی‌مو در سه بند احصاء شدند. این ماده می‌گوید:

"(a) کمیته‌ی ایمنی دریانوردی هرگونه موضوع داخل در قلمرو سازمان مرتبط با کمک ناوبری، ساختمان و تجهیزات شناورها، تأمین نیروی انسانی از نقطه نظر ایمنی، مقررات برای جلوگیری از تصادمات، جا به جایی کالاهای خطرناک، رویه‌ها و الزامات ایمنی دریانوردی، اطلاعات هیدروگرافی، سفرنامه‌ها و گزارش‌های ناوبری، تحقیقات سوانح دریایی، تجسس و نجات و هر موضوع دیگری که به طور مستقیم بر ایمنی دریانوردی اثر می‌گذارد، مورد ملاحظه قرار خواهد داد.

(b) کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مکانیسمی را برای اجرای وظایف تعیین شده برای آن توسط این کنوانسیون، مجمع یا شورا یا هر وظیفه‌ی دیگر مورد نظر این ماده که ممکن است توسط و یا تحت هر سند بین‌المللی دیگر به آن محول گردد و از سوی سازمان مورد پذیرش باشد، ایجاد خواهد نمود.

^۱ ماده‌ی ۲۷ کنوانسیون پس از اعمال اصلاحات می‌گوید: "کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مشتمل بر همه‌ی اعضاء خواهد بود."

c) با در نظر قرار دادن مقررات ماده ۲۵^۱، کمیته‌ی ایمنی دریانوردی به موجب درخواست مجمع و یا شورا هنگامی که چنین عملی را برای فعالیت خود مفید بداند، مبادرت به برقراری آن چنان ارتباط نزدیکی با سایر ارگان‌ها خواهد نمود که اهداف سازمان را تقویت نماید.

کمیته‌ی ایمنی دریانوردی می‌تواند به استناد ماده ۱۸ قواعد کاری این کمیته اقدام به تأسیس نهادهای فرعی مورد نیاز نماید.^۲ تاکنون نه کمیته‌ی فرعی تشکیل شده است. هر یک از این کمیته‌ها به موضوع‌های مطروحه در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی به صورت فنی و تخصصی تر می‌پردازند و نتیجه کار خود را به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و یا حفظ محیط زیست دریایی حسب مورد ارائه می‌دارند. کمیته‌های فرعی از خود استقلالی ندارند و به نحو کامل تحت نظر و دستور کمیته‌ی اصلی ایمنی دریانوردی و در موارد محدودی کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی فعالیت می‌کنند.

کمیته‌ی "MSC" لازم است، پیشنهاد‌های خود را در رابطه با تصویب مقررات ایمنی و یا اصلاحات مقررات موجود و هم چنین توصیه‌ها و دستورالعمل‌های تهیه شده را به همراه گزارشی از عملکرد خود تهیه و به تناوب به شورا تسلیم نماید تا مورد تأیید و تصویب نهایی قرار گیرد. بعضی از تصمیم‌های کمیته نیز به طور مستقل اتخاذ و به دولت‌های عضو ابلاغ می‌شود. در این گونه موارد کمیته فقط گزارشی از فعالیت‌های خود را جهت ملاحظه به شورا ارسال دارد.

ب) کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی

با رخداد حوادث ناگواری که منجر به آلودگی دریایی شد، به ویژه حادثه معروف به گل نشستن کشتی نفتی "Torrey Canyon" در سواحل جنوب غربی کشور انگلیس در تاریخ هجدهم ماه مارس سال ۱۹۶۷ میلادی، بحث حفظ محیط زیست دریایی ناشی از فعالیت‌های کشتی‌رانی و جبران خسارت‌های ناشی از آن به طور جدی از سوی دولت‌ها به خصوص دولت انگلیس مطرح و پیگیری شد. نتیجه این پیگیری‌ها منجر به تأسیس کمیته‌ی فرعی حفظ محیط زیست دریایی گردید. در اجلاس هشتم مجمع آیمو در ماه نوامبر سال ۱۹۷۳ میلادی

^۱. ماده بیست و پنج ناظر به برقراری رابطه و همکاری با سایر سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیر دولتی می‌باشد.

^۲. "Subsidiary Body".

قطعنامه‌ای به شماره ه ی "A.297(VIII)" به تصویب رسید که به موجب آن مجمع با اشاره به اهمیت روز افزون مباحث زیست محیطی اعلام داشت، بهره‌وری سازمان زمانی افزایش قابل توجه پیدا خواهد کرد که موضوع‌های مربوط به محیط زیست دریایی توسط یک مرجع ویژه‌ی این موضوع‌ها مورد بررسی قرار گیرد. این امر هم چنین موجب خواهد شد، کمیته‌ی ایمنی دریانوردی که پیش از این موضوع‌های زیست محیطی را نیز دنبال می‌نمود، بتواند بیش‌تر بر مسائل ایمنی دریانوردی که هر روز بر دامنه‌ی اهمیت آن افزوده می‌شود، تمرکز کند.

از سوی دیگر کمیته‌ی ویژه‌ی شورای آیمو راجع به حفظ محیط زیست دریایی پس از پایان کار کنفرانس آیمو جهت تصویب کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، تشکیل کمیته‌ای مستقل جهت پیگیری موضوع‌های زیست محیطی را در آینده توصیه نمود. با در نظر گرفتن این موارد مجمع آیمو با استناد به بند "c" ماده‌ی شانزدهم کنوانسیون مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی^۱ اقدام به تأسیس کمیته‌ی دایمی به منظور هماهنگی و پیگیری کلیه‌ی فعالیت‌های سازمان در ارتباط با جلوگیری و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از کشتی‌ها نمود و شرایط کاری آن را نیز مشخص کرد. تأسیس کمیته‌ی فرعی حفظ محیط زیست دریایی زمینه را برای اصلاح کنوانسیون و گنجاندن آن در متن کنوانسیون به عنوان یکی از کمیته‌های اصلی و در واقع ارکان سازمان همانند مجمع، شورا و کمیته‌ی ایمنی دریانوردی فراهم کرد. پس از گذشت دو سال در اجلاس نهم مجمع به موجب اصلاحیه‌ی ای که به تصویب آن رسید، کمیته مزبور حالت رسمی به خود گرفت.

این اصلاحیه که طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "A358(IX)" توسط مجمع آیمو در تاریخ چهاردهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۵ میلادی به تصویب رسید، فصل جدیدی از فعالیت‌های آیمو را گشود و موجب توسعه‌ی اهداف و شفافیت مأموریت‌های این سازمان شد. این اصلاحیه را باید یکی از اصلاحیه‌های مهم بر کنوانسیون خلق آیمو دانست چرا که علاوه بر گنجاندن دو هدف جدید در ماده‌ی یک با عنوان جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی و دیگری رسیدگی به بحث‌های حقوقی

^۱. این ماده پس از اعمال اصلاحات بعدی به شماره‌ی پانزده تغییر یافت.

مربوط به اهداف آمده در ماده یک، دو ارگان دیگر به ترکیب سازمان اضافه نمود. این دو نهاد عبارتند از "کمیته‌ی حقوقی (LEG) و کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی (MEPC)".^۱ طبق ماده ۳۷ کنوانسیون شرکت کلیه اعضای سازمان در اجلاس‌های کمیته‌ی "MEPC" همانند کمیته‌ی "MSC" با حق رأی مساوی آزاد است. وظایف و حیطه مسئولیت کمیته‌ی مزبور در ماده ۳۸ کنوانسیون مشخص شده است. این ماده می‌گوید:

" کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی هر موضوع داخل در قلمرو سازمان مرتبط با جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها را مورد لحاظ و بررسی قرار خواهد داد و به خصوص:

(a) وظایفی را انجام خواهد رساند که ممکن است به وسیله و یا تحت کنوانسیون‌های بین‌المللی جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها به سازمان محول گردد، به ویژه در ارتباط با تصویب و اصلاح قوانین یا دیگر مقررات، آن گونه که در این کنوانسیون‌ها مقرر شده است؛

(b) اقدامات مناسب به منظور تسهیل در اجرای کنوانسیون‌های مورد اشاره در بند "a" فوق را مورد بررسی و لحاظ قرار خواهد داد؛

(c) زمینه‌ی تحصیل اطلاعات علمی، فنی و هرگونه اطلاعات عملی دیگر راجع به جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها را برای انتشار میان دولت‌ها به خصوص کشورهای در حال توسعه فراهم نماید و هر کجا که مناسب باشد، توصیه‌ها و دستورالعمل‌هایی را تهیه و ارائه کند

(d) همکاری با سازمان‌های منطقه‌ای مرتبط با جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها را با لحاظ قرار دادن مقررات ماده ۲۵ ترغیب و تشویق خواهد کرد؛

(e) با لحاظ قرار دادن مقررات ماده‌ی ۲۵، مسائل واقع در محدوده سازمان را که می‌تواند در جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها سهیم باشد، از قبیل همکاری در زمینه‌ی

^۱ "Legal Committee (LEG), Marine Environment Protection Committee (MEPC)".

بحث‌های زیست محیطی با سایر سازمان‌های بین‌المللی مورد بررسی قرار دهد و اقدامات مناسب را بعمل آورد."

کمیته‌ی "MEPC" با سایر کمیته‌ها به ویژه کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و کمیته‌های فرعی حسب ضرورت و با توجه به مفاد دستور کارها ارتباط کاری نزدیکی دارد. بعضی از بحث‌های زیست محیطی به کمیته‌های فرعی ارجاع می‌شود که در این موارد لازم است تا کمیته‌ی مزبور، گزارش کار خود را به کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی ارائه نماید و از آن رهنمودهای لازم را دریافت کند.

ج) کمیته‌ی حقوقی

در کنار بحث‌های جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از فعالیت کشتی‌ها بحث‌های حقوقی از جمله نحوه‌ی جبران خسارت‌های وارده به محیط زیست دریایی بر فرض بروز حوادث دریایی نیز مطرح گردید. همان‌طور که در مبحث پیشین ذکر شد، به موجب اصلاحیه‌ی "A.358(IX)" مصوب سال ۱۹۷۵ میلادی، کمیته‌ی حقوقی نیز به عنوان یکی از ارکان و ارگان‌های اصلی سازمان تأسیس شد. این کمیته سهم به سزایی در بررسی ابعاد حقوقی کنوانسیون‌های دریایی ایفاء نمود. متون بعضی از معاهدات دریایی از قبیل "کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی" مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی و یا "کنوانسیون بین‌المللی راجع به تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارات آلودگی نفتی" مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی توسط این کمیته تهیه گردیدند.

به موجب ماده‌ی ۳۲ کنوانسیون آی‌مو، این کمیته متشکل از کلیه‌ی اعضای سازمان خواهد بود. به عبارت دیگر شرکت در جلسات این کمیته و روند بررسی موضوع‌ها، اسناد و تصمیم‌گیری‌ها برای کلیه‌ی دولت‌ها آزاد است. شرح وظایف کمیته‌ی حقوقی در ماده‌ی ۳۳ کنوانسیون آمده است. این ماده بیان می‌دارد:

" a) کمیته‌ی حقوقی می‌بایست هرگونه موضوع حقوقی داخل در قلمرو سازمان را مورد لحاظ و بررسی قرار دهد.

b) کمیته‌ی حقوقی برای اجرای وظایف محوله به آن توسط این کنوانسیون یا مجمع و یا شورا و یا هر وظیفه‌ی داخل در محدوده‌ی این ماده که ممکن است توسط و یا تحت هرگونه سند بین‌المللی دیگر به آن محول شود و مورد قبول سازمان باشد،^۱ باید همه نوع اقدام لازم را به عمل آورد.

c) با لحاظ قرار دادن مقررات ماده ۲۵، کمیته‌ی حقوقی بر مبنای درخواست مجمع یا شورا و یا چنانچه چنین اعمالی را برای اهداف کاری خود مفید بداند، باید رابطه‌ی نزدیکی را با دیگر ارگان‌های سازمان به گونه‌ای که بتواند اهداف سازمان را پیش ببرد، برقرار نماید.^۲

کمیته‌ی حقوقی در صورت لزوم و با توجه به دستور کارهای آیمو با سایر کمیته‌های اصلی و از طریق آن‌ها با کمیته‌های فرعی همکاری خواهد نمود.

د) کمیته‌ی همکاری فنی

مسئولیت اولیه‌ی ارائه‌ی کمک‌های فنی در حوزه‌ی دریانوردی همانند سایر حوزه‌های اقتصادی و اجتماعی بر عهده‌ی سازمان ملل متحد است. از همان سال‌های اول فعالیت سازمان بین‌المللی دریانوردی، مساعدت‌هایی از سوی سازمان ملل متحد و از طریق کمیته‌ی مساعدت فنی آن به کشورهای در حال توسعه و یا کم‌تر توسعه یافته ارائه شد.^۲ شورای آیمو در اجلاس بیست و یکم خود در سال ۱۹۶۸ میلادی برای اولین بار به طور رسمی و در قالب یک قطعنامه به موضوع همکاری‌های فنی و مشاوره‌ای توجه ویژه نمود. بر این اساس ضرورت آمادگی کشورهای در حال توسعه جهت اجرای کنوانسیون‌ها و توصیه‌های آیمو مورد تأکید قرار گرفت.^۳ در این اجلاس، با اشاره به قابلیت‌های آیمو در ارائه‌ی مساعدت‌های فنی مرتبط با حمل و نقل دریایی، بر بررسی راه‌های تسریع کننده و تسهیل بخشاندن به برنامه‌های مساعدت فنی، از جمله تشکیل کمیته‌ای در این رابطه تأکید شد. به دنبال این قطعنامه شورای آیمو در چهارمین اجلاس فوق‌العاده خود که در ماه مارس سال ۱۹۶۹ میلادی برگزار شد، به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "C.49(ES.IV)"

^۱ این قسمت از بند دوم ماده به مواردی اشاره دارد که حسب مفاد بعضی از کنوانسیون‌ها نظیر کنوانسیون‌های اشاره شده در پاراگراف قبل، برای کمیته‌ی حقوقی آیمو نقش‌هایی نظیر بازنگری مفاد کنوانسیون‌ها در نظر گرفته شده است.

^۲ "United Nations Technical Assistance Board".

^۳ Resolution C.45 (XXI), adopted on 29 November 1968.

اقدام به تشکیل کارگروهی در زمینه‌ی همکاری فنی نمود. به موجب این قطعنامه تنها اعضای شورا حق عضویت در این کارگروه را داشتند.^۱ کشورهایی که از مساعدت‌های فنی آیمو برخوردار می‌شدند و هم چنین دولت‌هایی که اقدام به ارائه‌ی این کمک‌ها می‌نمودند، اما در شورای آیمو عضویت نداشتند، می‌توانستند در این کارگروه حضور یابند.

پس از گذشت سه سال از تشکیل این کارگروه و بازبینی فعالیت‌های آن، شورای آیمو در اجلاس بیست و هشتم خود ارتقای این کارگروه و توسعه دامنه‌ی فعالیت‌های آن را مورد بحث و بررسی قرار داد. با درک اهمیت روز افزون همکاری‌های فنی و آموزشی و تأثیر آن در ارتقای سطح آگاهی مجریان کنوانسیون‌های دریایی آیمو، این بار شورا به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "C.55(XXVIII)" مصوب ۲۶ ماه می سال ۱۹۷۲ میلادی اقدام به تأسیس "کمیته‌ی همکاری فنی (TC)"^۲ نمود و شرایط کاری آن را نیز مشخص کرد. از آن پس کمیته‌ی همکاری‌های فنی به عنوان یکی از کمیته‌های فرعی زیر مجموعه‌ی شورا فصل جدید فعالیت‌های خود را با اختیارات بیش‌تر آغاز نمود. عضویت در این کمیته که پیش‌تر مختص اعضای شورا و دریافت‌کنندگان ارائه‌کنندگان کمک‌های فنی بود، برای کلیه‌ی اعضای سازمان آزاد شد. پس از گذشت سه سال از تأسیس کمیته‌ی فرعی همکاری فنی و نقش روز افزون آن در آماده‌سازی کشورهای در حال توسعه و کم‌تر توسعه یافته جهت اجرای درست مقررات دریایی بین‌المللی و به دنبال توسعه‌ی فعالیت‌های سازمان، موضوع تأسیس کمیته‌ی همکاری فنی به عنوان یکی از ارکان و ارگان‌های اصلی سازمان در اجلاس نهم مجمع مطرح گردید. در این اجلاس که در ماه نوامبر سال ۱۹۷۵ میلادی برگزار شد، مجمع آیمو همکاری فنی را به عنوان یکی از برنامه‌ها و فعالیت‌های اصلی آیمو مورد شناسایی و توجه قرار داد و بر ضرورت تشکیل کمیته‌ی اصلی همکاری فنی همانند سه کمیته‌ی ای که سابق بر این تأسیس شده‌اند، تأکید ورزید. مجمع هم چنین تصمیم گرفت، در اجلاس بعدی خود اقدام‌های لازم را برای اصلاح کنوانسیون با هدف تأسیس چنین کمیته‌ای به عمل آورد. برای این منظور مجمع یک کارگروه ویژه‌ای تشکیل داد و آن را مأمور رسیدگی به

^۱ Working Group on technical Cooperation as a Subsidiary Body of Council.

^۲ "Technical Cooperation Committee (TC)".

مسائل مربوط به این کمیته نمود. کارگروه ویژه گزارش کار خود را به اجلاس دهم مجمع که در ماه نوامبر سال ۱۹۷۷ میلادی برگزار شد، ارائه کرد. مجمع نیز با بررسی این گزارش و دیدگاه‌های دولت‌های حاضر در نشست، با تایید جمعی، اصلاح کنوانسیون آیمو را به موجب قطعنامه‌ای به تصویب رساند.^۱ قطعنامه‌ی مزبور پس از احراز شرایط لازم در تاریخ دهم ماه نوامبر سال ۱۹۸۴ میلادی اجرایی شد و به موجب آن اصلاحات مورد نظر در کنوانسیون نیز اعمال گردید. طبق ماده ۴۲ کنوانسیون عضویت در این کمیته نیز همانند سایر کمیته‌ها برای کلیه اعضای آیمو آزاد می‌باشد.

مأموریت و وظایف کمیته‌ی همکاری فنی در ماده ۴۳ کنوانسیون بیان گردید. مشروح این ماده چنین است :

"a) کمیته‌ی همکاری‌های فنی در صورت ضرورت می‌بایست هر موضوع واقع در محدوده کاری سازمان را که مرتبط با اجرای پروژه‌های همکاری فنی است و توسط برنامه‌های مربوطه سازمان ملل متحد حمایت مالی می‌شود، مورد ملاحظه و بررسی قرار دهد؛ برنامه‌هایی که سازمان به عنوان مجری یا نماینده‌ی همکاری کننده عمل می‌کند و یا صندوق‌هایی امانی که داوطلبانه برای سازمان مقرر شده است و هم چنین هر موضوع دیگر مرتبط با فعالیت‌های سازمان در حوزه همکاری فنی.

b) کمیته‌ی همکاری فنی باید فعالیت دبیرخانه‌ی آیمو در خصوص همکاری فنی را تحت نظر و بازبینی قرار دهد.

c) کمیته‌ی همکاری فنی می‌بایست وظایف محوله از سوی این کنوانسیون و یا مجمع یا شورا و یا هر وظیفه دیگر واقع در محدوده این ماده را که ممکن است، به وسیله یا تحت هرگونه سند بین‌المللی دیگر به آن محول گردد و توسط سازمان مورد قبول باشد، به انجام رساند.

¹. Resolution A.400(X) adopted on 17 November 1977.

(d) با در نظر داشتن مقررات ماده ۲۵، کمیته‌ی همکاری فنی بنا به درخواست مجمع و شورا و یا زمانی که چنین اعمالی را برای فعالیت خود مفید تشخیص دهد، می‌بایست چنان روابط نزدیکی را با سایر ارگان‌های سازمان برقرار نماید که اهداف سازمان را تقویت سازد.^۱

ه) کمیته‌ی تسهیلات

پنجمین کمیته‌ی اصلی به عنوان یکی از ارکان و ارگان‌های آی‌مو، "کمیته‌ی تسهیلات (FAL)"^۱ می‌باشد. ریشه‌ی این کمیته را باید در سال ۱۹۶۵ میلادی جستجو کرد. در این سال "کنوانسیون راجع به تسهیلات حمل و نقل دریایی بین‌المللی"^۲ به همراه شش قطعنامه‌ی آن به تصویب رسید. متعاقب آن در نشست چهارم مجمع آی‌مو که در ماه سپتامبر سال ۱۹۶۵ میلادی برگزار گردید، با عنایت به مفاد کنوانسیون مورد نظر به ویژه قطعنامه‌ی شماره‌ی چهار آن، با تأسیس کارگروه ویژه‌ای جهت ارائه‌ی مشاوره و کمک به دبیر کل آی‌مو و در جهت اجرای تعهدات ناشی از کنوانسیون مربوطه پس از اجراء، موافقت به عمل آمد.^۳ ترکیب این کارگروه نیز مشتمل بر کارشناسان دولت‌های عضو کنوانسیون بود و در هر زمانی که دبیر کل لازم می‌دانست، اقدام به تشکیل جلسه می‌نمود. اولین جلسه‌ی این کارگروه در ماه سپتامبر سال ۱۹۶۷ میلادی و پس از اجرایی شدن کنوانسیون مورد نظر در ماه مارس همین سال برگزار شد. پس از گذشت نزدیک به پنج سال از فعالیت کارگروه، شورای آی‌مو در اجلاس بیست و هشتم خود که در ماه می سال ۱۹۷۲ میلادی برگزار شد، تصمیم گرفت جایگاه آن را ارتقاء بخشد. از این رو به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "C.54 (28)" که در تاریخ بیست و چهارم ماه می به تصویب شورا رسید، کمیته‌ی تسهیلات به استناد قواعد کاری شورا به عنوان یکی از کمیته‌های فرعی شورا تشکیل گردید. با تشکیل این کمیته وظایف کارگروه مورد نظر به آن محول شد و علاوه بر این یک سری وظایف دیگری نیز برای آن در نظر گرفته شد. همه‌ی این وظایف و مأموریت‌ها نیز در راستای تسهیل ترافیک دریایی بین‌المللی تعریف شده بودند. به دنبال تصویب قطعنامه‌ی اخیر الذکر و موجودیت کمیته اولین جلسه‌ی آن که در واقع هفتمین جلسه‌ی کارگروه سابق محسوب

^۱. "Facilitation Committee (FAL)".

^۲. "Convention on Facilitation of International Maritime Traffic", adopted on 9 April 1965.

^۳. "Ad Hoc Working Group".

می‌شد، در ماه آوریل سال ۱۹۷۳ میلادی برگزار گردید. از آن تاریخ به بعد این کمیته همانند سایر کمیته‌های فرعی به فعالیت خود ادامه داد تا اینکه با توجه به اهمیت روزافزون ترافیک دریایی و لزوم تسهیل آن در جهت افزایش بهره‌وری کشتی‌رانی و در نظر گرفتن نقش مثبت فعالیت‌های کمیته، مجمع آیمو تصمیم گرفت با ارتقای جایگاه این کمیته، به آن یک شخصیت حقوقی مستقل به عنوان یکی از ارکان‌های سازمان ببخشد. در نشست هفدهم مجمع قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.724(17)" به تصویب اعضای حاضر در جلسه رسید و به موجب آن کنوانسیون آیمو بار دیگر اصلاح شد و بخش جدیدی مشتمل بر پنج ماده به آن اضافه گردید.^۱ به دنبال الحاق کشور یمن به این اصلاحیه در ماه دسامبر سال ۲۰۰۷ میلادی، اصلاحیه‌ی مذکور پس از تحقق شرط لزوم گذشت یک سال از زمان تصویب، در تاریخ هفتم ماه دسامبر سال ۲۰۰۸ میلادی در فرایند اجراء قرار گرفت و از این پس کمیته‌ی تسهیلات به جایگاهی هم‌سان با چهار کمیته‌ی دیگر اصلی آیمو دست یافت. اولین جلسه‌ی کمیته پس از رسمیت یافتن به عنوان یکی از ارکان و ارگان‌های هشت‌گانه‌ی سازمان در تاریخ دوازدهم ماه ژانویه سال ۲۰۰۹ میلادی برگزار گردید. این نشست در واقع سی و پنجمین جلسه‌ی کمیته از آغاز به کار آن به عنوان یک کارگروه ویژه و کوچک در سال ۱۹۶۷ میلادی محسوب می‌شود.

همانند چهار کمیته‌ی اصلی دیگر عضویت در این کمیته نیز برای کلیه‌ی دولت‌های عضو آیمو بلامانع است. وظایف این کمیته نیز در ماده ۴۸ کنوانسیون احصاء شده است. این ماده می‌گوید:

" کمیته‌ی تسهیلات هرگونه موضوع داخل در قلمرو سازمان و مرتبط با تسهیلات ترافیک بین‌المللی دریایی را مورد لحاظ و بررسی قرار خواهد داد. به ویژه:

(a) وظایفی را به انجام خواهد رساند که به وسیله‌ی و یا تحت کنوانسیون‌های بین‌المللی برای تسهیلات ترافیک دریایی بین‌المللی به سازمان محول گردیده و یا ممکن است محول شوند، به

^۱ . این پنج ماده پس از اجرایی شدن اصلاحیه در سال ۲۰۰۸ میلادی تحت شماره‌های ۴۷ الی ۵۱ از بخش یازدهم در کنوانسیون گنجانده شدند.

ویژه در ارتباط با تصویب و اصلاح تدابیر و یا سایر مقررات، آن گونه که در این کنوانسیون‌ها مقرر شده است.

b) با در نظر داشتن مقررات ماده ۲۵، کمیته‌ی تسهیلات حسب درخواست مجمع یا شورا و یا زمانی که چنین اعمالی را برای فعالیت خود مفید تشخیص دهد، می‌بایست چنان ارتباط نزدیکی را با سایر ارگان‌های سازمان برقرار سازد که اهداف سازمان را تقویت نماید."

گفتار دوم) دبیرخانه‌ی سازمان

ماده ۱۰۰مجموعه کنوانسیون موجد آیمو از دبیرخانه‌ی آیمو به عنوان یکی از ارکان‌های اصلی و البته مهم سازمان یاد می‌کند. دبیرخانه بازوی اجرایی مهم سازمان است که عهده دار وظایف اداری و تنظیم کننده‌ی روابط سازمانی است. دبیرخانه‌ی آیمو مجموعه‌ای از پرسنل اداری سازمان را شامل می‌شود که در رأس آن دبیرکل قرار دارد. دبیرکل عالی‌ترین مقام و رییس اداری سازمان محسوب می‌شود که با رعایت قوانین و مقررات مربوطه پرسنل سازمانی را تعیین می‌نماید. در واقع دبیرخانه‌ی آیمو تسهیل کننده‌ی اجرای وظایف و مأموریت‌های سازمان می‌باشد و بدون آن موجودیت خود را از دست خواهد داد.

بند اول - دبیرکلی سازمان

"دبیرکل"^۱ سازمان مسؤولیت حسن اجرای امور اداری دبیرخانه را برعهده دارد. اولین فردی که به سمت دبیر کلی آیمو منصوب شد، نماینده‌ی کشور دانمارک بود که در اولین نشست مجمع آیمو برای این سمت برگزیده شد. در این نشست که در ششم ماه ژانویه سال ۱۹۵۹ میلادی برگزار شد، نمایندگان سی کشور حضور داشتند. در جدول ذیل اسامی دبیران کل سازمان از ابتداء تا سال ۲۰۱۲ میلادی و طول ریاستشان بر دبیرخانه مشخص گردید:

دبیران کل آیمو از سال ۱۹۵۹ میلادی تا کنون

ردیف	نام دبیر کل	تابعیت	سال‌های تصدی سمت
۱	Ove Neilsen	دانمارک	۱۹۵۹-۱۹۶۱

^۱. "Secretary General".

۲	William Graham	انگلیس	۱۹۶۱-۱۹۶۳
۳	Jean Roullier	فرانسه	۱۹۶۳-۱۹۶۷
۴	Colin Goad	انگلیس	۱۹۶۸-۱۹۷۳
۵	Chandrika Prasad Srivastava	هند	۱۹۷۴-۱۹۸۹
۶	William A. O'neil	کانادا	۱۹۹۰-۲۰۰۳
۷	Efthimios E. Metropoulos	یونان	۲۰۰۴-۲۰۱۱
۸	Koji Sekimizu	ژاپن	۲۰۱۲ (ادامه دارد)

مجمع آیمو در بیست و هفتمین نشست خود که در ماه نوامبر سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار شد، دبیرکل فعلی، آقای "کوجی سکیمیزو" را برای مدت چهار سال به عنوان دبیر کل جدید آیمو برگزید. این دوره چهار ساله از اول ماه ژانویه سال ۲۰۱۲ شروع گردید و تا پایان سال ۲۰۱۵ میلادی ادامه خواهد داشت.

سیستم انتخاب دبیرکل سازمان دو مرحله‌ای می‌باشد. در مرحله اول چنانچه چند نفر برای ریاست دبیرخانه نامزد شده باشند، شورای آیمو اقدام به رأی‌گیری مخفی خواهد نمود و از میان نامزدها فردی را انتخاب خواهد کرد. اگر چه انتصاب دبیرکل آیمو جزو وظایف شورا است، اما این انتصاب نیازمند تأیید نهایی از سوی مجمع آیمو است. بنابراین در مرحله دوم فرد انتخاب شده از سوی شورا به مجمع معرفی و مجمع نیز در صورت فقدان مخالف، با پیشنهاد شورا موافقت و آن را تأیید می‌نماید. سابقه نشان می‌دهد، تاکنون مجمع مخالفتی با پیشنهاد شورا راجع به دبیران کل معرفی شده به عمل نیاورده است.

به نظر می‌رسد، برای اعلام نامزدی پست دبیرکلی آیمو محدودیتی وجود نداشته باشد. با توجه به جایگاه مهم و دیپلماتیکی دبیرکلی و نقش ممتاز آن در اداره شایسته سازمان، تأثیر ملاحظات سیاسی از ملاحظات فنی کم‌تر نیست. به عبارت واضح‌تر اگرچه قابلیت‌های علمی و تجربی کاندیداها شرط لازم و ضروری است، اما انجام لابی‌ها و رایزنی‌های پشت پرده و به ویژه با صاحبان صنعت دریانوردی و قدرت‌های دریایی جهان که به طور عمده از اعضای شورای آیمو هستند، بسیار تأثیرگذار و مهم خواهد بود. به طور مثال در انتخابات سال ۲۰۰۴ میلادی سه نفر از سوی دولت‌های یونان، نیجریه و ایسلند نامزده شده بودند که با توجه به نفوذ و البته

قابلیت‌های فردی و تجربی برتر آقای "میتروپولوس" از کشور یونان، ایشان برای پست دبیرکلی برگزیده و به مجمع معرفی شدند که مورد تأیید نیز قرار گرفت. در انتخابات دبیر کلی سال ۲۰۱۱ میلادی که در خلال نشست یکصد و ششم شورای آیمو صورت گرفت، شش نفر از کشورهای قبرس، ایالات متحده آمریکا، کره جنوبی، فیلیپین، ژاپن و اسپانیا کاندید شده بودند که در نهایت این نماینده‌ی کشور ژاپن بود که با اکثریت آراء موفق به کسب کرسی دبیرکلی شد.^۱

دوره دبیرکلی آیمو در ابتداء سه سال بود. شورای آیمو در نشست هجدهم خود در سال ۱۹۶۷ میلادی قرارداد دبیرکل آیمو را دو ساله در نظر گرفت که امکان تمدید آن برای دوره‌های بعد فراهم بود. از سال ۱۹۷۳ میلادی شورای آیمو دوره دبیرکلی را به چهار سال افزایش داد و انتخاب مجدد آن را با شرط تأیید مجمع برای دوره‌های بعد بلامانع دانست.^۲ در نشست هشتم و ششم شورا که در ماه ژوئن سال ۲۰۰۱ میلادی برگزار شد، محدودیت‌هایی برای انتخاب مجدد دبیر کل در نظر گرفته شد. در این نشست شورا طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "C.74(86)" مقرر داشت، دوره چهارساله‌ی دبیرکلی آیمو تنها می‌تواند برای یک دوره چهار ساله‌ی دیگر تمدید

۱. آقای "کوجی سکیمیزو" متولد سال ۱۹۵۲ میلادی از شهر یوکوهامای ژاپن می‌باشد. ایشان در سال ۱۹۷۷ میلادی به استخدام وزارت حمل و نقل ژاپن درآمد و از سال ۱۹۷۹ میلادی وارد مباحث آیمو شد و در نشست‌های مختلف آن شرکت نمود. در ماه جولای سال ۱۹۸۹ میلادی به استخدام دبیرخانه‌ی آیمو در آمد و ابتداء به عنوان کارشناس فنی مشغول بکار شد. ایشان در طول بیست و دو سال خدمت در آیمو در پست‌های مختلفی از جمله معاون مدیر بخش محیط زیست دریایی و سپس مدیر این بخش ارتقای جایگاه یافت. به دنبال انتخاب آقای میتروپولوس به عنوان دبیر کل در سال ۲۰۰۴ میلادی، آقای سکیمیزو به عنوان مدیر بخش ایمنی دریانوردی منصوب شد و تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی عهده دار این سمت بود. آقای سکیمیزو به عنوان یکی از مدیران مطلع، با تجربه و سخت کوش آیمو محسوب می‌شود. معروفیت سکیمیزو و جایگاه ممتاز کشور ژاپن در سازمان بین‌المللی دریانوردی کافی بود تا در مرحله اول انتخابات دبیرکلی که در خلال نشست یکصد و ششم شورا در ماه ژوئن سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار شد، نوزده عضو از چهل عضو شورا به ایشان رأی دهند. در مرحله دوم انتخابات آقای سکیمیزو با بیست و سه رأی توانست با کسب نصاب لازم به عنوان هشتمین دبیر کل آیمو در طول بیش از نیم قرن گذشته برگزیده شود.

۲. از سال ۱۹۷۴ میلادی تا پایان سال ۲۰۰۳ میلادی نمایندگان دولت‌های هند و کانادا مجموعاً سی سال عهده دار پست دبیرکلی آیمو بودند.

شود. این قطعنامه به عنوان تبصره و پاورقی ماده ۵۲ قواعد کاری شورا در نظر گرفته شد. پس از تأیید مجمع آیمو، قرارداد دبیرکلی سازمان توسط رییس شورا به امضاء می‌رسد.

بند دوم - وظایف دبیر کل

وظایف دبیر کل در کنوانسیون ایجاد آیمو مطرح شد. با توجه به مواد مختلف کنوانسیون وظایف دبیرکلی را می‌توان به شرح ذیل خلاصه نمود:

- نگهداری و ثبت تمامی گزارش‌هایی که برای ایفای مؤثر وظایف سازمان لازم باشد؛
- آماده سازی، جمع‌آوری و انتشار اوراق، اسناد، دستورکارها، یادداشت‌ها و اطلاعاتی که برای فعالیت سازمان مورد نیاز باشد؛
- آماده سازی و ارائه اظهارنامه‌های مالی در سال و بودجه‌ی تخمینی دوسالانه سازمان به تفکیک هر سال؛
- مطلع ساختن اعضای سازمان از فعالیت‌های سازمان؛
- انجام هرگونه وظیفه‌ای که از سوی مجمع، شورا و یا کنوانسیون به دبیرکل ارجاع شود.

طیف این وظایف گسترده می‌باشد. این وظایف به طور عمده در "قواعد کاری"^۱ مجمع، شورا و کمیته‌های مختلف آیمو پیش‌بینی شده‌اند. در بسیاری از کنوانسیون‌های دریایی مصوب آیمو نیز برای دبیرکل آیمو وظایفی مورد تأکید است. به طور مثال به موجب ماده نهم کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی، دبیر کل آیمو مکلف شده است، الحاق دولت‌های جدید را به اطلاع کلیه دولت‌های عضو این کنوانسیون برساند.

دبیرکل آیمو هم چنین وظیفه دبیری مجمع، شورا، کمیته‌های پنج‌گانه و کمیته‌های فرعی سازمان را با حق تفویض به غیر برعهده دارد. معمولاً دبیرکل وظیفه دبیری شورا، مجمع و کمیته‌های اصلی را خود بر عهده می‌گیرد و دبیری کمیته‌های فرعی و یا گروه‌های کاری

^۱. "Rules of Procedures".

بین‌الاجلاس را به یکی از مدیران بخش‌های شش‌گانه‌ی دبیرخانه‌ی آیمو تفویض می‌نماید. در بعضی مواقع به دلیل حجم کاری دبیرکل و مدیران بخش‌های آیمو و یا عدم حضورشان در محل، وظیفه‌ی دبیری به یکی از معاونان و یا حتی کارشناسان ارشد بخش‌های دبیرخانه سپرده می‌شود.

بند سوم - تشکیلات سازمانی دبیرخانه‌ی سازمان

ساختار تشکیلاتی و سازمانی دبیرخانه‌ی آیمو با الهام از مفاد کنوانسیون تدوین شد. علاوه بر دبیرکل که مسؤولیت اداره‌ی دبیرخانه را در عالی‌ترین سطح برعهده دارد، بخش‌های مختلف دیگری نیز وجود دارند که تحت نظارت مستقیم دبیر کل انجام وظیفه می‌نمایند. این بخش‌ها با توجه به وظایف و مأموریت‌های اصلی سازمان و نیازهای عمومی و اختصاصی هر اداره‌ای تعیین شده‌اند. هریک از بخش‌ها دارای وظایف و مأموریت‌های ویژه خود بوده و به زیر بخش‌ها و قسمت‌های خاص‌تری تقسیم می‌شوند. بخش‌های شش‌گانه‌ی دبیرخانه‌ی آیمو به شرح ذیل می‌باشند:

- بخش ایمنی دریانوردی شامل زیر بخش‌هایی برای ایمنی عملیاتی و عامل انسانی، امنیت دریانوردی و تسهیلات، تکنولوژی دریایی و کالاهای، اجراء و هماهنگی‌ها^۱؛
- بخش محیط زیست دریایی شامل زیر بخش‌هایی برای جلوگیری از آلودگی، مبارزه با آلودگی و هماهنگی برای همکاری‌های فنی و دفتری برای کنوانسیون لندن^۲؛
- بخش امور حقوقی و روابط خارجی شامل زیر بخش‌هایی برای امور حقوقی و روابط خارجی^۳؛

^۱. “ Maritime Safety Division (MSD) consists of Sub-Division for Operational Safety and Human Element, Sub-Division for Maritime Security and Facilitation, Sub-Division for Marine Technology and Cargoes and Sub-Division for Implementation and Coordination”.

^۲. “ Marine Environment Division (MED) consists of Sub-Division for Pollution Prevention, Sub-Division for Pollution Response and Technical Cooperation Coordination and Office for London Convention”.

^۳. “ Legal and External Relations Division (LED) consists of Sub-Division for Legal Affairs and Sub-Division for External Relations”.

- بخش اداری شامل واحد SAP^۱، دفتر خدمات عمومی، خدمات مالی، خدمات حسابرسی مدیریتی، تکنولوژی اطلاعات و سیستم‌های اطلاعاتی، خدمات منابع انسانی^۲؛
- بخش همکاری فنی شامل قسمت مدیریت برنامه و توسعه ساختاری، مراکز جغرافیایی، واحد همکاری فنی منابع انسانی و کمک هزینه ی تحصیلی^۳؛
- بخش کنفرانس شامل قسمت‌های خدمات ترجمه و خدمات کنفرانس^۴.

دبیرخانه‌ی آی‌مو، مقررات استخدامی خاص خود را دارد. این مقررات برگرفته از اصول عمومی حاکم بر سازمان ملل متحد است.^۵ کارمندان بر اساس این مقررات و از طریق آگهی عمومی منتشره در سایت رسمی آی‌مو و پس از طی تشریفات اداری گزینش و مشغول به کار می‌شوند. با گذشت بیش از نیم قرن از تأسیس دبیرخانه‌ی آی‌مو می‌توان گفت، در حال حاضر این سازمان از یک تشکیلات منسجم و تثبیت شده‌ی قوی با کارشناسان و مدیران مجرب برخوردار است. پرسنل دبیرخانه از دبیر کل و مدیران بخش‌ها و زیر بخش‌های آن گرفته تا کارشناسان و کارمندان خدماتی، از ملیت‌های مختلفی تشکیل شده‌اند. تعداد کل کارمندان آی‌مو در کلیه سطوح مدیریتی، حرفه‌ای و خدماتی تقریباً بالغ بر سیصد نفر است.^۶

گفتار سوم) دانشگاه‌ها، مؤسسات و مراکز وابسته به سازمان

علاوه بر ارکان و تشکیلات اداری سازمان، نهادهایی وجود دارند که وابسته به آی‌مو بوده و تحت نظارت آن فعالیت می‌نمایند. وجه مشترک همه‌ی این ارگان‌ها و مراکز وابسته، تلاش در جهت توسعه و بسط همکاری‌های فنی و آموزشی است که با هدف تقویت و افزایش ظرفیت‌های

^۱. “Systems, Application and Products in data processing(SAP)”.

^۲. “Administrative Division (AD) consists of SAP Unit, Office of General Services, Financial Services, Management Accounting Services, IT and Information Systems and Human Resources Services”.

^۳. “Technical Cooperation Division (TCD) consists of Programme Management and Institutional Development Section, Geographical Focal Points, TC Human Resources and Fellowships Unit”.

^۴. “Conference Division (CD) consists of Translation Services and Conference Services”.

^۵. “Staff Regulations and Staff Rules of the International Maritime Organization”.

^۶. طبق گزارش ارائه شده از سوی دبیر کل به نشست یکصد و هشتم شوراه (سند شماره ی 2-(C108-5(a))، تا تاریخ سی و یکم ماه می سال ۲۰۱۲ میلادی، یکصد و دوازده نفر از پنجاه و پنج ملیت مختلف در پست‌های حرفه‌ای و مدیریتی (غیر از کارمندان بخش زبان و ترجمه) در آی‌مو مشغول به کار شدند.

لازم برای اجرای درست مقررات بین‌المللی دریایی به ویژه آن‌هایی که توسط آی‌مو تهیه و تنظیم می‌شوند، صورت می‌گیرد.

با توجه به ماهیت جهانی و بین‌المللی مقررات دریایی مصوب آی‌مو، زمانی اجرای آن‌ها موفقیت آمیز جلوه می‌نماید که کلیه دولت‌های عضو بتوانند در اجرای صحیح مفاد آن همت گمارند. از سوی دیگر با توجه به تخصصی و فنی بودن مفاد اکثر مقررات، دو چیز اجرای مؤثر آن‌ها به ویژه کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های دریایی را همواره تهدید می‌کند. این دو عبارتند از عدم استقبال گسترده دولت‌ها از مقررات و در نتیجه به اجراء در نیامدن و یا اجرای محدود آن‌ها و دیگری اجرای نادرست و غیر مؤثر مقررات حتی در فرض پذیرش و عضویت دولت‌ها، به دلیل فقدان امکانات و عدم توانایی اجرای آن‌ها به دلایل مختلف از قبیل کمبود منابع انسانی ماهر و یا امکانات مورد نیاز دیگر.

برنامه‌های آموزشی که در قالب دوره‌های آموزشی، سمینارها، مأموریت‌های مشاوره‌ای و کارگاه‌های آموزش ملی و منطقه‌ای و حتی بین‌المللی که هر ساله در اقصی نقاط جهان به طور محدود برگزار می‌شود، پاسخ گوی نیازهای سازمان در این زمینه‌ها نمی‌باشد. با توجه به این واقعیت‌ها، از اوایل دهه‌ی سوم فعالیت سازمان، تأسیس یک سری مراکز علمی و تحقیقاتی با هدف ظرفیت سازی منابع انسانی دولت‌های عضو، به ویژه کشورهای در حال توسعه ضروری تشخیص داده شد و به جد در دستور کار سازمان قرار گرفت.

توجیه و مبانی قانونی تأسیس این مؤسسات و مراکز را می‌توان در مفاد کنوانسیون آی‌مو یافت. بند "e" ماده ۲ کنوانسیون ایجاد آی‌مو می‌گوید:

" به منظور نیل به اهداف آمده در بخش یک، سازمان همکاری فنی را در قلمرو سازمان حسب ضرورت و منطبق با بخش دهم تسهیل خواهد نمود."

همچنین بند "K" ماده ۱۵ در بیان وظایف مجمع آی‌مو بیان می‌دارد:

"انجام اقداماتی که ممکن است، برای ارتقای همکاری فنی مطابق با بند "e" ماده ۲ و با در نظر گرفتن نیازهای خاص کشورهای در حال توسعه، مناسب بنظر برسد."

بند اول - دانشگاه جهانی دریانوردی

در اجلاس دوازدهم مجمع آی‌مو که در ماه نوامبر سال ۱۹۸۱ میلادی برگزار شد، طی قطعنامه‌ای ایجاد "دانشگاه جهانی دریانوردی (WMU)"^۱ در شهر مال‌موی کشور سوئد به تصویب رسید و از دبیر کل نیز خواسته شد، اقدامات لازم را در این رابطه به عمل آورد.^۲ در این قطعنامه به مسؤولیت‌های آی‌مو در حوزه ایمنی دریانوردی و جلوگیری از آلودگی دریایی اشاره شد و بر ضرورت تربیت پرسنل اداری و عملیاتی در سطوح مختلف دریایی و بندری تأکید گردید. این قطعنامه را در واقع می‌توان پایه‌ی تأسیس دانشگاه جهانی دریانوردی دانست که در آن اهداف و خط و مشی کلی دانشگاه ترسیم گردید. اهداف دانشگاه را به موجب قطعنامه‌ی مزبور می‌توان به شرح ذیل بیان نمود:

- بهبود بخشیدن سطح آموزش دریایی و تأمین مربیان شایسته برای آکادمی‌های دریایی موجود و در حال تأسیس در کشورهای در حال توسعه؛
- تأمین بخشی از پرسنل مجرب و تربیت یافته در اداره ایمن و کارآمد ناوگان‌های دریایی، عملیات‌های بندری و در کل مراجع دریایی کشورها؛
- فعالیت به عنوان تکمیل‌کننده‌ی آکادمی‌های ملی و منطقه‌ای در کشورهای در حال توسعه به ویژه تربیت نیروهای متخصص برای این آکادمی‌ها .

کلیه اقدامات و فعالیت‌های دانشگاه می‌بایست در جهت نیل به اهداف کلان سازمان یعنی حفظ و ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و افزایش بهره‌وری

1. "World Maritime University (WMU)".

2. "Establishment of a High-Level World Maritime University at Malmo, Sweden", Resolution A.501(XII), Adopted on 20 November 1981.

کشتی‌رانی تعریف شوند. این اهداف و مکانیزم‌ها، در بخش دوم "منشور دانشگاه جهانی دریانوردی"^۱ از مواد دو الی هشت گنجانده شده‌اند.

با تصویب قطعنامه‌ی مورد نظر و با توجه به تمایل کشور سوئد که مورد استقبال و پشتیبانی مجمع نیز قرار گرفت، دانشگاه جهانی دریانوردی در سال ۱۹۸۳ میلادی با همکاری آیمو، دولت سوئد و شهرداری مالمو، در شهر مالمو بنا نهاده شد. به موجب موافقت‌نامه‌ی که میان شهردار وقت و دبیرکل آیمو امضاء گردید، شهرداری مالمو کلیه امکانات و تجهیزات لازم برای استقرار دانشگاه را فراهم آورد. در همین سال رییس آکادمی ناوگان دریایی تجاری مالمو به عنوان اولین رییس دانشگاه منصوب گردید. در سال ۲۰۰۸ میلادی و به دنبال بازنشستگی دکتر "کارل لایبشتین"^۲ از کشور کانادا، با پیشنهاد دبیر کل و تأیید شورای آیمو، پروفیسور "بیورن شریف"^۳ از کشور سوئد که بیش از سه دهه از عمر خود را در دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی ایالات متحده آمریکا گذرانده بود، به عنوان رییس جدید دانشگاه انتخاب شد و کار خود را از اول ماه آگوست همین سال آغاز نمود.

اولین سری دانشجویان "WMU" در سال ۱۹۸۵ میلادی فارغ التحصیل شدند. از آن زمان تا پایان سال تحصیلی ۲۰۱۱ میلادی ۳۲۴۰ نفر از ۱۵۷ کشور و ۶ سرزمین قیمومیتی در این دانشگاه تحصیل نمودند.^۴ اکثر قریب به اتفاق این فارغ التحصیلان در مراجع دریایی و بندری دولت‌های عضو آیمو در سطوح مختلف به کار گرفته شدند و بسیاری از آن‌ها تا سطح وزیر، معاون وزیر، مدیر عامل مراجع دریایی، نمایندگی دایم دولت‌ها در سازمان بین‌المللی دریانوردی و مدیران عالی و میانی مراجع دریایی، بندری و شرکت‌های کشتی‌رانی ارتقای پست یافتند.

^۱. "Chart of World Maritime University", promulgated on 15 June 1983, in accordance with the authority given to the Secretary General of IMO by Resolution A. 501(XII).

این منشور طی قطعنامه شماره "A.1030(26)" مصوب مجمع آیمو در نشست بیست و ششم که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۹ میلادی برگزار شد، مورد اصلاح اساسی قرار گرفت.

^۲. "Karl Laubstein".

^۳. "Bjorn Kjerfvef".

^۴. Source: Report of Board of Governors of WMU (Note by IMO Secretary General), submitted to Council 108th Session under document C108/12(a).

الف) ساختار دانشگاه

طبق منشور دانشگاه و آخرین اصلاحات به عمل آمده نسبت به آن در نشست بیست و ششم مجمع آیمو، ساختار دانشگاه مشتمل بر "صدارت (ریاست) عالی، هیأت حاکمه و یا همان هیأت امناء، هیأت اجرایی، شورای آکادمیک، رییس و نایب رییس" و به تعداد مورد نیاز پرسنل علمی و اداری است.^۱ هر یک از این مقامات و نهادها دارای وظایفی هستند که در منشور دانشگاه پیش‌بینی شده است. صدارت عالی دانشگاه که توسط شورای آیمو انتخاب می‌شود، به طور سنتی با دبیر کل آیمو است. هیأت حاکمه که همانند هیأت امنای دانشگاه عمل می‌کند، مرکب از صدارت عالی دانشگاه، سی عضو منتخب دبیر کل آیمو، دبیر کل آیمو، نماینده‌ی دولت سوئد و نماینده‌ی شورای شهر مالمو است. ریاست هیأت امناء نیز با صدارت عالی دانشگاه خواهد بود.^۲ رییس دانشگاه از سوی ریاست عالی دانشگاه انتخاب می‌شود و تحت نظارت و راهنمایی‌های هیأت حاکمه، هیأت اجرایی و صدارت عالی فعالیت می‌نماید.

ب) رشته‌های تحصیلی در دانشگاه

تعداد رشته‌های تحصیلی دانشگاه محدود است. از ابتدای تأسیس دانشگاه تا سال ۲۰۱۲ میلادی این رشته‌ها با تغییرهایی در عناوین و محتوای درسی مواجه بودند. بعضی از رشته‌ها حذف و بعضی دیگر با یک دیگر ادغام و بعضی نیز بسته به نیاز، تأسیس شدند. به عنوان نمونه کم‌تر از چهار سال است که رشته‌ی حقوق و سیاست‌گذاری دریایی با همکاری دانشگاه "Lund" سوئد دایر گردید. طبق اعلام دانشگاه برای سال تحصیلی ۲۰۱۲-۲۰۱۳ میلادی چهار رشته‌ی تخصصی در این دانشگاه تدریس خواهد شد. این رشته‌ها عبارتند از "اداره امور ایمنی دریانوردی و محیط زیست، تربیت و آموزش دریایی، حقوق و سیاست‌گذاری دریایی، مدیریت

^۱. "Article 9 of the Chart of WMU: "The university shall consist of a Chancellor, a Board of Governors, an Executive Board, an Academic Council, a President and a Vice-President (Academic) and such other personnel of the University as may be appointed in accordance with this Chart."

^۲. سی عضو منتخب دبیر کل آیمو با لحاظ توزیع جغرافیایی و با توجه به حوزه‌های تخصصی و تجربی افراد و به مدت دو سال به عضویت در هیأت امناء در می‌آیند و انتخاب مجدد آن‌ها پلامانع می‌باشد. به لحاظ تنوع عملکرد اعضای هیأت امناء بر اساس ظرفیت‌های تخصصی آن‌ها می‌باشد و نه نمایندگی از سوی مرجعی که در آن شاغل هستند. مدیران عامل سازمان بنادر و دریانوردی از سال‌های دور تاکنون عضو فعال هیأت امنای دانشگاه بوده‌اند. بعد از بازنگری و اصلاح منشور دانشگاه و کاهش تعداد اعضای هیأت امناء نیز این عضویت هم چنان ادامه دارد.

بندری و کشتی‌رانی^۱ کلیه کسانی که در این رشته‌ها مشغول تحصیل می‌شوند، در پایان تحصیلات خود موفق به اخذ مدرک کارشناسی ارشد با عنوان "امور دریانوردی"^۲ خواهند شد.

اگرچه دانشگاه وابسته به آیمو است اما بودجه‌ی آن مستقل می‌باشد. طبق ماده ۳۴ منشور، هزینه‌های دانشگاه از محل کمک‌های نقدی دولت‌ها، سازمان‌های دولتی و غیر دولتی، شرکت‌های خصوصی و انجمن‌های مختلف تأمین خواهد شد. دانشگاه هم چنین می‌تواند کمک‌های غیر نقدی را دریافت نماید. بودجه‌ی دانشگاه توسط رییس آن تهیه و به هیأت اجرایی دانشگاه ارائه می‌شود. هیأت اجرایی نیز بودجه‌ی پیشنهادی را به هیأت حاکمه جهت تأیید تقدیم خواهد نمود. بودجه‌ی مزبور پس از تصویب و تأیید جهت اطلاع به شورای آیمو گزارش می‌شود.

دانشگاه با همکاری دانشگاه دریانوردی شانگهای و دالیان کشور چین در دو رشته و در مقطع فوق لیسانس در این دانشگاه‌ها دانشجویی می‌پذیرد. زبان آموزشی دانشگاه نیز انگلیسی است. از سال ۲۰۰۷ میلادی دانشگاه با همکاری دانشگاه "Sawntsea" کشور انگلیس به صورت محدود اقدام به جذب دانشجویانی در مقطع دکتری امور دریانوردی و در چند شاخه‌ی تخصصی کرد. جمهوری اسلامی ایران از سال‌های آغازین فعالیت دانشگاه دانشجویان متعددی را به این دانشگاه اعزام نموده است. فارغ‌التحصیلان این دانشگاه در بخش‌های مختلف دریایی و بندری و به طور عمده در سازمان بنادر و دریانوردی مشغول به کار و تا سطوح عالی سازمانی دارای مسؤولیت شده‌اند.^۳ دانشگاه علاوه بر دوره‌های آکادمیک که منجر به اخذ درجه کارشناسی ارشد می‌شود، هر ساله اقدام به برگزاری دوره‌های کوتاه مدت و سمینارها در زمینه‌های مختلف دریایی می‌نماید که در آن از سراسر جهان، کارشناسانی شرکت می‌نمایند. در

۱. "Maritime Safety and Environmental Administration, Maritime Education and Training, Maritime Law and Policy and Shipping and Port Management".

۲. "Maritime Affairs".

۳. طبق آمار ارائه شده از سوی دانشگاه، از ابتدای تأسیس دانشگاه تا پایان سال ۲۰۱۰ میلادی مجموعاً هشتاد و سه نفر از جمهوری اسلامی ایران در این دانشگاه تحصیل نمودند که این میزان کشورمان را در صدر ده کشور اول قرار داد. تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی کشور چین با ۶۲۳ نفر فارغ‌التحصیل با فاصله زیاد با سایر کشورها در صدر قرار گرفت. (سند شماره ی "C108/12(a)" ارائه شده به نشست یکصد و هشتم شورای آیمو).

همین سال‌های اخیر علاوه بر این اقدام‌ها یک دوره آموزشی به شیوه مکاتبه‌ای در رشته‌ی بیمه دریایی راه‌اندازی شده است که فارغ التحصیلان آن موفق به کسب مدرک دیپلم خواهند شد.

در حال حاضر یکی از دغدغه‌های اصلی دانشگاه و آیمو عدم اطمینان از ادامه کمک‌های مالی توسط دولت‌ها به ویژه سازمان‌های بین‌المللی و شرکت‌های فعال در عرصه دریانوردی و علمی می‌باشد. این نگرانی در بسیاری از نشست‌های شورای آیمو مطرح شده است. مجمع آیمو نیز در اجلاس بیست و دوم خود که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۱ میلادی برگزار شد، قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.933(22)" را صادر نمود و در آن از دولت‌ها و صاحبان صنعت دریانوردی درخواست کرد، کمک‌های مالی خود به دانشگاه را ادامه دهند. هم چنین در نشست بیست و ششم مجمع آیمو که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۹ میلادی برگزار شد، به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1031(26)" از دبیر کل آیمو خواسته شد، تحت هدایت شورا تدابیر و راه کارهای حصول اطمینان از ثبات و پایداری مالی دانشگاه را مورد بررسی قرار دهد و نتیجه را به نشست بعدی مجمع گزارش نماید. به دنبال آن یک سری اقدام‌ها از سوی دبیرخانه‌ی آیمو، دانشگاه و شورا صورت گرفت و نتیجه کار طی سندی به نشست بیست و هفتم مجمع که در ماه نوامبر سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار شد، ارائه گردید. در این سند استراتژی آیمو و دانشگاه برای فایز آمدن بر مشکلات مالی و راه‌های تثبیت پشتیبانی مالی از دانشگاه به تفصیل بیان گردید و مقرر شد، بر اساس این استراتژی و سیاست‌های اجرایی عمل شود.

بند دوم - مؤسسه حقوق بین‌الملل دریایی

ایده‌ی تأسیس مؤسسه‌ی ای که بتواند اقدام به تربیت نیروی انسانی ماهر و متخصص در زمینه‌ی حقوق دریایی بین‌المللی و ملی نماید، برای اولین بار در سفر دبیر کل وقت آیمو به کشور مالتا که در اوایل سال ۱۹۸۸ میلادی صورت گرفت، مطرح شد. در این سفر "اونیل"^۱ دبیر کل آیمو و وزیر امور کشتی‌رانی مالتا با تأکید بر اهمیت و ضرورت وجود چنین مؤسسه‌ای، توافق اولیه خود را با تأسیس آن در کشور مالتا با تأیید شورای آیمو و دولت مالتا اعلام داشتند.

^۱. "O'Neil".

به دنبال آن و با پیگیری های جدی که دو طرف به عمل آوردند، موافقت‌نامه‌ی تأسیس "مؤسسه حقوق بین‌الملل دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMLI)"^۱ در تاریخ سیزدهم ماه می سال ۱۹۸۸ میلادی به امضای دبیر کل آیمو و نماینده‌ی دولت مالتا رسید. این توافق‌نامه در شصتمین اجلاس شورای آیمو که در ماه ژوئن سال ۱۹۸۸ میلادی برگزار شد، مطرح گردید که با حمایت و اقبال قاطع اعضای شورا مواجه شد. شورا ضمن تشکر از ابتکار عمل دبیر کل و دولت مالتا، از دبیر کل درخواست کرد، در اولین فرصت ممکن اقدامات لازم را در جهت تأسیس و آغاز به کار مؤسسه به عمل آورد. در پی این اقدام اساسنامه‌ی مؤسسه در ماه جولای همان سال توسط دبیر کل آیمو تهیه گردید که مورد ملاحظه و تأیید شورای آیمو در اجلاس شصت و یکم آن که در ماه نوامبر برگزار شد، قرار گرفت. مؤسسه به طور رسمی در تاریخ ششم ماه اکتبر سال ۱۹۸۸ میلادی افتتاح شد و اولین دوره دانشجویان آن در سال ۱۹۸۹ میلادی جذب و در سال بعد موفق به اخذ درجه فوق لیسانس رشته‌ی حقوق بین‌الملل دریایی شدند.^۲ گردش کار تا حصول توافق و تصویب اساسنامه‌ی مؤسسه به مجمع آیمو گزارش شد. مجمع نیز در نشست شانزدهم خود آن را ملاحظه نمود و از دبیر کل، اعضای شورا و دولت مالتا تقدیر به عمل آورد.

به موجب موافقت‌نامه‌ی منعقد شده میان دولت مالتا و آیمو، دولت مالتا متعهد گردید، مکان، تجهیزات و تسهیلات لازم از جمله اقامتگاه برای حداقل بیست دانشجو و فضای اداری برای کارکنان را فراهم سازد و تمامی هزینه های تعمیر و نگهداری آن را نیز تقبل نماید و هرگونه همکاری را که برای اداره مؤسسه لازم باشد، به عمل آورد.

اساسنامه‌ی "IMLI" از منشور دانشگاه جهانی دریانوردی اقتباس گردید. اهداف و وظایف این مؤسسه در بخش دوم این اساسنامه ذکر شد. به موجب ماده دوم، این مؤسسه یک مرکز بین‌المللی با هدف آموزش متخصصان حقوقی در زمینه‌ی حقوق دریایی می‌باشد. تربیت نیروی انسانی متخصص در زمینه‌ی حقوق بین‌الملل دریایی و استفاده از اطلاعات و مهارت‌های کسب شده در توسعه حقوق دریایی کشورها از جمله تدوین مقررات دریایی ملی و با تمرکز ویژه بر

^۱. "International Maritime Law Institute(IMLI)".

^۲. Summary Records of Council 60 and 61 session.

ارتقای ایمنی، بهره‌وری کشتی‌رانی و حفظ محیط زیست دریایی از جمله مأموریت‌های اصلی مؤسسه را تشکیل می‌دهد. به این ترتیب سازمان بین‌المللی دریانوردی سعی دارد تا از طریق برگزاری دوره‌های فشرده‌ی آموزشی در سطح آکادمیک، دولت‌های عضو آیمو به خصوص کشورهای در حال توسعه را با اطلاعات و دانش لازم جهت پیوستن به کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی دریایی و اجرای مؤثر آن‌ها در سطح ملی و منطقه‌ای مجهز سازد.

بر اساس اساسنامه و مشابه آنچه که در خصوص "WMU" عمل می‌شود، مؤسسه از هیأت امناء، کمیته آکادمیک، کمیته‌ی فرعی امور مالی و پرسنلی، مدیر و معاون تشکیل می‌شود.^۱ ریاست هیأت امناء با دبیر کل آیمو است. بودجه‌ی مؤسسه از بودجه‌ی آیمو جدا بوده و منابع مالی این مؤسسه را حمایت‌های دولت‌ها، مؤسسات و سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی و شرکت‌های کشتی‌رانی تشکیل می‌دهد.

بر اساس سند شماره‌ی "C108/13(a)" ارائه شده از سوی دبیر کل آیمو به نشست یکصد و هشتم شورا که متضمن گزارش هیأت حاکمه مؤسسه می‌باشد، از سال ۱۹۸۹ میلادی تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی مجموعاً ۵۳۰ نفر در مقطع فوق لیسانس و ۱۵ نفر در مقطع دکترای حقوق بین‌الملل دریایی از ۱۲۱ کشور و دو "سرزمین قیمومیتی" در این مؤسسه تحصیل نمودند و موفق به دریافت مدرک کارشناسی ارشد و دکتری شدند.^۲ دوره‌های کوتاه مدت حرفه‌ای نیز جزئی از برنامه‌های آموزشی مؤسسه محسوب می‌شود که هر ساله در فواصل زمانی مختلف با شرکت کارشناسانی از سراسر جهان تشکیل می‌گردد.

^۱. "Governing Board, Academic Committee, Sub-Committee on Financial and Personnel Matters, Director".

^۲. در همان سال‌های اولیه آغاز به کار مؤسسه تا سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد محدودی دانشجوی ایرانی و عمدتاً اعزامی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در این مؤسسه تحصیل نمودند.

اکنون پس از گذشت بیست و چهار سال از تأسیس این مؤسسه می‌توان دستاوردهای آن را موفقیت آمیز خواند. ادامه فعالیت و گسترش حوزه‌های کاری مؤسسه که مورد تأیید شورا و مجمع آیمو نیز قرار گرفت، گواه بر این مدعاست.^۱

بند سوم - دفاتر همکاری منطقه‌ای

سازمان بین‌المللی دریانوردی به منظور دستیابی به هدف‌های مندرج در ماده یک کنوانسیون آیمو وظایفی بر عهده دارد. یکی از این وظایف تسهیل همکاری‌های فنی می‌باشد که در بند "e" ماده ۲ به آن اشاره شد. ارائه کمک‌های فنی و آموزشی به ویژه به کشورهای در حال توسعه از اهمیت زیادی نزد آیمو برخوردار است. این اهمیت تا آن جاست که تشکیل کمیته‌ی همکاری فنی به عنوان یکی از ارکان اصلی این سازمان در کنوانسیون پیش‌بینی گردید و در ساختار تشکیلاتی دبیرخانه‌ی آیمو نیز بخشی برای همین منظور در نظر گرفته شد. آیمو هر ساله از طریق "برنامه‌های یکپارچه‌ی همکاری فنی (ITCP)"^۲ که برای یک دوره زمانی دو ساله به تصویب کمیته‌ی همکاری فنی می‌رسد و هم‌چنین تفاهم‌نامه‌های همکاری دو جانبه میان آیمو و بسیاری از دولت‌های عضو، اقدام به برگزاری دوره‌های آموزشی، سمینارها و ارائه خدمات مشاوره‌ای در سراسر جهان می‌نماید. به منظور تسهیل در امر ارائه این خدمات و نیز برقراری تماس نزدیک با مراجع دریایی کشورها، آگاهی از نیازها و اولویت‌های آنها در زمینه‌های مختلف و انجام هماهنگی‌های لازم، سازمان بین‌المللی دریانوردی مبادرت به تأسیس چهار "دفتر منطقه‌ای برای همکاری فنی" نمود. این دفاتر با امضای تفاهم‌نامه‌های همکاری میان آیمو و دولت‌های میزبان تأسیس گردیدند. در جدول زیر وضعیت این دفاتر منطقه‌ای و کشورهای تحت پوشش نشان داده می‌شود. اولین دفاتر همکاری منطقه‌ای در سال ۱۹۹۹ میلادی در کشورهای کنیا و ساحل عاج تأسیس شد. به دنبال آن در سال ۲۰۰۰ میلادی

^۱ اساسنامه‌ی این مؤسسه در حال بازنگری می‌باشد. در این بازنگری از اساسنامه‌ی بازنگری شده‌ی دانشگاه جهانی دریانوردی الگو برداری خواهد شد. پیش‌بینی می‌شود، این بازنگری تا قبل از پایان سال ۲۰۱۳ انجام پذیرد و پس از تصویب شورا به نشست ماه نوامبر مجمع آیمو جهت تأیید نهایی ارائه شود.

^۲ "Integrated Technical Cooperation Program (ITCP)".

^۳ "IMO Regional Presence for Technical Co-operation".

سومین دفتر در کشور غنا و چهارمین آن در کشور فیلیپین به سال ۲۰۰۳ تأسیس و راه اندازی شد. دفتر ویژه ی دیگری نیز در کشور ترینیداد و توباگو در سال ۱۹۸۵ میلادی تأسیس گردید. این دفتر تا سال ۲۰۰۰ میلادی توسط " برنامه‌ی توسعه سازمان ملل متحد (UNDP)"^۱ تأمین مالی می‌شد و بعد از آن تاکنون توسط آیمو پشتیبانی مالی می‌شود.

دفاتر منطقه ای برای همکاری فنی آیمو

کشورهای تحت پوشش	محل استقرار	دفاتر منطقه‌ای
آنگولا، بوتسوانا، برون‌دی، کومور، جیبوتی، اریتره، اتیوپی، کنیا، لسوتو، ماداگاسکار، ملاوی، جزیره موریس، موزامبیک، نامیبیا، رواندا، جزایر سیشل، سومالی، آفریقای جنوبی، سودان، سوازیلند، اوگاندا، تانزانیا، زامبیا و زیمبابوه	شهر نایروبی، پایتخت کشور کنیا	شرق و جنوب شرق آفریقا
کیپ ور، گینه استوایی، گامبیا، غنا، گینه بیسائو، لیبریا، نیجریه، سائوتوم و پرنسیپ، سیرالئون	شهر آکرا، پایتخت کشور غنا	غرب و آفریقای مرکزی (کشورهای انگلیسی زبان)
بنین، بورکینافاسو، کامرون، جمهوری آفریقای مرکزی، چاد، کنگو، ساحل عاج، جمهوری خلق کنگو، گابون، گینه، مالی، موریتانی، نیجر، سنگال و توگو	شهر آبیجان، پایتخت کشور ساحل عاج	غرب و آفریقای مرکزی (کشورهای فرانسوی زبان)
برونئی دارالسلام، کره شمالی، لائوس، مغولستان، سنگاپور، کامبوج، اندونزی، مالزی، فیلیپین، تایلند، چین، ژاپن، میانمار، کره جنوبی، ویتنام	شهر مترومانیلا، پایتخت کشور فیلیپین	آسیای شرقی
آنتیگوآ و باربودا، باهاماس، باربادوس، بلیز، دومینیکا، گرنادا، گویان، هائیتی، جامائیکا، سنت کیتس و نویس، سنت لوییزا، سنت وینسنت و گرینادیس، سورینام و ترینیداد و توباگو	بندر اسپانیا در کشور ترینیداد و توباگو	منطقه کارائیب

مسئولان دفاتر منطقه‌ای آیمو کارمندان آیمو محسوب می‌شوند و از این سازمان حقوق دریافت می‌دارند. پرداخت حقوق سایر کارکنان در صورت نیاز و تهیه امکانات و تسهیلات لازم از قبیل مکان استقرار و تجهیزات اداری توسط دولت کشور میزبان صورت می‌گیرد.

^۱. "United Nations Development Program (UNDP)".

بند چهارم - آکادمی بین‌المللی ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی

در اجلاس پنجاه و هشتم شورای آی‌مو که در ماه ژوئن سال ۱۹۸۷ میلادی برگزار گردید، نماینده‌ی کشور ایتالیا شورا را از قصد دولت این کشور مبنی بر مشارکت بیش‌تر در برنامه‌های همکاری فنی و آموزشی آی‌مو از طریق یک مرکز آموزش دریایی آگاه نمود. هدف از ایجاد چنین مؤسسه‌ای نیز برگزاری دوره‌های کوتاه مدت دریایی جهت داوطلبان کشورهای در حال توسعه اعلام شد. در تاریخ دهم ماه مارس سال ۱۹۸۸ میلادی توافق‌نامه‌ی همکاری میان دولت ایتالیا و سازمان بین‌المللی دریانوردی به امضای دبیر کل آی‌مو و وزیر امور خارجه ایتالیا رسید. این توافق‌نامه در اجلاس شصتم شورا مطرح شد و به تأیید آن رسید و در پی آن گزارشی از روند کار و توافق حاصله به نشست شانزدهم مجمع ارائه شد. به موجب توافق‌نامه‌ی منعقد شده از اول ماه جولای سال ۱۹۸۸ میلادی به مرحله اجرا در آمد، مقرر شد، مؤسسه‌ای با نام "آکادمی بین‌المللی دریایی"^۱ در شهر "Trieste" تشکیل شود و با همکاری آی‌مو هر ساله دوره‌های آموزشی مورد نیاز مشخص و نسبت به برگزاری آن با اعطای بورسیه به داوطلبان معرفی شده از سوی دولت‌ها اقدام گردد. کشورهای پیشرفته نیز می‌توانستند افرادی را برای حضور در این دوره‌ها معرفی نمایند، مشروط بر این که هزینه‌های آن‌ها توسط دولت‌های ذی‌ربط پرداخت شود. اولین دوره آموزشی در تاریخ بیست و هفتم ماه فوریه سال ۱۹۸۹ میلادی برگزار شد. جالب این که برای این دوره حدود یکصد نفر از شصت کشور جهان ثبت نام کرده بودند که از میان آن‌ها با توجه به شاخص‌های آمده در توافق‌نامه، بیست نفر از بیست کشور جهت حضور در دوره انتخاب گردیدند.^۲ از سال ۱۹۸۸ میلادی تا سال ۲۰۰۵ میلادی دوره‌های متعددی از سوی آکادمی مورد نظر برگزار شد. در سال ۲۰۰۵ میلادی آکادمی بین‌المللی دریایی فعالیت‌های خود را در رابطه با برگزاری دوره‌های آموزشی قطع نمود. سپس در سال ۲۰۰۸ میلادی دولت ایتالیا قصد خود مبنی بر تأسیس مؤسسه‌ای بین‌المللی در شهر "Genoa" را با عنوان "آکادمی بین‌المللی ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی (IMSSEA)"^۳ اعلام داشت.

۱. "International Maritime Academy".

۲. "Summary Records of Council 60, June 1988 and Assembly 16, October 1989".

۳. "International Maritime Safety, Security and Environment Academy in Genoa (IMSSEA)".

این امر با استقبال آیمو مواجه شد چرا که با یک وقفه سه ساله، شاهد از سرگیری برنامه‌های آموزشی بود. با تأسیس آکادمی مورد نظر در سال ۲۰۰۸ میلادی فصل جدیدی از فعالیت‌های آموزشی با همکاری و هماهنگی آیمو آغاز گردید و برنامه‌های دوره‌ها نیز با محتوایی غنی تر از چند ماه قبل مشخص و در تقویم آموزشی مؤسسه گنجانده شد.^۱ دوره‌های برگزار شده تاکنون مورد استقبال کشورها قرار گرفت و به سهم خود توانست بخشی از نیازهای کشورهای درحال توسعه را برآورده سازد.

آکادمی جنوا همانند آکادمی "Trieste" اگرچه با هدف پشتیبانی برنامه‌های همکاری فنی آیمو ایجاد شد و تحت توافق‌نامه‌ی منعقد شده همکاری و هماهنگی نزدیکی را با آیمو در انتخاب و برگزاری دوره‌های کوتاه مدت داشته و دارد، اما همانند دانشگاه جهانی دریانوردی و یا مؤسسه حقوق بین‌الملل دریایی وابستگی حقوقی و اداری با آیمو نداشته و ماهیت آن به طور کامل با این دو مؤسسه و دانشگاه تفاوت دارد.

^۱ در همین سال یک نفر از کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی از جمهوری اسلامی ایران در یکی از دوره‌های آموزشی مؤسسه که طول آن پنج هفته بود، شرکت نمود که توانست اطلاعات ارزشمندی را کسب و متعاقباً طی سمیناری در سازمان بنادر و دریانوردی به دیگر کارشناسان منتقل نماید.

بخش سوم - مقررات و قواعد کاری حاکم بر ارکان سازمان

هر یک از نهادهای سازمان که از آنها به عنوان ارکان هشت‌گانه‌ی سازمان نام برده می‌شود، وظایف و مأموریت‌های خاص خود را برعهده دارند. نحوه‌ی پیدایش و شرح وظایف این ارکان به طور مفصل در بخش پیشین مورد مطالعه قرار گرفت. ارکان سازمان برای اجرای این وظایف و مأموریت‌ها می‌بایست از یک سری مقررات و قواعد کاری تبعیت نمایند. اصول کلی این مقررات در کنوانسیون پیش‌بینی شدند. به عنوان مثال ماده‌ی چهاردهم کنوانسیون در خصوص مجمع می‌گوید:

" اکثریت اعضاء به جز اعضای وابسته حد نصاب را برای جلسات مجمع تشکیل می‌دهند."

ماده‌ی بیست و چهارم نیز در خصوص شورا می‌گوید :

" شورا برنامه‌های مالی سازمان را به همراه نقطه نظرات و توصیه‌های خود به مجمع تسلیم خواهد نمود."

در خصوص سایر ارکان سازمان نیز کنوانسیون مقرراتی را راجع به نحوه‌ی کار و فعالیت آنها بیان داشته است. با این وجود ریز این مقررات و قواعد کاری که از تفصیل بیشتری برخوردار است، در کنوانسیون پیش‌بینی نشدند. به همین دلیل کنوانسیون در مواد مختلف هر یک از این ارگان‌ها را موظف به تعیین مقررات و قواعد کاری خود نمود، با این استثناء که مقررات حاکم بر دبیرخانه‌ی آی‌مو و فعالیت دبیرکل و کارکنان آن می‌بایست توسط شورا و با تأیید مجمع تعیین و تصویب شود.

تمامی ضوابطی که تحت عنوان " قواعد کاری" به تصویب ارگان‌های مختلف می‌رسند، می‌بایست هم سو با مقررات کلی آمده در کنوانسیون و در جهت تسهیل اجرای این مقررات باشند، به نحوی که اهداف و مأموریت‌های مذکور در کنوانسیون به طور شایسته ای تأمین و تحقق یابند. بر حسب ضرورت‌های زمانی ممکن است این مقررات و قواعد کاری مورد اصلاح

ارگان مربوطه قرار گیرند. در نتیجه می‌توان گفت، مفاد کنوانسیون آیمو و به ویژه مقررات و قواعد کاری ارگان‌ها منابع اصلی مباحث این بخش را تشکیل می‌دهند.

نکته قابل ذکر این است که بسیاری از قواعد کاری به ویژه کمیته‌ها با یک دیگر مشابه هستند. به نحو اصولی رویکرد سازمان نیز این است که در حد امکان، این مقررات به نحو یکنواخت تنظیم و اجراء شوند. بعضی از مقررات ارگان‌ها به خصوص سیستم رأی‌گیری نمی‌توانند با یک دیگر تفاوت داشته باشند، چرا که این مقررات اگرچه در مقررات ویژه‌ی هر ارگان پیش‌بینی شده‌اند، اما خود کنوانسیون نیز مقررات آن را به صراحت بیان داشته و بنابراین عدول از آن‌ها جایز نیست.

کلیه این مقررات و قواعد کاری در بخش سوم و مهم کتاب مورد بررسی و مطالعه قرار می‌گیرند. این بخش از هفت گفتار به شرح ذیل تشکیل گردید:

"مقررات و قواعد کاری مجمع"، "مقررات و قواعد کاری شورا"، "مقررات و قواعد کاری کمیته‌های پنج‌گانه‌ی اصلی"، "نهادهای فرعی متشکله توسط مجمع، شورا و کمیته‌های پنج‌گانه"، "اسناد آیمو و انواع آن"، "دستورکارهای ارگان‌های مختلف سازمان" و "پلان استراتژیک سازمان، چالش‌های پیش‌رو و پلان اقدام در سطح عالی".

گفتار اول) مقررات و قواعد کاری مجمع

بند "b" ماده پانزدهم کنوانسیون یکی از وظایف مجمع را تهیه قواعد کاری حاکم بر طرز کار و فعالیت آن، جز آنچه که در خود کنوانسیون پیش‌بینی شده است، ذکر نمود. این مقررات اولین بار در دومین نشست مجمع که در ماه آوریل سال ۱۹۶۱ میلادی تشکیل شد، تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.27(II)" به تصویب رسید. اصلاحات متعددی به مرور زمان و حسب نیاز

به این مقررات وارد شد. آخرین این اصلاحات در نشست بیست و هفتم مجمع که در ماه نوامبر سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار شد، به تصویب رسید.^۱

بند اول - نشست‌های مجمع و حضور هیأت‌های نمایندگی اعضاء در آن

برای این که نشست‌های مجمع جنبه رسمی پیدا کند، لازم است اکثریت اعضای مجمع به غیر از اعضای وابسته در آن حضور یابند.^۲ از نظر کنوانسیون آیمو منظور از اکثریت تعداد نصف به اضافه یک عضو می‌باشد. بنابراین برای رسمیت جلسه حضور هشتاد و شش کشور عضو از یکصد و هفتاد عضو فعلی سازمان لازم و ضروری است. سابقه نشان می‌دهد، بیش از هشتاد و پنج درصد دولت‌های عضو در عالی‌ترین سطح در نشست‌های مجمع شرکت می‌نمایند و تاکنون مشکلی از حیث نصاب رسمیت بخشی نشست‌ها به وجود نیامده است. اجلاس‌های مجمع علی‌الاصول در اواخر ماه نوامبر (اواخر آبان و یا اوایل آذر ماه) به مدت ده تا دوازده روز در مقر سازمان در شهر لندن برگزار می‌شود. شورای آیمو می‌تواند در هر زمانی که تشخیص دهد، اجلاس مجمع را در جایی غیر از مقر سازمان و حتی در کشورهای دیگر برگزار نماید.^۳

هر یک از دولت‌های عضو آیمو می‌توانند هیأت نمایندگی برای حضور در نشست‌های مجمع معرفی نمایند. هیأت‌های نمایندگی مرکب از حداقل یک نماینده خواهد بود که ریاست هیأت را نیز بر عهده خواهد داشت. علاوه بر نماینده، دولت‌ها می‌توانند به تعدادی که خود لازم تشخیص دهند، جانشین و یا مشاور و کارشناس به عنوان اعضای هیأت معرفی نمایند و از این

^۱ این مقررات از ثبات کافی برخوردار بوده و اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن در نشست بیست و هفتم مجمع و حتی قبل از آن در نشست بیست و ششم و نوزدهم جزئی و ناظر به تعداد اندکی از مواد آن می‌باشند. منبع اصلی مقررات حاکم بر فعالیت مجمع را همین مقررات که مشتمل بر پنجاه و هشت قاعده (Rule) می‌باشد، تشکیل می‌دهد.

^۲ "Rule 43: "A majority of the members, other than associate members....".

این ماده از ماده چهاردهم کنوانسیون اقتباس شده است. نصاب اکثریت برای نهادهای فرعی مجمع نیز در فرض تشکیل حکم فرماست

^۳ تاکنون کلیه نشست‌های مجمع در شهر لندن برگزار گردید.

حیث محدودیتی وجود ندارد.^۱ حدود اختیارات هیأت‌های نمایندگی به ویژه نمایندگان اصلی آن در "اعتبارنامه‌ها"^۲ مشخص خواهد شد. اعتبارنامه‌های هیأت‌های نمایندگی می‌تواند به امضای رئیس دولت و یا معاون ایشان، وزیر امور خارجه، سفیر کشور در انگلیس و یا هر مقام دیگری که دارای چنین اختیاری باشد، برسد.

حق اظهار نظر و اعلام موضع در مجمع با نماینده‌ی معرفی شده به مجمع است که معمولاً ریاست هیأت را نیز برعهده خواهد داشت. با این حال هر یک از اعضای هیأت می‌توانند طبق درخواست نماینده و اجازه‌ی رئیس مجمع اقدام به سخنرانی و ارائه‌ی نظر نمایند. در صورت عدم حضور نماینده در اجلاس‌های مجمع، جانشین معرفی شده‌ی ایشان عهده دار نقش نمایندگی دولت خواهد بود. در صورت عدم حضور نماینده و یا جانشین یا جانشینان به هر دلیل، یکی از مشاوران می‌تواند تحت دستور و هدایت قبلی نماینده و یا جانشین به نمایندگی از هیأت اقدام به اظهار نظر و حتی ارائه‌ی رأی نماید.

اعتبارنامه هیأت‌های نمایندگی شرکت کننده‌ی در اجلاس‌های مجمع می‌بایست تا قبل از افتتاح جلسه مجمع، تحویل دبیر کل آیمو شود. با این حال و با توجه به کثرت دولت‌ها و نیز درک مشکلات در برقراری ارتباط و ارسال به موقع اصل اعتبارنامه‌ها، به طور معمول تا پایان نشست نیز، امکان تحویل اعتبارنامه‌ها وجود دارد. اعتبارنامه‌هایی که صرفاً کپی آن‌ها تحویل دبیرخانه‌ی آیمو می‌شود، به طور مشروط تا زمان تحویل اصل آن مورد پذیرش قرار می‌گیرد. با این وجود شرکت در انتخابات شورا و ارائه‌ی رأی منوط به ارائه‌ی اصل اعتبارنامه‌ها و رفع نواقص احتمالی موجود نسبت به آن‌ها می‌باشد. به طور معمول، اعتبارنامه‌ها توسط وزارت امور خارجه دولت‌ها که تنظیم کننده‌ی روابط خارجی دولت‌ها هستند، صادر و تحویل دبیرخانه‌ی آیمو می‌گردد. به منظور بررسی صحت اعتبارنامه‌ها کمیته‌ای مرکب از نمایندگان پنج عضو آیمو

^۱. "Representative, Alternate(s), Advisor(s)".

بعضی از هیأت‌های نمایندگی احدی از نمایندگان را به عنوان رئیس هیأت معرفی می‌نمایند. بعضی از هیأت‌های نمایندگی نیز دارای بیش از یک نماینده و جانشین می‌باشند.

^۲. "Credential".

تشکیل می‌شود.^۱ اعضای این کمیته با پیشنهاد رییس مجمع و تصویب دولت‌های عضو مجمع انتخاب می‌شوند. این اعضاء در بین خود یک نفر را به عنوان رییس انتخاب خواهند نمود. رییس جلسه نیز پس از بررسی دقیق تک تک اعتبارنامه‌ها توسط کمیته گزارش خود را طی سندی منتشر و به طور شفاهی نیز در صحن اصلی نشست مجمع ارائه خواهد کرد.^۲ اهمیت احراز صحت اعتبارنامه‌ها به خاطر آثار و تبعات حقوقی آن در تصمیم‌گیری‌های آیمو تعریف شده است. به طور مثال چنانچه اعتبار نامه‌ی کشوری ایراد داشته باشد و مورد تأیید واقع نشود، آن دولت فاقد نماینده در مجمع شناخته شده و بنابراین در نشست غایب محسوب می‌شود. این امر خود می‌تواند در خصوص تعیین حد نصاب‌ها و نیز رأی‌گیری‌ها به خصوص انتخابات شورای آیمو مؤثر واقع شود.

اجلاس صحن اصلی مجمع غیر محرمانه و علنی است. با این وجود مجمع می‌تواند تصمیم به برگزاری غیر علنی تمامی نشست‌ها و یا بعضی از آن‌ها حسب موضوع مورد بحث بگیرد. جلسات ارگان‌های فرعی مجمع به عنوان یک اصل غیر علنی خواهد بود مگر آن که در هر مورد به ویژه با نظر مجمع، تصمیم به برگزاری علنی آن‌ها اتخاذ شود.

بند دوم- ریاست نشست، دبیری و نحوه تهیه و انتشار گزارش‌ها

مجمع آیمو دارای یک "رییس و دو نایب رییس اول و دوم"^۳ می‌باشد. این مقامات در ساعات اولیه جلسه افتتاحیه توسط اعضای حاضر و از میان نمایندگان دولت‌های عضو به غیر از اعضای وابسته انتخاب خواهند شد. در صورتی که رییس جلسه به هر دلیلی قادر به ریاست مجمع و یا یکی از جلسات آن نباشد، نایب رییس اول و یا دوم عهده دار مسؤولیت اداره جلسه و یا جلسات خواهد شد. نماینده‌ای که به عنوان رییس مجمع انجام وظیفه می‌نماید، حق رأی از

^۱. "Credential Committee".

^۲. در نشست بیست و ششم مجمع که در آذر ماه سال ۱۳۸۸ ه.ش برگزار شد، نگارنده ی کتاب ریاست کمیته ی بررسی اعتبارنامه های مجمع را به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی ایران برعهده داشت.

^۳. "President, First Vice- President and Second Vice-President".

سوی دولت خود را ندارد اما می‌تواند فرد دیگری از هیأت نمایندگی را به عنوان نماینده‌ی دولت متبوع خود برای این منظور معرفی نماید.^۱

"دبیری مجمع"^۲ بر عهده‌ی دبیر کل آیمو می‌باشد که مسؤولیت رتق و فتق امور اداری و تشریفات نشست را بر عهده خواهد داشت. تیم دبیرخانه متشکل از مسؤولین و کارشناسان مجرب آیمو، دبیر کل و رییس جلسه را در طول اجلاس‌ها یاری خواهند رساند. دبیر کل می‌تواند وظیفه‌ی دبیر کلی خود را به هر یک از افراد دبیرخانه‌ی سازمان تفویض نماید.

دبیر مجمع "گزارش اجمالی"^۳ نشست‌های مجمع را تهیه و در اولین فرصت ممکن میان شرکت کنندگان در نشست منتشر خواهد نمود. در صورتی که شرکت کنندگان در جلسات اصلاحاتی را نسبت به مفاد این گزارش مطابق با آنچه که در طول اجلاس‌ها مورد بحث و تصمیم‌گیری واقع شد، لازم بدانند، می‌بایست مراتب را به صورت کتبی و ظرف مهلتی که دبیرکل تعیین و اعلام خواهد نمود، اعلام نمایند. مسؤولیت دریافت، ترجمه و انتشار کلیه گزارش‌ها، قطعنامه‌ها، توصیه‌نامه‌ها و سایر اسناد مجمع بر عهده‌ی دبیرخانه‌ی سازمان می‌باشد.^۴

"زبان رسمی"^۵ سازمان و مجمع عبارتند از عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیولی. تمامی شرکت کنندگان در اجلاس‌های مجمع می‌بایست به یکی از این زبان‌ها تکلم نمایند. در این صورت زبان مورد استفاده هم زمان به طور زنده به پنج زبان دیگر ترجمه خواهد شد. "زبان کاری سازمان"^۶ نیز صرفاً انگلیسی، فرانسوی و اسپانیولی می‌باشد و تمامی اسناد مربوط به دستور کارهای مجمع و هم چنین گزارش‌های اجمالی می‌بایست در قالب یکی از این

^۱. ریاست مجمع معمولاً به مقامات دیپلماتیکی واگذار می‌شود. ریاست نشست بیست و ششم و هفتم مجمع را به ترتیب سفیر آلمان و سفیر مکزیک در انگلیس بر عهده داشتند. این دو مقام هم زمان سمت نمایندگی دایم کشورمان در آیمو را نیز بر عهده داشتند.

^۲. "Secretary of the Assembly".

^۳. "Summary Records".

^۴. معمولاً با توجه به حجم بالای کار و ضیق وقت، گزارش اجمالی پس از برگزاری نشست مجمع تهیه و منتشر خواهد شد.

^۵. "Official Language".

^۶. "Working Language".

سه زبان ارائه شود. "گزارش‌ها، قطعنامه‌ها، توصیه نامه‌ها و تصمیمات مجمع"^۱ به کلیه زبان‌های رسمی تهیه و منتشر خواهد شد.

بند سوم - سیستم رأی‌گیری و تصویب تصمیمات مجمع

در اجلاس‌های مجمع دولت‌های عضو به غیر از اعضای وابسته نظیر هنگ کنگ چین، از حق رأی مساوی برخوردارند. به موجب ماده سی و دوی "قواعد کاری"، تصمیمات مجمع و نهادهای فرعی آن و هم چنین نتیجه انتخابات و تصویب گزارش‌ها، قطعنامه‌ها و توصیه نامه‌ها توسط اکثریت مطلق یعنی نصف به اضافه یک اعضای حاضر در جلسه مربوطه که در فرایند رأی‌گیری نیز شرکت می‌نمایند، اتخاذ خواهد شد. به استناد ماده سی و سه مقررات مورد اشاره، از نظر حقوقی منظور از "عضو حاضر و رأی دهنده"^۲ عضوی است که در جلسه حاضر و اقدام به ارائه رأی مثبت و یا منفی می‌نماید. اعضای که از شرکت در رأی‌گیری خودداری و یا مبادرت به ارائه رأی باطل می‌نمایند، عضو رأی دهنده در معنای فوق محسوب نخواهند شد. منظور از "عضو حاضر"^۳ نیز عضوی است که در جلسه متشکله برای رأی‌گیری حضور دارد، خواه اقدام به ارائه رأی مثبت و یا منفی نماید و خواه از دادن رأی خودداری و یا مبادرت به رأی باطله نماید و یا آن که هیچ مداخله‌ای در فرایند رأی‌گیری ننموده باشد. شرکت‌کنندگان در نشست مجمع که در جلسه مربوط به رأی‌گیری حضور نمی‌یابند، به عنوان غایب منظور می‌شوند.^۴

با توجه به مقررات فوق چنانچه تعداد اعضای حاضر در جلسه رأی‌گیری را یکصد عضو در نظر آوریم، صورت‌های زیر در فرایند رأی‌گیری و تصویب تصمیم‌ها و انتخابات قابل پیش‌بینی است:

^۱. "Reports, Resolutions, recommendations and Decisions of the Assembly".

^۲. "Members Present and Voting".

^۳. "Member Present".

^۴. "Rule 33(b):participants at the session who are not present at the meeting at which voting takes place shall be considered as not present".

بنابراین یک دولت ممکن است برای حضور در نشست مجمع ثبت نام و هیأت نمایندگی آن نیز عملاً در نشست شرکت نماید، اما این هیأت ممکن است در دو یا سه جلسه از فرضاً بیست جلسه‌ای که در طول نشست برگزار می‌شود، حضور پیدا نکند. در اینجا منظور از نشست کل ده یا دوازده روز طول دوره مجمع، از زمان افتتاح تا اختتام می‌باشد.

- صورت اول: در وضعیتی که تمامی یکصد عضو در رأی‌گیری شرکت و مبادرت به ارائه رأی صحیح مثبت و یا منفی نمایند، هر یک از تصمیم‌ها و مصوبه‌ها با موافقت پنجاه و یک عضو معتبر خواهد بود.
- صورت دوم: چنانچه از یکصد عضو ده عضو از رأی دادن خودداری نمایند و یا بعضی از آن‌ها مبادرت به ارائه رأی سفید و یا مخدوش و باطله نمایند، هر یک از تصمیم‌ها و مصوبه‌ها (با لحاظ نود عضوی که اقدام به ارائه رأی صحیح مثبت و یا منفی نمودند) با موافقت چهل و شش عضو معتبر خواهد بود.
- چنانچه تمامی یکصد و هفتاد عضو سازمان در جلسه رأی‌گیری شرکت نمایند و همگی بر اساس مفاد کنوانسیون و مقررات کاری، واجد شرایط برای رأی دادن در نظر گرفته شوند، در فرضی که همه‌ی آن‌ها مبادرت به ارائه رأی صحیح مثبت و یا منفی نمایند، هر یک از تصمیم‌ها و مصوبه‌های مجمع با موافقت هشتاد و شش عضو معتبر خواهد بود.
- همه‌ی موارد پیش گفته در صورتی است که طبق ماده چهارده کنوانسیون آیمو نشست مجمع (از جمله جلسه‌ای که در آن رأی‌گیری به عمل می‌آید)، به حد نصاب اکثریت مطلق یعنی نصف به اضافه یک اعضای آیمو رسیده باشد. برای کسب این نصاب صرف حضور کفایت می‌کند، ولو آن که عضوی بنا به تصمیم خود در فرآیند رأی‌گیری شرکت ننموده باشد. در صورتی که طبق ماده سی و شش قواعد کاری تعداد آرای مثبت و منفی اخذ شده برابر باشد، رأی‌گیری مجدد در جلسه بعدی مجمع به عمل خواهد آمد و چنان چه برای بار دوم نیز نتیجه یکسان حاصل شود، پیشنهاد مطروحه مردود اعلام خواهد گردید.
- چنانچه کسب نصف به اضافه یک آراء به شرح پیش گفته را برای اتخاذ تصمیم‌ها و تصویب قطعنامه‌ها، گزارش‌ها و برگزاری انتخابات به عنوان یک اصل در نظر بگیریم، بر آن استثناهایی وارد است که در ذیل به آن‌ها اشاره می‌شود:
- به موجب ماده شصت و سه کنوانسیون آیمو برای تغییر محل مقر آیمو کسب موافقت حداقل دو سوم اعضای مجمع الزامی است؛

- به موجب ماده شصت و هشت کنوانسیون آیمو برای این که سازمان بتواند عهده دار تعهدات و وظایف سایر سازمان‌های بین‌المللی اعم از دولتی و غیر دولتی باشد، لازم است حداقل دو سوم اعضای مجمع با این امر موافقت نمایند؛
- به موجب ماده هفتاد و یک کنوانسیون آیمو، برای اصلاح هر یک از مواد کنوانسیون لازم است، حداقل دو سوم اعضای مجمع با آن موافقت نمایند.

در تمامی موارد فوق حضور اعضاء در جلسه رأی‌گیری کفایت می‌کند ولو این که تعدادی از آن‌ها در مراسم رأی‌گیری شرکت ننموده باشند و یا اقدام به ارائه رأی سفید، مخدوش و باطله کنند.^۱ بنابراین در فرضی که یکصد و بیست عضو در جلسه رأی‌گیری حضور داشته باشند، همین میزان ملاک عمل واقع خواهد شد. به عبارت دیگر برای تصویب یک اصلاحیه نسبت به مفاد کنوانسیون موافقت دو سوم این تعداد اعضاء یعنی هشتاد عضو ضروری است. اگر چنانچه تمامی اعضای آیمو در جلسه رأی‌گیری شرکت نمایند، برای تصویب اصلاحیه موافقت دو سوم کل اعضاء یعنی یکصد و چهارده عضو ضروری است. حال چنان چه از یکصد و بیست عضو حاضر در جلسه تنها یکصد عضو در رأی‌گیری شرکت نمایند، ملاک نصف به اضافه یک و یا حتی دو سوم یکصد عضو نخواهد بود، بلکه ملاک همان یکصد و بیست عضو خواهد بود که در نشست حضور دارند چرا که همه‌ی آن‌ها مصداق بند "b" ماده شصت و دوی کنوانسیون آیمو در تعریف "اعضای حاضر" هستند. بنابراین در چنین حالتی هشتاد عضو از یکصد رأی دهنده می‌بایست موافقت خود را با اصلاحیه پیشنهادی اعلام دارند.

به طور معمول رأی‌گیری مجمع با بالا بردن دست‌ها صورت می‌گیرد. با این حال هر یک از اعضای مجمع می‌تواند درخواست رأی‌گیری از طریق حضور و غیاب و ذکر اسامی اعضای حاضر

^۱ بند "ب" ماده شصت و دوی کنوانسیون آیمو می‌گوید: "تصمیمات با اکثریت مطلق آرای اعضای حاضر و رأی دهنده خواهد بود و برای جایی که اکثریت دو سوم آراء لازم است، تصمیمات با اکثریت دو سوم آرای اعضای حاضر خواهد بود."

در جلسه نماید.^۱ در این صورت رأی هر یک از اعضاء که در رأی‌گیری شرکت نموده باشد، در گزارش اجمالی نشست ذکر خواهد شد.

براساس یک استثناء تمامی انتخابات مجمع از قبیل انتخاب رییس، نایب رییس و اعضای شورا به صورت رأی‌گیری مخفی انجام خواهد شد. چنانچه برای پست‌های مورد نظر تنها یک نامزد وجود داشته باشد و در صورت تعدد پست‌ها تعداد آن با تعداد نامزدان برابر باشد، در این حالت نیازی به برگزاری انتخابات و رأی‌گیری نخواهد بود، مگر این که دولت و یا دولت‌هایی با نامزد و یا نامزدان مطروحه مخالفت ورزند. چنین رویه‌ای در خصوص انتخاب اعضای شورا در گروه‌های "a" و "b" مورد عمل واقع می‌شود؛ جایی که به طور معمول تعداد مورد نیاز با تعداد دولت‌های کاندید برابری داشته و ضمن آن نیز هیچ دولتی با عضویت کاندیدایی، مخالفتی ندارد.

آنچه تاکنون گفته شد، به لحاظ اصول قانونی و مباحث نظری می‌باشد. عمده تصمیم‌های مجمع جز در مورد انتخابات و آن هم در جایی که رقابت وجود دارد، بدون رأی‌گیری و از طریق "اجماع"^۲ حاصله میان اعضای حاضر اتخاذ می‌شود. در طول نشست‌های بیست و پنجم الی بیست و هفتم که این نگارنده در آن‌ها حضور داشته، جز در خصوص انتخابات شورا شاهد برگزاری مراسم رأی‌گیری به نحوی که در قبل ذکر شد، نبوده است. تمام سعی و تلاش مجمع نیز بر این است که تصمیم‌ها و مصوبه‌های آن از طریق اجماع و نه رأی‌گیری حاصل شود.

نکته مهمی که در این جا باید به آن اشاره شود، این است که چنان چه طبق معاهدات بین‌المللی دریایی وظیفه‌ای به مجمع و حتی سایر ارگان‌های آیمو محول شد، نحوه اتخاذ تصمیم و نصاب لازم برای تصویب (به عنوان نمونه) یک اصلاحیه، براساس مفاد معاهده خواهد بود. به طور مثال به موجب "کنوانسیون راجع به مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا" مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی، لازم است تا برای اصلاح مفاد آن متن پیشنهادی به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ارائه شود و در صورت تصویب این کمیته جهت بررسی و تصویب نهایی به

1. "Roll-Call".

2. "Consensus".

مجمع آیمو ارجاع گردد. متن چنین اصلاحیه پیشنهادی در مجمع با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های شرکت کننده در نشست و رأی‌گیری به تصویب خواهد رسید.

بند چهارم - دستور کارهای مجمع

دستور کارهای مجمع توسط دبیر کل آیمو تهیه و تحویل شورای آیمو می‌شود. شورا نیز پس از بررسی و اعمال اصلاحات مورد نیاز آن را مورد تصویب قرار می‌دهد و سپس برای اطلاع دولت‌های عضو منتشر می‌سازد. طبق ماده چهاردهم "قواعد کاری" مجمع، دستور کارهای آن می‌بایست حداقل شامل موارد ذیل باشد:

- کلیه مواردی که مجمع در اجلاس قبلی خود درخواست گنجاندن آن‌ها را در برنامه کاری اجلاس مجمع بعدی پیشنهاد و ارائه داده باشد؛
- بررسی گزارش عملکرد سازمان از اجلاس قبل مجمع تا اجلاس بعدی، این گزارش توسط شورا تهیه می‌شود؛
- کلیه مواردی که شورای آیمو گنجاندن آن‌ها را در برنامه کاری مجمع ضروری تشخیص دهد؛
- گزارش‌ها و توصیه‌های کمیته‌های پنجگانه اصلی سازمان و کلیه مواردی که گنجاندن آن‌ها توسط این کمیته‌ها در خواست شده باشد؛
- هر موردی که از سوی هر یک از اعضای سازمان درخواست شده باشد؛
- انتخاب اعضای شورا بر اساس مواد ۱۶ و ۱۷ کنوانسیون؛
- موارد مربوط به بودجه‌ی پیشنهادی برای دو سال آینده؛
- ترتیبات مالی و حساب‌های سازمان؛
- مواردی که به درخواست سازمان ملل متحد و یا هر یک از سازمان‌های تخصصی آن در صورت ضرورت درخواست شده باشد.

دبیر کل آیمو دستور کارهای مجمع را که به طور مشروط تهیه خواهد شد، به همراه سندهای مربوطه حداقل دو ماه قبل از برگزاری نشست برای دولت‌های عضو ارسال خواهد نمود.

اولین دستور کار مجمع نیز پذیرش و تصویب خود دستور کارهاست. به این معنا که به محض رسمیت یافتن جلسه، مجمع ابتداء دستور کارهای قابل طرح در نشست را که از قبل به صورت مشروط تهیه شده است، مورد ملاحظه کلی قرار می‌دهد و در صورت موافقت آن را به تصویب می‌رساند.^۱ با تصویب دستور کارها مجمع طبق برنامه‌ی کاری زمان بندی شده، اقدام به ورود به هر یک از دستور کارها خواهد نمود و سندهای مربوط به هر کدام را مورد بررسی و تصمیم‌گیری قرار خواهد داد.

به طور معمول، علاوه بر دستور کارهای فوق‌الذکر، دستور کار دیگری نیز در انتهای لیست تحت عنوان "دستور کارهای تکمیلی در صورت موجود بودن"^۲ پیش‌بینی می‌گردد. این امر به این خاطر است که ممکن است، شورا و یا دبیرکل آیمو با تجویز شورا طرح مسائلی را که در زمان اعلام دستور کارهای مشروط تا افتتاح نشست حادث شده‌اند، ضروری تشخیص دهند. در این حالت این چنین مواردی تحت دستور کار اخیر الذکر قابل ارائه و طرح هستند. در صورت بروز چنین وضعیتی دبیر کل موظف است، در اولین فرصت ممکن مراتب را به اطلاع کلیه اعضای آیمو برساند. دستور کارهایی که کار رسیدگی به آنها در اجلاس‌های قبلی ناتمام ماند، به طور خود کار در برنامه‌ی کاری نشست بعدی آورده خواهد شد.

اکثر قریب به اتفاق سندهایی که تحت دستور کارهای مجمع ارائه می‌شوند، توسط دبیر کل آیمو تنظیم و ارائه می‌گردند. این سندها به نحو عمده متضمن گزارش‌های عملکردی شورا و کمیته‌های سازمان هستند. دولت‌های عضو نیز می‌توانند تحت دستور کارهای مختلف اقدام به ارائه سند نمایند.

بند پنجم - دعوت از اشخاص حقوقی غیر از اعضاء جهت حضور در نشست‌های مجمع

علاوه بر دولت‌های عضو سازمان و اعضای وابسته، از اشخاص حقوقی دیگری نیز ممکن است تحت شرایطی برای حضور در اجلاس‌های مجمع دعوت به عمل آید. دبیر کل آیمو

1. "Provisional Agenda".

برای نمونه دستور کارهای اجلاس بیست و هفتم مجمع در قسمت ضمایم آورده شد.

2. "Supplementary Agenda Items, If Any".

می‌تواند با تأیید شورا از دولت‌هایی که درخواست عضویت در سازمان را مطرح نموده‌اند و یا با وجود امضای کنوانسیون آیمو، هم‌چنان آن را مورد تصویب و پذیرش قرار نداده‌اند^۱، دولت‌هایی که عضو سازمان ملل متحد و یا هر یک از آژانس‌های تخصصی آن هستند و یا "جنبش‌های آزادی بخش"^۲ که از سوی اتحادیه وحدت آفریقا و یا لیگ دولت‌های عربی مورد شناسایی قرار گرفته‌اند، جهت حضور در نشست‌های مجمع دعوت نماید. نمایندگان این دولت‌ها به عنوان ناظر در اجلاس حضور خواهند یافت و با دعوت رییس مجمع و پس از کسب رضایت اعضاء می‌توانند بدون حق رأی در خصوص موضوع‌هایی که به طور مستقیم با منافع آن‌ها در ارتباط است، اظهار نظر نمایند.

مزید بر آن، از "سازمان ملل متحد و نهادهای تخصصی"^۳ آن، که دارای علایق و ارتباطات کاری در خصوص هر یک از امور کاری سازمان باشند، برای حضور در اجلاس‌های مجمع دعوت به عمل می‌آید. غیر از این از "سازمان‌های بین‌الدولی و سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی"^۴ نیز در صورتی که دارای روابط ویژه‌ای در قالب تفاهم نامه و یا هر ترتیب توافقی دیگری با آیمو باشند، جهت حضور در نشست مجمع به عنوان ناظر دعوت خواهد شد. نمایندگان سازمان ملل متحد و سازمان‌های تخصصی آن حق حضور در تمامی نشست‌های آیمو را با حق اظهار نظر در خصوص موضوع‌های مطروحه و البته بدون حق رأی دارا می‌باشند. دبیرخانه‌ی آیمو مکلف است، یک نسخه از کلیه اسناد مجمع را به این سازمان‌ها ارائه نماید.

نمایندگان ناظر سازمان‌های بین‌الدولی و غیر دولتی با دعوت رییس مجمع و رضایت اعضاء می‌توانند در مباحث مطروحه در نشست‌ها که به نوعی با حیطة ی فعالیت ایشان مربوط می‌شوند، بدون حق رأی مشارکت و اظهار نظر نمایند. نمایندگان این سازمان‌ها حق دسترسی

1. "Signature Subject to Acceptance".

2. "Liberation Movements".

به طور مثال در گذشته جنبش آزادی بخش فلسطین که از سوی لیگ دولت‌های عربی مورد شناسایی قرار گرفته بود، می‌توانست در نشست‌های آیمو شرکت نماید.

3. "United Nations and Its Specialised Agencies".

4. "Inter-Governmental and Non-Governmental International Organisations".

به اسناد غیر محرمانه‌ی مجمع را دارند، اما دسترسی به اسناد محرمانه منوط به تشخیص دبیر کل و تایید رییس مجمع است.

بند ششم - تشکیل نهادهای فرعی

مجمع آیمو چنانچه ضروری تشخیص دهد می‌تواند به طور موقت و حتی حسب توصیه شورا به طور دائمی اقدام به تشکیل ارگان‌ها و نهادهای فرعی نماید. در صورت تشکیل چنین نهادی، کلیه مقررات حاکم بر نحوه فعالیت مجمع که از آن به "قواعد کاری" تعبیر می‌شود، تا آن جا که قابل اعمال باشد، نسبت به آن حکم فرما خواهد بود. از جمله نهادهای فرعی دائمی متشکله از سوی مجمع آیمو "کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی" است که به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.297 (VIII)" در اجلاس هشتم مجمع منعقد در ماه نوامبر سال ۱۹۷۳ میلادی تاسیس شده است. این کمیته بعدها به موجب اصلاحیه وارد به کنوانسیون آیمو مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی به عنوان یکی از نهادهای اصلی آیمو در آمد و از حالت فرعی و وابسته بودن به مجمع خارج شد.

مجمع از سالیان گذشته در کنار کمیته بررسی اعتبارنامه‌ها، همواره اقدام به تأسیس دو کمیته دیگر در اثنای اجلاس و به عنوان نهاد فرعی موقتی می‌نماید. این دو کمیته که به طور کامل تحت نظر مجمع فعالیت خواهند کرد، به بعضی از دستور کارهای ماهوی و فنی ارجاعی از سوی مجمع رسیدگی و پیشنهادها و توصیه‌های خود را به صحن اصلی اجلاس مجمع ارائه می‌نمایند. مجمع نیز گزارش‌ها و پیشنهادهای این کمیته‌ها را استماع و با اختیار کامل راجع به آن‌ها تصمیم‌گیری خواهد کرد. عناوین این دو کمیته عبارت است از "کمیته‌ی اداری، مالی، حقوقی و همکاری فنی" و "کمیته‌ی فنی".^۱ مجمع هم چنین می‌تواند در صورت ضرورت، گروه‌های کاری و یا گروه‌های کارشناسی دیگری را نیز در حین نشست و برای رسیدگی به یک یا چند موضوع مندرج در دستور کار و برنامه‌ی کاری خود تأسیس نماید.

^۱ مجمع در تغییر عنوان، ادغام و حذف این گونه نهادهای فرعی در هر نشستی از نشست های خود کاملاً مختار است. معهدنا تشکیل دو کمیته ی فوق الذکر تقریباً به یک رویه معمول تبدیل شده است.

گفتار دوم) مقررات و قواعد کاری شورا

شورای آیمو دومین رکن اصلی سازمان و فی الواقع تصمیم ساز مجمع آیمو محسوب می‌شود. شورا در حال حاضر از چهل عضو تشکیل شده است. چنان که در قبل بیان شد، این اعضاء توسط مجمع آیمو در سه گروه و برای یک دوره دو ساله انتخاب می‌شوند و انتخاب مجدد آن‌ها برای دوره‌های بعد بلامانع است. ماده نوزدهم کنوانسیون آیمو می‌گوید:

"a) شورا رییس خود را انتخاب و قواعد کاری خود را بجز آنچه که طور دیگری در کنوانسیون مقرر گردید، تصویب خواهد کرد؛

b) بیست و شش عضو شورا حد نصاب (تشکیل جلسه) را تشکیل خواهند داد؛

c) شورا به هر تعداد دفعه‌ای که ممکن است برای ایفای مؤثر و کارآمد وظایفش لازم باشد، پس از اخطار یک ماهه و با فراخوانی رییس و یا متعاقب درخواست حداقل چهار عضو آن، تشکیل جلسه خواهد داد. شورا در هر مکانی که ممکن است مناسب باشد، تشکیل جلسه خواهد داد."

بند اول - نشست‌های شورا و حضور هیأت‌های نمایندگی اعضاء در آن

برای رسمیت نشست شورا حضور حداقل بیست و شش عضو آن ضروری است. کلیه اعضاء شورا حق حضور در اجلاس‌های شورا را با حق رأی مساوی دارا می‌باشند. سایر دولت‌های عضو آیمو و اعضاء وابسته نیز می‌بایست برای حضور در جلسات شورا دعوت شوند. این اعضاء مجازند در کلیه نشست‌های شورا حضور یابند و در خصوص هر موضوعی که مورد نظرشان باشد، اظهار نظر نمایند. با این حال حق رأی در خصوص تصمیمات شورا منحصراً متعلق به اعضاء آن می‌باشد و سایر دولت‌های عضو و اعضاء وابسته از این حق رأی محروم هستند.

اگر چه طبق ماده نوزدهم کنوانسیون آیمو، شورا و در هر زمانی که لازم تشخیص داد، می‌تواند اقدام به تشکیل جلسه نماید اما رویه معمول آن است که در هر سال دو بار تشکیل جلسه دهد، ضمن آن که در سالی که نشست مجمع برگزار خواهد شد، یک جلسه فوق‌العاده نیز

برای هفته‌ی قبل از نشست مجمع برنامه ریزی می‌شود. هم‌چنین در این سال بلافاصله پس از خاتمه اجلاس مجمع، شورا اقدام به تشکیل یک جلسه عادی مختصر خواهد نمود. به طور معمول این جلسه فاقد دستور کارهای تفصیلی است و بیش از دو ساعت به طول نمی‌انجامد. دستور کارهای کوتاه این جلسه عبارت است از انتخاب رییس شورا برای یک دوره دو‌ساله و نیز تعیین زمان برگزاری نشست بعدی و طرح مسائلی که عاجل و ضروری تشخیص داده می‌شوند. به طور مثال می‌توان به تعیین شرایط کاری دبیرکل و امضای قرار داد آن اشاره نمود.

تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی شورا یکصد و هشت نشست عادی و بیست و شش نشست فوق‌العاده برگزار نمود. نشست‌های شورا در مقر آی‌مو برگزار می‌شود. با این حال امکان برگزاری نشست‌های آن در خارج از مقر آی‌مو و شهر لندن امکان پذیر است.

اجلاس‌های شورای آی‌مو خلاف اجلاس‌های مجمع غیر علنی می‌باشد، مگر آن که شورا رأی به برگزاری علنی و عمومی آن دهد. اجلاس‌های نهادهای فرعی شورا نیز در صورت تشکیل می‌بایست به صورت غیر علنی برگزار شود، مگر آن که شورا تصمیم دیگری در این خصوص اتخاذ نماید.

بند دوم- ریاست نشست، دبیری و نحوه تهیه و انتشار گزارش‌های شورا

شورا دارای یک رییس و یک نایب رییس می‌باشد که توسط چهار عضو شورا برای مدت دو سال انتخاب می‌شوند و انتخاب مجدد آن‌ها برای یک دوره دیگر بلامانع است. به طور معمول برای انتخاب این مقامات یک نشست عادی بلافاصله پس از نشست عادی مجمع برگزار می‌شود. رییس و نایب رییس از میان نمایندگان دولت‌های عضو شورا انتخاب خواهند شد و انتخاب مجدد آن‌ها در صورت عضویت دولت متبوع در دوره یا دوره‌های بعدی شورا بلامانع است. دولت‌های عضو در نامزدی نمایندگان خود برای احراز پست ریاست و نیابت ریاست آزادند. در صورتی که برای ریاست و نیابت تنها یک نفر نامزد گردید، اعضای شورا، این افراد را با اجماع به این سمت‌ها منصوب می‌نمایند. در صورتی که تعداد نامزدان بیش از یک نفر باشد، رأی‌گیری به عمل خواهد آمد. در رأی‌گیری نامزدی که بیش‌ترین رأی که در هر حال نباید از

نصف آرای مأخوذه صحیح کم‌تر باشد، کسب نماید، به عنوان رییس و یا نایب رییس انتخاب خواهد شد. در صورتی که هیچ کدام حد نصاب لازم را به دست نیاورند، دو نفر اول که بیش‌ترین رأی را آوردند، به دور بعد راه خواهند یافت. در مرحله دوم نامزدی که بیش‌ترین رأی را از میان آرای مأخوذه به دست آورد، به عنوان رییس و یا نایب رییس برگزیده خواهد شد.^۱ برگزاری تشریفات انتخاب رییس بر عهده دبیر شورا و یا مجمع و کمیته‌های اصلی و یا فرعی می‌باشد و برگزاری تشریفات انتخاب نایب و یا نایبان رییس بر عهده رییس جلسه است. با این که طبق مقررات، سقف زمانی خاصی برای ریاست شورا تعیین نشده است اما طبق یک قرار نانوشته و حسب عرف سعی می‌شود، دوره ریاست بر شورا از حداکثر دو تا سه دوره تجاوز ننماید. دلیل آن نیز فراهم سازی فرصت برای سایر اعضای شورا جهت احراز پست‌ها می‌باشد. در صورتی که رییس شورا به هر دلیلی در تمام یا بخشی از جلسات شورا غیبت نماید و یا توانایی اداره جلسه را نداشته باشد، نایب رییس عهده دار مسئولیت ریاست و اداره جلسات خواهد بود. در صورتی که هیچ کدام از رییس و نایب رییس قادر به ریاست نباشند، شورا می‌بایست در جلسه افتتاحیه خود ابتداء اقدام به انتخاب نایب رییس دوم نماید. نایب رییس دوم تا زمانی که رییس و یا نایب رییس اول قادر به اداره جلسه نباشند، ریاست جلسه را بر عهده خواهد گرفت.

^۱ . در انتخابات ماه دسامبر سال ۲۰۰۹ میلادی که در خلال نشست یکصد و سوم شورا برگزار گردید، سه نفر از کشورهای مالتا، ایالات متحده آمریکا و آفریقای جنوبی برای احراز پست ریاست شورا نامزد شدند. پس از رأی گیری نمایندگان کشورهای مالتا و ایالات متحده آمریکا هر کدام شانزده رأی و نماینده ی کشور آفریقا حائز هشت رأی شدند. در رأی گیری مرحله دوم که بلافاصله انجام پذیرفت، نمایندگان کشورهای مالتا و ایالات متحده آمریکا به رقابت پرداختند. در این مرحله نماینده ی کشور آمریکا حائز بیست و چهار رأی شد و نماینده ی کشور مالتا همان شانزده رأی مرحله اول را مجدداً کسب نمود و بنابراین از دور رقابت کنار گذاشته شد و نماینده ی کشور ایالات متحده آمریکا برای مدت دوسال به عنوان رییس شورا برگزیده شد. نماینده کشور آفریقای جنوبی پس از ناکامی در این انتخابات، خود را برای نیابت ریاست نامزد نمود که با توجه به فقدان نامزدی دیگر با اجماع به این پست منصوب گردید. نماینده ی کشور آفریقای جنوبی پیش از این نیز نیابت ریاست شورا را برعهده داشت. ریاست شورا نیز پیش از این بر عهده نماینده ی کشور سوئد بود. در نشست یکصد و هفتم شورا که در ماه دسامبر سال ۲۰۱۱ میلادی و بلافاصله پس از پایان نشست بیست و هفتم مجمع برگزار شد، نمایندگان ایالات متحده آمریکا و آفریقای جنوبی مجدداً برای یک دوره دو ساله ی دیگر انتخاب گردیدند. در این دوره نمایندگان دیگری برای این پست ها کاندید نشده بودند و لذا این افراد با اجماع و بدون رأی گیری انتخاب شدند.

دبیری شورا بر عهده دبیر کل است و ایشان می‌تواند وظایف دبیری را به شخص دیگری از دبیرخانه‌ی سازمان تفویض نماید. وظایف دبیرکل و دبیرخانه‌ی آیمو به نحوی که در خصوص مجمع آیمو بیان گردید و هم‌چنین زبان‌های رسمی اجلاس، اسناد، گزارش‌ها و سایر موارد در خصوص اجلاس شورا نیز حاکم خواهد بود.

نحوه معرفی افراد هیأت و نیز صدور و بررسی اعتبارنامه‌های آن همانند اجلاس‌های مجمع است با این تفاوت که کار بررسی اعتبارنامه‌های شورا بر عهده دبیر کل است، اما در مجمع کمیته‌ای متشکل از پنج عضو مسؤلیت آن را بر عهده خواهد گرفت. دبیرکل آیمو پس از بررسی اعتبارنامه‌ها گزارش خود را در اسرع وقت به رییس شورا ارائه خواهد نمود تا به اطلاع اعضای شورا برساند.

بند سوم - دستور کارهای شورا

دستور کارهای هر نشست شورا به طور مشروط توسط دبیرکل تنظیم و به تأیید رییس شورا خواهد رسید. این دستور کارها به همراه اسناد مربوطه می‌بایست حداقل یک ماه قبل از برگزاری جلسه از سوی دبیرکل به اطلاع اعضای شورا رسانده شود. در روز افتتاحیه نشست، شورا ابتداء مبادرت به بررسی دستور کارهای خود می‌نماید و آن را پس از اظهار نظرهای اعضاء در صورت موافقت به تصویب می‌رساند. طبق ماده سیزدهم قواعد کاری شورا، دستور کارهای قابل طرح در نشست‌ها حداقل شامل موارد ذیل می‌شود:

- تمامی مواردی که گنجانده شده در برنامه کاری شورا از سوی مجمع درخواست شده باشد؛
- تمامی مواردی که گنجانده شده در برنامه کاری شورا در نشست قبلی آن به تصویب رسیده باشد؛
- تمامی مواردی که گنجانده شده در برنامه کاری شورا از سوی کمیته‌های پنج‌گانه اصلی سازمان درخواست شده باشد؛

- هر موردی که از سوی هر یک از اعضای سازمان صرف نظر از عضویت و یا عدم عضویت آن در شورا تقاضا شده باشد؛
- موارد مربوط به بودجه‌ی پیش بینی شده و اظهاریه های مالی؛
- مسائل و موارد مطروحه در پی گزارش شورا به مجمع راجع به عملکرد سازمان؛
- هر موردی که از سوی سازمان ملل متحد یا هر یک از آژانس‌های تخصصی آن و یا سازمان بین‌المللی انرژی اتمی پیشنهاد شده باشد؛
- هر موردی که از سوی دبیرکل آیمو پیشنهاد شده باشد.^۱

اضافه بر دستور کارهای مشخص فوق‌الذکر، یک دستور کار کلی و تکمیلی همانند مجمع تحت عنوان دستور کارهای تکمیلی در لیست دستور کارها گنجانده می‌شود. تحت این دستور کار دبیرکل با مشاوره رییس شورا می‌تواند مسائل جدید را که از زمان اعلام دستور کارها تا بازگشایی نشست حادث خواهد شد، مطرح نماید. در این صورت دبیر کل آیمو می‌بایست مراتب را در اولین فرصت ممکن به اطلاع اعضای شورا برساند. دستور کارهایی که کار رسیدگی و تصمیم‌گیری نسبت به آن‌ها در اجلاس قبل شورا به پایان نرسید، به طور خودکار در برنامه‌ی کاری اجلاس بعدی شورا گنجانده خواهد شد.

بند چهارم - سیستم رأی‌گیری و تصویب تصمیمات شورا

سیستم رأی‌گیری، اتخاذ تصمیم و تصویب قطعنامه‌ها و توصیه‌ها توسط شورا مشابه مقرراتی است که در گفتار پیشین راجع به مجمع آیمو بیان شد. استثنائاً انتخاب دبیر کل از روش خاصی پیروی می‌کند که در قواعد کاری شورا پیش بینی گردید.^۲

^۱ به عنوان نمونه، دستور کارهای شورا برای نشست یکصد و هشتم که در ماه ژوئن سال ۲۰۱۲ میلادی برگزار گردید، در قسمت ضمایم قابل مشاهده است.

^۲ تا سال ۲۰۱۰ میلادی مقررات مربوط به انتخاب پست‌ها توسط شورا از جمله دبیر کل نیز کاملاً مشابه مقررات مجمع در نظر گرفته شده بود. در این سال و به دنبال طرح موضوع انتخاب دبیر کل آینده سازمان و احتمال کثرت نامزدان، مقررات انتخاب پست دبیر کلی با تغییرات عمده ای مواجه شد. این تغییرات که با هدف روان سازی جریان انتخابات صورت پذیرفت، عمدتاً در نشست یکصد و پنجم و قسمت کوچکی از آن نیز در نشست یکصد و ششم شورا به تصویب رسیدند و در قواعد کاری شورا گنجانده شدند. این دو نشست به ترتیب در ماه نوامبر سال ۲۰۱۰ و ژوئن سال ۲۰۱۱ میلادی به تصویب رسیدند.

بند پنجم - دعوت از اشخاص حقوقی غیر از دولت‌های عضو و اعضای و ابسته جهت حضور در نشست‌های شورا

نحوه دعوت از سازمان ملل متحد، آژانس‌های تخصصی آن و هم چنین سازمان‌های بین‌الدولی و غیر دولتی و احکام مربوط به حضور، اظهار نظر و دریافت اسناد شورا همانند قواعد حاکم بر مجمع آیمو می‌باشد، با این تفاوت که در وهله نخست از سازمان بین‌المللی انرژی اتمی نیز در کنار سایر سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد دعوت به عمل خواهد آمد و این دعوت هم عرض سازمان ملل متحد و آژانس‌های تخصصی آن الزامی است، در مرتبه دوم، خلاف نشست مجمع، دعوت از سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی اختیاری است و نه الزامی حتی اگر میان سازمان و این گونه سازمان‌ها روابط مناسبی در قالب تفاهم نامه‌های همکاری وجود داشته باشد. بنابراین تشخیص این که از چه سازمان بین‌المللی غیر دولتی حتی بر فرض وجود رابطه کاری دعوت به عمل آید، به طور کامل بر عهده دبیر کل است. سوم آن که از گروه کشورهای غیر عضو آیمو تنها از جنبش‌های آزادی بخش دعوت به عمل خواهد آمد، مشروط بر این که در دستور کار نشست شورا موضوعی مطرح شود که به طور مستقیم با آن‌ها در ارتباط باشد. در چنین صورتی این دعوت الزامی خواهد بود. البته حضور یا عدم حضور نماینده‌ی مذکور مانع از بحث و تبادل نظر در خصوص موضوع در دستور کار نخواهد شد.

نکته‌ای که در این جا قابل توجه به نظر می‌رسد، عناوینی است که از آن‌ها برای شرکت‌کنندگان در اجلاس‌های شورا استفاده می‌شود. با توجه به قواعد کاری شورا از سه عنوان "نماینده، شرکت‌کننده و ناظر"^۱ برای حاضران در جلسات شورا استفاده می‌شود. از لفظ نماینده برای اعضای شورا، سازمان ملل متحد و سازمان‌های تخصصی آن و آژانس بین‌المللی انرژی اتمی و لفظ شرکت‌کننده برای اعضای غیر شورای سازمان و ناظر برای سازمان‌های بین‌المللی دولتی غیر از سازمان ملل متحد و سازمان‌های تخصصی آن و سازمان‌های بین‌المللی غیردولتی و جنبش‌های آزادی بخش استفاده می‌شود. با مراجعه به سوابق موجود و لیست

^۱. "Representative, Participant and Observer".

اسامی حاضران در نشست‌ها، ملاحظه می‌شود که این عناوین در خصوص اعضای شورا و ناظران رعایت می‌شود، اما در خصوص اعضای غیر شورای سازمان گاهی اوقات از لفظ " نماینده " و گاهی اوقات " ناظر " و در مواردی نیز بدون ذکر عنوان، نام برده می‌شود. با این توصیف آنچه که مهم است و دارای اثر و ارزش حقوقی است، نقش و میزان اختیارات هر یک از این دولت‌ها و سازمان‌هاست که به طور مشخص در قانون بیان شده است.

بند ششم - تشکیل نهادهای فرعی

شورای آیمو می‌تواند همانند مجمع در صورت ضرورت اقدام به تشکیل ارگان‌های فرعی اعم از موقت و دائم بنماید. در چنین صورتی مقررات و قواعد کاری شورا بر این نهادها حاکم خواهد بود. شورا می‌تواند این مقررات را تا آن جا که ضروری است، مورد اصلاح قرار دهد تا زمینه برای فعالیت ارگان‌ها فراهم آید. شورا هم چنین در هر زمانی که تشخیص دهد، می‌تواند نسبت به انحلال نهادهای فرعی اقدام نماید. یکی از نهادهای فرعی متشکله توسط شورا که تا زمان نگارش این کتاب هم چنان فعال است، " گروه کاری ویژه راجع به پلان استراتژیک سازمان " ^۱ می‌باشد. این گروه کاری به دنبال تصمیم شورا در نشست هشتاد و هشتم آن که در سال ۲۰۰۲ میلادی برگزار شد، تشکیل گردید و تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی دوازده نشست برگزار نمود. این گروه کاری نقش اصلی را در تهیه و به روز رسانی طرح استراتژیک برای سازمان و طرح اقدام در سطح عالی برای نیل به اهداف و مأموریت سازمان بر عهده گرفت. گروه کاری ویژه ی دیگری که حسب نیاز و به صورت موقت در خلال نشست شورا برگزار می‌شود، گروه کاری رسیدگی به درخواست‌های اعطای "موقعیت مشاوره‌ای" ^۲ به سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی است. گزارش گروه کاری به همراه پیشنهادهای به صحن اصلی اجلاس شورا ارائه می‌شود و مورد تصمیم‌گیری نهایی قرار می‌گیرد.

^۱. " Ad Hoc Working Group on Organization's Strategic Plan".

^۲. "Application for Consultative Status".

گفتار سوم) مقررات و قواعد کاری کمیته‌های پنج‌گانه اصلی

ضوابط و مقررات حاکم بر رویه‌های کاری کمیته‌های پنج‌گانه در اکثر موارد یکسان می‌باشد. کمیته‌های فرعی نیز از قواعد و رویه‌های واحدی پیروی می‌کنند و اکثر مقررات کمیته‌ی مادر نسبت به آن‌ها اعمال می‌شود. کسب اطلاع از قواعد کاری و چگونگی جریان اداره کمیته‌ها بسیار مهم می‌باشد. بدون اطلاع و درک صحیح و کافی از این مقررات امکان مشارکت فعالانه و مؤثر هیأت‌های نمایندگی دولت‌ها در نشست‌های کمیته‌های اصلی و فرعی و هم‌چنین اطلاع‌یابی از روند تدوین مقررات دریایی بسیار مشکل خواهد بود.

در این گفتار ابتداء قواعد کاری کمیته‌ی ایمنی دریانوردی به عنوان اولین و مهم‌ترین کمیته‌ی اصلی سازمان و سپس به ترتیب کمیته‌های حفظ محیط زیست دریایی، حقوقی، همکاری فنی و تسهیلات مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

بند اول - کمیته‌ی ایمنی دریانوردی

همان‌طور که در بخش پیشین گفته شد، مهم‌ترین و قدیمی‌ترین کمیته‌ی فنی و تخصصی آیمو کمیته‌ی ایمنی دریانوردی است. کمیته‌ی ایمنی دریانوردی دارای دو نقش و یا در واقع صلاحیت می‌باشد. نقش اول را سازمان و کنوانسیون آیمو به این کمیته داده است که در ماده ۲۸ آن به وضوح بیان شده است و دیگری نقش و صلاحیتی است که بعضی کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی به این کمیته اعطاء نمودند. این نقش نه تنها در این کنوانسیون‌ها بیان شده است، بلکه مورد شناسایی کنوانسیون آیمو نیز قرار گرفته است. بر اساس ماده ۳۱ کنوانسیون آیمو چنانچه وظیفه‌ای از سوی هر یک از معاهدات بین‌المللی به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی محول شده باشد، این کمیته موظف خواهد بود، بر اساس مقررات این معاهدات عمل نماید، ولو این که این مقررات خلاف مقررات و قواعد کاری کمیته باشد.

عمده صلاحیت و نقشی که در قالب کنوانسیون‌های بین‌المللی به کمیته اعطاء شده است، مربوط به اصلاحات این گونه کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی است. به عنوان مثال طبق ماده هشت کنوانسیون "SOLAS 74" کلیه اصلاحات پیشنهادی نسبت به کنوانسیون

می‌بایست به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی آی‌مو ارجاع داده شود تا مورد رسیدگی قرار گیرد و طبق مقررات و رویه‌های آمده در ماده‌ی مذکور نسبت به آن‌ها تصمیم‌گیری به عمل آید. نظیر چنین مقرراتی را می‌توان در بعضی از کنوانسیون‌های دیگر نظیر "STCW 78"^۱ نیز مشاهده نمود. با توجه به این مطالب، دولت‌هایی که عضو کنوانسیون‌ها هستند، به هنگام رسیدگی به موضوع‌های مربوط به این کنوانسیون‌ها می‌توانند در نشست‌های کمیته با حق اظهار نظر و رأی مساوی حضور یابند، حتی اگر عضو کنوانسیون آی‌مو و یا حتی سازمان ملل متحد نباشند.

الف) برگزاری جلسات کمیته

کمیته‌ی ایمنی دریانوردی در هر سال می‌باید حد اقل یک بار تشکیل جلسه دهد. رویه معمول این است که این کمیته در هر دو سال سه بار تشکیل جلسه می‌دهد، علاوه بر جلسات از قبل برنامه ریزی شده، کمیته می‌تواند اقدام به تشکیل جلسات فوق‌العاده نماید. برای این منظور لازم است، حداقل پانزده دولت عضو سازمان طی نامه‌ای از دبیر کل چنین درخواستی را مطرح نمایند و یا موضوع از قبل به تصویب نشست عادی کمیته رسیده باشد.^۲

جلسات کمیته مطابق با رویه‌های معمول در مقر سازمان برگزار می‌شود. کمیته می‌تواند جلسه خود را با تأیید مجمع و یا شورا در مکان دیگری حتی خارج از شهر لندن و کشور انگلیس برگزار نماید. به عنوان نمونه نشست هشتاد و دوم و هشتاد و سوم کمیته در اواخر سال ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷ میلادی به ترتیب در کشورهای ترکیه و دانمارک و به میزبانی دولت‌های این دو کشور برگزار گردید.

برای برگزاری جلسه اعم عادی و فوق‌العاده، دبیر کل می‌بایست تحت نظر رییس کمیته مراتب را حداقل شصت روز قبل به اطلاع اعضای آی‌مو و سایرین برساند. دبیرخانه‌ی آی‌مو، برنامه

^۱ "کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی".

^۲ کمیته‌ی آی‌مو به ندرت اقدام به تشکیل جلسه فوق‌العاده می‌نماید. تنها جلسه فوق‌العاده کمیته‌ی ایمنی دریانوردی به مدت دو روز در تاریخ بیست و هفتم و بیست و هشتم ماه نوامبر سال ۲۰۰۱ میلادی برگزار شد. تنها دستور کار این جلسه دو روزه مسائل مربوط به اجرای کنوانسیون بازنگری شده‌ی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی (STCW) بود. این نشست به دنبال تصمیم کمیته در نشست هفتاد و چهارم عادی برگزار گردید.

و تقویم زمانی اجلاس‌های کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و حتی سایر کمیته‌های اصلی، فرعی و گروه‌های کاری بین‌الاجلاس را از یک سال قبل پیش‌بینی می‌نماید و در ابتدای هر سال به اطلاع همگان می‌رساند. در طول سال چنانچه تغییراتی در برنامه‌ی مزبور حادث شود، مراتب در قالب یک بخشنامه‌ی اصلاحی اعلام خواهد شد. علاوه بر این دبیرخانه‌ی آیمو از شش تا چهار ماه قبل از تاریخ برگزاری نشست‌ها، طی بخشنامه‌ی، تاریخ دقیق برگزاری آن‌ها، نحوه‌ی ارائه‌ی اسناد و اقدام جهت ویزای کشور انگلیس را به دولت‌ها یادآور می‌شود.

در ادبیات آیمو عرفاً به کل اجلاس یک نهاد از روز اول تا آخر "نشست"^۱ و به جلسات متعددی که در ساعات مختلف در طول نشست برگزار می‌شود، "جلسه"^۲ می‌گویند. مع الوصف در میان کارشناسان و هیأت‌های نمایندگی شرکت‌کننده در نشست‌ها، گاهی اوقات با اغماض از هر دو لفظ برای یک منظور استفاده می‌شود.

ب) حضور هیأت‌های نمایندگی اعضای آیمو و سایر اشخاص حقوقی در نشست‌های کمیته

هیأت‌های نمایندگی کلیه‌ی دولت‌های عضو آیمو می‌توانند در نشست‌های کمیته و نهادهای فرعی آن حضور پیدا کنند و با حق رأی مساوی به اظهار نظر در خصوص دستور کارها و سندهای تقدیمی بپردازند. اعضای وابسته نیز از حق حضور در کلیه‌ی نشست‌های کمیته و نهادهای فرعی آن با ارائه‌ی نقطه‌نظرات نسبت به دستور کارها و سندهای تقدیمی، بدون حق رأی برخوردارند. هم‌چنین این اعضاء می‌توانند همانند دولت‌های عضو نظرات و پیشنهادهای خود را نسبت به دستور کارها در قالب سند ارائه نمایند.

دبیر کل آیمو با تأیید شورا می‌تواند از دولت‌هایی که مبادرت به درخواست عضویت در آیمو نمودند، اما هم‌چنان در انتظار به سر می‌برند، دولت‌هایی که عضو سازمان ملل متحد یا یکی از سازمان‌های تخصصی آن می‌باشند و نیز جنبش‌های آزادی‌بخش که مورد شناسایی سازمان اتحاد آفریقایی و یا لیگ دولت‌های عرب قرار گرفتند، جهت شرکت در نشست‌های کمیته‌ی ایمنی دریانوردی به عنوان ناظر دعوت به عمل آورد. دعوت از سازمان ملل متحد و سازمان‌های

^۱. "Session".

^۲. "Meeting".

تخصصی آن و سازمان بین‌المللی انرژی اتمی الزامی است. دعوت از سازمان‌های بین‌الدولی غیر از سازمان‌های مورد اشاره و سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی که طرف قرارداد و تفاهم‌نامه‌ی همکاری با آی‌مو هستند، جهت حضور در نشست‌های کمیته الزامی است مشروط بر این که موضوع‌ها و یا مسائل مطروحه در کمیته به طور مستقیم به این سازمان‌ها مربوط باشد. حضور تمامی این سازمان‌ها جنبه‌ی مشورتی دارد و نمایندگان آن‌ها به عنوان ناظر در جلسات شرکت خواهند نمود. این نمایندگان با دعوت رییس جلسه و رضایت کمیته و یا کمیته‌ی فرعی آن می‌توانند در موضوع‌هایی که به آن‌ها ربط پیدا می‌کند، ورود نموده و نقطه نظرات و پیشنهادهای خود را مطرح نمایند. این اشخاص می‌توانند در صورت تشخیص و نیاز مبادرت به ارائه‌ی سند تحت دستورکارهای مطروحه در نشست کمیته نمایند. در اتخاذ تصمیم کمیته تنها دولت‌های عضو هستند که از حق رأی برخوردارند.

با توجه به این که کمیته‌های فرعی تحت نظر کمیته‌های اصلی به ویژه کمیته‌ی ایمنی دریانوردی فعالیت می‌نمایند، بنابراین دبیرکل از رؤسای این کمیته‌ها، در صورتی که موضوعاتی در حیطه‌ی مسؤولیت آن‌ها مورد بحث قرار گیرد، جهت شرکت در جلسه‌ی کمیته‌ی ایمنی دریانوردی دعوت به عمل خواهد آورد. همین رویه در خصوص رؤسای سایر کمیته‌های اصلی پنج‌گانه نیز مورد عمل واقع می‌شود.

هر یک از اعضای آی‌مو و سایر شرکت کنندگان در نشست‌های کمیته می‌بایست فردی را به عنوان نماینده‌ی خود به کمیته معرفی نمایند. این اشخاص هم چنین می‌توانند به تعدادی که لازم تشخیص دهند، افرادی را به عنوان جانشین نماینده و یا مشاور و عضوی از هیأت نمایندگی معرفی کنند. اگرچه ماده‌ی شش قواعد کاری کمیته از لفظ "یک نماینده"^۱ استفاده نمود، اما بارها دیده شده است که در لیست شرکت کنندگان در نشست‌های کمیته‌ایمنی دریانوردی و حتی سایر کمیته‌ها، بعضی از دولت‌ها مبادرت به معرفی دو نفر و حتی بیش‌تر از اعضای هیأت نمایندگی به عنوان نماینده می‌نمایند و کمیته و یا دبیرخانه‌ی آن نیز ایرادی به آن وارد نمی‌

^۱ "Rule 6: Shall designate a representative and ..!"

سازد. به طور تقریب این امر تبدیل به یک عرف شده است، چرا که در روند برگزاری جلسات مشکلی ایجاد نمی‌نماید. با این وصف، از سال ۲۰۱۰ میلادی به بعد از اعضای شرکت کننده در نشست‌ها خواسته شد، احدی از هیأت‌های نمایندگی خود را به عنوان "رییس هیأت" معرفی نمایند.

دولت‌های عضو سازمان و سایر دولت‌هایی که حق حضور در نشست‌های کمیته را دارند، می‌بایست اعتبارنامه‌ی اعضای هیأت نمایندگی را قبل از افتتاح جلسه تحویل دبیر کل آیمو نمایند. این اعتبارنامه‌ها می‌بایست توسط مرجع ذی صلاح دولت متبوع که به طور معمول وزارت امور خارجه می‌باشد، صادر شود. دبیر کل آیمو مکلف است، پس از بررسی صحت و سقم این اعتبارنامه‌ها مراتب را به کمیته گزارش نماید.

وفق اصول پذیرفته شده، جلسات غیر علنی می‌باشد مگر این که کمیته تصمیم به برگزاری علنی تمام یا بخشی از آن بگیرد. کمیته‌های فرعی نیز از چنین حکمی برخوردارند.

کلیه اسناد کمیته‌ها می‌بایست برای سازمان ملل متحد، سازمان‌های تخصصی آن و سازمان انرژی اتمی ارسال شود. سایر ناظران نیز حق دسترسی به اسناد غیر محرمانه‌ی کمیته را خواهند داشت، اما دسترسی آن‌ها به اسناد محرمانه به تشخیص دبیر کل و تأیید رییس کمیته خواهد بود. امروزه با توجه به این که کلیه اسناد اجلاس‌های مختلف در سایت اینترنتی آیمو به سهولت قابل رؤیت و پرینت می‌باشند، اسناد کمیته و هم چنین سایر کمیته‌ها برای اعضای آیمو، سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای ارسال نمی‌شود. این اشخاص می‌توانند با استفاده از یک نام و رمز عبور به سیستم، به این اسناد دسترسی پیدا کنند.

ج) ریاست نشست، دبیری و نحوه تهیه و انتشار گزارش‌های کمیته

کمیته‌ی ایمنی دریانوردی می‌بایست رییس و نایب رییس خود را در آخرین نشست هر سال برای مدت یک سال انتخاب نماید. انتخاب مجدد این مقامات برای سه دوره متوالی دیگر بلامانع است. بنابراین حداکثر مدتی که یک فرد می‌تواند در این سمت‌ها منصوب شود، چهار سال

¹. "Head of Delegation".

خواهد بود. در صورتی هم که بعد از گذشت چهار سال کاندید دیگری برای این پست‌ها وجود نداشته باشد، منعی برای رییس و نایب رییس فعلی جهت ادامه کار وجود نخواهد داشت. بطور مثال نماینده‌ی انگلیس از سال ۲۰۰۰ میلادی به مدت شش سال ریاست کمیته را برعهده داشت. البته ذکر این نکته ضروری است که به محض پایان یافتن دوره سمت نایب رییس ایشان می‌تواند خود را برای ریاست کمیته کاندید نماید چرا که سمت‌های ریاست و نایب ریاست دو پست جدای از هم محسوب می‌شوند. فردی که به عنوان رییس و یا نایب رییس انتخاب گردید، می‌تواند پس از گذشت چهار سال و با یک وقفه یک یا دو ساله و حتی بیش‌تر به صورت مجدد برای احراز این پست‌ها نامزد شود. اگرچه حسب مقررات محدودیتی برای نامزد شدن جهت احراز پست‌های رییس و نایب رییس برای دولت‌ها وجود ندارد، طبق عرف موجود از مدت‌ها قبل لابی‌ها و رایزنی‌های لازم میان دولت‌ها و دبیر کل صورت می‌گیرد تا افراد خاصی از اعضای آیمو برای این سمت‌ها کاندید و انتخاب شوند. رویه این است که با هماهنگی قبلی میان دولت‌های معرفی کننده نامزدها، دبیرخانه‌ی آیمو و بعضی از دولت‌های دیگر، فرد مورد نظر توسط یکی از دولت‌های غیر از دولت متبوع نامزدها، با ارائه گزارشی از سوابق آنان، ایشان را برای این سمت‌ها پیشنهاد می‌کنند. با طرح نامزدی توسط این دولت، دولت‌های دیگر اقدام به حمایت از کاندیدای مورد نظر نموده و به تقریب پس از کسب پانزده تا بیست حمایت دولت دیگر، فرد مورد نظر با اجماع و طبق روال معمول با تشویق حاضران به این سمت منصوب می‌شود. مسؤولیت برگزاری انتخابات رییس کمیته با دبیر کمیته یعنی دبیر کل و مسؤولیت برگزاری نایب رییس نیز با رییس کمیته خواهد بود.

رییس جلسه عهده دار مسؤولیت اداره جلسه است و در صورت عدم ریاست ایشان به هر دلیل، نایب آن این مسؤولیت را به انجام خواهد رساند. هر دوی این مقام در زمان ریاست خود حق اظهار نظر و رأی از سوی دولت خود را در خصوص موضوع‌های مطرح شده در جلسه نخواهند داشت و در صورتی که ایشان به عنوان نماینده‌ی دولت خود معرفی شده باشند، می‌توانند فرد دیگری از هیأت نمایندگی را به عنوان نماینده دولت خود به کمیته معرفی دارند.

در صورتی هم که رییس جلسه به هر دلیلی قادر به انجام وظایف خود تا پایان سمتش نباشد، تا تعیین رییس جدید، نایب رییس ریاست جلسه را بر عهده خواهد داشت.

دبیر کل آیمو سمت دبیری کمیته را خواهد داشت. ایشان می‌تواند این سمت را به هر یک از کارمندان دبیرخانه تفویض نماید. به طور معمول و با توجه به مشغله‌های کاری دبیرکل، مدیر بخش ایمنی دریانوردی سازمان سمت دبیری را برعهده خواهد گرفت. در صورت عدم حضور ایشان در منطقه و یا مشغله‌های کاری، احدی از همکاران ایشان مسؤولیت دبیری جلسه خواهد پذیرفت.

دبیر جلسه در واقع به عنوان بازوی اجرایی کمیته و مشاور قوی رییس عمل می‌کند. دبیرخانه‌ی آیمو وظیفه دارد، تمامی گزارش‌ها، قطعنامه‌ها، توصیه‌نامه‌ها و سایر اسناد کمیته را دریافت و پس از ترجمه به سه زبان کاری انگلیسی، فرانسوی و اسپانیولی منتشر نماید. شش زبان عربی، چینی، فرانسوی، انگلیس، اسپانیولی و روسی به عنوان زبان رسمی کمیته معرفی شده‌اند و شرکت‌کنندگان در جلسات کمیته می‌توانند به یکی از این شش زبان رسمی تکلم نمایند. در این صورت مکالمات به طور هم‌زمان به پنج زبان دیگر ترجمه خواهد شد. در صورت عدم حضور مترجم، کمیته نمی‌تواند به کار خود ادامه دهد، مگر آن که نمایندگان متکلم به آن زبان از قبل رضایت خود را با ادامه کار کمیته بدون مترجم اعلام دارند.

تمامی اسناد مربوط به دستورکارهای کمیته می‌بایست به یکی از زبان‌های کاری فرانسوی، انگلیس و اسپانیولی تهیه و منتشر شود. بنابراین دبیرخانه‌ی آیمو مسؤولیتی در قبال ترجمه این اسناد به زبان‌های روسی، عربی و چینی نخواهد داشت.

گزارش‌ها، قطعنامه‌ها، توصیه‌نامه‌ها و تصمیمات کمیته و ارگان‌های فرعی آن به کلیه زبان‌های رسمی تهیه و منتشر خواهد شد. اسناد الزام‌آور از قبیل کنوانسیون، پروتکل و ضمیمه آن و همچنین اصلاحات نسبت به این سندها نیز به کلیه زبان‌های رسمی تهیه و منتشر خواهد شد.

د) دستور کارهای کمیته

هر یک از نشست‌های کمیته دارای دستور کارهای ویژه‌ی خود است که در برنامه‌ی کاری کمیته گنجانده می‌شود. عمده‌ی این دستور کارها در اجلاس قبل کمیته مورد بررسی قرار می‌گیرد و به تصویب می‌رسد. پس از آن دستور کارها به نحو مشروط توسط دبیر کل آیمو تنظیم و به تأیید رییس کمیته می‌رسد و سپس حداقل شصت روز قبل از برگزاری نشست از طریق سایت اسناد آیمو به اطلاع عموم شرکت کنندگان رسانده می‌شود.^۱ این دستور کارها در روز افتتاحیه نشست مورد بررسی کلی و تصویب کمیته قرار می‌گیرد. بدون تصویب دستور کارها کمیته حق ورود به مباحث مربوطه را نخواهد داشت. دستور کارهای کمیته متنوع می‌باشند و نمی‌توان برای آن محدودیتی قایل شد. آنچه که مهم است، این است که دستور کارها باید در چارچوب شرح وظایف سازمان و به ویژه کمیته‌ی ایمنی دریانوردی تعیین و در برنامه‌ی کاری آن گنجانده شود. دستور کارهایی که کار رسیدگی به آنها در نشست‌های قبلی کمیته به سرانجام نرسیده باشد، به طور خودکار در برنامه‌ی کاری نشست بعدی کمیته گنجانده خواهد شد. دستور کارهایی که از سوی مجمع و شورا درخواست شده باشد، می‌بایست در دستور کار مشروط کمیته گنجانده شود. دستور کارهایی که از سوی دبیر کل آیمو، سازمان ملل متحد و یا هر یک از سازمان‌های تخصصی آن و نیز سازمان بین‌المللی انرژی اتمی پیشنهاد می‌شوند، نیز می‌بایست در دستور کار مشروط گنجانده شوند. دولت‌های عضو آیمو و اعضای وابسته نیز حق پیشنهاد گنجاندن دستور کار را دارند، با این وصف لازم است تا دستورالعمل‌های ویژه‌ی نحوه‌ی ارائه‌ی پیشنهاد دستور کار را رعایت کنند.

همانند شورا و مجمع، در صورت بروز مسائلی که از زمان اعلام دستور کارهای مشروط تا زمان افتتاح جلسه اتفاق افتاده است و در دستور کار قرار دادن آنها لازم تشخیص داده شده است، دبیر کل آیمو می‌تواند آنها را تحت دستور کاری با عنوان "دستور کار تکمیلی" مطرح

^۱ عرف معمول این است که دستور کارها پس از تصویب در نشست قبلی به اطلاع عموم می‌رسد و همگان از آن مطلع می‌گردند.

نماید. در صورت تحقق چنین وضعیتی دبیر کل مکلف است به نحو مقتضی مراتب را هر چه سریع تر به اطلاع اعضای کمیته و سایر شرکت کنندگان در نشست کمیته برساند.

ه) تشکیل نهادهای فرعی توسط کمیته

همانند مجمع و شورا کمیته‌ی ایمنی دریانوردی نیز به عنوان یکی از ارگان‌های اصلی سازمان می‌تواند اقدام به تأسیس نهادهای فرعی اعم از موقتی و یا دائمی نماید. علاوه بر این، در خلال برگزاری نشست، گروه‌های کاری متعددی تشکیل می‌شود تا به بعضی از دستور کارهای کمیته رسیدگی و گزارش متضمن پیشنهادها و توصیه‌های خود را به کمیته ارائه نماید.

تاکنون نهادهای فرعی متعددی چه به صورت موقت و چه به صورت دائم توسط کمیته تشکیل یافته اند. به طور معمول نهادهای موقتی نیز گروه‌های کاری ویژه‌ی بین‌الاجلاس می‌باشند که برای رسیدگی به یک یا چند موضوع تشکیل و پس از اتمام کار منحل می‌شوند. بعضی از این گروه‌های کاری بین‌الاجلاس ممکن است با یک جلسه به کار خود پایان دهند و بعضی از آنها نیز ممکن است تا ده جلسه و بلکه بیش‌تر و برای چند سال ادامه کار دهند. برای مثال می‌توان به گروه کاری رسیدگی به مسائل مربوط به استقرار سیستم "شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها موسوم به (LRIT)" اشاره نمود. این گروه کاری در سال ۲۰۰۸ میلادی تأسیس گردید و تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی ده جلسه برگزار نمود.

با توجه به بار مالی تشکیل نهادهای فرعی، تأسیس آنها می‌بایست به تأیید شورای آیمو به عنوان نهاد مسؤول امور اداری و مالی سازمان برسد. بنابراین صرف تشخیص و تصمیم کمیته برای تشکیل یک نهاد فرعی کفایت نمی‌کند.

و) سیستم رأی‌گیری و اجماع برای تصویب تصمیمات در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی

با توجه به نقش و وظیفه دوگانه‌ی کمیته‌ی ایمنی دریانوردی، سیستم رأی‌گیری آن نیز دوگانه می‌باشد. چنانچه موضوع‌های مربوط به کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های بین‌المللی دریایی در دستورکار کمیته قرار داشته باشد، تصمیمات کمیته بر اساس مفاد این کنوانسیون‌ها اتخاذ خواهد شد. به طور مثال طبق قسمت چهارم از بند "ب" ماده هشت کنوانسیون SOLAS

74، اصلاحات نسبت به این کنوانسیون در صورتی به تصویب کمیته خواهد رسید که در مرتبه نخست حداقل یک سوم اعضای کنوانسیون در زمان رأی‌گیری در جلسه حضور داشته باشند و در مرحله بعد حداقل دو سوم دولت‌های حاضر و رأی‌دهنده با اصلاحات پیشنهادی موافقت نمایند. بنابراین چنانچه (و با فرض این که) کنوانسیون دارای نود عضو باشد و سی عضو در جلسه رأی‌گیری حضور یابند، برای تصویب یک اصلاحیه موافقت حداقل بیست عضو لازم خواهد بود. حال چنانچه کل اعضاء در جلسه حضور یابند، حداقل مورد نیاز برای تصویب اصلاحیه به شصت عضو افزایش می‌یابد.

غیر از مواردی هم چون مورد فوق، کلیه اعضای آیمو به جز اعضای وابسته دارای یک رأی هستند و تمامی تصمیم‌ها نیز با اکثریت آرای اعضایی^۱ که در جلسه حضور دارند و در رأی‌گیری اعم از رأی منفی و یا مثبت شرکت می‌کنند، به تصویب خواهد رسید. گزارش‌ها، قطعنامه‌ها و توصیه‌نامه‌ها نیز به همین نحو به تصویب می‌رسند. با توجه به ماده ۲۶ قواعد کاری کمیته که برگرفته از ماده ۶۲ کنوانسیون آیمو می‌باشد، منظور از "اعضای حاضر و رأی‌دهنده"^۲ اعضایی هستند که علاوه بر حضور در جلسه در رأی‌گیری نیز شرکت نمایند، ولو این که رأی مثبت و یا منفی به پیشنهادهای مطروحه دهند. ممکن است عضوی و یا اعضایی در جلسه حضور داشته باشند، اما از ارائه رأی خودداری نمایند، در این صورت در دایره تعریف فوق قرار نمی‌گیرند. دولت‌هایی که در رأی‌گیری شرکت نمایند، اما رأی باطل، مخدوش و یا مشروط دهند، در این حالت نیز مشمول عبارت اخیر الذکر قرار نمی‌گیرند.

منظور از عبارت "اعضای حاضر" نیز این است که در جلسه ای که مراسم رأی‌گیری انجام می‌شود، نمایندگان دولت‌ها حضور فیزیکی پیدا کرده باشند، حتی اگر در رأی‌گیری شرکت نمایند و یا اقدام به ارائه رأی باطله نمایند. بنابراین چنانچه دولتی هیأتی را برای حضور در یکی از جلسات کمیته معرفی نماید و آن هیأت در تمامی نشست‌های کمیته حضور یابد اما در جلسه رأی‌گیری در خصوص موضوعی شرکت ننماید، آن دولت در خصوص آن جلسه و موضوع

1. "Majority of the Members".

2. "Members Present and Votings".

رأی‌گیری شده غایب محسوب خواهد شد، ولو آن که از نظر شرکت در نشست کمیته حاضر در نظر گرفته شود و نام آن در لیست شرکت کنندگان ثبت شده باشد. به منظور ارائه یک شیوه عملیاتی و کاربردی سیستم رأی‌گیری کمیته در سه فرض و حالت ممکن به شرح زیر بیان می‌شود:

- فرض اول: حالت حداکثری

چنانچه تمامی ۱۷۰ نفر عضو آیمو در نشست کمیته و نیز رأی‌گیری شرکت کنند و رأی مثبت و یا منفی نسبت به پیشنهادی را ارائه دهند، در این وضعیت برای تصویب آن نصف به اضافه یک رأی مثبت اعضاء یعنی ۸۶ رأی لازم و ضروری است.

- فرض دوم: حالت حداقلی

طبق قاعده سی و دو "قواعد کاری" برای این که جلسه کمیته رسمیت یابد، حضور حداقل بیست عضو آیمو لازم و ضروری است. در حالتی که تنها این تعداد در نشست کمیته حضور یابند و دو سوم آنها یعنی چهارده عضو در رأی‌گیری شرکت نمایند و رأی مثبت و یا منفی نسبت به پیشنهادی ارائه دهند، برای تصویب آن، رأی مثبت نصف به اضافه یک این چهارده عضو یعنی هشت رأی لازم و ضروری است.

- فرض سوم: حالت بینابین

حالت بینابین وضعیتی میان حداکثر و حداقل است که با توجه به تعداد شرکت کنندگان در جلسه نسبت‌ها بر اساس نصاب‌ها تغییر می‌یابند. با مراجعه به سوابق قابل تبیین است که به طور معمول شمار دولت‌های حاضر در جلسات کمیته بین هشتاد و پنج تا یکصد و پنج دولت عضو متغیر است.

به طور معمول رأی‌گیری با بالا بردن دست‌های نمایندگان حاضر در جلسه و شرکت کننده‌ی در رأی‌گیری انجام می‌پذیرد. با این وجود هر یک از اعضاء کمیته یا سایر شرکت کنندگان که حق شرکت در رأی‌گیری را دارند، ممکن است درخواست رأی‌گیری با اعلام اسامی کشورها

بنمایند. در چنین حالتی که بر اساس حروف الفبای انگلیسی دولت‌های عضو صورت می‌گیرد، رأی هر یک از اعضاء در گزارش جلسه ذکر خواهد شد.

در صورتی که پس از انجام رأی‌گیری تعداد آرای مثبت و منفی برابر باشند، در جلسه بعد همان نشست کمیته، برای بار دوم رأی‌گیری به عمل خواهد آمد و چنانچه برای بار دوم نیز نتیجه مساوی حاصل آید، در این صورت پیشنهاد مطروحه مردود قلمداد خواهد شد. مأموران و رؤسای کمیته می‌بایست از طریق رأی‌گیری مخفی انتخاب شوند. در این صورت دو نفر ناظر و بازرس از میان خود اعضاء برای نظارت بر روند رأی‌گیری با پیشنهاد رییس و تصویب کمیته انتخاب خواهند شد.

آنچه تاکنون در خصوص سیستم رأی‌گیری و شرایط آن گفته شد، مبتنی بر مقررات مندرج در کنوانسیون آیمو و قواعد کاری کمیته می‌باشد. مع الوصف از این سیستم به ندرت برای اتخاذ تصمیم و نیز تصویب پیشنهادها استفاده می‌شود. نگارنده در طول مأموریت خود و حضور در بیش از یکصد و چهل نشست در سطوح مختلف، تنها در سه چهار مورد شاهد برگزاری مراسم رأی‌گیری بر اساس مقررات فوق بود. تصمیم کمیته‌ایمنی دربانوردی و سایر کمیته‌ها و حتی شورا و مجمع آیمو در اکثر قریب به اتفاق موارد به صورت اجماع اخذ می‌شود و گزارش‌ها، توصیه‌ها و دستورالعمل‌ها نیز از همین طریق به تصویب می‌رسند. به این ترتیب که، با طرح سند و یا پیشنهادی ابتداء موافقان و مخالفان آن سخنرانی خواهند نمود و پس از جمع بندی توسط رییس جلسه نتیجه بحث هر چه باشد، در صورت عدم اعتراض حضار به تصویب می‌رسد. سیستم اجماع موجب تسریع در روند کار کمیته می‌شود. چنانچه پیشنهاد مطروحه از حمایت کافی آن‌هایی که اقدام به ارائه نظر نمودند، برخوردار نباشد، در این صورت آن پیشنهاد از دور بحث کنار گذاشته و مردود اعلام خواهد شد. در سیستم اجماع همواره سعی می‌شود، پیشنهاد مطروحه از اقبال و حمایت قابل توجه اعضای کمیته برخوردار شود. در بسیاری از موارد، اجماع نسبت به یک راه حل بینابین و مصالحه آمیز صورت می‌گیرد و آنچه که مصوب

می‌شود، تا حد قابل توجهی با پیشنهاد اولیه مطروحه تفاوت دارد. در صورتی که در خصوص موضوعی اجماع حاصل نشود، رأی‌گیری به همان تشریفات می‌باشد که عمل می‌آید.

بند دوم - کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی

دومین کمیته‌ی مهم و پر کار آیمو، کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی است. قواعد کاری حاکم بر این کمیته مشابهت‌های زیادی با کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و سایر کمیته‌های اصلی دارد. در این گفتار قواعد کاری کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی مورد بررسی قرار می‌گیرد و در هر جایی که این مقررات با کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مشابهت داشته باشد، از ذکر مجدد آن خودداری و به مبحث مربوط به کمیته‌ی اخیر اذکار ارجاع داده می‌شود.

کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی همانند کمیته‌ی ایمنی دریانوردی دارای دو نقش و صلاحیت می‌باشد. صلاحیت اول مربوط به محدوده ای می‌شود که طبق ماده ۳۸ کنوانسیون آیمو به آن اعطاء شده است و صلاحیت دوم مربوط به محدوده ای می‌شود که در ماده ۴۱ همین کنوانسیون پیش‌بینی شده است. چنانچه طبق یک کنوانسیون نظیر MARPOL "73/78" وظیفه‌ای بر عهده کمیته گذاشته شود، این کمیته طبق ماده ۴۱ کنوانسیون آیمو می‌بایست طبق مقررات مذکور در کنوانسیون‌های مربوطه، عمل نماید. به طور مثال طبق ماده شانزدهم کنوانسیون مزبور کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی وظیفه اصلاح این کنوانسیون را به ترتیبی که در این کنوانسیون مقرر است، بر عهده دارد. بند " ب " این ماده می‌گوید:

" هر اصلاحیه پیشنهادی و منتشر شده به طرز فوق توسط سازمان، به یکی از نهادهای مناسب جهت ملاحظه و بررسی ارائه خواهد شد."

الف) برگزاری جلسات کمیته، حضور هیأت‌های نمایندگی دولت‌های عضو و سایر اشخاص حقوقی در نشست‌های کمیته

نحوه عضویت در کمیته مشابه کمیته‌ی ایمنی دریانوردی می‌باشد. کمیته می‌بایست هر سال حداقل یک بار تشکیل جلسه دهد. برگزاری جلسات دیگر با تأیید شورا امکان پذیر خواهد بود. به طور معمول کمیته هر دو سال، سه جلسه برگزار می‌کند. مکان برگزاری جلسات کمیته

مقر سازمان در لندن است، مگر آن که کمیته با تأیید شورا تصمیم به برگزاری آن در جای دیگری گیرد. برگزاری جلسه حداقل دو ماه قبل توسط دبیر کل به اطلاع همگان رسانده می‌شود. از رؤسای سایر ارگان‌های آیمو نیز دعوت به عمل می‌آید تا در صورت نیاز و ارتباط موضوعی با دستور کارها به عنوان ناظر در جلسات حضور یابند.

احکام مربوط به دعوت از دولت‌های غیر عضو، سازمان ملل متحد و سازمان‌های تخصصی آن، سازمان‌های بین‌المللی اعم از دولتی و غیر دولتی و سایرین و نحوه حضور و مشارکت آن‌ها در مباحث مطروحه در جلسات، همگی با مقررات مربوط به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی یکسان است. تنها تفاوتی که وجود دارد این است که از دفتر " برنامه‌ی محیط زیستی سازمان ملل متحد"^۱ نیز از سوی دبیرکل آیمو برای حضور در جلسات کمیته دعوت به عمل خواهد آمد.

احکام مربوط به ترکیب هیأت‌های نمایندگی، اعتبارنامه‌ها، علنی و غیر علنی بودن جلسات، دریافت اسناد و دسترسی به اسناد غیر محرمانه نیز با آنچه که در خصوص کمیته‌ی ایمنی دریانوردی گفته شد، تفاوت ندارد.

ب) دستور کارهای کمیته

تمامی مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی در ارتباط با دستور کارها نسبت به کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی نیز حکم فرماست. با این وجود نکته قابل یادآوری آن است که در خصوص کمیته‌ی اخیر الذکر دولت‌های عضو کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌هایی که کمیته در قبال آن‌ها دارای مسؤولیت است، می‌توانند با رعایت مقررات آمده در این معاهدات، درخواست گنجاندن اصلاحیه‌ی ای را نسبت به این معاهدات در دستور کار کمیته قرار دهند. چنین تذکاری در خصوص کمیته‌ی ایمنی دریانوردی وجود ندارد. اگرچه تاکنون کلیه پیشنهاد دهندگان دستور کارهای کمیته‌ی ایمنی دریانوردی هم زمان عضو آیمو نیز بوده‌اند، با این وجود منعی برای دولت‌های غیر عضو آیمو مبنی بر درخواست اصلاح مفاد یک معاهده وجود ندارد، مشروط بر این که در وهله اول دولت غیر عضو آیمو در معاهده مورد نظر عضویت داشته باشد و در

^۱. "United Nations Environment Program (UNEP)".

مرحله دوم اصلاح آن معاهده همانند کنوانسیون "SOLAS 74" بر عهده کمیته‌ی ایمنی دریانوردی گذاشته شده باشد و هم چنین تشریفات مقدماتی آمده در کنوانسیون برای این منظور رعایت شود.

ج) ریاست نشست کمیته، دبیری آن و نحوه تهیه و انتشار گزارش‌ها و اتخاذ تصمیمات

نحوه انتخاب رییس و نایب رییس کمیته و وظایف آن‌ها همانند کمیته‌ی ایمنی دریانوردی است. تنها تفاوتی که در این خصوص میان دو کمیته وجود دارد این است که در کمیته‌ی اخیر الذکر رییس و نایب رییس تنها می‌توانند برای چهار دوره متوالی به این سمت منصوب شوند و ادامه تصدی این پست‌ها بعد از چهار سال متوالی در صورتی امکان پذیر است که کاندید دیگری وجود نداشته باشد. در خصوص کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی انتخاب مجدد رییس و نایب رییس برای دوره‌های متوالی حتی بیش‌تر از چهار سال امکان پذیر است. به عنوان نمونه نماینده‌ی کشور قبرس در سال ۲۰۰۳ میلادی و در پی رقابت با نماینده‌ی کشور نروژ به عنوان رییس کمیته انتخاب شد. در نشست سال ۲۰۱۱ میلادی نیز، این ریاست تا پایان سال ۲۰۱۲ میلادی تمدید شد. در طول این مدت نماینده‌ی قبرس تنها نامزد پست ریاست بود.

مقررات مربوط به دبیری کمیته و مسؤولیت‌های دبیر، زبان مورد استفاده در جلسات و اسناد دستور کارها، انتشار گزارش‌ها، قطعنامه‌ها و تصمیمات کمیته با مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی یکسان می‌باشد. حد نصاب لازم برای رسمیت جلسات، سیستم رأی‌گیری و اجماع، نحوه اداره نشست و اتخاذ تصمیمات نیز همانند کمیته‌ی ایمنی دریانوردی است.

د) تشکیل نهادهای فرعی توسط کمیته

همانند کمیته‌ی "MSC" کمیته‌ی "MEPC" نیز می‌تواند در صورت احساس نیاز اقدام به تشکیل ارگان‌های فرعی بنماید. در چنین صورتی تمامی مقررات و قواعد کاری کمیته نسبت به این نهادها اعمال خواهد شد. کمیته مکلف است، حداقل سالی یک بار نیاز به ادامه کار نهاد متشکله را مورد بررسی قرار دهد و در صورت اثبات عدم نیاز، انحلال آن را اعلام دارد. با توجه به آثار اداری و مالی تشکیل ارگان‌های فرعی، تشکیل چنین نهادهایی اعم از موقتی و دائم نیاز

به تأیید شورا دارد. علاوه بر این گروه‌های کاری متعددی در خلال برگزاری نشست کمیته، به صورت موقت و برای بررسی یک یا چند دستور کار جاری نشست برگزار خواهد شد.

یکی از نهادهای فرعی متشکله گروه کاری فنی "OPRC/HNS" می‌باشد که اگرچه یک گروه کاری محسوب می‌شود، اما شبیه کمیته‌های فرعی متشکله عمل می‌کند. شرایط کاری هر نشست این گروه کاری را کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی تعیین می‌نماید. گروه کاری پس از تشکیل جلسه گزارش نتیجه کار خود را به همراه پیشنهادهای به صورت کتبی به کمیته ارائه می‌دارد.^۱

بند سوم - کمیته‌ی حقوقی

رکن مهم دیگر آیمو کمیته‌ی حقوقی است. صلاحیت این کمیته نیز همانند کمیته‌های ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی دو گانه می‌باشد. به این معنا که یک سری وظایف از سوی خود کنوانسیون آیمو بر عهده آن گذاشته شد که در ماده ۳۳ آن بیان شد و دیگری وظایفی که از سوی معاهدات بین‌المللی نظیر کنوانسیون "LLMC 76" و پروتکل اصلاحی آن و یا کنوانسیون "FUND 92" بر عهده آن گذاشته شد. هنگامی که کمیته‌ی حقوقی در نقش ایفای وظایف مندرج در این گونه معاهدات ظاهر می‌شود، مکلف است، مقررات این اسناد را مورد توجه و رعایت قرار دهد.^۲

^۱ اولین نشست این گروه کاری در ماه مارس سال ۲۰۰۴ میلادی و سیزدهمین نشست آن در ماه مارس سال ۲۰۱۲ میلادی برگزار شد. این گروه کاری مسائل فنی مربوط به آلودگی دریایی ناشی از مواد نفتی و هم چنین مواد سمی و خطرناک و نحوه آمادگی و مقابله با این مواد در صورت بروز حادثه دریایی و هم چنین همکاری میان طرف‌های درگیر را مورد بررسی قرار می‌دهد. این گروه کاری ناظر به اجرای بهتر کنوانسیون بین‌المللی راجع به همکاری، آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۹۰ میلادی (OPRC) و پروتکل مربوط به آن در ارتباط با مواد سمی و خطرناک، مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی (OPRC-HNS) می‌باشد.

^۲ در این موارد عمده صلاحیت کمیته‌ی حقوقی همانند کمیته‌های ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی ناظر به اصلاح مفاد کنوانسیون‌های ذی ربط می‌باشد. به طور مثال طبق ماده سی و سه کنوانسیون "FUND 92" وظیفه بررسی اصلاح "میزان مبالغ پرداخت غرامت" بر عهده کمیته‌ی حقوقی آیمو گذاشته شد. کمیته برای انجام چنین کاری مکلف گردید، مقررات کنوانسیون را به همراه مقررات و قواعد کاری حاکم بر کار کمیته رعایت نماید. در صورت تعارض و تفاوت میان این قواعد با مقررات مندرج در کنوانسیون مورد نظر، مقررات کنوانسیون مناط اعتبار می‌باشد.

مقررات و قواعد کاری کمیته‌ی حقوقی مشتمل بر مباحثی به مانند نحوه‌ی برگزاری جلسات و اداره‌ی آن، دعوت از اعضای آیمو، سازمان‌ها، دولت‌های غیر عضو آیمو، دبیری جلسه و وظایف دبیر، هیأت‌های نمایندگی اعزامی به اجلاس‌ها، علنی و یا غیر علنی بودن نشست‌ها، دستور کارها و دسترسی به اسناد آیمو از سوی اعضا و سازمان‌ها، نحوه‌ی انتخاب رییس و نایب رییس، تشکیل نهادهای فرعی، زبان مورد استفاده و سیستم رأی‌گیری، همگی با مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مطابقت می‌کند. به دلیل این مشابهت‌ها از ذکر دوباره قواعد کاری کمیته‌ی حقوقی در این قسمت خودداری شده و فقط به تبیین تفاوت‌های اندک میان این مقررات با مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی اشاره می‌شود:

- کمیته‌ی حقوقی می‌تواند همانند کمیته‌ی ایمنی دریانوردی اقدام به برگزاری جلسه فوق‌العاده نماید. درخواست برگزاری جلسه فوق‌العاده می‌تواند از سوی پانزده دولت عضو آیمو و یا رییس جلسه صورت گیرد، حال آن که برای تشکیل جلسه فوق‌العاده کمیته‌ی ایمنی دریانوردی از رییس جلسه نامی برده نشده است و بنابراین ایشان حق درخواست جلسه فوق‌العاده را نخواهد داشت.
- برای تشکیل جلسه فوق‌العاده دبیرکل می‌بایست حداقل سی روز قبل از تشکیل آن مراتب را به اطلاع اعضا و سایر مراجع ذی‌ربط برساند. این مهلت در خصوص کمیته‌ی ایمنی دریانوردی شصت روز تعیین شده است.^۱

^۱ در عمل بسیار به ندرت اتفاق می‌افتد که کمیته‌ی ای اقدام به برگزاری جلسه فوق‌العاده بنماید. نگارنده‌ی کتاب در طول مأموریت خود در آیمو شاهد هیچ‌گونه جلسه فوق‌العاده در خصوص هیچ کدام از کمیته‌های اصلی و فرعی نبوده است. عرف متداول این است که با توجه به نیازها، حجم برنامه‌های کاری و ملاحظات مربوط به تقویم جلسات آیمو که بسیار فشرده است و نیز محدودیت‌های بودجه‌ای، تعداد جلسات کمیته‌ها با اخذ نظرات خود کمیته‌ها و تأیید شورا برای یک دوره دوساله تنظیم می‌شود. زمان تقریبی برگزاری جلسات نیز از یک سال قبل مشخص می‌شود. آنچه که قدر متیقن است، برگزاری حداقل یک جلسه در سال است. این قید جزو مقررات دستوری کنوانسیون آیمو قرار دارد که عدول از آن امکان پذیر نیست. این امر از چنان اهمیتی برخوردار است که کنوانسیون آیمو برای آن پنج ماده اختصاص داده است. به طور مثال ماده ۳۵ کنوانسیون می‌گوید: "کمیته‌ی حقوقی حداقل سالی یک بار جلسه برگزار خواهد نمود. این کمیته هر سال یک بار مسؤولین خود را انتخاب خواهد کرد و قواعد کاری خود را به تصویب خواهد رساند." عین این ماده در خصوص چهار کمیته‌ی اصلی دیگر سازمان در بخش‌های مربوطه کنوانسیون پیش‌بینی و تکرار شده است.

- در خصوص کمیته‌ی ایمنی دریانوردی دبیرکل می‌تواند با تأیید شورا از دولت‌هایی که درخواست عضویت در سازمان را نمودند و یا دولت‌هایی که عضو سازمان ملل متحد و یا هر یک از سازمان‌های تخصصی آن می‌باشند و هم چنین جنبش‌های آزادی بخش که مورد شناسایی سازمان اتحادیه‌ی آفریقا و یا لژ دول عربی قرار گرفتند، برای حضور در جلسه دعوت نماید. در خصوص کمیته‌ی حقوقی فقط از دعوت جنبش‌های آزادی بخش پس از موافقت مجمع و یا شورا یاد شده است. بنابر این دولت‌های غیر عضو آیمو حق شرکت در جلسات کمیته را ندارند. البته چنانچه اصلاح معاهده‌ای در دستور کار کمیته‌ی حقوقی قرار داشته باشد، در این صورت فقط در زمان رسیدگی به این دستور کار، عضو غیر آیمو می‌تواند در جلسه‌ی مربوطه حضور یابد و اقدام به ارائه‌ی نظر و رأی نماید، مشروط بر این که عضو چنین معاهده‌ای باشد.
- در خصوص کمیته‌ی ایمنی دریانوردی چنانچه به یک سازمان بین‌المللی غیر دولتی به موجب تفاهم نامه‌ی موقعیت مشاوره‌ای اعطاء شده باشد، دبیرکل موظف است، از چنین سازمانی دعوت به عمل آورد. چنین تکلیفی در خصوص کمیته‌ی حقوقی وجود ندارد و در خصوص این کمیته دبیرکل می‌تواند از سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی دعوت کند و یا با در نظر گرفتن ملاحظات صرف نظر نماید.^۱
- دستورکارهای تهیه شده از سوی دبیرکل و اسناد مربوط به آن‌ها که از سوی دولت‌ها و سازمان‌ها و یا دبیرخانه‌ی آیمو تهیه و تقدیم می‌شود، می‌بایست حداقل یک ماه قبل از افتتاح جلسه‌ی کمیته‌ی حقوقی توسط دبیرکل به نظر و اطلاع شرکت کنندگان در جلسات رسانده شود. مهلت تعیین شده برای کمیته‌ی ایمنی دریانوردی در این خصوص

^۱ در رابطه با کمیته‌ی حقوقی از لفظ "MAY" استفاده شد حال آن که در خصوص کمیته‌ی ایمنی دریانوردی از لفظ "SHALL" استفاده شده که به معنای الزام و تکلیف است و نه اختیار و اجازه. روال معمول این است که در اکثر موارد از این سازمان‌ها، در فرض وجود رابطه‌ی مشاوره‌ای و ارتباط دستور کار مطروحه در نشست با آن‌ها، دعوت به عمل می‌آید و مشکلی برای حضور نمایندگان آن‌ها دیده نمی‌شود.

- دو ماه است.^۱ اسناد و دستور کارها در حال حاضر از طریق سایت اینترنتی اسناد آی‌مو در دسترس اشخاص مجاز قرار داده می‌شود.
- علاوه بر اشخاصی که به کمیته‌ی "MSC" می‌توانند پیشنهاد گنجاندن دستورکاری را در برنامه‌ی کاری کمیته قرار دهند، در کمیته‌ی "LEG" سایر کمیته‌های پنج‌گانه سازمان نیز می‌توانند چنین پیشنهادی را ارائه نمایند. چنین امکانی در خصوص دستور کارهای کمیته‌ی ایمنی دریانوردی وجود ندارد.
 - در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی رییس و نایب رییس فقط می‌توانند برای چهار دوره و سال متوالی به این سمت‌ها منصوب شوند. در خصوص کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی اجازه‌ی انتخاب مجدد این مقامات بدون سقف زمانی امکان پذیر است. در رابطه با کمیته‌ی حقوقی محدودیت و سقف زمانی برای دوره‌های ریاست و نیابت ریاست در نظر گرفته نشد. تجربه و عرف جاری مؤید آن است که این مقامات می‌توانند حتی برای دوره‌هایی بیش از چهار سال متوالی نیز دوباره نامزد و انتخاب شوند. به عنوان نمونه نماینده‌ی کشور کره جنوبی از سال ۲۰۰۶ تا پایان سال ۲۰۱۰ میلادی ریاست کمیته را بر عهده داشته است.
 - کمیته‌ی حقوقی همانند سایر کمیته‌ها می‌تواند در صورت ضرورت اقدام به تشکیل نهادهای فرعی نماید. در چنین صورتی مقررات کمیته‌ی حقوقی تا آن جایی که امکان پذیر است، نسبت به این نهادهای فرعی حکم فرما خواهد بود. کمیته‌ی حقوقی با فرض تشکیل چنین نهادهایی مکلف است، همانند کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی هر سال حداقل یک بار ضرورت ادامه‌ی کار آن را مورد بررسی و تصمیم‌گیری قرار دهد. چنین تصریحی در خصوص کمیته‌ی ایمنی دریانوردی وجود ندارد. با این توصیف، چنین موضوعی مانع از آن نخواهد شد که این کمیته نیز در هر زمانی که تشخیص دهد، اقدام به انحلال نهاد فرعی خود نماید. اصولاً مرجعی که حق و اختیار تشکیل یک نهادی را

^۱ طبق عرف و رویه معمول و همانند کمیته‌ی ایمنی دریانوردی دستور کارهای نشست آتی کمیته در نشست قبلی تعیین و به صورت مشروط اعلام می‌شود.

داشته باشد، حق و اختیار انحلال و یا اصلاح تشکیلاتی آن را نیز خواهد داشت، مگر آن که نص صریح قانونی در منع چنین اقدامی وجود داشته باشد. اگرچه تاکنون هیچ نهاد فرعی دایمی تحت نظر کمیته‌ی حقوقی تشکیل نشده است، اما گروه‌های کاری موقتی و ویژه متعددی توسط آن ایجاد شده‌اند. به عنوان نمونه می‌توان گروه کاری بین‌الاجلاس راجع به بازبینی "کنوانسیون برای ممانعت از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی" و پروتکل آن در ارتباط با سکوه‌های ثابت واقع در فلات قاره اشاره کرد. این گروه کاری دو نشست در سال‌های ۲۰۰۴ و ۲۰۰۵ میلادی برگزار کرد و نتیجه کار خود را به همراه پیشنهادهای کارشناسی به کمیته ارائه داشت.

- کمیته‌ی حقوقی خلاف کمیته‌ی ایمنی دریانوردی دارای دو نایب رییس است. قاعده هفدهم قواعد کاری این کمیته می‌گوید: "کمیته یک رییس و تا دو نایب رییس از میان نمایندگان اعضاء انتخاب خواهد نمود. انتخابات سالی یک بار برگزار خواهد شد."^۱

بند چهارم - کمیته‌ی همکاری فنی

چهارمین نهاد سازمان که به عنوان یکی از ارکان اصلی آن فعالیت می‌کند، کمیته‌ی همکاری فنی می‌باشد. این کمیته نیز همانند سایر کمیته‌های اصلی سازمان مقررات و قواعد کاری را خود تعیین و تصویب می‌نماید. با توجه به سیاست یکنواخت سازی مقررات و قواعد کاری کمیته‌های آیمو، مقررات کمیته‌ی "TC" از مقررات کمیته‌ی "MSC" اقتباس یافته است و در اکثر موارد با آن مطابقت دارد. در این مبحث قواعد کاری این کمیته با کمیته‌ی "MSC" مقایسه می‌شود و ضمن خودداری از بیان وجوه مشترک، تمایزهای میان آن‌ها مشخص و بیان خواهد شد.

همانند کمیته‌های دیگر، کمیته‌ی همکاری فنی نیز دارای صلاحیتی دوگانه است. صلاحیت اول مربوط به خود آیمو و وظایف محوله مندرج در ماده ۴۳ کنوانسیون آیمو است و صلاحیت دوم مربوط به معاهدات بین‌المللی است که وظایفی را بر عهده کمیته‌ی مورد نظر گذاشته است.

^۱. "Rule 17 of the Rules of Procedure of the Legal Committee".

ماده ۶۷ کنوانسیون آیمو به صلاحیت از نوع دوم اشاره داشته و کمیته را مکلف نموده است، در صورت تحقق چنین امری، مقررات آمده در کنوانسیون مربوطه را مورد توجه و رعایت قرار دهد.

طبق ماده ۴۲ کنوانسیون آیمو و ماده یک قواعد کاری کمیته، کلیه اعضای آیمو در این کمیته عضویت دارند و به طور مساوی از حق اظهار نظر و رأی برخوردارند. چنانچه به موجب کنوانسیون و اسناد بین‌المللی وظیفه‌ای بر عهده این کمیته گذاشته شود، کشورهای عضو این گونه معاهدات بین‌المللی حق حضور در کمیته و اظهار نظر راجع به مسائل مربوط به این معاهدات را دارا هستند، ولو این که به عضویت کنوانسیون آیمو و به تبع آن عضویت کمیته‌ی همکاری فنی در نیامده باشند.

کمیته‌ی همکاری فنی می‌بایست در سال حداقل یک بار تشکیل جلسه دهد. با توجه به حجم کم کارهای این کمیته نسبت به سایر کمیته‌های آیمو و این واقعیت که مباحث مطروحه در آن از ماهیت فنی و تخصصی به مراتب کم‌تری نسبت به سایر کمیته‌های آیمو برخوردار است، عرف معمول نیز این است که کمیته‌ی مزبور هر سال تنها یک بار تشکیل جلسه می‌دهد. با این حال چنانچه به تشخیص رییس کمیته و یا بنا به درخواست حداقل پانزده عضو نیاز به برگزاری جلسه فوق‌العاده خارج از عرف معمول باشد، کمیته با اعلام قبلی یک ماهه توسط دبیر کل آیمو، اقدام به برگزاری جلسه فوق‌العاده خواهد نمود. تاریخ برگزاری جلسه‌های عادی سالیانه می‌بایست حداقل دو ماه قبل از آن به اطلاع دولت‌های عضو و سایر اشخاص ذی‌ربط برسد.^۱

تمامی مقررات مربوط به نحوه حضور اشخاص غیر عضو کمیته از قبیل سازمان ملل متحد و سازمان‌های تخصصی وابسته به آن، سازمان‌های بین‌الدولی و غیر دولتی و دسترسی آن‌ها به اسناد مربوط به کمیته و مکان برگزاری نشست‌ها با مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی یکسان می‌باشد. در کمیته‌ی همکاری فنی از "UNDP" نیز دعوت به عمل می‌آید تا در صورت تمایل

^۱. همانند سایر کمیته‌ها، نشست‌های این کمیته نیز از مدت‌ها قبل در تقویم نشست‌های آیمو گنجانده و به اطلاع همگان می‌رسد.

نماینده‌ی خود را جهت حضور در جلسه‌های کمیته به عنوان ناظر اعزام نماید. دلیل این امر ارتباط کاری میان کمیته و "UNDP" در اجرای بعضی از پروژه‌های فنی و آموزشی می‌باشد. طبق قواعد کاری کمیته‌ی ایمنی دریانوردی دبیر کل می‌تواند از دولت‌هایی که درخواست عضویت در آیمو را نمودند، اما هم‌چنان در انتظار به سر می‌برند و هم‌چنین دولت‌های غیر عضو آیمو که عضو سازمان ملل متحد و یا یکی از سازمان‌های تخصصی آن می‌باشند، برای حضور در جلسات کمیته دعوت نماید. چنین نصی در خصوص کمیته‌ی همکاری فنی وجود ندارد. اگرچه طبق موازین حقوقی از فقدان چنین نصی می‌توان عدم جواز را استنباط نمود، با این وجود در بعضی موارد مشاهده شده است که سازمان با تساهل با این موضوع برخورد نموده و با حضور کشوری که درخواست عضویت در آیمو را نموده ولی هم‌چنان در انتظار به سر می‌برد، در نشست کمیته موافقت نموده است. به عنوان مثال نمایندگان کشور " کوک آیلند" که در سال ۲۰۰۸ میلادی به عضویت آیمو درآمد، در نشست پنجاه و هفتم کمیته که در سال ۲۰۰۷ میلادی برگزار شده بود، شرکت نمودند.

مقررات مربوط به نحوه‌ی معرفی هیأت‌های اعزامی، ترکیب آن، اعتبارنامه‌ها و نحوه‌ی رسیدگی به آن، علنی و غیر علنی بودن جلسه‌های کمیته با مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی یکسان است. مقررات مربوط به دستور کارهای کمیته نیز از مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی اقتباس گردیده است. با این وجود می‌توان تفاوت‌هایی میان دو کمیته مشاهده کرد. در ذیل به این تفاوت‌ها اشاره می‌شود:

- در خصوص کمیته‌ی همکاری فنی، سایر کمیته‌های اصلی و حتی نهادهای فرعی سازمان و هم‌چنین برنامه‌ی توسعه‌ی سازمان ملل متحد می‌توانند درخواست گنجاندن موضوعی را در دستورکار کمیته داشته باشند، در حالی که در خصوص کمیته‌ی ایمنی دریانوردی چنین تکلیفی وجود ندارد. البته منعی در طرح درخواست از سوی کمیته‌های اصلی و فرعی سازمان وجود ندارد، اما از سوی دیگر کمیته‌ی ایمنی دریانوردی الزامی در اجابت این درخواست‌ها ندارد. به عبارت واضح‌تر کمیته‌ی ایمنی دریانوردی اقدام به بررسی این

درخواست‌ها خواهد نمود و چنانچه لازم تشخیص داد، دستورکار درخواستی را در برنامه‌ی کاری خود قرار خواهد داد و در غیر این صورت، از آن صرف نظر خواهد کرد. در خصوص کمیته‌ی همکاری فنی چنین نیست و طبق نص صریح قواعد کاری آن، کمیته مکلف به اجابت درخواست‌ها است.

- دستور کار مشروط هر جلسه به همراه اسناد مربوط به آن می‌بایست حداقل یک ماه قبل از افتتاح جلسه توسط دبیرکل آی‌مو به اطلاع شرکت کنندگان در نشست برسد. این مهلت برای کمیته‌ی ایمنی دریانوردی شصت روز در نظر گرفته شده است.

نحوه‌ی انتخاب رییس و نایب رییس کمیته، تشکیل نهادهای فرعی، دبیری کمیته، زبان مورد استفاده در نشست‌ها و اسناد مشابه کمیته‌ی ایمنی دریانوردی می‌باشد. نحوه‌ی اداره، تصمیم‌گیری در خصوص پیشنهادهای و سیستم رأی‌گیری نیز با مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی یکسان است. با این حال دو تفاوت در این خصوص جود دارد که به شرح ذیل بیان می‌شود:

- تمامی انتخابات کمیته‌ی همکاری فنی می‌بایست از طریق رأی‌گیری مخفی برگزار شود، مگر آن که کمیته تصمیم دیگری اتخاذ نماید و این تصمیم می‌تواند رأی‌گیری علنی نیز باشد. در خصوص کمیته‌ی ایمنی دریانوردی رأی‌گیری می‌بایست به طور قطع مخفی باشد و کمیته مجاز به رأی‌گیری علنی نیست. رویه‌ی عملی حاکم در تمامی کمیته‌های سازمان اعم از اصلی و فرعی این است که انتخابات رؤسا و نواب رییس بدون رأی‌گیری و پس از اعلام حمایت تعدادی از نمایندگان دولت‌ها و در نهایت اجماع و تشویق حضار صورت می‌پذیرد، مگر آنکه به دلیل تعدد کاندیداها برای یک پست نیاز به برگزاری انتخابات باشد. در این صورت به صورت مخفی رأی‌گیری خواهد شد.

- حد نصاب لازم برای تشکیل کمیته‌ی همکاری فنی همانند کمیته‌ی ایمنی دریانوردی بیست عضو است. این نصاب برای رسمیت جلسات نهادهای فرعی تحت نظر کمیته‌ی همکاری فنی به طور کامل به نظر و تشخیص کمیته واگذار شده است، حال آن که برای

کمیته‌های فرعی تحت نظر کمیته‌ی ایمنی دریانوردی حضور حداقل دوازده عضو لازم است، اگرچه عدم تحصیل حد نصاب مانع از برگزاری نشست نخواهد شد. در چنین وضعیتی گزارش لازم از سوی کمیته‌ی فرعی به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ارائه خواهد شد. تاکنون سابقه نداشته است که نشستی از کمیته‌های اصلی و یا فرعی آیمو به حد نصاب نرسد. در زمان نگارش این کتاب، کمیته‌ی همکاری فنی فاقد هر گونه نهاد و کمیته‌ی فرعی اعم از دائمی و موقتی بوده است.^۱

بند پنجم - کمیته‌ی تسهیلات

کمیته‌ی اصلی دیگری که با به اجراء در آمدن اصلاحیه‌ی شماره‌ی "A.724(17)" مصوب سال ۱۹۹۱ کنوانسیون آیمو از سال ۲۰۰۸ میلادی به عنوان یکی از ارکان‌های هشت‌گانه‌ی سازمان ظهور پیدا کرد، کمیته‌ی تسهیلات می‌باشد. این کمیته که برای تسهیل ترافیک دریایی تشکیل یافته است، مقررات و قواعد کاری خاص خود را در نشست سی و پنجم که در ماه ژانویه سال ۲۰۰۹ میلادی برگزار گردید، به تصویب رساند. اکثر مفاد این مقررات برگرفته از مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی است. به همین خاطر در این مبحث کمیته با کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مقایسه می‌شود و ضمن خودداری از ذکر مقررات و قواعد کاری مشابه، تفاوت‌های آن بیان می‌گردد.

همانند سایر کمیته‌ها، کمیته‌ی تسهیلات نیز دارای صلاحیت دو گانه است. صلاحیت اول آن مربوط به خود آیمو و اهداف و مأموریت‌های محوله است. این صلاحیت و به عبارت دیگر، وظایف و مسؤولیت‌ها در ماده ۴۸ کنوانسیون آیمو ذکر گردید. صلاحیت دوم ناظر به معاهدات بین‌المللی است. چنانچه به موجب یکی از معاهدات بین‌المللی وظیفه‌ای بر عهده کمیته‌ی

^۱ یکی از نهادهای فرعی موقتی کمیته‌ی همکاری فنی که در سال ۲۰۰۷ میلادی تشکیل گردید، گروه کاری بین الاجلاس راجع به برقراری ارتباط میان برنامه‌ی همکاری فنی یکپارچه و اهداف توسعه‌ی هزاره (Millennium Development Goals - MDG) می‌باشد.

تسهیلات گذاشته شود، این کمیته مکلف است طبق مقررات آمده در کنوانسیون مزبور نسبت به انجام آن مبادرت ورزد.^۱

کمیته‌ی تسهیلات، حداقل سالی یک بار تشکیل جلسه‌ی عادی خواهد داشت. برگزاری جلسات فوق‌العاده در صورتی امکان‌پذیر است که رییس جلسه آن را ضروری تشخیص دهد و یا حداقل پانزده عضو آیمو چنین درخواستی را به صورت کتبی به دبیرکل آیمو ارائه نمایند. دبیرکل آیمو می‌بایست حداقل دو ماه قبل از برگزاری نشست‌ها مراتب را به اطلاع دولت‌ها و سایرین برساند. این زمان برای جلسات فوق‌العاده یک ماه می‌باشد.

نحوه‌ی دعوت از دولت‌های غیر عضو آیمو، سازمان ملل متحد و سازمان‌های تخصصی آن، سایر سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیر دولتی، حق اظهار نظر در نشست‌ها، اعزام هیأت‌های نمایندگی، صدور اعتبارنامه‌ها و نحوه‌ی بررسی آن، دسترسی به اسناد محرمانه و غیر محرمانه‌ی کمیته، مکان برگزاری نشست‌ها، برگزاری جلسات به صورت علنی و یا غیر علنی، با لحاظ تفاوت‌های مختصر، همانند مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی می‌باشد. این تفاوت‌ها به شرح زیر تبیین می‌شود:

- در خصوص کمیته‌ی ایمنی دریانوردی دبیرکل آیمو با تأیید شورای آیمو می‌تواند از دولت‌هایی که برای عضویت در آیمو اقدام کرده‌اند ولی هنوز به عضویت در نیامدند و هم چنین دولت‌هایی که عضو سازمان ملل متحد و یا یکی از آژانس‌های تخصصی آن هستند، اما هنوز به عضویت در آیمو در نیامده‌اند، جهت حضور در جلسه‌ی کمیته دعوت نماید. چنین امری در قواعد کاری کمیته‌ی تسهیلات پیش‌بینی نشده است. با توجه به این که کمیته در تصویب قواعد کاری خود که در ماه ژانویه سال ۲۰۰۹ میلادی

^۱ به عنوان نمونه، طبق ماده‌ی هفت "کنوانسیون راجع به تسهیل ترافیک دریایی بین‌المللی" مصوب سال ۱۹۶۵ میلادی، رسیدگی و تصویب اصلاحات پیشنهادی نسبت به ضمیمه‌ی آن بر عهده‌ی کمیته‌ی تسهیلات گذاشته شد. این کمیته مکلف است، در روند بررسی اصلاحات پیشنهادی تشریفات مقرر در این کنوانسیون و نیز مقررات حاکم بر نحوه‌ی فعالیت خود را مورد عمل قرار دهد. در صورت تعارض میان مقررات و قواعد حاکم بر رویه‌ی کاری کمیته، مقررات کنوانسیون حاکم خواهد بود.

به تصویب رسید، در بخش مربوط به حضور در نشست‌ها در مقام بیان و احصاء بر آمد، نمی‌توان از این دولت‌ها برای شرکت در نشست‌های کمیته دعوت نمود.^۱

- اعتبار نامه‌های هیأت‌های نمایندگی اعزامی به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی می‌بایست قبل از افتتاح نشست کمیته تحویل دبیر خانه‌ی آیمو شود. چنین قیدی در خصوص کمیته‌ی تسهیلات نیامده است. در عمل کمیته‌ها با لحاظ شرایط ویژه‌ی کشورها با حسن نیت با این موضوع برخورد نموده و اعتبارنامه‌هایی را که بعد از افتتاح نشست و حتی چند روز بعد از آن ارائه شده‌اند، مورد پذیرش قرار داده است. در چنین مواردی هیأت‌های نمایندگی به صورت مشروط در نشست حضور پیدا می‌کنند.

- کمیته‌ی تسهیلات می‌تواند در خلال بررسی موضوع‌های مندرج در دستور کار از کارشناسان امر نیز دعوت نماید تا به منظور بهره‌مندی از نظرات کارشناسی ایشان، در جلسه یا جلسات مربوطه شرکت نماید. چنین جوازی برای کمیته‌ی ایمنی دریانوردی پیش‌بینی نشده است. با این حال به نظر می‌رسد، منعی در حضور کارشناس متفرقه در جلسه‌های این کمیته وجود نداشته باشد، مشروط بر آن که کمیته با حضور ایشان موافقت نماید. فرض بر این است که نظرات کارشناسی ارائه شده، می‌تواند اعضای کمیته را برای تصمیم‌گیری بهتر راجع به موضوع مطروحه یاری رساند. ضمن آن که، کارشناس مدعو صرفاً اقدام به ارائه‌ی نظریه‌ی کارشناسی خواهد نمود و فاقد هر گونه رأیی در تصمیم‌گیری‌ها خواهد بود. نگارنده‌ی کتاب در یکی از نشست‌های کمیته‌ی ایمنی دریانوردی شاهد چنین اتفاقی بوده است.

در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی رییس و نایب رییس انتخابی، حداکثر می‌توانند برای چهار دوره‌ی متوالی یک ساله در این پست‌ها مشغول به کار باشند، مگر این که کاندید دیگری پس از دوره‌ی چهارم وجود نداشته باشد. حال آن که در کمیته‌ی تسهیلات برای انتخاب مجدد رییس و

^۱ در صورتی که نیاز به دعوت از این دولت‌ها باشد، کمیته لازم است از قبل این موضوع را بررسی و موافقت خود را اعلام نماید. در عمل تاکنون چنین اتفاقی نیفتاده است.

نایب رییس محدودیت زمانی در نظر گرفته نشده است و ادامه ریاست و نیابت ریاست افراد به طور کامل به نظر کمیته بستگی دارد.

سایر مقررات مربوط به ریاست و نیابت ریاست و وظایف و نحوه اداره نشست‌ها با کمیته‌ی ایمنی دریانوردی یکسان است. کمیته‌ی تسهیلات نیز می‌تواند در صورت نیاز اقدام به تشکیل نهادهای فرعی تخصصی تر بنماید. در چنین صورتی قواعد کاری حاکم بر کمیته نسبت به این نهادهای فرعی نیز تا آنجا که قابل اعمال تشخیص داده شود، اعمال خواهد شد.^۱

احکام مربوط به دبیری جلسات، وظایف دبیر، زبان‌های رسمی و کاری کمیته، نحوه اتخاذ تصمیم و سیستم رأی‌گیری فرقی با مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ندارد و بنابراین در خصوص این موارد لازم است به مبحث مربوطه مراجعه شود. نصاب لازم برای رسمیت جلسه^۲، نحوه اداره و جریان جلسات، چگونگی رسیدگی به پیشنهادهای ارائه شده از سوی شرکت‌کنندگان در جلسات، صرف نظر نمودن از پیشنهادهای و یا طرح مجدد آنها، اصلاح پیشنهادهای اعم از تغییر مفاد آن و یا حذف و اضافه نمودن مواردی به آن، شبیه مقررات حاکم بر کمیته‌ی ایمنی دریانوردی است.

گفتار چهارم) نهادهای فرعی متشکله توسط مجمع، شورا و کمیته‌های پنج گانه

کنوانسیون ایجاد آیمو مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی به هر یک از ارگان‌های هشت گانه‌ی سازمان بجز دبیرخانه اجازه تأسیس نهادهای فرعی را داده است. دلیل آن هم گستردگی وظایف و تنوع زیاد موضوع‌های قابل طرح می‌باشد، به نحوی که بررسی دقیق تر و جزئی تر بعضی از آنها تشکیل کمیته‌های فنی تر و تخصصی تر و یا گروه‌های کاری ویژه‌اعم از دائمی و یا موقت را امری اجتناب ناپذیر می‌سازد. ارگان و نهاد فرعی دو واژه و اصطلاح مترادف و کلی هستند که

^۱. تا زمان نگارش کتاب حاضر هیچ نهاد فرعی دائمی از سوی این کمیته تأسیس نگردید.

^۲. در خصوص کمیته‌های فرعی نصاب لازم برای کمیته‌های تحت نظر کمیته‌ی ایمنی دریانوردی دوازده عضو در نظر گرفته شد، ولی در خصوص کمیته‌ی تسهیلات نصابی اعلام نشد و نصاب مورد نظر کاملاً بستگی به نظر کمیته در هنگام ایجاد کمیته‌ی فرعی دارد. البته در حال حاضر این بحث در خصوص کمیته‌ی تسهیلات با توجه به فقدان چنین نهاد فرعی، موضوعیت ندارد.

شامل همهی نهادهای متشکله از کمیته‌های فرعی گرفته تا گروه‌های کاری ویژه و موقتی گوناگون می‌شود.

در میان ارگان‌ها و نهادهای فرعی، کمیته‌های فرعی دایمی از جایگاه و اهمیت بیشتری برخوردارند. بعد از آن می‌توان از گروه‌های کاری ویژه که برای مدت زمان محدودی و حسب نیاز تشکیل می‌شوند، یاد نمود. علاوه بر این یک سری گروه‌های کاری هستند که فقط در خلال جلسات مجمع، شورا، کمیته‌های اصلی و یا کمیته‌های فرعی تشکیل می‌شوند. آیمو یک گروه کاری دیگری را نیز مورد شناسایی قرار داده است که به گروه کاری مکاتبه‌ای و یا ارتباطی موسوم است. این گروه کاری، مکانیسم دیگری برای پرداختن به بعضی از موضوعها است که بدون برگزاری نشست حضوری فعالیت می‌نماید.

هیچ یک از کمیته‌های فرعی و گروه‌های کاری از خود استقلالی ندارند. این نهادها اعم از دایم و یا موقت به طور کامل تحت نظر و دستورالعمل نهاد مادر فعالیت می‌نمایند و مکلفند، گزارش اقدام‌ها و تصمیم‌های خود را در قالب توصیه به نهاد مادر اعم از مجمع، شورا و یا کمیته‌های اصلی ارائه نمایند.

کمیته‌های فرعی و گروه‌های کاری از جایگاه بسیار مهمی نزد سازمان برخوردارند، به نحوی که بدون وجود آنها امکان پرداختن به بسیاری از مسائل و تهیه و توسعه بسیاری از کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها، دستورالعمل‌ها و قطعنامه‌ها امکان پذیر نیست. دلیل آن نیز کثرت دستور کارها و فقدان وقت کافی ارگان‌های اصلی سازمان برای پرداختن به دهها موضوع مطروحه در اجلاس‌ها است که این امر تشکیل نهادهای فرعی و گروه‌های کاری را ناگزیر می‌نماید.

در ادامه این گفتار ابتداء به موقعیت و انواع کمیته‌های فرعی و سپس گروه‌های کاری دیگر پرداخته خواهد شد.

بند اول - کمیته‌های فرعی

“کمیته‌های فرعی”^۱ نهادهای فرعی دایمی هستند که حسب ضرورت توسط مجمع، شورا و یا یکی از کمیته‌های پنج‌گانه سازمان تشکیل می‌شوند. سازمان دارای نه کمیته‌ی فرعی دایمی می‌باشد که همگی تحت نظر کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و در موارد محدودی حسب ضرورت امر تحت نظر کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی فعالیت می‌نمایند. کمیته‌های فرعی دایمی متشکله تا تاریخ پایان نگارش این کتاب عبارتند از:

“کمیته‌ی ارتباطات رادیویی و تجسس و نجات (COMSAR)، استانداردهای آموزش و نگهداری (STW)، حفاظت در برابر حریق (FP)، مایعات فله و گازها (BLG)، طراحی و تجهیزات کشتی (DE)، اجرای مقررات توسط دولت پرچم (FSI)، ایمنی ناوبری (NAV)، کالاهای خطرناک، کالاهای جامد و کانتینرها (DSC)، تعادل، خطوط بارگیری و کشتی‌های ماهی‌گیری (SLF)”^۲.

در حال حاضر هیچ کدام از مجمع، شورا، کمیته‌ی همکاری فنی، کمیته‌ی حقوقی و کمیته‌ی تسهیلات دارای کمیته‌ی فرعی نمی‌باشند. با این حال این امر مانع از همکاری این نهادها با کمیته‌های فرعی از طریق کمیته‌ی ایمنی دریانوردی نمی‌شود.

قواعد کاری کمیته‌های فرعی همان قواعد کاری حاکم بر کمیته‌های اصلی است.^۳ علاوه بر این، این کمیته‌ها از “دستورالعمل‌های راجع به سازمان دهی و روش‌های کاری کمیته‌های ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی و نهادهای فرعی آنها”^۴ که در واقع مکمل

^۱. “Subsidiary Bodies, otherwise known as Sub-Committees”.

^۲. “Communication, Search and Rescue (COMSAR), Standards of Training and Watchkeeping (STW), Fire Protection (FP), Bulk Liquid and Gases (BLG), Design and Equipment (DE), Flag State Implementation (FSI), Safety of Navigation (NAV), Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC), Stability, Loadline and Fishing Vessels (SLF)”.

^۳. با توجه به تبعیت کمیته‌های فرعی از مقررات کمیته‌ی ایمنی دریانوردی (تا آنجا که قابل اعمال تشخیص داده شود)، نیازی به ذکر مجدد این مقررات نیست.

^۴. “Guideline on the Organization and Method of Work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and Their Subsidiary Bodies”, Adopted by both committees and circulated as MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2 on 8 June 2012.

(تمامی کمیته‌های اصلی، مجمع و شورا جداگانه دارای چنین دستورالعمل‌هایی می‌باشند.)

قواعد کاری کمیته‌ها می‌باشند، تبعیت می‌نمایند. به همین دلیل، در نحوه کارکرد این کمیته‌ها تفاوت چندانی میان آن‌ها و نیز کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مشاهده نمی‌شود. کمیته‌ی های فرعی رییس و نایب رییس شان را انتخاب می‌کنند و ارگان‌های اصلی دخالتی در این زمینه نمی‌نمایند. کمیته‌های فرعی خود دارای برنامه‌ی کاری و دستور کارهای مستقل می‌باشند. دستور کارها می‌بایست به تأیید نهاد مادر برسد. به طور معمول دستور کارها به طور مستقیم از سوی نهاد مادر یعنی کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و یا کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی حسب مورد به کمیته‌ی فرعی دیکته می‌شود. در موارد نادر کمیته‌ی فرعی نیز می‌تواند به کمیته‌ی مادر پیشنهاد و در خواست گنجاندن دستور کاری را در برنامه‌ی کاری خود بنماید. در این گونه موارد، نهاد مادر غالباً مخالفتی نشان نمی‌دهد.

به طور معمول کمیته‌های فرعی، سالی یک بار تشکیل جلسه می‌دهند. در بعضی موارد نیز مشاهده شده است که، بعضی از کمیته‌ها به دلیل سبک بودن دستور کارها، هر یک سال و نیم و یا دو سال یک بار تشکیل جلسه داده اند. در هر صورت زمان بندی جلسه ها، به طور کامل بستگی به نیاز، دستور و یا تأیید کمیته‌ی مادر دارد.

کمیته‌های نه گانه‌ی موجود دفعتهً واحده ایجاد نشدند، بلکه به مرور زمان و با توجه به توسعه فعالیت‌های فنی و تخصصی سازمان و حسب نیاز تأسیس گردیدند. کمیته‌های فرعی "NAV,FP, DE" و "SLF" از قدمت بیشتری نسبت به سایر کمیته‌ها برخوردارند. این کمیته‌ها به ترتیب ۵۶، ۵۵، ۵۸، ۵۴ نشست را تا پایان ماه آگوست سال ۲۰۱۲ میلادی برگزار نموده‌اند. آخرین کمیته‌ی فرعی که تأسیس گردید، کمیته‌ی "COMSAR" می‌باشد که تا پایان ماه آگوست سال ۲۰۱۲ میلادی شانزده نشست را برگزار کرده است. کمیته‌ی ایمنی دریانوردی

در هر زمانی که صلاح بداند می‌تواند نسبت به انحلال هر یک از این کمیته‌ها و یا ادغام دو یا چند کمیته اقدام نماید و یا در صورت احساس نیاز، اقدام به تأسیس کمیته‌ی جدید کند.^۱

کمیته‌های فرعی گزارش‌نهایی نشست‌های خود را پس از تصویب در صحن اصلی اجلاس، طی یک سندی به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی تقدیم می‌دارند. آن بخش از دستور کارهای کمیته‌ها که به کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی مربوط می‌شود، به این کمیته ارائه می‌گردد. کمیته‌های فرعی یاد شده، گزارشی را به سایر کمیته‌های سازمان و یا شورا و مجمع ارائه نمی‌دهند. کمیته‌های اصلی فوق‌الذکر پس از وصول گزارش‌ها، دیدگاه‌ها و پیشنهادهای کمیته‌های فرعی، آن‌ها را مورد بحث و بررسی قرار داده و تصمیم‌نهایی را راجع به آن‌ها اتخاذ می‌نمایند. مصوبات کمیته‌های فرعی بدون تأیید و تصویب کمیته‌های مادر فاقد اعتبار می‌باشد. در موارد نادر ممکن است، کمیته‌ی مادر اختیار تصویب یک دستورالعمل و حتی انتشار آن را به یک کمیته‌ی فرعی اعطاء نماید. در این صورت کمیته‌ی مزبور اقدام لازم را بعمل آورده و نتیجه کار خود را به کمیته‌ی مادر ارائه می‌نماید.

حضور نمایندگان همه‌ی کشورهای عضو آیمو با حق اظهار نظر و رأی مساوی در کلیه نشست‌های کمیته‌های فرعی بلامانع است. اعضای وابسته نیز بدون حق رأی می‌توانند در نشست‌های کمیته‌های فرعی شرکت و نقطه نظرات خود را در خصوص موضوع‌های مطروحه اعلام نمایند.

نحوه حضور سازمان‌های بین‌المللی اعم از دولتی و غیر دولتی همانی است که در قسمت مربوط به کمیته‌های اصلی ایمنی دریانوردی گفته شد.

^۱ اگر چه تشخیص تأسیس کمیته‌های فرعی طبق کنوانسیون آیمو بر عهده نهاد‌های اصلی سازمان گذاشته شد اما با توجه به اثرات مالی و اداری آن معمولاً کار چندان آسانی نیست و نیاز به تأیید شورای آیمو به عنوان نهاد سیاست‌گذار سازمان دارد.

بند دوم - گروه‌های کاری

هر یک از ارگان‌ها و نهادهای اصلی سازمان به جز دبیرخانه و هم‌چنین کمیته‌های فرعی می‌توانند اقدام به تشکیل گروه‌های کاری نمایند. گروه‌های کاری برای بررسی یک یا چند موضوع فنی و تخصصی خاص و ویژه تشکیل می‌شوند. ماهیت گروه‌های کاری خلاف کمیته‌های فرعی علی‌القاعده دایمی نیست و هر گاه موضوع ارجاعی به آن‌ها مورد بررسی و رتق و فتق قرار گرفت، منحل خواهند شد. چند گروه کاری را می‌توان نام برد که اگر چه ماهیت آن‌ها دایمی نیست، اما مدت زمان زیادی است که در حال فعالیت می‌باشند. دلیل آن هم ادامه دار بودن موضوع‌های مورد بررسی این کارگروه‌ها است.^۱ طیف این گروه‌های کاری گسترده است. بعضی از آن‌ها برای نیم ساعت و در خلال نشست‌های ارگان‌های اصلی و یا کمیته‌های فرعی تشکیل می‌شوند و فعالیت بعضی از آن‌ها نیز تا چند سال ادامه دارد.

تشریفات کاری گروه‌های کاری پیچیدگی‌های ارگان‌های اصلی و کمیته‌های فرعی را ندارند. دلیل آن هم مقطعی و محدود بودن دامنه‌ی فعالیت آن‌ها به یک یا چند موضوع خاص است. گروه‌های کاری برای این که بتوانند تشکیل جلسه دهند و کار خود را آغاز نمایند، می‌بایست یک "شرایط کاری"^۲ دقیقی را داشته باشند. این شرایط کاری پس از بحث و تبادل نظر در صحن علنی نشست‌های ارگان‌ها و کمیته‌های فرعی، به تصویب خواهد رسید. گروه‌های کاری نمی‌توانند در مباحثی که خارج از محدوده‌های کاری که پیش تر تعریف شده‌اند، ورود نمایند.

گروه‌های کاری نتیجه‌ی مطالعه، تحقیق، بررسی و تبادل نظرهای میان اعضای گروه را به همراه پیشنهادها طی گزارشی کتبی به نهاد ذی‌ربط ارائه خواهند کرد. بسیاری از گروه‌های

^۱. به طور مثال می‌توان به گروه کاری پلان استراتژیک سازمان تحت نظر شورای آیمو، گروه کاری فنی کنوانسیون‌های "OPRC/HNS" تحت نظر کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و گروه کاری سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها تحت نظر کمیته‌ی ایمنی دریانوردی اشاره نمود. از نظر نگارنده می‌توان این گروه‌های کاری را شبه کمیته‌ی فرعی نامید چرا که اغلب مقررات و قواعد کاری کمیته‌های فرعی نسبت به آن‌ها نیز اعمال می‌شود. تفاوت عمده‌ی این گروه‌های کاری در تعداد دستور کاهاری مندرج در برنامه‌ی کاری آن‌ها است. دستور کارهای کمیته‌های فرعی از تنوع به مراتب بیش تری نسبت به گروه‌های کاری برخوردارند.

^۲. "Terms of Reference".

کاری فقط در خلال برگزاری نشست‌های کمیته‌ها و یا شورا و مجمع تشکیل می‌شوند و پس از ارائه گزارش به این نهادها به کارشان خاتمه می‌دهند. بعضی دیگر از گروه‌های کاری نیز ممکن است در خارج از زمان برگزاری نشست‌های نهادها تشکیل یابند و پس از برگزاری چند نشست، نتیجه کار خود را به اجلاس بعدی نهاد متبوع گزارش نمایند.

در مواردی که گروه کاری در بررسی موضوع ارجاعی با مشکلاتی مواجه شود، مراتب به نهاد متبوعه گزارش و از آن کسب تکلیف خواهد شد. به طور کامل ایجاد، ادامه کار و خاتمه فعالیت گروه‌های کاری به نظر نهاد ذی‌ربط بستگی دارد. در صورتی که گروه کاری مستلزم برگزاری نشست‌هایی مستقل و خارج از زمان برگزاری نشست‌های کمیته‌های اصلی و یا فرعی باشد، با توجه به تحمیل هزینه‌هایی به سازمان، کسب تأیید شورای آیمو برای تشکیل چنین گروه‌های کاری الزامی است.

رییس و در صورت نیاز نایب رییس گروه‌های کاری معمولاً توسط کمیته انتخاب خواهد شد.^۱ برای این منظور نماینده‌ی متخصص و مجرب دولتی که بیش‌ترین منافع و اطلاعات را در موضوع مطروحه در گروه کاری دارد و به طور معمول نیز طرح اولیه مساله از ناحیه ایشان ارائه می‌شود، برای ریاست گروه کاری نامزد شده و نهاد مادر نیز در اکثر قریب به اتفاق موارد با آن موافقت می‌نماید. در مواردی هم دیده شد که طرح اولیه موضوعی که به یک گروه کاری ارجاع شد، از سوی یک دولت بود اما ریاست گروه کاری به نماینده‌ی توانا، متخصص و مجرب دولت دیگری اعطاء شده است. رییس گروه کاری با کمک کارشناسان مجرب دبیرخانه‌ی آیمو جلسات گروه کاری را اداره و در پایان کار گزارش خود را با کمک دبیر جلسه تهیه و حسب مورد به رییس شورا، مجمع، کمیته‌های اصلی و یا فرعی ارائه می‌نماید. علاوه بر این رؤسای گروه‌های کاری اغلب در نشست‌های نهادهای متبوع حضور یافته و به طور شفاهی گزارشی از جریان کار را ارائه خواهند نمود.

^۱ استثنائاً در چند مورد دیده شد که رییس و نایب رییس توسط خود گروه کاری و بر اساس اختیاری که از سوی نهاد مادر تفویض شد، انتخاب می‌شوند. به عنوان نمونه می‌توان به گروه کاری فنی "OPRC/HNS" اشاره نمود.

در صورتی که با توجه به موضوع در دست بررسی، گروه کاری برای یک مدت طولانی یک، دو و یا حتی سه سال و بیش‌تر تشکیل گردد، گروه کاری گزارش‌هایی از روند کار خود را به طور موقت به هر یک از نشست‌های نهادهای ذی‌ربط خواهد داد. در صورتی که بخشی از وظایف محوله به چنین گروه‌های کاری تعیین تکلیف گردید، نهاد ذی‌ربط نیز آن را مورد بررسی نهایی قرار خواهد داد و در صورت تصمیم‌گیری نهایی آن را از شرایط کاری گروه کاری حذف خواهد کرد. با این حال نهادهایی که گروه‌های کاری تحت نظر آن‌ها ایجاد گردید، در هر زمانی می‌توانند شرایط کاری گروه‌های کاری متشکله را تغییر داده، مواردی را اضافه و یا کم نمایند و یا اصولاً گروه کاری متشکله را بنا به دلایلی که خود کمیته تشخیص خواهد داد، منحل اعلام کنند.

گروه‌های کاری نقش بسیار مهمی در تهیه دستورالعمل‌ها، مفاد کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها، اصلاح آن‌ها و توصیه نامه‌های سازمان دارند. اگر چه تمامی گزارش‌ها و پیشنهادهای گروه‌های کاری مجدداً در کمیته‌های اصلی، فرعی و یا مجمع و شورا حسب مورد بحث و بررسی ماهوی قرار می‌گیرند، اما باید اذعان نمود، در صورت فقدان این گروه‌های کاری امکان تهیه بسیاری از مقررات آیمو وجود نداشت و یا تهیه آن‌ها سال‌ها زمان می‌برد.^۱ چنانچه گروه‌های کاری همه‌ی نهادهای سازمان را از جمله آن‌هایی که در خلال نشست‌ها تشکیل می‌شوند، برآورد نماییم، آمار آن‌ها به حدود شصت تا هفتاد مورد در سال می‌رسد.

اگرچه تشکیل گروه‌های کاری برای بعضی از مسائل بسیار فنی و پیچیده امری ضروری و غیر قابل اجتناب جلوه می‌نماید، با این وجود و با توجه به محدودیت‌هایی از قبیل عدم توانایی حضور کارشناسان در همه‌ی این گروه‌های کاری توسط بسیاری از هیأت‌های نمایندگی، سعی می‌شود، مجموع گروه‌های کاری متشکله در خلال نشست‌های نهادهای آیمو جز در موارد استثنایی از پنج مورد تجاوز ننماید.

^۱ به طور مثال می‌توان به گروه‌های کاری مهمی هم چون تهیه متن کنوانسیون بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست دریایی تحت نظر کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و تهیه مقررات و دستورالعمل‌هایی برای استقرار سیستم ردیابی و شناسایی با برد بلند کشتی تحت نظر کمیته‌ی ایمنی دریانوردی اشاره نمود.

علاوه بر گروه‌های کاری متشکله توسط نهادهای آیمو، امکان تشکیل گروه‌های کاری مشترک با سایر سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی از قبیل سازمان بین‌المللی کار و یا سازمان بین‌المللی هیدروگرافی برای بررسی موضوعاتی که در حیطهٔ مسؤلیت دو طرف قرار دارند، وجود دارد.^۱ در صورت لزوم تشکیل چنین گروه‌های کاری و توافق طرفین بر تشکیل آن‌ها، شرایط کاری گروه کاری و نحوهٔ ادارهٔ آن نیز با توافق طرفین تهیه خواهد شد. گروه‌های کاری مشترک گزارش‌ها و پیشنهادهای خود را به نهاد متبوع دو سازمان ارائه خواهند نمود و تصمیمات نیز در صورتی که ماهیت اشتراکی داشته باشد، با تأیید و تصویب هر دو نهاد ذی‌ربط سازمان اتخاذ خواهد شد. جلسات این گونه گروه‌های کاری مشترک در مقر آیمو و یا مقر سازمان طرف همکاری برگزار خواهند شد.

نهادهای خود سازمان نیز در صورت نیاز می‌توانند اقدام به تشکیل گروه‌های کاری مشترک بنمایند. در این صورت شرایط کاری گروه کاری می‌بایست به تأیید هر دو نهاد برسد و گزارش‌ها نیز به هر دو نهاد ارائه شود. تشکیل گروه‌های کاری مشترک میان نهادهای سازمان بسیار نادر و صرفاً در موارد خاصی تشکیل می‌شود.^۲

در زبان و ادبیات سازمانی آیمو گروه‌های کاری لفظی عام است که با توجه به ماهیت موضوع ارجاعی و شیوه‌ی فعالیت آن‌ها به اقسام مختلفی تقسیم گردیدند. مهم‌ترین این گروه‌های کاری عبارتند از گروه کاری موقتی متشکله در زمان برگزاری نشست‌های ارگان‌های آیمو و کمیته‌های فرعی، گروه تهیهٔ پیش‌نویس یک متن، گروه کاری مکاتبه‌ای، گروه کارشناسی، گروه بازبینی

^۱ به عنوان نمونه می‌توان به گروه کارشناسی مشترک با سازمان بین‌المللی کار راجع به برخورد منصفانه با دریانوردان تحت نظر کمیته‌ی حقوقی سازمان و گروه کاری مشترک با سازمان بین‌المللی کار راجع به آزمایشات پزشکی دریانودان و جعبه‌های پزشکی کشتی‌ها تحت نظر کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و نیز گروه کاری مشترک با سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری راجع به تجسس و نجات تحت نظر کمیته‌ی فرعی ارتباطات، تجسس و نجات نام برد.

^۲ به طور مثال می‌توان به گروه کاری مشترک راجع به عامل انسانی تحت نظر کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی اشاره نمود. طبق تصمیم این دو کمیته، گروه کاری مزبور از سال ۲۰۱۲ میلادی به بعد تحت کمیته‌ی فرعی استانداردهای آموزش و نگهبانی (STW) فعالیت خواهد کرد.

بخشی از مفاد یک کنوانسیون یا سایر مقررات و گروه فنی. در ادامه به هر یک از این گروه‌های کاری اجمالاً اشاره می‌شود.

الف) گروه‌های کاری متشکله در اثنای جلسات ارگان‌های آی‌مو

اکثر "گروه‌های کاری"^۱ مجمع، شورا، کمیته‌های اصلی و فرعی در خلال نشست‌های این نهادها تشکیل می‌شوند. اصولاً بیش‌ترین برداشتی که از گروه‌های کاری در ابتداء به ذهن کارشناسان مرتبط با مباحث آی‌مو و هیأت‌های نمایندگی خطوط می‌نماید، گروه‌های کاری متشکله در اثنای نشست‌های ارگان‌های فوق‌الذکر است. این گروه‌های کاری عمدتاً در خلال برگزاری نشست‌های نهادها و برای حد اکثر سه تا چهار روز تشکیل می‌شوند. اگرچه نهادها سعی می‌نمایند، تا آن جا که ممکن است، موضوعات تحت دستور کارها را در همان صحن اصلی خود مورد بررسی و تصمیم‌گیری قرار دهند، اما چنانچه بنا به دلایلی که در قبل ذکر شد، تشکیل یک یا چند گروه کاری را برای بررسی تفصیلی و دقیق تر بعضی از دستور کارها و سندهای ارائه شده ضروری تشخیص دهند، اقدام به تشکیل آن خواهند نمود. معمولاً سعی می‌شود، تعداد این گروه‌های کاری در هر نشست از سه مورد بیش‌تر نشود تا فرصت برای اعضای هیأت‌های نمایندگی جهت شرکت در تمامی نشست‌های گروه‌های کاری که به طور هم زمان تشکیل می‌شوند، فراهم گردد.^۲ در بعضی از نهادها و در یک نشست ممکن است، حتی یک گروه کاری نیز تشکیل نشود و همان نهاد در نشست دیگر اقدام به تشکیل یک، دو یا سه گروه کاری بنماید.

^۱ "Working Group".

این اصطلاح اگرچه عام است، اما در خصوص نشست‌های کمیته‌های اصلی و فرعی و همچنین شورا و مجمع معنای خاصی از آن مستفاد می‌شود و در مقابل سایر گروه‌های کاری از قبیل گروه‌های کاری بین‌الاجلاس و یا تهیه‌ی پیش‌نویس قرار می‌گیرد. عمده‌ی گروه‌های کاری متشکله در خلال نشست‌های کمیته‌ها اعم از اصلی و فرعی، از این نوع می‌باشند.

^۲ تجربه‌ی نگارنده نشان می‌دهد، در بیش از نود درصد موارد نهادهای ایجادکننده‌ی گروه‌های کاری به این اصل پای بند هستند. با این حال در بعضی موارد استثنایی چنانچه توجیهات کافی وجود داشته باشد، این تعداد ممکن است تا پنج گروه کاری افزایش پیدا کند

گروه‌های کاری متشکله نمی‌توانند بدون موافقت همه‌ی اعضای حاضر در گروه و جز در صورت احساس نیاز و ضرورت واقعی اقدام به تشکیل گروه‌های کوچک تر و جزئی تر دیگر بنمایند. در صورت تشکیل این گروه‌های کاری کوچک تر برای یک موضوع خاص مطروحه در گروه کاری اصلی، ساعات کاری آن می‌بایست خارج از ساعات کاری گروه کاری اصلی باشد، مگر این که تمام اعضاء به تشکیل آن در خلال نشست گروه کاری اصلی رأی موافق دهند.^۱ گزارش گروه یا گروه‌های کاری کوچک تر و جزئی تر به گروه کاری اصلی ارائه و مورد بررسی نهایی و تصمیم‌گیری قرار خواهد گرفت.

ب) گروه کاری تهیه‌ی پیش‌نویس یک متن

گروه کاری "تهیه‌ی پیش‌نویس یک متن"^۲ در مواردی تشکیل می‌شود که کار بررسی موضوعی به اتمام رسید و تصمیمات مقتضی نیز اخذ شد و نهاد مربوطه نیز بر متن یک سند توافق نمود. با این حال برای جلوگیری از هر گونه ناهماهنگی میان مفاد سند با بندهای خود و یا با سندهای دیگر و نیز ویراستاری آن، قبل از تصویب نهایی و انتشار، نهاد ذی‌ربط که عمدتاً کمیته‌های اصلی می‌باشند، اقدام به تشکیل گروه کاری تهیه‌ی پیش‌نویس سند می‌نمایند. این گروه حق ورود به ماهیت امر و نیز دخل و تصرف تصمیمات متخذه توسط نهاد ذی‌ربط را ندارد و وظیفه‌ی آن فقط بازبینی مفاد سند ارجاعی با هدف هماهنگ سازی مفاد آن و رفع ایرادات منطقی نگارشی می‌باشد. البته چنانچه گروه کاری در حین انجام کار با نواقص و اشکالات ماهوی برخورد نمود، آن را به کمیته و نهاد مادر گزارش خواهد کرد و از آن کسب تکلیف خواهد نمود.

از نظر ماهیت کاری این گروه‌های کاری از اهمیت کم‌تری نسبت به گروه‌های کاری خاص اخیرالذکر برخوردارند. به همین دلیل اگرچه شرکت آن‌ها برای همگان آزاد است، اما معمولاً تعداد بسیار کمی در آن شرکت می‌نمایند. گروه‌های کاری تهیه‌ی پیش‌نویس یک سند معمولاً

^۱ "Splinter Group".

تشکیل گروه‌های کاری جزئی تر به ندرت اتفاق می‌افتد و تعداد آن‌ها در طول سال شاید به پنج مورد هم نرسد.

^۲ "Drafting Group".

برای متون کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها و یا اصلاحات نسبت به آن‌ها در خلال نشست‌های کمیته‌های اصلی تشکیل می‌شود. برای متون سندهای دیگر از قبیل دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها، قطعنامه‌ها و توصیه نامه‌ها نیز تشکیل این گروه‌ها متصور است. تعداد این گروه‌ها بسته به نیاز است. یک نشست ممکن است، شاهد هیچ گروه کاری تهیه‌ی پیش‌نویس نباشد و نشست دیگر همان نهاد ممکن است شاهد برگزاری دو و یا حتی سه گروه کاری از این دست باشد. در صورتی که تعداد بیشتری از گروه‌های تهیه‌ی پیش‌نویس لازم باشد، این گروه‌ها باید حتی المقدور بعد از ساعات کاری معمول تشکیل جلسه دهند.

ج) گروه کاری بین‌الاجلاس

گروه کاری دیگری که از اهمیت به‌سزایی برخوردار است و ممکن است توسط هر یک از نهادهای سازمان بجز دبیرخانه تشکیل شود، گروه کاری "بین‌الاجلاس"^۱ می‌باشد. همانطور که از نام این گروه کاری پیداست، جلسات آن در خارج از زمان برگزاری نشست‌های نهادها و در بین دو نشست قبل و بعد از آن‌ها تشکیل می‌شود. این گروه‌های کاری در طول یک سال یک بار و به ندرت دو بار و به مدت دو، سه و حداکثر پنج روز، بسته به حجم کارها، تشکیل جلسه می‌دهند. گاهی اوقات ممکن است، با توجه به نوع و اهمیت دستور کار و گستردگی موضوعات مطروحه، گروه کاری متشکله تا سه یا چهار سال و حتی بیش‌تر ادامه‌ی فعالیت دهد.

در هر حال این گروه‌های کاری ماهیت دائمی ندارند و موقتی و ویژه می‌باشند. از لحاظ ماهیت کار، این گروه‌های کاری تفاوتی با گروه‌های کاری متشکله در خلال نشست‌های نهادها ندارند. شرایط کاری این گروه‌های کاری می‌بایست به تصویب نهاد ذی‌ربط برسد.

گروه‌های کاری بین‌الاجلاس برای موضوعات بسیار مهم که بررسی آن‌ها نیاز به دقت، زمان، اطلاعات و کار فنی و تخصصی بیش‌تر می‌باشند، تشکیل خواهد شد. تهیه‌ی متون کنوانسیون‌ها و پروتکل‌ها و یا اصلاح اساسی و جامع آن‌ها نمونه‌های اصلی شرح وظایف این گونه گروه‌های

^۱ "Inter-Sessional Working group".

^۲ گاهی اوقات از این گروه‌های کاری با عنوان "Ad Hoc Working Group" نیز یاد می‌شود. مانند گروه کاری ویژه‌ی تهیه‌ی پلان استراتژیک سازمان آی‌مو که تحت نظر شورای آی‌مو تشکیل گردید.

کاری می‌باشد.^۱ با ارائه گزارش نهایی به نهاد ذی‌ربط و اتمام مأموریت محوله، گروه‌های کاری مزبور نیز منحل می‌گردند. گاهی اوقات، در خلال برگزاری نشست یک کمیته اصلی و یا نهاد دیگری که گروه کاری بین‌الاجلاس را تشکیل داد، گروه کاری خاصی تشکیل می‌شود تا نسبت به بررسی گزارش و پیشنهادهای گروه کاری بین‌الاجلاس، سندهای ارائه شده به کمیته و یا سایر موارد مرتبط اقدام و نتیجه کار خود را به همراه پیشنهادهای نهایی به کمیته ارائه نماید.^۲

(د) گروه کاری مکاتبه‌ای

“گروه کاری مکاتبه‌ای و یا ارتباطی”^۳ به گروه کاری ای اطلاق می‌شود که بدون تشکیل هر گونه جلسه ای چه در خلال نشست‌های نهادهای سازمان و چه در بین دو اجلاس این نهادها، صرفاً از طریق برقراری ارتباط اینترنتی میان نمایندگان دولت‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط و به صورت کتبی نسبت به بررسی یک موضوع در دستور کار نهاد مربوطه اقدام و نتیجه کار را در مهلت مقرر به آن ارائه می‌نماید. این گروه کاری معمولاً در خصوص تهیه متن‌های یک سند از قبیل دستورالعمل، قطعنامه و یا توصیه نامه تشکیل می‌شود. برای این منظور معمولاً یک متن اولیه که از سوی یک یا چند کشور و یا دبیرخانه‌ی آیمو تهیه و به کمیته‌ها و یا سایر نهادها ارائه گردید، به عنوان اساس بحث و بررسی در نظر گرفته می‌شود. سپس علاقمندان به مشارکت در این گروه کاری نظرات و دیدگاه‌های خود را در خصوص مفاد این سند پیشنهادی با هدف اصلاح، تکمیل و پختگی آن ارائه می‌نمایند و در نهایت این دیدگاه‌ها جمع بندی و در متن پیشنهادی اولیه گنجانده می‌شوند. چنانچه نظرات یک کشور و یا سازمان همکار آیمو مورد

^۱ برای مثال می‌توان به گروه کاری بین‌الاجلاس تهیه متن کنوانسیون بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۹ میلادی و گروه کاری بین‌الاجلاس ویژه ی بازیگری جامع کنوانسیون استانداردهای آموزش، گواهینامه‌ها و نخبه‌بانی اشاره نمود. گروه کاری اخیر الذکر پس از برگزاری دو جلسه و با تهیه متن پیشنهادی خود و ارائه آن به اجلاس چهل و یکم کمیته ی فرعی استانداردهای آموزش و نخبه‌بانی که در ماه ژانویه سال ۲۰۱۰ میلادی برگزار گردید، به کار خود پایان داد.

^۲ این اتفاق در خصوص تهیه الزمات و استانداردهای استقرار سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها موسوم به سیستم “LRIT”، تهیه متن کنوانسیون بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست مصوب سال ۲۰۰۹ میلادی و تهیه متن اصلاحی کنوانسیون استانداردهای آموزش، گواهینامه و نخبه‌بانی مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی افتاده است

^۳ “Correspondence Group”.

پذیرش قرار نگرفت، این امر مانع از طرح نظرات مخالف در نشست نهاد مسؤؤل گروه کاری مکاتبه‌ای نخواهد شد.

برای گروه کاری مکاتبه‌ای یک نفر و در موارد بسیار نادر دو نفر به عنوان مسؤؤل و هماهنگ کننده انتخاب می‌شود. مشخصات این فرد یا افراد در گزارش نهایی نشست نهاد ذی‌ربط درج می‌گردد تا علاقمندان به شرکت در گروه کاری اعم از دولت‌های عضو سازمان و یا سازمان‌های همکار بتوانند به راحتی از طریق پست الکترونیکی به ایشان دسترسی پیدا کنند و نظرات خود را در خصوص مفاد سند پیشنهادی و حتی نظرات ابرازی از سوی دیگران ارائه نمایند. در پایان کار گزارش نهایی توسط مسؤؤل گروه کاری و با همکاری دبیرخانه‌ی آیمو تهیه و برای اعضای گروه کاری جهت ارائه آخرین نظرات ظرف مدت معینی ارسال می‌شود. پس از پایان مهلت مقرر، مسؤؤل گروه کاری اقدام به جمع بندی نهایی متن و تهیه گزارش خود می‌کند و آن را مکتوباً به نهاد ذی‌ربط خود ارائه می‌نماید.

تجربه ثابت نمود، وجود این گونه گروه‌های کاری توانست بسیار کارساز واقع شود. این سیستم بررسی دستور کارهای نهادهای آیمو اگرچه به صورت محدود مورد استفاده قرار می‌گیرد، اما نشانه‌ی بارزی از به خدمت گرفتن تکنولوژی‌های نوین ارتباطی یعنی سیستم اینترنت و پست الکترونیکی برای افزایش بهره‌وری در رسیدگی به دستور کارهای آیمو و تدوین مقررات قلمداد می‌شود.

شرایط کاری گروه کاری مکاتبه‌ای همانند سایر گروه‌های کاری توسط نهاد ذی‌ربط که عمدتاً کمیته‌های اصلی و فرعی می‌باشند، تهیه و دیکته می‌شود. با ارائه گزارش کار به نهاد ذی‌ربط نیز گروه کاری متشکله منحل می‌گردد، مگر آن که با توجه به عدم اتمام کار، نیاز به ادامه فعالیت گروه کاری مربوطه باشد.

ه) سایر گروه‌های کاری

چنانچه بخواهیم تعداد گروه‌های کاری متشکله در طول یک دوره دو ساله در تمامی ارگان‌های آیمو را بر اساس نوع آن‌ها بسنجیم، به طور تقریبی می‌توان گفت، پنجاه درصد آن‌ها

از نوع گروه کاری متشکله در خلال نشست‌های ارگان‌ها، بیست درصد از نوع گروه کاری مکاتبه‌ای، پانزده درصد از نوع گروه کاری تهیه‌پیش‌نویس، ده درصد از نوع گروه کاری بین‌الاجلاس و پنج درصد نیز سایر گروه‌های کاری می‌باشد. سایر گروه‌های کاری که به صورت موردی تشکیل می‌شوند، عبارتند از گروه کاری ویژه ی بازبینی، گروه کاری فنی، گروه کاری علمی، گروه کارشناسی و یا گروه کاری فنی و ویرایش.^۱ این گروه‌های کاری می‌توانند ناظر به یک سری اسناد بین‌المللی به خصوص کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌ها باشند.^۲

اگرچه اسلوب و روش کاری این گروه‌های کاری همانند آنچه که پیش از این راجع به سایر گروه‌های کاری بیان شد، می‌باشد، با این وجود چنانچه این گروه‌های کاری بر اساس کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی تشکیل شوند، می‌بایست دقیقاً طبق مفاد آن‌ها به وظایف خود عمل نمایند. گروه‌های کاری فوق ممکن است، در خلال نشست‌های نهادهای سازمان تشکیل شوند و یا این که همانند گروه‌های کاری بین‌الاجلاس، در زمانی غیر از نشست‌های نهادهای ذی‌ربط اقدام به تشکیل جلسه نمایند. این امر کاملاً بسته به نظر نهاد ذی‌ربط و عنداللزوم تأیید شورای آیمو دارد. در صورت برگزاری نشست‌های گروه کاری در زمانی غیر از نشست‌های نهاد ذی‌ربط، این موضوع در تقویم برنامه‌های اجلاس‌های آیمو گنجانده و به اطلاع همگان خواهد رسید. حضور در گروه‌های کاری برای همه‌ی اعضای آیمو و سازمان‌های همکار که بر اساس توافق‌نامه‌ی همکاری مجاز به حضور در نشست‌ها مربوطه باشند، آزاد است. نکته‌ی ظریفی که در این جا وجود دارد، این است که چنان چه گروه کاری متشکله موضوع یک کنوانسیون، پروتکل و یا موافقت‌نامه‌ی بین‌المللی باشد، صرفاً دولت‌های عضو این اسناد حق حضور در جلسات و اظهار نظر را دارند و چنانچه دولت‌های غیر عضو و یا

^۱. "Review Group, Technical group, Scientific Group (for London Convention), Expert group and Editorial Group,

^۲. For example: "Ballast Water Review Group (BWRG) in accordance with the provision of regulation D-5.2" (Under MEPC), "OPRC/HNS Technical Group"(under MEPC), "IMO/ITU Experts Group on Maritime Radio Communications Matters" (Under COMSAR), " Formal Safety Assessment Experts Group" (Under FSI & MSC), "IMSBC Code Editorial and Technical Group" (under DSC), "Scientific Group"(Under London Convention and Protocol) and "Compliances Group (Under London Protocol)".

سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای خواستار حضور در این گروه‌های کاری باشند، می‌بایست از قبل موافقت دولت‌های عضو را کسب نمایند.

نکته ای که در جمع بندی این گفتار باید به آن توجه نمود، این است که چهار ویژگی تحت‌الامر بودن یک نهاد آیمو، اقدام در حدود وظایف و شرایط کاری ترسیم شده و عدم جواز تخلف از آن، ارائه گزارش نهایی به همراه پیشنهادها به نهاد ذی‌ربط و ماهیت غیر دائمی ولو تشکیل مجدد برای مدت های مدید، وجه مشترک همه‌ی گروه‌های کاری صرف نظر از نوع آن‌ها محسوب می‌شود. علاوه بر این چهار ویژگی اصلی و عمومی، باید به ویژگی های خاص هر گروه کاری نیز توجه داشت تا بتوان به درستی از صلاحیت ها و حدود اختیارات آن‌ها مطلع گردید.

گفتار پنجم) اسناد آیمو و انواع آن

بند اول – سند و نحوه ارائه آن به ارگان‌های آیمو

"سند" عبارت است از نوشته ای رسمی حاوی مطالبی راجع به یکی از موضوعات مطروحه در دستورکارهای مختلف نهادهای آیمو اعم از مجمع، شورا، کمیته‌های اصلی و فرعی و یا گروه‌های کاری. سند از سوی دبیرخانه‌ی آیمو، دولت‌های عضو و یا اعضای وابسته و یا سازمان‌های همکار آیمو و سایر اشخاص ذی صلاح جهت طرح در نهادهای ذی‌ربط ارائه می‌شود. یک سند می‌تواند حاوی اطلاعات مختلفی به همراه پیشنهادهایی راجع به موضوعات در دستورکار باشد. طیف این اطلاعات متنوع است و شامل اطلاعات فنی و تخصصی بسیار پیچیده تا ارائه یک گزارش ساده می‌گردد. سند موضع رسمی یک یا چند دولت، سازمان و یا نهاد حقوقی در خصوص یک موضوع محسوب می‌شود که اهمیت و ارزش آن به مراتب بیش‌تر از اعلام مواضع شفاهی در خلال نشست‌ها است. سندها از جایگاه ممتازی نزد نهادهای آیمو برخوردارند و در واقع مواد اولیه تصمیمات پخته‌ی نهادها را تشکیل می‌دهند. بدون این سندها نهادهای آیمو ماهیت و فلسفه وجودی خود را از دست می‌دهند. سندها در نشست‌های مختلف

¹. "Document".

نهادهای ذی‌ربط مطرح می‌گردند و مبنای بحث و تبادل نظر قرار می‌گیرند. نهادهای آیمو به خصوص کمیته‌های اصلی و فرعی همواره دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی دولتی و یا غیر دولتی را دعوت به ارائه دیدگاه‌ها، نظرات و پیشنهادهای خود در قالب سند می‌نمایند.

سندها قبل از تشکیل نشست‌ها منتشر می‌گردند و در معرض دید و قضاوت کارشناسان دولت‌ها و سازمان‌ها قرار می‌گیرند. با ملاحظه این سندها هیأت‌های نمایندگی خود را برای بحث و تبادل نظر پیشنهادهای مطروحه در آن‌ها آماده می‌سازند. سند ممکن است به طور فردی و یا جمعی ارائه شوند. سندهای جمعی در مواردی ارائه می‌شود که دو یا چند کشور و یا سازمان به لحاظ منافع و اهداف مشترک، مواضع واحدی را در خصوص یک موضوع اتخاذ نمایند. در چنین مواردی ترجیح می‌دهند، دیدگاه‌ها و پیشنهادهای خود را به صورت جمعی مطرح سازند.

پیشنهاد دهندگان سندها در خصوص محتوای آن‌ها از آزادی کامل برخوردارند و به تشخیص خود عمل می‌نمایند. با این وصف، چنانچه سندی مرتبط با دستور کاری نباشد و یا خارج از قلمرو و صلاحیت کمیته و یا نهادی دیگر تشخیص داده شود، با استدلال دولت‌ها و سایر شرکت‌کنندگان در نشست‌ها و بر اساس دستورالعمل‌هایی که در این رابطه وجود دارد، رد و از دستور کار نهاد ذی‌ربط خارج خواهد شد. سند هر چه قدر از پشتوانه علمی، تحقیقاتی و تجربه مفید برخوردار باشد، میزان مقبولیت آن بیش‌تر و در نتیجه پیشنهادهای آمده در آن نیز با استقبال کمیته مواجه خواهد شد. سندهای ضعیف به کلی رد خواهند شد و یا بطور جزئی و با اصلاحاتی در پیشنهادهای آن مورد پذیرش قرار خواهند گرفت.

بعضی از سندهایی که متضمن پیشنهادهایی راجع به مقررات الزام‌آور و یا غیر الزام‌آور می‌باشند، مبنای تهیه یک کنوانسیون، پروتکل، موافقت‌نامه، اصلاحات نسبت به این اسناد، تدوین یک دستورالعمل، قطعنامه، توصیه نامه، بخشنامه و سایر تصمیمات قرار خواهند گرفت. پس از آن دولت‌ها با ارائه سندهای دیگر و همچنین بحث و تبادل نظر در خلال نشست‌ها و

جلسات، متن مقررات مورد نظر را مورد بررسی دقیق تر قرار داده و پس از گذشت مدتی متن نهایی آن را تهیه و به تصویب نهادهای ذی ربط می‌رسانند.

تمامی اسنادها می‌بایست به هر سه زبان کاری آیمو که عبارت است از انگلیسی، فرانسوی و اسپانیولی ترجمه و توسط دبیرخانه در سایت رسمی اسناد آیمو گنجانده شوند. کلیه اعضای آیمو و سازمان‌های همکار می‌توانند اقدام به ارائه سند به هر یک از نهادهای آیمو بنمایند. حتی دولت‌هایی که عضو شورای آیمو نیستند نیز می‌توانند به عنوان ناظر اقدام به ارائه سند به شورای آیمو نمایند. عمده سندهای ماهوی و سازنده از سوی دولت‌های پیشرفته در صنعت دریانوردی بین‌المللی و صاحبان صنعت قوی کشتی سازی ارائه می‌شوند. این اسناد اغلب از محتوای غنی تری برخوردار هستند. سند می‌تواند در یک صفحه تنظیم و ارائه شود و یا اینکه شامل ده‌ها صفحه باشد. تنها محدودیتی که در این رابطه وجود دارد، زمان ارائه آن می‌باشد. سندهایی که حجیم هستند، می‌بایست زودتر از سندهایی که حاوی چند صفحه می‌باشند، ارائه شوند تا فرصت بیش‌تری جهت مطالعه و بررسی توسط سایرین وجود داشته باشد.^۱ بسیاری از دولت‌ها برای جلب حمایت سایرین از سندهای خود مبادرت به مراجعه به هیأت‌های نمایندگی سایر دولت‌ها و حتی سازمان‌های همکار می‌نمایند. این رویه بسیار متداول است.

طبق تحقیق صورت گرفته از سوی نگارنده ی کتاب در طول یک دوره پنج ساله منتهی به سال ۲۰۱۱ میلادی، هر سال بین چهل و هشت تا پنجاه و هشت کشور اقدام به ارائه سند از یک تا هشتاد فقره نمودند. یافته‌های این تحقیق زوایا و نکات جالبی را روشن و مشخص نمود که اهم آن‌ها به شرح ذیل بیان می‌گردد:

- به طور میانگین سالیانه حدود ۱۴۰۰ سند از سوی دبیرخانه، دولت‌های عضو و یا سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای همکار به نهادهای مختلف در کلیه سطوح ارائه شدند.

^۱. شرایط و نحوه ارائه سندها و ضرب الاجل‌های پیش‌بینی شده برای آن در دستورالعمل راجع به سازماندهی و روش کاری هر یک از کمیته‌ها، مجمع و شورا بیان شده است.

- حدود سی و هشت درصد سندها از سوی دبیرخانه‌ی آی‌مو و الباقی توسط دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی همکار تقدیم گردیدند.
- از مجموع یکصد سندهای ارائه شده از سوی دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی، حدود بیست و شش درصد آن‌ها توسط سازمان‌ها و عمدتاً از سوی سازمان‌های غیر دولتی، حدود هفتاد و یک درصد توسط دولت‌ها و حدود سه درصد نیز به طور مشترک توسط دولت‌ها و سازمان‌ها تقدیم گردیدند.
- میزان قابل توجه سندهای ارائه شده از سوی سازمان‌های بین‌المللی عمدتاً غیر دولتی نشان دهنده‌ی مشارکت فعالانه و مؤثر سازمان‌های همکار در نشست‌های نهاد‌های آی‌مو و نقش آفرینی آن‌ها در پویایی مباحث و تنظیم مقررات بین‌المللی دریایی می‌باشد.
- به طور میانگین تقریباً هشتاد درصد سندهای ارائه شده از سوی دولت‌ها اکثراً متعلق به پانزده کشور اول پیشرو در صنعت دریانوردی بوده است. این کشورها که رتبه آن‌ها گاهی اوقات جا به جا می‌شود، عبارتند از ژاپن، ایالات متحده آمریکا، انگلیس، نروژ، آلمان، دانمارک، سوئد، کره جنوبی، هلند، کانادا، فرانسه، چین، استرالیا، ایران و هند.
- در اغلب موارد سه کشور ژاپن، ایالات متحده آمریکا، انگلیس با ارائه بالاترین میزان سندها در رتبه‌های اول قرار گرفتند. به عنوان مثال در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی ایالات متحده آمریکا و ژاپن هر کدام مجموعاً و به ترتیب ۱۶۹ و ۱۶۷ سند به نهادهای مختلف تقدیم کردند. در سال ۲۰۱۰ میلادی ایالات متحده آمریکا با ۸۳ سند در رتبه اول و ژاپن با ۶۹ سند در رتبه دوم قرار گرفتند. در سال ۲۰۱۱ میلادی این ژاپن بود که با ارائه ۹۸ سند در رتبه اول و آمریکا با ۸۶ سند در رتبه دوم قرار گرفتند. تنها در نشست شانزدهم "کمیته‌ی فرعی کالاهای خطرناک، کالاهای جامد و کانتینرها" که در ماه سپتامبر سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار شده بود، از ۱۷۳ سند تقدیمی به نشست، ۵۴ سند توسط کشور ژاپن و الباقی توسط حدود ۳۸ دولت، سازمان و یا دبیرخانه ارائه شده

بودند.^۱

- کیفیت سندهای ارائه شده از سوی دولت‌های پیشرفته دریایی مطلوب و اکثر قریب به اتفاق موضوعات مطروحه در آن‌ها مورد توجه قرار گرفته و پیشنهادهای آمده در آن‌ها در تصمیم‌گیری‌ها، ولو با مقداری تغییر و اصلاح مورد پذیرش قرار گرفتند. بسیاری از اسناد ارائه شده از سوی این دولت‌ها دارای حجم بالا بودند.
- در خصوص مفاد کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها، اصلاحیه‌ها و سایر مقررات عمدتاً این سندهای دولت‌های پیشرفته دریایی بود که مبنای بحث قرار گرفتند.
- سندهای ارائه شده از سوی دولت‌های در حال توسعه عمدتاً از حجم کم‌تری برخوردار بوده و بیش‌تر جنبه گزارشی صرف داشتند. تعداد محدودی از سندهای ماهوی که از سوی این کشورها ارائه شده بودند، معمولاً این کشورهای پیشرفته بودند که در جریان بحث و تبادل نظر راجع به این سندها و پیشنهادهای مطروحه نقش ویژه‌ایفاء می‌کردند.
- در طول پنج سال گذشته منتهی به سال ۲۰۱۱ میلادی جمهوری اسلامی ایران به طور میانگین جزو پانزده کشور اول ارائه دهنده ی بیش‌ترین سند بود. در روند افزایش کمی سندها، افزایش کیفیت آن‌ها نیز مورد توجه و لحاظ قرار گرفت. اوج نقش آفرینی جمهوری اسلامی ایران مربوط به سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ میلادی می‌باشد. در سال ۲۰۱۰ میلادی از میان حدود ۵۸ کشوری که سند تقدیم نمودند، ایران با ارائه ۴۱ سند در رتبه ششم قرار گرفت و بعد از آن کشور دانمارک با ارائه ۳۲ سند در رتبه هفتم ایستاد. عمده اسناد ارائه شده از سوی ایران در این سال به کمیته‌ی "STW" و گروه بین‌الاجلاس مربوط به پروژه‌ی اصلاح جامع کنوانسیون "STCW 78" بود.

¹ IMO Document: "DSC/16/J/3", "Provisional List of Documents".

در احتساب سندها، سندهایی که مشترکاً از سوی دو یا سه کشور و یا سازمان ارائه شده بودند، برای هر کدام از آن‌ها یک سند در نظر گرفته شد.

بند دوم - انواع سند

سندها را می‌توان از جوانب مختلف مورد بررسی و تقسیم بندی قرار داد. در این قسمت انواع سند با توجه به محتوای آنها مورد مطالعه قرار می‌گیرد.

الف) سند متضمن پیشنهاد دستور کار جدید

سند متضمن دستور کار که خود تحت دستور کاری کلی با عنوان " برنامه‌ی کاری " ^۱ به نهادهای ذی‌ربط به ویژه کمیته‌های اصلی ارائه می‌شوند، متضمن پیشنهاد گنجاندن دستور کار جدیدی در برنامه‌ی کاری نهاد ذی‌ربط است. از آن جایی که زمان، امکانات و منابع نهادها محدود می‌باشد و از سوی دیگر این نهادها همواره با حجم زیادی از دستور کارهای متعدد به همراه سندهای ارائه شده برای آنها روبرو هستند، بنابراین مقررات سخت تری برای ارائه این گونه سندها و پذیرش دستور کار جدید پیش‌بینی شده است. این مقررات در دستورالعمل‌های راجع به سازماندهی و شیوه‌ی کار نهادهای ذی‌ربط بیان گردیدند.^۲

برای این که بتوان نهادهای ذی‌ربط را متقاعد نمود، در سند متضمن پیشنهاد دستور کار جدید می‌بایست دلایل و توجیهات قوی فنی، اثبات قرار داشتن موضوع در قلمرو و صلاحیت کاری آیمو، احساس نیاز به آن در ظرف زمانی فعلی، استانداردهای موجود برای کار بر روی دستور کار پیشنهادی، منافع قابل انتظار از نتیجه کار، خروجی مورد انتظار در پایان رسیدگی به دستور کار، توجه به عامل انسانی، هزینه‌های قابل تصور برای صنعت دریانوردی و الزامات اداری و تقنینی و تعداد جلسات مورد نیاز برای نیل به نتیجه به خوبی مورد توجه قرار گیرد. در صورتی که سندی این مسائل را مورد توجه قرار ندهد، از سوی نهاد مربوطه رد خواهد شد و یا پذیرش آن منوط به رفع نقص و ارائه اطلاعات تکمیلی در نشست بعد خواهد گردید. ارائه سند متضمن پیشنهاد که بتواند یک نهاد مهمی هم چون کمیته‌ی ایمنی دریانوردی، کمیته‌ی حفظ

^۱. "Work Programme".

^۲. تمامی کمیته‌های اصلی و شورا علاوه بر قواعد کاری حاکم بر کار خود، دارای دستورالعمل نحوه سازمان دهی و شیوه کار می‌باشند. این دستورالعمل‌ها نسبت به کمیته‌های فرعی و نیز سایر نهادهای فرعی تا آنجا که ممکن است، اعمال می‌شود. دستورالعمل‌های یاد شده پس از تصویب طرح استراتژیک سازمان و طرح اقدام در سطح عالی، در سال ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی به طور اساسی مورد بازنگری قرار گرفتند.

محیط زیست دریایی و یا کمیته‌ی حقوقی را متعاقد و موافقت آن را جلب نماید، کار آسانی نیست و خود نیاز به تخصص، تجربه، مطالعه و تحقیق در اطراف موضوع مطروحه دارد. به همین دلیل مشاهده می‌شود، بیش‌ترین این سندها توسط کشورهای پیشرفته‌ی دریایی و یا صاحب صنعت دریانوردی قوی و بزرگ ارائه می‌شوند؛ کشورهایی که به طور سیستماتیک، برنامه ریزی شده و با تیم‌های قوی کارشناسی با مباحث آیمو برخورد می‌نمایند.

جمهوری اسلامی ایران پس از یک دهه مشارکت جدی در مباحث تخصصی آیمو، توانست برای اولین بار در سال ۲۰۰۹ میلادی اقدام به ارائه یک سند متضمن پیشنهاد دستور کاری به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی بنماید. این سند با توجیحات و دفاعیات خوبی که از آن در خلال نشست هشتاد و ششم کمیته به عمل آمد، توانست موافقت اعضای کمیته را بدون حتی یک مخالفت بدست آورد.^۱ برای این منظور لابی و رایزنی فشرده‌ای نیز چه قبل از برگزاری نشست کمیته و چه در خلال آن از طریق نمایندگی سازمان در آیمو و هیأت اعزامی صورت گرفت. با این اقدام جمهوری اسلامی ایران، اولین تجربه موفقیت آمیز به دست آمد و نام کشورمان نیز در ردیف معدود کشورهای قرار گرفت که توانایی نه تنها ارائه سندهای متقن در رابطه با دستور کارهای موجود را دارد، بلکه خود می‌تواند طراح دستور کارهای جدید باشد. با این سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۲۰۱۰ میلادی نیز اقدام به ارائه سند دیگری این بار به کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی نمود که مورد موافقت نیز قرار گرفت.^۲

نکته مهمی که در خصوص سندهای متضمن پیشنهاد دستور کار می‌بایست مورد اشاره قرار گیرد، این است که تنها دولت‌های عضو و سازمان‌های بین‌الدولی همکار می‌توانند اقدام به ارائه چنین سندهایی نمایند. سازمان‌های غیر دولتی همکار در صورتی می‌توانند اقدام به ارائه این

^۱ این سند که به شماره ی "MSC 86/23/8" ثبت دبیرخانه‌ی آیمو گردید، متضمن پیشنهاد گنجاندن دستور کاری تحت عنوان " نصب تجهیزات مناسب برای کشف منابع رادیواکتیو و یا اجسام آغشته به این مواد" در بنادر بود که با تصویب کمیته ی ایمنی دریانوردی در برنامه ی کاری کمیته ی فرعی " کالاهای خطرناک، کالاهای جامد و کانتینرها" گنجانده شد.

^۲ این سند که تحت شماره ی "MEPC 60/19/1" ثبت دبیر خانه آیمو گردید، متضمن پیشنهاد گنجاندن دستور کاری تحت عنوان " استانداردهای تجهیزات مبارزه با آلودگی نفتی" بود. این دستور کار در برنامه کاری گروه کاری فنی "OPRC/HNS" گنجانده شد.

گونه‌سندها نمایند که حمایت و پشتیبانی حداقل یک دولت را به همراه داشته باشند. به عبارت دیگر این سند می‌بایست مشترکاً توسط سازمان و یک یا چند دولت عضو ارائه شوند. البته این سازمان‌ها حق ارائه سند متضمن نظرات و توصیه‌ها نسبت به کلیه دستور کارها و موضوعات مطروحه در نشست‌ها را دارند.

ب) سند متضمن نظر و یا پیشنهادی راجع به یکی از دستور کارهای موجود

با گنجاندن دستورکاری در برنامه‌ی کاری یک کمیته، شورا و یا مجمع، نوبت به ارائه سندهای متضمن نظرات و پیشنهادها راجع به آن دستور کار می‌رسد. بیش‌ترین سندهای ارائه شونده به نهادهای سازمان به ویژه کمیته‌های اصلی و فرعی از این نوع سندها می‌باشند. این سندها می‌توانند توسط دبیرخانه‌ی آیمو و هر دولت و سازمانی که حق شرکت در نشست‌های نهادهای ذی‌ربط را دارند، ارائه شود. فی الواقع این سندها مواد اولیه‌ی تصمیمات پخته‌ی نهادهای را پس از طرح، بررسی و تبادل نظر راجع به آنها، تشکیل می‌دهند. این گونه سندها می‌توانند متضمن هر گونه اطلاعاتی راجع به دستور کارهای نهادهای باشند و پیشنهادهایی راجع به موضوعات در دستور کار ارائه نمایند. گاهی اوقات این سندها متضمن نظرات، انتقادات در جهت رد، اصلاح و یا تکمیل دیدگاه‌ها و پیشنهادهایی است که در قالب یک یا چند سند دیگر توسط سایر دولت‌ها و یا سازمان‌ها در قالب یک دستور کار خاص ارائه شدند. همواره توصیه می‌شود، سندها حتی المقدور موجز و کم حجم باشند. با این حال در موارد نادر که موضوع مطروحه از تفصیل و پیچیدگی‌های فنی و تخصصی برخوردار است، حجم سندها ممکن است تا دویست صفحه و بلکه بیش‌تر تجاوز نماید.

ج) سندهای حاوی گزارش صرف

سندهایی وجود دارند و به ارگان‌های آیمو ارائه می‌شوند که صرفاً حاوی گزارش‌هایی راجع به هر یک از دستور کارهای ذی‌ربط می‌باشند. طیف این گونه گزارش‌ها گسترده است و مبنای ارائه آن‌ها یا مقررات الزام‌آور است و یا به صورت اختیاری و داوطلبانه صورت می‌گیرد. در خصوص گزارش‌هایی که مبنای آن مقررات الزام‌آور می‌باشد، می‌توان به گزارش‌های اجباری

موضوع ماده ۸.۲ ضمیمه چهارم کنوانسیون مارپول در رابطه با تسهیلات دریافت زباله‌ها اشاره نمود. از دیگر گزارش‌ها می‌توان به گزارش مربوط به نتایج بازرسی های کالاهای خطرناک بسته بندی شده موضوع کد^۱ "IMDG" اشاره نمود. این گزارش‌ها از سوی دولت‌ها تهیه و به کمیته‌ی فرعی "کالاهای خطرناک و مواد جامد و کانیتورها" ارائه می‌شوند. در برنامه کاری کمیته‌ی فرعی "اجرای مقررات توسط دولت پرچم" نیز یک دستور کار همیشگی وجود دارد که عنوان آن "گزارش‌های اجباری تحت کنوانسیون مارپول" می‌باشد.

از گزارش‌های اختیاری می‌توان به گزارش از یک حادثه دریایی و یا گزارش از پیشرفت‌های یک دولت در یک زمینه‌ی خاص و یا رویدادهایی دریایی در گوشه و کنار جهان اشاره نمود. این گونه سندها معمولاً از سوی دولت‌ها و یا سازمان‌های همکار در اجلاس‌های نهادهای ذی‌ربط مطرح و نهاد مربوطه نیز آن را استماع می‌نماید. بعضی از دولت‌ها و سازمان‌ها نیز ممکن است، نظراتی را راجع به این گونه سندها ارائه نمایند. آنچه که مهم است این است که نهادهای آیمو این گونه سندها را صرفاً ملاحظه می‌نمایند و هیچ گونه تصمیمی را راجع به آن‌ها نمی‌گیرند، مگر آنکه در ضمن ارائه گزارش پیشنهادهایی ارائه و یا راه حل‌هایی از کمیته درخواست شود. در این صورت کمیته مکلف است در صورتی که سند مزبور در قالب دستور کار مربوطه ارائه شده باشد، به آن رسیدگی و تصمیم مقتضی را اتخاذ نماید.

(د) سندهای حاوی یک سری اطلاعات

این گونه سندها معمولاً حاوی یک سری اطلاعات راجع به مسائل و موضوعات مرتبط با دستور کارهای نهادهای آیمو می‌باشد که تحت همین عنوان منتشر می‌شوند.^۲ بعضی از سندهایی که از سوی دبیرخانه‌ی آیمو در خلال نشست‌های یک نهاد منتشر می‌شوند و ارتباطی هم با دستور کارها ندارند، نیز تحت همین عنوان انتشار می‌یابند. سندهای حاوی اطلاعات صرف می‌توانند از سوی دولت‌های عضو، سازمان‌ها و حتی دبیرخانه‌ی آیمو منتشر شوند.

^۱. "International Maritime Dangerous Goods (IMDG Code)".

^۲. "INF.Documents (Informative Documents)".

نکته مهم در خصوص سندهای حاوی اطلاعات صرف این است که این سندها فقط جنبه اطلاعاتی دارند و نهادهای ذی‌ربط صرفاً آن‌ها را مورد ملاحظه قرار می‌دهند. نهادها اگرچه ممکن است اظهارنظرهایی راجع به مفاد آن بنمایند ولی هیچ تصمیمی را نسبت به آن‌ها اتخاذ نخواهند کرد.

ه) سرنوشت سندهای ارائه شونده به ارگان‌ها

با توجه به مطالب پیش گفته سرنوشت سندهای ارائه شونده به نهادهای مختلف آیمو را می‌توان به شرح ذیل بیان داشت:

- نظرات و پیشنهادهای آمده در سند با لحاظ سندهای مرتبط و بحث و تبادل نظر، مورد مخالفت اکثریت اعضای کمیته قرار می‌گیرد. در این حالت کمیته آن را کنار گذاشته و اصطلاحاً رد می‌نماید.

- نظرات و پیشنهادهای آمده در سند با استقبال و حمایت اکثریت اعضای کمیته مواجه می‌شود. در این صورت پیشنهادها و نظرات مورد پذیرش کامل کمیته واقع می‌شود و بر اساس آن اقدامات تبعی بعدی به عمل می‌آید.

- نظرات و پیشنهادهای آمده در سند مورد پذیرش و حمایت اصولی کمیته قرار می‌گیرد، اما با لحاظ سندهای مرتبط دیگر و نیز اظهارنظرهای ارائه شده در هنگام بررسی موضوع، با جرح و تعدیل و اصلاحاتی مواجه می‌شود و بر اساس آن اقدامات لازم بعمل می‌آید.

- سند حاوی گزارش و یا اطلاعات صرف تنها مورد لحاظ کمیته قرار می‌گیرند و بیش از این اقدامی نسبت به آن‌ها صورت نمی‌گیرد. با این حال چنان چه گزارش با یک سری درخواست‌ها و نقطه نظرات همراه باشد، در این صورت نهاد ذی‌ربط آن را مورد بررسی قرار می‌دهد و به یکی از صورت‌های فوق‌الذکر و در محدوده صلاحیت و اختیار قانونی خود تصمیم‌گیری می‌نماید.

گفتار ششم) دستور کارهای ارگان‌های مختلف سازمان

هفت ارگان آیمو شامل مجمع، شورا و پنج کمیته‌ی اصلی و همچنین نهادهای فرعی آنها اعم از کمیته‌های فرعی و گروه‌های کاری بین‌الاجلاس نشست‌هایی را طبق برنامه ریزی قبلی برگزار می‌نمایند. در هر نشست که معمولاً پنج روزه برگزار می‌شود، جلسات متعددی منعقد می‌گردد. برای تشکیل نشست و برگزاری جلسات آن لازم است برنامه‌ی کاری تدوین شود. برنامه‌ی کاری شامل همه‌ی فرآیند برگزاری نشست تا پایان آن می‌باشد. دستور کارهای یک نشست^۱ محور و مرکز برنامه‌ی کاری هر ارگانی محسوب می‌شود. هر موضوعی که می‌خواهد در هر نشستی مطرح شود، می‌بایست در قالب یک دستور کاری ارائه گردد. در این گفتار مقررات کلی حاکم بر دستور کارها و انواع آن مورد بررسی و مطالعه قرار می‌گیرند. علاوه بر این مهم‌ترین دستور کارهای آیمو در طول دهه‌ی اول قرن بیست و یکم میلادی و بعد مورد اشاره قرار خواهند گرفت. این امر خود می‌تواند فهم مطلوبی از قلمرو صلاحیت آیمو در زمینه‌های ایمنی و امنیت دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و بهره‌وری کشتی‌رانی ارائه نماید و تصورات مخاطب را به مصادیق کاری آیمو نزدیک سازد.

بند اول - مقررات کلی حاکم بر دستور کارهای نهادهای سازمان و انواع آن

الف) مقررات کلی

تعداد و موضوعات دستور کارهای یک نهاد با نهاد دیگر سازمان فرق می‌نماید و این امر کاملاً به نوع نهاد و حجم کاری آن بستگی دارد. حتی در خصوص یک نهاد نیز ممکن است، تعداد و موضوع دستور کارهای یک نشست با نشست بعدی و یا قبلی تفاوت‌هایی داشته باشد. برای تعیین تعداد دستور کار یک نهاد همواره حجم کار دستور کارهای موجود، اولویت‌های کاری بر اساس نیازهای روز و محدودیت‌های منابع دبیرخانه‌ی آیمو و به ویژه مدت زمان اختصاصی برای یک نشست مورد توجه قرار می‌گیرد. همیشه سعی می‌شود، تعداد دستور کارهای کمیته‌های اصلی و فرعی و نیز شورا و مجمع از بیست و پنج تا بیست و هشت مورد

^۱. "Agenda Items".

تجاوز ننماید. در مواردی دیده شد که تعداد دستور کار یک کمیته به کم‌تر از دوازده مورد رسیده است. حدوث چنین امری نشان دهنده‌ی کاهش حجم کاری یک کمیته خواهد بود. البته بعید نیست که همین کمیته در نشست آتی با افزایش سه یا پنج دستور کار مواجه شود و یا دستور کاری در آن گنجانده شود که به تنهایی بیش‌ترین توجه، وقت و انرژی کمیته را به خود معطوف بدارد. این چنین وضعیتی زمانی رخ خواهد داد که یک موضوع با اهمیت و دارای اولویت اول و روز آیمو از قبیل تهیه‌ی متن یک کنوانسیون، اصلاحات اساسی یک کنوانسیون و یا پروتکل موجود و یا تهیه‌ی یک دستورالعمل مهم و مفصل در برنامه‌ی کاری یک کمیته و یا نهاد فرعی قرار می‌گیرد. به طور مثال می‌توان به دستور کار بازبینی جامع و اساسی ضمیمه‌ی کنوانسیون "STCW 78" و کد آن (برنامه‌ی کاری کمیته‌ی فرعی استانداردهای آموزش و نگهداری)، طرح تصویب الزامات کاهش گازهای گل‌خانه‌ای (برنامه‌ی کاری کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی) و نیز طرح تصویب اصلاحات کنوانسیون "SOLAS 74" راجع به سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها (برنامه‌ی کاری کمیته‌ی ایمنی دریانوردی) اشاره نمود. این دستور کارها در زمان خود بیش‌ترین توجه، وقت و انرژی کمیته و به عبارت دیگر دولت‌های عضو آیمو، سازمان‌های بین‌المللی به ویژه غیر دولتی مرتبط و دبیرخانه‌ی آیمو را به خود مصروف داشتند.

دستور کار پس از تصویب در برنامه‌ی کاری نهاد ذی‌ربط گنجانده می‌شود. برای اتمام کار دستور کار معمولاً تعداد نشست مورد نیاز تعیین و مدت لازم برای نیل به اهداف و خروجی مورد انتظار دستور کار نیز ترسیم می‌گردد. گاهی اوقات ممکن است، پس از برگزاری تعداد نشست‌های تعیین شده و انقضای مدت اختصاص یافته هنوز کار بر روی دستور کار به اتمام نرسیده و این امر نشست‌های بیش‌تر و در نتیجه افزایش زمان را مطالبه نماید. در این صورت طبق دستورالعمل نحوه‌ی کار نهاد ذی‌ربط، نسبت به این امر اقدام خواهد شد. در موارد نادری نیز دیده شد که دستور کاری پیش از مهلت تعیین شده برای آن و تعداد نشست‌های مورد نیاز، به اهداف و خروجی مورد انتظارش دست پیدا کرده و بنابراین ارگان ذی‌ربط آن را از برنامه‌ی کاری خود حذف نموده است.

صرف تصویب دستور کاری و گنجاندن آن در برنامه‌ی کاری یک ارگان و یا نهاد فرعی به ویژه کمیته‌های فرعی، برای دستیابی به خروجی مورد انتظار کافی نیست و لازم است، دولت‌های عضو یا سازمان‌های همکار اندوخته‌ها، مطالعات علمی، تحقیقات و نهایتاً دیدگاه‌ها و نقطه نظرات پیشنهادی خود را در قالب سند و تحت دستور کار مربوطه ارائه نمایند تا مبنای بحث و تبادل آراء در جلسات یک نشست قرار گیرد و نهایتاً منجر به یک تصمیم‌گیری و خروجی مورد انتظار گردد. در مواردی چند دیده شد، دستور کاری ولو اینکه در ابتداء با استقبال مواجه گردید و با حمایت دولت‌ها در برنامه‌ی کاری یک ارگان و نهاد فرعی گنجانده شد، پس از آن به دلیل فقدان سند و پیشنهاد مشخصی بدون نیل به یک نتیجه خاص و خروجی مورد انتظار و با انقضای نشست‌ها و مدت زمان در نظر گرفته شده برای بررسی و رسیدگی به آن، از گردونه‌ی مباحث خارج و متعاقباً توسط کمیته ذی‌ربط از برنامه‌ی کاری حذف گردید. در چنین مواردی امکان طرح مجدد موضوع در آینده و گنجاندن آن به عنوان دستور کار جدید با اعمال یک سری اصلاحات و رعایت دستورالعمل نحوه کار ارگان‌ها و نهادهای فرعی وجود دارد.

بعضی وقت‌ها دو یا سه دستور کار و حتی بیش‌تر که به نوعی با یک دیگر ارتباط ماهوی و یا شکلی دارند، تحت عنوان یک دستور کار کلی آورده می‌شوند. به عبارت دیگر در مواردی دیده می‌شود که یک دستور کار کلان شامل چند دستور کار خرد می‌شود. چنین وضعیتی در خصوص مجمع و شورای آیمو بیش‌تر و در خصوص کمیته‌های اصلی و فرعی کم‌تر اتفاق می‌افتد.

بسیاری از مباحث فنی و تخصصی دریایی با یک دیگر مرتبط می‌باشند. در بعضی مواقع برای تدوین مقررات مربوط به یک موضوع لازم است، جنبه‌های مختلف آن که در صلاحیت علمی و تخصصی چند کمیته و نهاد قرار دارد، مورد ارزیابی و رسیدگی قرار گیرد. در این صورت دستور کار مزبور در برنامه‌ی کاری دو و حتی سه نهاد قرار خواهد گرفت. در این موارد معمولاً یک کمیته و نهاد که بیش‌ترین ارتباط کاری را با دستور کار مطروحه دارد، نقش محوریت را

بازی نموده و به عنوان هماهنگ کننده با کمیته‌ها و نهادهای دیگر ارتباط برقرار می‌نماید و دیدگاه‌ها و نظرات آن‌ها را در خصوص موضوع اخذ و در رسیدگی به دستور کار و تصمیم‌گیری‌ها مورد لحاظ قرار می‌دهد. بنابراین در این موارد نقش کمیته و یا نهاد هماهنگ کننده اصلی و نقش کمیته و یا نهادهای درگیر دیگر فرعی خواهد بود.

ب) دستور کارهای موقتی و دائمی

عمده دستور کارهای مهم و ماهوی نهادهای آیمو موقتی با ویژگی‌های پیش گفته می‌باشند. به این معنا که با تصویب و گنجاندن در برنامه‌ی کاری و پس از چند نشست و مدت زمان اختصاصی برای آن و تحصیل نتیجه، از برنامه‌ی کاری حذف می‌گردد. معهدا دستور کارهایی وجود دارند که دائماً در برنامه‌ی کاری کمیته‌های اصلی و فرعی و یا مجمع و شورا دیده می‌شوند. این دستور کارهای دائمی ناظر به موضوعاتی هستند که نهادهای ذی‌ربط، با توجه به وظایف و مسؤولیت‌هایی که برای آن‌ها تبیین و ترسیم شد، مکلف به بررسی آن‌ها در تمامی نشست‌ها می‌باشند. چنانچه در هر زمانی موضوعیت و نیاز به دستور کار دائمی منتفی گردد، منعی در حذف آن از برنامه‌ی کاری وجود ندارد.

عمده دستور کارهای نشست‌های شورا و مجمع ثابت و دائمی است، اگرچه مطالب مطروحه تحت آن‌ها از نشستی به نشست دیگر ممکن است تفاوت داشته باشد. دلیل این امر نیز نوع و ماهیت مسؤولیت‌ها و وظایف ترسیمی برای این دو نهاد آیمو است. در نشست‌های این دو نهاد همواره موضوعات خاصی از قبیل مسائل داری، مالی، استماع گزارش‌های کمیته‌ها و یا وضعیت مراکز علمی وابسته مورد رسیدگی قرار می‌گیرد. با این وصف امکان گنجاندن دستور کار موقتی حسب نیاز در برنامه‌ی کاری این دو نهاد وجود دارد و منعی از این حیث دیده نمی‌شود.

بالعکس شورا و مجمع، اکثر دستور کارهای مهم و ماهوی کمیته‌های اصلی و فرعی از نوع غیر دائمی می‌باشند. دلیل این امر نیز این است که موضوعات فنی و تخصصی در حوزه کشتی و دریا از تنوع بسیار زیادی برخوردارند و کمیته‌های اصلی و به تبع آن‌ها کمیته‌های فرعی که نهادهای فنی و تخصصی با صلاحیت‌های ویژه سازمان محسوب می‌شوند، مکلفند، در هر

برهه‌ای از زمان طبق مقررات با آن‌ها مواجه شوند و انتظارات صنعت دریانوردی جهانی را در قالب کنوانسیون، پروتکل، دستور العمل، توصیه نامه و غیره برآورده سازند. مع الوصف این نهادها هم دارای یک سری دستور کارهای همیشگی می‌باشند که آن‌ها نیز غالباً از ویژگی فنی و تخصصی برخوردارند.

ج) دستور کارهای عمومی و دستور کارهای ویژه ی هر ارگان

علی الاصول دستور کارهای ارگان‌ها از نوع فنی - تخصصی و ویژه ی همان ارگان ذی‌ربط می‌باشد. با این حال بعضی از دستورکارها را می‌توان عموماً در برنامه‌ی کاری تقریباً همه‌ی ارگان‌های آیمو، صرف نظر از ماهیت و موضوع آن‌ها، ملاحظه نمود. عمده‌ی این دستور کارهای عمومی عبارتند از:

- پذیرش دستور کارها: در ابتدای هر نشست و قبل از آغاز رسیدگی به موضوعات مندرج در برنامه‌ی کاری، نهاد ذی‌ربط می‌بایست موافقت خود را با ورود به مباحث مختلف مندرج در دستور کارها اعلام نماید و آن را به تصویب رساند. در هنگام تصویب برنامه‌ی کاری چنانچه نماینده‌ای نسبت به آن ایراد و یا پیشنهادی داشته باشد، می‌تواند مطرح نماید و خواستار رفع ابهام گردد. پس از رفع ابهامات و ایرادات، نهایتاً ارگان ذی‌ربط دستورکارها را به تصویب رسانده و بررسی آن‌ها را بر اساس برنامه‌ی زمان بندی از پیش تعیین شده‌ی آغاز می‌نماید. بعضی اوقات ممکن است، تغییراتی در برنامه‌ی زمان بندی رسیدگی به دستور کارها ایجاد شود. در همه‌ی این موارد ارگان مربوطه دارای اختیار کامل می‌باشد.
- بررسی اعتبارنامه‌ها: هیأت‌های نمایندگی شرکت کننده در نشست‌های مجمع، شورا و کمیته‌های اصلی دارای اختیار از دولت متبوع خود می‌باشند. این هیأت‌ها در بحث‌ها ورود پیدا می‌کنند و عندالاقضاء از طرف دولت خود اظهار نظر و در رأی‌گیری‌ها شرکت می‌نمایند. بسیاری از تصمیم‌گیری‌ها به خصوص تصویب متن یک کنوانسیون و یا اصلاحات نسبت به آن‌ها که معمولاً در صلاحیت مجمع و یا کمیته‌های اصلی می‌باشد،

دارای اثر حقوقی است. فلذا این که هیأت نمایندگی حاضر در جلسات از اختیارات کافی برای اظهار نظر و شرکت در رأی‌گیری برخوردار می‌باشد یا خیر، برای احراز حد نصاب‌های مختلف بسیار مهم و تعیین کننده خواهد بود. برای حصول اطمینان از اعتبارنامه‌ها، یکی از دستور کارهای نشست‌های کمیته‌های اصلی، مجمع و شورا " بررسی اعتبار نامه‌ها" می‌باشد. تحت این دستور کار دبیر خانه‌ی آیمو گزارشی از اعتبارنامه‌های دریافتی را ارائه خواهد نمود و سپس کمیته صحت و سقم آن‌ها را مورد بررسی قرار خواهد داد. در خصوص کنفرانس‌های دیپلماتیکی برای تصویب یک کنوانسیون، موافقت‌نامه و یا پروتکل و هم چنین نشست‌های مجمع آیمو معمولاً یک کمیته‌ی پنج نفره از نمایندگان دولت‌های حاضر در نشست مأمور بررسی اعتبار نامه‌ها خواهند شد و گزارش خود را به نشست ارائه خواهند نمود.

- دستور کارهای متفرقه: تحت این دستور کار که در برنامه‌ی کاری اغلب ارگان‌های آیمو و کمیته‌های فرعی مشاهده می‌شود، موضوعاتی که در قالب دستور کارهای از پیش تعیین شده نمی‌گنجد، مطرح و سندهای مربوط به آن‌ها ارائه می‌شوند. البته موضوعات مطرح می‌بایست در قلمرو کاری و صلاحیت ارگان مربوطه باشد. ارگان ذی‌ربط به این موضوعات رسیدگی و تصمیمات لازم را اتخاذ خواهد نمود.

- برنامه‌ی کاری نشست آینده: این دستور کار نیز در همه‌ی نشست‌های ارگان‌های آیمو و نهادهای فرعی آن که به طور منظم برگزار می‌شوند، مشاهده می‌شود. تحت این دستور کار ارگان‌ها و نهادهای ذی‌ربط آن برنامه‌ی کاری نشست‌های آتی خود را بر اساس خط و مشی‌ها و پلان استراتژیک مشخص و به تصویب می‌رساند. برنامه‌های کاری نشست‌های آتی نهادهای فرعی به خصوص کمیته‌های فرعی می‌بایست به تصویب ارگان ذی‌ربط به عنوان نهاد مادر برسد.

- انتخاب رییس و نایب رییس: این دستور کار نیز از جمله دستور کارهای همیشگی می‌باشد که حد اقل سالی یک بار در برنامه‌ی کاری تمامی نشست‌های ارگان‌ها و نهادهای فرعی مشاهده می‌شود.

- تصویب گزارش نهایی و ارائه آن به نهاد بالاتر: تحت این دستور کار گزارش نهایی نشست‌ها متضمن بحث‌ها و تصمیمات متخذه مورد بررسی نهایی قرار می‌گیرد و به تصویب ارگان مربوطه می‌رسد. گزارش نهایی مصوب پس از مدتی و معمولاً حد اکثر تا یک ماه از زمان برگزاری نشست منتشر می‌شود و از طریق سایت اسناد آیمو در اختیار همگان قرار می‌گیرد. گزارش مصوب کمیته‌های فرعی به کمیته‌ها نهاد مافوق و گزارش کمیته‌های اصلی به شورا و مجمع و گزارش شورا به نشست مجمع ارائه می‌شود. کمیته‌های اصلی و یا نهاد مادر حق هرگونه دخل و تصرف در موضوعات مطروحه در گزارش نهایی زیر دست را دارد و می‌تواند با پیشنهادهای ارائه شده مخالفت و یا موافقت نماید و یا آن‌ها را با اصلاحاتی همراه سازد.^۱

بند دوم – دستور کارهای با اولویت ویژه و دارای اهمیت آیمو در طول دهه‌ی اول قرن بیست و یکم میلادی و بعد

چنانچه دستور کارهای همه‌ی ارگان‌ها و نهادهای آیمو، از شورا و مجمع گرفته تا کمیته‌های اصلی و فرعی را بر شماریم، تعدادشان با توجه به کم و زیاد شدن آن‌ها در بعضی مقاطع، به دوپست و هفتاد تا سیصد مورد در سال خواهد رسید. از میان حجم انبوه این دستور کارها، همواره بعضی از موضوعات هستند که از حساسیت و اولویت ویژه‌ی کاری برای آیمو در ظرف زمانی خود برخوردارند. به همین دلیل بیش‌ترین سندها، وقت و توان ارگان‌های ذی‌ربط و نیز دبیرخانه‌ی آیمو به این موضوعات اولویت دار معطوف می‌گردد. به عنوان نمونه یکی از دستور کارهایی که برای مدت تقریباً سه سال در برنامه‌ی کاری کمیته‌ی فرعی “STW” قرار داشت، پروژه‌ی اصلاح جامع کنوانسیون “STCW 78” و کد آن بود که به تنهایی بیش از پنجاه درصد

^۱ گزارش‌های ارائه شده از سوی کمیته‌های اصلی به شورا و مجمع چنانچه ناظر به صلاحیت‌های ذاتی کمیته‌های اعطایی از سوی کنوانسیون‌ها و پروتکل‌ها باشد، صرفاً مورد ملاحظه قرار می‌گیرند. در این موارد شورا و یا مجمع حق دخل و تصرف در تصمیمات کمیته را نخواهد داشت. به طور مثال چنانچه اصلاحیه‌ای از سوی کمیته‌ی ایمنی دریانوردی در رابطه با کنوانسیون سولاس با رعایت مقررات کنوانسیون به تصویب برسد، این امر به شورا و از طریق آن به مجمع گزارش می‌شود و این دو نهاد این بخش از گزارش را صرفاً ملاحظه می‌کنند. نوع اقدامی که از مرجع بالاتر تقاضا می‌شود، دقیقاً در بخش مربوط به پیشنهادها و اقدامات درخواستی از سوی نهاد زیر دست آورده می‌شود.

سندهای ارائه شده در دو نشست پیاپی و بیش از هفتاد درصد وقت و انرژی کمیته را به خود اختصاص داد.

در دهه‌ی اول قرن بیست و یکم میلادی و بعد سازمان بین‌المللی دریانوردی شاهد یک سری تحولات و حرکت‌های بنیادین بود که از آن می‌توان به دوره‌ی جدید از فعالیت‌های سازمان در جهت پویایی همگام با تحولات و پیشرفت‌های دریایی در سطح جهان یاد کرد. این تحولات در عرصه‌ی سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در صدد است، انتظارات نوی دنیای دریانوردی و حتی مردم جهان از فعالیت‌های دریایی و کشتی‌رانی را در آینده برآورده سازد. بخشی از این طرح‌ها و سیاست‌های اتخاذ شده توسط آی‌مو در جهت هدفمند کردن حرکت‌های آتی سازمان، بخشی با هدف ارائه‌ی تعریف‌های جدید از استانداردهای ایمنی دریانوردی، بخشی در جهت تأمین خواسته‌ها و مطالبات روز افزون جهانی در رابطه با کاهش آلاینده‌های جوی و بخشی نیز در جهت تأمین بهتر و بیش‌تر امنیت دریانوردی و بالاخره بخشی هم برای تقویت سازمان‌ها و مراجع دریایی دولت‌های عضو، با هدف حصول اطمینان از اجرای درست مقررات مصوب آی‌مو تنظیم گردیدند. در یک دهه‌ی اخیر آی‌مو در مسیرهای جدیدی گام برداشت و انتظار می‌رود، در آینده نیز این سازمان گام‌های بلندتری را در این مسیرها بردارد و علاوه بر تمرکز سنتی بر مسائل ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی، به حوزه‌های دیگری نیز ورود نماید. در این گفتار ابتداءً به موضوعات با اولویت ویژه‌ای که آی‌مو در طول دهه‌ی اول تا زمان نگارش کتاب در آن‌ها ورود و مقرراتی را وضع کرد، پرداخته خواهد شد. سپس به عناوین موضوعات مهم دیگری که در برنامه‌ی کاری ارگان‌های مختلف سازمان در دوره‌ی مورد نظر قرار داشته و یا همچنان در دستور کار قرار دارند، اشاره خواهد شد.

الف) دستور کارهای اولویت دار ویژه‌ای که رسیدگی به آن‌ها پایان پذیرفت

با بررسی سوابق موجود در دبیرخانه‌ی آی‌مو و برنامه‌های کاری نهادهای مختلف آن می‌توان موضوعاتی را به عنوان دستور کارهای مهم آی‌مو در طول دهه‌ی اول قرن بیست و یکم و نیز سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ میلادی یافت که از اولویت بالا و ویژه‌ای نزد سازمان و صنعت دریانوردی در کلیت آن برخوردار بودند. اگر چه کار رسیدگی به این دستور کارها که در این

قسمت به آن‌ها اشاره خواهد شد، پایان پذیرفت، معهدا در بعضی موارد دیده می‌شود، دستور کار مزبور همچنان در برنامه‌ی کاری یک ارگان اما با اهداف دیگری گنجانده شد. بطور مثال برای چند سال متوالی تصویب مقرراتی راجع به استقرار "سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها" در دستور کار کمیته‌ی ایمنی دریانوردی قرار داشت و با تصویب آن در سال ۲۰۰۶ میلادی، کمیته از این پروژه فارغ شد. با این حال این دستور کار با هدف تهیه‌ی دستورالعمل‌ها، مقدمات اجرایی و سپس پیگیری اجرای درست مقررات همچنان در برنامه‌ی کاری کمیته قرار دارد. در این قسمت به یازده پروژه‌ی اولویت دار ویژه بر اساس تاریخ تقدم اشاره خواهد شد.

۱- تصویب کد بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری در سال ۲۰۰۲ میلادی

با حمله‌ی تروریستی به مرکز تجارت جهانی نیویورک در ماه سپتامبر سال ۲۰۰۱ میلادی و چند نقطه‌ی دیگر در خاک ایالات متحده‌ی آمریکا، بحث تهدید این گونه اقدامات تروریستی در کشورها و عرصه‌های دیگر از جمله کشتی‌ها و مراکز بندری مطرح شد. در پرتو این حادثه مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی در نشست بیست و دوم خود که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۱ میلادی برگزار گردید، ضمن محکوم نمودن چنین اقداماتی، لزوم بررسی راه‌های حفظ و ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی را مورد تأکید قرار داد و طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.924(22)" از کمیته‌های ایمنی دریانوردی، حقوقی و تسهیلات خواست، تحت هدایت شورای آیمو نسبت به بازبینی مقررات موجود و در صورت نیاز، اصلاح آن‌ها با هدف ارتقای امنیت و رفع خلأهای قانونی همت گمارند. در همین نشست مجمع دستور تشکیل یک «گروه کاری ویژه راجع به امنیت دریانوردی»^۱ را تحت نظر کمیته‌ی ایمنی دریانوردی صادر نمود. گروه کاری متشکله و نیز کمیته‌ی ایمنی دریانوردی با اولویت ویژه کار بر روی تهیه‌ی سند اصلاحی کنوانسیون سولاس برای ارتقای سطح امنیت دریانوردی را آغاز نمودند. با ارائه‌ی گزارش کار گروه کاری به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی، این کمیته در نشست هفتاد و ششم خود که در ماه دسامبر سال ۲۰۰۲ میلادی برگزار شد، توانست در یک اقدام نادر ظرف مدت یک سال، پیش‌نویس متن پیشنهادی برای اصلاح کنوانسیون سولاس را تهیه و زمینه را برای برگزاری کنفرانسی جهت تصویب آن

^۱. "MSC Ad Hoc Working group on Maritime Security".

آماده نماید. کنفرانس بین‌المللی با عنوان "کنفرانس دول طرف قرارداد کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا"^۱ از تاریخ نهم ماه دسامبر سال ۲۰۰۲ میلادی به مدت پنج روز در مقر آیمو برگزار شد. کنفرانس توانست در روز آخر نشست خود با تصویب اصلاحیه نسبت به کنوانسیون، یک بخش جدید تحت شماره‌ی "XI-2" به آن اضافه نماید. عنوان این بخش عبارت است از "تدابیر و اقدامات ویژه برای ارتقاء بخشی امنیت دریانوردی"^۲. همچنین در این کنفرانس یک کد امنیتی با عنوان "کد بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری"^۳ نیز به تصویب رسید. این کد از دو قسمت تشکیل شد. اجرای قسمت اول آن به موجب مقررات اصلاحی فوق اجباری و اجرای قسمت دوم آن اختیاری و توصیه‌ای در نظر گرفته شد. مقررات اصلاحی در اول ماه جولای سال ۲۰۰۴ میلادی به مرحله اجرا در آمد و بدین ترتیب کلیه دولت‌های عضو کنوانسیون سولاس ملزم به رعایت آن گردیدند. این کد دارای الزامات فراوانی در رابطه با کشتی‌ها و بنادر مشمول می‌باشد.

چنان که ملاحظه می‌شود، بروز یک حادثه تروریستی در سرزمین یک کشور عضو آیمو و آن هم در زمین و هوا توانست در کوتاه‌ترین مدت تأثیر شگرفی را در عرصه امنیت دریانوردی و بنادر جهان به همراه داشته باشد. کشور ایالات متحده آمریکا به عنوان بانی این پروژه و با همراه نمودن هم پیمانان خود و استفاده بهینه از جو حاکم در زمان بحران پیش آمده، توانست با اصلاح کنوانسیون و تصویب کد امنیتی در کوتاه‌ترین مدت ممکن نقش ممتاز خود را در سازمان بین‌المللی دریانوردی به رخ دیگر اعضاء بکشد. مشکل بتوان تحقق چنین امری را در خصوص سایر اعضای آیمو به هنگام بروز سناریوهای مشابه شاهد بود. برای نمونه در خصوص حمله رژیم اشغال گر قدس به کشتی مسافری حامل کمک‌های بشر دوستانه به مردم بی دفاع غزه در سال ۲۰۱۰ میلادی، با اینکه این اتفاق در دریای آزاد و بر روی یک کشتی رخ داد و منجر به از دست رفتن تعدادی از سرنشینان گردید و بدین ترتیب ایمنی و امنیت آن به شدت

1. "Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974".

2. "Chapter XI-2: Special Measures to Enhance Maritime Security".

3. "International Ship and Port Facility Security Code(ISPS Code)".

مورد تعرض قرار گرفت، شورای آیمو حتی از یک محکومیت ساده به دلایل سیاسی خودداری نمود. همچنین شورا با خواست کشور ترکیه مبنی بر انجام تحقیقات حوادث در اطراف موضوع، با هدف بررسی جنبه‌های ایمنی و امنیتی آن خودداری کرد و علی‌رغم حمایت بعضی از کشورهای عضو، با مخالفت کشورهای عمدتاً اروپایی و هم‌پیمان آمریکا و رژیم اشغال‌گر قدس، آن را از صلاحیت خود خارج دانست و صرفاً با یک ابراز تأسف موضوع مطروحه را مختومه اعلام نمود.

۲- تصویب پروتکل‌های اصلاحی کنوانسیون و پروتکل ممانعت از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی و سکوه‌های ثابت در سال ۲۰۰۵ میلادی

چنان که در قبل گفته شد، در پرتو حادثهٔ یازده سپتامبر در ایالات متحدهٔ آمریکا، سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز به تکاپو افتاد و در جهت مبارزه با تروریسم دریایی و ارتقای سطح امنیت دریانوردی تدابیری را اندیشید. اولین این تدابیر و اقدامات اصلاح کنوانسیون سولاس و افزودن بخش جدیدی به آن بود که در قبل به آن اشاره شد. اقدام دومی که صورت گرفت، مربوط به بازبینی و بررسی راه‌های اصلاح معاهدهٔ بین‌المللی با عنوان "کنوانسیون برای ممانعت و جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی و پروتکل برای ممانعت و جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی سکوه‌های ثابت واقع در فلات قاره" با هدف بهینه‌سازی و به روزرسانی آن بود. این وظیفه از سوی مجمع آیمو بر دوش کمیته‌ی حقوقی آیمو نهاده و در برنامه‌ی کاری آن گنجانده شد. این کمیته در نشست هشتاد و چهارم خود که در ماه آوریل سال ۲۰۰۲ میلادی برگزار شد، با اولویت ویژه به موضوع پرداخت و محدوده‌هایی را که قابل بازبینی و اصلاح بود، شناسایی کرد. پس از گذشت سه سال کمیته توانست در نشست نودم خود که در ماه آوریل سال ۲۰۰۵ میلادی برگزار شد، متن پروتکل اصلاحی مربوط به این دو سند را تهیه و برای تصویب به کنفرانسی که برای همین منظور تشکیل گردید، ارائه نماید. کنفرانس دیپلماتیک مورد نظر از تاریخ دهم ماه اکتبر سال ۲۰۰۵ میلادی به مدت پنج روز برگزار شد و نهایتاً متن پروتکل‌های اصلاحی را به تصویب رساند.

۳- تصویب مقررات مربوط به سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها در سال ۲۰۰۶ میلادی در کنفرانسی که به سال ۲۰۰۲ میلادی به منظور اصلاح کنوانسیون سولاس و تصویب کد "ISPS" برگزار شد، قطعنامه‌های متعددی در زمینه‌های مختلف مربوط به حفظ و ارتقای امنیت دریانوردی و بندری به تصویب رسید. قطعنامه‌ی شماره‌ی ده به موضوع سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها اختصاص یافت. در قطعنامه‌ی شماره‌ی سه نیز کنفرانس از آیمو خواست، در خصوص سیستم مزبور یک ارزیابی نسبت به آثار و تبعات آن بعمل آورد و در صورت نیاز دستورالعمل‌ها و استانداردهای اجرایی را برای این سیستم تهیه نماید.

با توجه به این قطعنامه‌ها کمیته‌ی "MSC 79" در ماه دسامبر سال ۲۰۰۴ میلادی این موضوع را مورد ملاحظه قرار داد و بررسی آن را در برنامه‌ی کاری خود گنجانید. نتایج بررسی‌های کمیته منجر به تهیه و تصویب اصلاحیه‌ی کنوانسیون سولاس جهت اجباری نمودن استفاده از سیستم "LRIT" و تهیه‌ی استانداردهای اجرایی آن شد. این اصلاحیه و استانداردهای اجرایی در سال ۲۰۰۶ میلادی به تصویب رسیدند و از ماه ژانویه سال ۲۰۰۸ میلادی به مرحله‌ی اجراء درآمدند و برای کلیه‌ی دولت‌ها اجباری شدند. بر اساس این اصلاحیه که ناظر به بخش پنجم راجع به ایمنی ناوبری کنوانسیون می‌باشد، مقررات مربوط به سیستم مورد نظر نسبت به کلیه‌ی کشتی‌هایی که بعد از اول ماه دسامبر سال ۲۰۰۸ میلادی ساخته شدند، لازم الاجراء گردید. در خصوص کشتی‌های ساخته شده قبل از این تاریخ نیز طی فازها و زمان بندی‌هایی این مقررات به مرحله‌ی اجراء درآمدند.

طبق مقررات مربوط به سیستم "LRIT" کشتی‌ها مکلف خواهند بود، تا فاصله‌ی ۱۰۰۰ مایلی از ساحل کشورها چهار خبر را به طور مستمر طی فواصل زمانی چند ساعته به مراکز اطلاعات از قبل مشخص شده مخابره نمایند. این خبرها عبارتند از هویت کشتی، موقعیت، تاریخ و زمان آن.^۱ این اطلاعات که فقط به مراجع دریایی دولت صاحب پرچم ارائه خواهند شد، محرمانه بوده و فقط مقامات و مراجع مجاز به ویژه دولت‌های ساحلی حق اطلاع یابی از آن را خواهند داشت.

^۱. "Identity, Position, Date and Time of the Position".

هدف استفاده از این سیستم نیز ارتقای ضریب امنیت دریانوردی اعلام شد. علاوه بر این، از این اطلاعات می‌توان برای اهداف دیگری به خصوص تجسس و نجات استفاده کرد. طبق ماده نوزده از بخش پنجم کنوانسیون سولاس اطلاعات ارسالی از سوی "سیستم شناسایی خود کار کشتی‌ها (AIS)"^۱ وسیع تر بوده و شامل مواردی هم چون هویت کشتی، نوع، موقعیت، مسیر، سرعت و سایر اطلاعات مربوط به ایمنی می‌گردد. خصیصه محرمانه بودن اطلاعات و شعاع عملیاتی وسیع تر وجه تمایز اصلی سیستم "LRIT" با "AIS" می‌باشد. سیستم اخیر الذکر یک سیستم رادیویی "VHF" است که برای همگان مخبره می‌شود و به سهولت اطلاعات پخش شونده از آن توسط سایر کشتی‌ها و نیز ایستگاه‌های رادیویی خشکی قابل دریافت می‌باشد. همچنین از این سیستم برای ترافیک دریایی و در شعاع محلی، سواحل و آب‌راه‌ها استفاده می‌شود. علی‌رغم ماهیت و اهداف اصلی خدمات هر دو سیستم، از اطلاعات آن‌ها می‌توان برای اهداف تجسس و نجات دریایی در موارد بروز حوادث دریایی نیز استفاده نمود.

سیستم "LRIT" دارای الزامات و اجزای مختلف پیچیده‌ای می‌باشد که عمده آن‌ها عبارتند از تأسیس مرکز اخذ اطلاعات مورد نظر که می‌تواند به صورت ملی، منطقه‌ای و یا بین‌المللی طراحی و راه‌اندازی شود و دیگری مرکز بین‌المللی تبادل اطلاعات "LRIT". کشتی‌های مشمول مقررات این سیستم نیز می‌بایست به ابزار و آلات انتقال اطلاعات مورد نظر مجهز شوند.

۴- تصویب طرح استراتژی ناوبری الکترونیک در سال ۲۰۰۸ میلادی

در نشست هشتماد و یکم کمیته‌ی ایمنی دریانوردی که در ماه می سال ۲۰۰۶ میلادی برگزار شد، برای اولین بار ایده‌ی تهیه‌ی یک استراتژی واحد و مشخص در رابطه با ناوبری الکترونیک از سوی چند کشور از جمله ایالات متحده آمریکا، انگلیس، ژاپن و جزایر مارشال مطرح گردید. کمیته‌ی ایمنی دریانوردی پس از بررسی موضوع، آن را در برنامه‌ی کاری "کمیته‌ی فرعی ایمنی ناوبری" قرار داد و از آن خواست، با همکاری "کمیته‌ی فرعی ارتباطات،

^۱. "Automatic Identification System, (AIS)".

تجسس و نجات" و با اولویت ویژه و بالا کار تهیه استراتژی را پیگیری نماید و تا پایان سال ۲۰۰۸ میلادی به اتمام رساند.

کمیته‌ی فرعی ایمنی ناوبری پس از چند جلسه کار مداوم و تشکیل گروه کاری مکاتبه‌ای در چند نوبت و با دریافت و اعمال نظرات کمیته‌ی فوق‌الذکر موفق شد، در نشست پنجاه و چهارم خود که در ماه ژوئن سال ۲۰۰۸ میلادی برگزار گردید، پیش‌نویس استراتژی مورد نظر و همچنین چارچوب‌های لازم برای اجرای استراتژی را تهیه و برای تصویب به کمیته‌ایمنی دریانوردی ارائه نماید. متعاقباً کمیته‌ی ایمنی دریانوردی در نشست هشتاد و پنجم خود که در اواخر ماه نوامبر و اوایل ماه دسامبر سال ۲۰۰۸ میلادی برگزار شد، "استراتژی برای توسعه و اجرای ناوبری الکترونیک" و "چارچوبی برای پروسه‌ی اجرای استراتژی ناوبری الکترونیک"^۱ را به تصویب رساند.

با تهیه استراتژی نوبت به تهیه پلان اجرای استراتژی رسید. این موضوع به عنوان یک دستور کار در برنامه‌ی کاری کمیته‌های ایمنی ناوبری، ارتباطات، تجسس و نجات و نیز کمیته‌ی استانداردهای آموزش و نگرهبانی قرار گرفت و برای آن گروه‌های کاری متعددی از جمله گروه کاری مکاتبه‌ای تشکیل شد. تا زمان نگارش کتاب، کار بر روی این دستور کار با محوریت و مسؤلیت کمیته‌ی ایمنی ناوبری ادامه داشت و مقرر شد، تا پایان سال ۲۰۱۴ میلادی به سرانجام برسد.

با تصویب و اجرای استراتژی ناوبری الکترونیک که به نوعی پاسخی به پلان استراتژیک سازمان در رابطه با استخدام نوع آوری‌های تکنولوژیک در صنعت دریانوردی محسوب می‌شود، شاهد تحول اساسی در زمینه‌ی ارتباطات میان دریا و خشکی و ایمنی ناوبری در همه‌ی اشکال آن به صورت یک بسته‌ی کامل خواهیم بود. استراتژی مصوب کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مشتمل بر بخش‌ها و قسمت‌های مختلفی است. از جمله موارد مهمی که در این استراتژی به آن‌ها اشاره و پرداخته شد، عبارتند از تعریف و قلمرو استراتژی، نیاز به ناوبری الکترونیک، چشم

^۱. "Strategy for the Development and Implementation of E-Navigation" and "Framework for the Implementation Process for the E-Navigation Strategy".

انداز ناوبری الکترونیک بر روی کشتی، خشکی و عناصر ارتباطی، اهداف اصلی و مزایای ناوبری الکترونیک، الزامات اولیه برای اجراء و عملیات ناوبری الکترونیک، کاربران بالقوه ناوبری الکترونیک و نیازهای آن‌ها در سطوح عالی، عناصر کلیدی استراتژی و اجراء آن.

تعریفی که از ناوبری الکترونیک در ابتدای استراتژی بعمل آمد، عبارت است از اقدام هماهنگ برای جمع‌آوری، یکپارچه سازی، تبادل، ارائه و آنالیز اطلاعات دریایی روی کشتی و خشکی با استفاده از ابزار و آلات الکترونیک و با هدف تقویت سطح ناوبری و خدمات مربوطه و نیز ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی. ناوبری الکترونیک در نظر دارد، نیازهای حال و آینده ی کاربران خود را برآورده سازد. این هدف از طریق هماهنگ سازی سیستم‌های ناوبری دریایی و پشتیبانی از خدمات مربوطه در خشکی امکان پذیر خواهد شد.

با توجه به اهمیت استراتژی ناوبری الکترونیک و اهداف آن، سازمان بین‌المللی دریانوردی با توجه به قابلیت‌ها و شایستگی های فنی و حقوقی که دارد، محوریت اجراء آن را برعهده خواهد داشت و مسؤولیت هدایت، رهبری و کنترل پروژه در هر زمانی بر دوش این سازمان خواهد بود. البته این بدان معنا نیست که سازمان از قابلیت‌های فنی و تجارب دیگر سازمان‌ها و کشورهای عضو خود استفاده ننماید، بلکه می‌تواند برخی از وظایف مربوط به این پروژه را به دیگران واگذار کند. در این موارد آنچه که مهم خواهد بود، نقش محوری و سیاست گذاری آیمو می‌باشد که به روشنی در استراتژی نیز به آن اشاره و تأکید شد و محدوده‌های آن نیز مشخص گردید.

۵- اصلاح اساسی ضمیمه ششم کنوانسیون "MARPOL 73/78" و کد فنی آن در سال ۲۰۰۸ میلادی

ضمیمه ششم کنوانسیون مارپول با عنوان " مقررات برای جلوگیری از آلودگی جوی ناشی از کشتی‌ها"^۱ به سیاست‌ها، برنامه‌ها و مقررات مربوط به نحوه کاهش آلاینده‌های جوی ناشی از فعالیت‌های کشتی‌ها اختصاص دارد. این ضمیمه که دارای یک کد فنی لازم الاجراء نیز می‌باشد،^۲ در سال ۱۹۹۷ میلادی به موجب یک پروتکل به تصویب رسید و از ماه می سال

^۱. "Annex VI: Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships".

^۲. "NOx Technical Code".

۲۰۰۵ میلادی برای دولت‌های عضو آن به اجراء در آمد. در زمان تصویب پروتکل، کنفرانس قطعنامه‌ای را نیز به تصویب رساند که به موجب آن مقرر شد، پس از به اجراء در آمدن پروتکل محدودیت‌های انتشارات "NOx" مورد مطالعه و بازبینی قرار گیرد و در صورت لزوم اصلاحات مورد نیاز نسبت به مقررات مربوطه ضمیمه ششم و کد فنی آن به تصویب رسد. اندکی از اجرای ضمیمه نگذشته بود که بعضی از دولت‌های به ویژه پیشرفته اروپایی نظیر نروژ، آلمان، هلند و فنلاند به همراه ایالات متحده آمریکا و چند سازمان بین‌المللی غیردولتی، محدودیت‌های پیش‌بینی شده در ضمیمه و کد آن را برای کاهش انتشارات ناشی از کشتی‌ها کافی ندانسته و با ارائه اسنادی به نشست پنجاه و سوم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و با شناسایی نارسایی‌ها و نواقص موجود در ضمیمه، خواستار اصلاح کلی و اساسی آن، با هدف کاهش هر چه بیش‌تر مواد آلاینده‌ی جوی نسبت به قبل و گسترش دامنه‌ی شمول آن به چند نوع دیگر از آلاینده‌ها شدند. با طرح این ادعاها پروژه‌ی اصلاح جامع ضمیمه و کد آن با اولویت ویژه کلید خورد و در دستور کار کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و "کمیته‌ی فرعی مایعات فله و گازها" قرار گرفت. با ارائه گزارش کمیته‌ی فرعی مزبور و برگزاری چندین نشست کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و تشکیل گروه‌های کاری ویژه، این کمیته موفق شد، در نشست پنجاه و هشتم خود که در ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی برگزار گردید، اصلاحات مورد نظر ضمیمه و کد آن را به تصویب رساند.

اصلاح اساسی ضمیمه ششم کنوانسیون مارپول یکی از دستاوردها و افتخارات آیمو محسوب می‌شود که به صورت اجماع و نه رأی‌گیری به آن نایل گردید. به موجب این اصلاحیه که از اول ماه جولای سال ۲۰۱۰ میلادی به اجراء در آمد، طی یک جدول زمانی میزان درصد "سولفوراکسید"^۱ موجود در سوخت کشتی‌ها در فازهای مختلف کاهش خواهد یافت و نهایتاً در سال ۲۰۲۰ میلادی به سطح کم‌تر از ۰.۵٪ خواهد رسید. این میزان در "مناطق کنترلی انتشارات"^۲ از ابتدای سال ۲۰۱۵ میلادی به سطح کم‌تر از ۰.۱٪ خواهد رسید. همچنین

۱. "Solphure Oxide, (SOx)".

۲. "Emission Control Area".

موتورهای دیزل دریایی فعلی و آینده نیز طی فازهای مختلف زمانی می‌بایست محدودیت‌های تعریف شده برای "نیتروژن اکسید"^۱ را رعایت نمایند، در غیر این صورت استفاده از آن‌ها در کشتی‌ها ممنوع خواهد شد. به دنبال تصویب اصلاح اساسی ضمیمه ششم و کد فنی آن در نشست پنجاه و هشتم، دبیر کل آیمو در تأیید و تمجید این اقدام کمیته اعلام داشت:

" این یک تصمیم تاریخی برای کمیته و آیمو بود، چرا که با تصویب اجماعی ضمیمه ششم بازنگری شده‌ی کنوانسیون مارپول و کد فنی "NOx"، یک چیز مهم و برجسته‌ای در تاریخ سازمان نصیب گردید."^۲

اگرچه دبیر کل آیمو با تمجید اقدام کمیته، اجماع حاصله میان دولت‌های عضو کنوانسیون مارپول و ضمیمه ششم را افتخار آمیز و نشانه‌ی اتحاد دول عضو آیمو دانست، اما انتظار ایشان برای نیل به چنین اجماعی در خصوص موضوع حساس و مهم دیگری بنام کاهش گازهای گل‌خانه‌ای برآورده نگردید و این مسأله‌ی طور دیگری به سرانجام خود رسید.

۶- تصویب کد تحقیقات دریایی حوادث دریایی در سال ۲۰۰۸ میلادی و الزامی‌شدن اجرای آن

انجام تحقیقات جامع از هرگونه حادثه دریایی که منجر به صدمه دیدن کشتی و یا غرق آن و همچنین از دست رفتن جان اشخاص و یا آلودگی محیط زیست دریایی می‌گردد، بسیار مهم و ضروری می‌باشد. معاهدات بین‌المللی متعددی همچون کنوانسیون "SOLAS" و "MARPOL" دولت‌های صاحب پرچم را در انجام تحقیقات در مواقع بروز حادثه دریایی مسؤول دانسته‌اند. در یک حادثه دریایی علاوه بر دولت پرچم، اشخاص دیگری به ویژه دولت‌های ساحلی و دولت‌هایی که اتباع آن‌ها بر روی کشتی حادثه دیده حضور داشتند، ذی‌نفع محسوب می‌شوند و حق انجام تحقیقات را دارند.

سازمان بین‌المللی دریانوردی از دیر باز دستورالعمل‌های متعددی را در قالب قطعنامه در خصوص انجام تحقیقات سوانح و حوادث دریایی تهیه و به دولت‌ها ابلاغ نمود. آخرین مصوبه در

^۱. "Nitrogen Oxide, (NOx)".

^۲. پاراگراف ۵.۴۵ گزارش نهایی نشست پنجاه و هشتم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی.

این رابطه قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.849(20)" می‌باشد که در نشست بیستم مجمع آی‌مو به تصویب رسید و دو سال بعد طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.884(21)" توسط مجمع مورد اصلاح واقع شد. شش سال پس از اجرای قطعنامه‌های مزبور کشورهای استرالیا، کانادا و وانواتو مشترکاً با ارائه‌ی سندهایی به نشست هفتاد و نهم کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و پنجاه و دوم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی در سال ۲۰۰۴ میلادی، با اقتباس از سیستم تحقیقات سوانح و حوادث هوایی سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی و در جهت بهبود مقررات مربوطه، درخواست بازنگری جامع قطعنامه‌ی فوق‌الذکر و امکان الزام‌سازی آن را با ضمیمه نمودن به کنوانسیون سولاس نمودند. این کشورها پیش‌نویس کد بازنگری شده‌ای را نیز ضمیمه سند خود کردند. با تصویب کمیته‌های فوق‌الاشاره موضوع به عنوان یک دستور کار اولویت دار در برنامه کاری "کمیته‌ی فرعی اجرای مقررات توسط دولت پرچم" گنجانده شد. کمیته‌ی مذکور از نشست سیزدهم خود کار بر روی این پروژه را آغاز کرد و در نشست پانزدهم کد اصلاح شده را به همراه پیش‌نویس اصلاحیه نسبت به کنوانسیون سولاس، با هدف الزام‌سازی اجرای بخشی از کد تسلیم کمیته‌ی ایمنی دریانوردی نمود. کمیته نیز در نشست هشتاد و چهارم خود که در ماه می سال ۲۰۰۸ میلادی برگزار شد، با اصلاح اساسی کد "A.884(20)" موافقت نمود و کد جدیدی را با عنوان "کد استانداردهای بین‌المللی و رویه‌های توصیه‌ای برای تحقیقات ایمنی نسبت به یک سانحه یا حادثه دریایی (کد تحقیقات سوانح)"^۱ به تصویب رساند و در همین نشست طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "MSC.257(84)" اصلاحات لازم را نسبت به بخش "XI-1" کنوانسیون سولاس به عمل آورد. طبق این اصلاحیه اجرای بخش‌های یک و دوی کد با عنوان "مقررات کلی و استانداردهای الزامی" برای دولت‌های عضو کنوانسیون اجباری شد و اجرای بخش سوم کد با عنوان "رویه‌های توصیه‌ای" به دولت‌های عضو توصیه گردید.

به روز رسانی کد تحقیقات سوانح و به خصوص اجباری نمودن مفاد اصلی و مهم آن دستاورد بزرگی برای آی‌مو در حوزه‌ی ایمنی دریانوردی محسوب می‌شود. اصلاحیه کنوانسیون و

^۱. "Code of the International Standards and Recommended Practices for A Safety Investigation into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)".

کد مورد نظر از اول ماه ژانویه سال ۲۰۱۰ میلادی به اجراء در آمد و رعایت آن از این تاریخ به بعد برای دولت‌های عضو کنوانسیون اجباری شد.

۷- تصویب طرح استفاده اجباری از سیستم الکترونیک نمایش چارت و اطلاعات بر روی کشتی‌ها در سال ۲۰۰۹ میلادی

برای اولین بار موضوع اجباری نمودن استفاده از "سیستم الکترونیک نمایش چارت و اطلاعات (ECDIS)"^۱ بر روی کشتی‌ها در اجلاس هشتماد و یکم کمیته‌ی ایمنی دریانوردی که در ماه می سال ۲۰۰۶ میلادی برگزار شد، مطرح گردید. در این نشست کمیته موضوع را با اولویت بالا در برنامه‌ی کاری "کمیته‌ی فرعی ایمنی ناوبری" گنجانید. در اجلاس پنجاه و دوم کمیته‌ی اخیر الذکر که در ماه جولای همین سال برگزار شد، موضوع اجباری نمودن استفاده از سیستم مورد نظر مورد ارزیابی و بررسی اولیه قرار گرفت. از اجلاس پنجاه و سوم کمیته دستور کار فوق به طور جد در برنامه‌ی کاری آن قرار گرفت و گروه‌های کاری متعددی نیز برای آن تشکیل گردید. در اجلاس این کمیته که در ماه جولای سال ۲۰۰۷ میلادی برگزار شد، سندهایی متضمن پیشنهادهایی در خصوص نحوه اصلاح بخش مربوطه کنوانسیون سولاس به منظور اجباری نمودن استفاده از سیستم توسط دولت‌های پیشرفته‌ی دریایی ارائه گردید. در این نشست، بحث و جدل‌های زیادی بر سر موضوع اجباری شدن استفاده از سیستم سر گرفت. بعضی از کشورها که اکثراً جزو کشورهای توسعه یافته بودند، با تکیه بر مزایای استفاده از سیستم "ECDIS" به جای استفاده از سیستم سنتی "چارت‌های کاغذی"^۲ خواستار الزامی نمودن استفاده از آن طی یک برنامه ریزی و زمان بندی مشخص شدند. در مقابل، کشورهای عمده صاحب پرچم و اکثراً در حال توسعه سؤالات و ابهامات متعددی را در این رابطه مطرح کردند. این موارد عبارت بودند از عدم اطمینان از پوشش جهانی کامل چارت الکترونیک، هزینه‌های تهیه و راه اندازی سیستم، فقدان بررسی کاملی از میزان کاهش ریسک در صورت استفاده از سیستم جدید به جای سیستم سنتی و عدم توجه به بحث آشناسازی نیروی انسانی

۱. "Electronic Chart Display and Information System, (ECDIS)".

۲. "Paper Chart".

با سیستم و الزامات آموزشی. این کشورها معتقد بودند، قبل از هرگونه تصمیم‌گیری لازم است، به این سؤالات پاسخ روشن داده شود و ابهامات موجود برطرف گردد.

تقریباً یک سال بعد در نشست پنجاه و چهارم کمیته سندهای متعددی در خصوص موضوع ما نحن فیه ارائه شد و اکثر ابهامات مطروحه در نشست قبلی نیز بر طرف گردید. با پشتیبانی اصولی اکثریت نمایندگان حاضر در نشست از طرح اجباری نمودن استفاده از سیستم، کمیته سرانجام پیش‌نویس متن اصلاحیهٔ مربوط به بخش پنجم کنوانسیون سولاس با عنوان ایمنی ناوبری را تهیه نمود و جهت تأیید نهایی به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ارائه کرد. پس از طی مراحل قانونی، اصلاحیهٔ پیشنهادی نهایتاً در نشست هشتاد و ششم کمیته‌ی مزبور طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "MSC 282 (86)" در تاریخ پنجم ماه ژوئن سال ۲۰۰۹ میلادی به تصویب رسید. اصلاحات مصوب در تاریخ اول ماه جولای سال ۲۰۱۰ میلادی پذیرفته تلقی شد و از اول ماه ژانویه سال ۲۰۱۱ میلادی به اجراء درآمد. به موجب این اصلاحیه ماده قانونی نوزدهم بخش پنجم کنوانسیون سولاس با عنوان " الزامات و شرایط حمل و استفاده از سیستم‌های ناوبری و تجهیزات کشتی‌ها" اصلاح گردید و دو بند نیز به آن اضافه شد. با توجه به تاریخ‌های مختلف در نظر گرفته شده برای اعمال مقررات، در اول ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی اولین مرحله از اجباری شدن استفاده از سیستم مورد نظر توسط کشتی‌های مسافری و تانکری تحقق پیدا کرد. با توجه به فازهای مختلف پیش‌بینی شده در اصلاحیه، در اول ماه جولای سال ۲۰۱۸ میلادی شاهد آخرین گروه از کشتی‌هایی خواهیم بود که مشمول طرح استفاده اجباری از سیستم خواهند شد.

۸- تصویب اصلاحات جامع کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگرهبانی برای دریانوردان در سال ۲۰۱۰ میلادی

یکی از دستور کارهای مهم آیمو در دهه‌ی اول قرن بیست و یکم، بازنگری اساسی و جامع کنوانسیون "STCW 78" و کد آن می‌باشد. در اجلاس سی و نهم "کمیته‌ی فرعی استانداردهای آموزش و نگرهبانی" که در اسفندماه سال ۱۳۸۶ برگزار شد، دستور کار مورد نظر مهم‌ترین موضوع مورد بحث کمیته بود که بیش‌ترین سندهای ارائه شده را به خود اختصاص داد. پس از

گذشت چهار سال و با برگزاری جلسات و تشکیل گروه‌های کاری متعدد کمیته‌ی فوق‌الذکر موفق شد، در نشست چهل و یکم خود که در ماه ژانویه سال ۲۰۱۰ میلادی برگزار گردید، پیش‌نویس اصلاحات نسبت به کنوانسیون و کد آن را تهیه و زمینه را برای برگزاری یک کنفرانس دیپلماتیکی فراهم سازد. کنفرانس بین‌المللی برای تصویب اصلاحات نسبت به بخش‌های مختلف ضمیمه کنوانسیون و کد آن، در ماه ژوئن سال ۲۰۱۰ میلادی به مدت پنج روز با میزبانی دولت کشور فیلیپین در شهر مانیل برگزار شد. کنفرانس توانست در تاریخ بیست و پنجم ماه ژوئن اصلاحات مورد نظر را به تصویب رساند. این اصلاحات از روز اول ماه ژانویه سال ۲۰۱۲ میلادی به اجراء درآمد.

در خصوص این اصلاحات تفصیلاً در بخش دوم از فصل دوم سخن به میان آمد.

۹- تدوین استانداردهای مبتنی بر هدف ساخت کشتی‌ها در سال ۲۰۱۰ میلادی

موضوع "استانداردهای مبتنی بر هدف ساخت کشتی‌ها (GBS)"^۱ برای اولین بار در اجلاس هشتم و نهم شورای آی‌مو در سال ۲۰۰۲ میلادی مطرح و پیشنهاد شد. بر اساس این طرح، از آی‌مو خواسته شد، استانداردهای پایه‌ای را برای ساخت کشتی‌ها تدوین کند تا با اعمال آن، ضمن حفظ نوآوری در صنعت ساخت کشتی‌ها، بتوان از ایمنی آن تا پایان حیات اقتصادی، البته با تعمیر و نگهداری شایسته در خلال بهره‌برداری، اطمینان حاصل کرد. همچنین این استانداردها باید به نحوی تهیه شود که امکان دسترسی به همه‌ی اجزای کشتی را به منظور انجام بازرسی، معاینه و همچنین تعمیر و نگهداری آسان فراهم سازد. پیشنهاد مورد نظر که از سوی کشورهای یونان و باهاماس ارائه شده بود، مورد استقبال قرار گرفت و از سوی شورای آی‌مو به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ارجاع شد. در اجلاس نودم شورای آی‌مو و همچنین نشست بیست و سوم مجمع آی‌مو موضوع "GBS" مدنظر قرار گرفت و در خط و مشی استراتژیک آی‌مو گنجانده شد.

^۱. "Goal-Based Ship Construction Standards".

گروه‌های کاری مکاتبه‌ای و نیز کارگروه‌های متعددی در خلال اجلاس هر دوره کمیته‌ایمنی دریانوردی در این خصوص تشکیل شد. کمیته‌ی مزبور نهایتاً موفق گردید، در نشست هشتاد و هفتم خود که در ماه می سال ۲۰۱۰ میلادی برگزار شد، تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی ۲۹۰ اصلاحات لازم را نسبت به بخش دوم (Chapter II-I) کنوانسیون "SOLAS" به تصویب رساند و بدین ترتیب مقررات مربوط به "GBS" را وارد این کنوانسیون نماید. این مقررات صرفاً ناظر به کشتی‌های فله بر و تانکرها است.^۱ بررسی امکان تعمیم استانداردها نسبت به انواع دیگر کشتی‌ها نیز به آینده موکول شد. علاوه بر این، استانداردهای بین‌المللی "GBS" برای کشتی‌های فله بر و تانکرهای نفتی نیز در همین نشست کمیته تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی ۲۸۷ به تصویب رسید.

اصلاحات مصوب در تاریخ اول ماه جولای سال ۲۰۱۱ میلادی پذیرفته تلقی شد و از تاریخ اول ماه ژانویه سال ۲۰۱۲ میلادی به اجراء درآمد. معهدنا برای اعمال مقررات شرایطی در نظر گرفته شد که در پاراگراف اول از بند دهم - ماده قانونی سوم اصلاحی بیان گردید.^۲ طبق این ماده مقررات "GBS" می‌بایست در تاریخ‌های مختلف به شرح ذیل نسبت به کشتی‌ها اعمال شود:

- کشتی‌هایی که قرارداد ساخت آن در تاریخ اول ماه جولای سال ۲۰۱۶ میلادی و یا بعد منعقد می‌گردند،
- کشتی‌هایی که فاقد قرارداد ساخت می‌باشند، از تاریخی که تیر طولی ته کشتی (Keel) در تاریخ اول ماه جولای سال ۲۰۱۷ میلادی و یا بعد از آن بنا گذاشته می‌شوند و یا در مرحله‌ی مشابهی از ساخت قرار می‌گیرند، و
- کشتی‌هایی که تاریخ تحویل شان از اول ماه جولای سال ۲۰۲۰ میلادی و بعد می‌باشد.

^۱. "Goal-Based Ship Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers".

^۲. "SOLAS Convention, Chapter II-1, Part A-1, Regulation 3-10", (added provision).

۱۰- تصویب اصلاح ضمیمه ششم کنوانسیون "MARPOL 73/78" با هدف کاهش گازهای گل خانه ای ناشی از فعالیت کشتی‌ها در سال ۲۰۱۱ میلادی

یکی از موضوعاتی که در حال حاضر به عنوان یکی از چالش‌های پیش روی جامعه بشری مطرح است، مسأله "گازهای گل خانه ای (GHG)"^۱ می‌باشد. این موضوع نگرانی‌های زیادی را در سطح جهانی سبب شد و سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیر دولتی و حتی ملت‌ها را به واکنش و چاره‌اندیشی واداشت. هم‌اکنون کاهش انتشارات گازهای گل خانه ای به یکی از اولویت‌های جامعه جهانی تبدیل شده است. صنعت کشتی‌رانی نیز از تیررس انتقادهای و مطالبات جهانی در امان نماند.

بحث کاهش گازهای گل خانه ای یا همان گاز سمی معروف به "CO₂"، بحث جدیدی در آیمو محسوب می‌شود. این سازمان تا سال ۲۰۱۱ میلادی مقررات الزام‌آوری در این خصوص به تصویب نرساند. البته میزان مشارکت صنعت حمل و نقل دریایی در تولید این گونه گازها خود یک مسأله بحث برانگیز است. بسیاری معتقدند، سهم صنعت کشتی‌رانی در تولید "GHG" در مقایسه با صنایع مستقر در خشکی و حتی سایر صورت‌های حمل و نقل به ویژه حمل و نقل خشکی بسیار ناچیز است. با این حال آیمو به سهم خود سعی نمود، تدابیر و سیاست‌هایی را در این خصوص اتخاذ کند. در این میان فشارهای خارجی به خصوص از ناحیه سازمان‌ها و نهادهای حافظ محیط زیست و هم‌چنین اتحادیه اروپا را نیز باید یادآور شد. بر اساس مطالعه‌ای که توسط آیمو در سال ۲۰۰۰ میلادی صورت گرفت، صنعت کشتی‌رانی اعم از بین‌المللی، محلی و ماهی‌گیری در مجموع ۱.۷٪ انتشارات "CO₂" را در سال ۱۹۹۹ میلادی تولید می‌کرد. این میزان بر اساس مطالعه دیگری که در سال ۲۰۰۹ میلادی صورت گرفت، به حداکثر ۳.۳٪ در سال ۲۰۰۷ میلادی (۱/۰۴۶ میلیون تن CO₂) برآورد شد که هرگز قابل قیاس با سایر صورت‌های حمل و نقل و منابع آلاینده‌ی دیگر نیست.^۲

۱. "Green House Gases-GHG".

۲. "Source: "Second IMO GHG Study 2009, International Maritime Organization", IMO, P. 1 (Executive Summary)".

در ماه دسامبر سال ۲۰۰۳ میلادی مجمع آی‌مو در اجلاس بیست و سوم خود قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.963(23)" را با عنوان "سیاست‌ها و برنامه‌های مربوط به کاهش انتشارات گل خانه‌ای از کشتی‌ها" به تصویب رساند. به موجب این قطعنامه از کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی خواسته شد، مکانیسم‌هایی را به منظور کاهش گازهای گل خانه‌ای ناشی از کشتی‌رانی بین‌المللی مورد شناسایی قرار دهد. با تصویب این قطعنامه توجه و حساسیت نسبت به موضوع بیش‌تر شد و کمیته‌ی اخیرالذکر به طور جد از نشست پنجاه و یکم خود که در ماه می سال ۲۰۰۴ میلادی برگزار شد، آن را با اولویت ویژه در برنامه‌ی کاری خود قرار داد. در اجلاس پنجاه و ششم کمیته که در ماه جولای سال ۲۰۰۷ میلادی برگزار شد، بر نقش کلیدی آی‌مو در این رابطه تأکید و توافق گردید، کمیته نقش رهبری را در تهیه استراتژی‌ها و مکانیسم‌های کاهش گازها برای صنعت کشتی‌رانی ایفاء کند و با سایر مراجع سازمان ملل متحد، به ویژه با دفتر^۱ "UNFCCC" همکاری نزدیکی را در این زمینه به عمل آورد.

برای تهیه مقررات فنی و تخصصی مربوط به نحوه کاهش گازهای گل خانه‌ای از سوی صنعت کشتی‌رانی، گروه‌های کاری اعم از مکاتبه‌ای و بین‌الاجلاس متعددی تشکیل شد. در خلال نشست‌های کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی نیز گروه‌های کاری تخصصی تشکیل گردید. پس از گذشت هفت سال کمیته نهایتاً موفق شد، در نشست شصت و دوم خود که در اواسط ماه جولای سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار گردید، متن اصلاحی ضمیمه ششم کنوانسیون مارپول را تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی "MEPC 203 (62)" به تصویب رساند و از این طریق به سهم خود در سیاست‌های جهانی کاهش گازهای گل خانه‌ای مشارکت نماید. طبق اصلاحیه مصوب بخش جدیدی تحت شماره‌ی چهار با عنوان "مقرراتی راجع به بهره‌وری انرژی برای کشتی‌ها"^۲ به ضمیمه ششم کنوانسیون مارپول اضافه شد و بخش‌های اول و دوم نیز با اصلاحاتی مواجه گردید. همچنین یک فرم گواهینامه با عنوان "فرم گواهینامه‌ی بهره‌وری

^۱ "United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)", adopted by the United Nations Conference on Environment and Development (UNCED) held in Rio De Janeiro, June 1992.

^۲ "Chapter 4 : Regulations on Energy Efficiency for Ships".

انرژی بین‌المللی" تحت پیوست شماره‌ی هشت به فرم‌های دیگر موضوع کنوانسیون مارپول اضافه شد.^۱

از همان ابتدای طرح تدوین مقررات ناظر به کاهش گازهای گل‌خانه‌ای ناشی از کشتی‌ها، دولت‌ها نسبت به آن حساس و به دو دسته تقسیم شدند. به خصوص از نشست شصتم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی به بعد اختلافات میان گروه کشورهای در حال توسعه به رهبری چین، برزیل و هند و گروه کشورهای پیشرفته به رهبری نروژ، آلمان و دانمارک آشکار شد و هر چه به زمان تصویب مقررات الزام‌آور نزدیک می‌شد، شدت می‌یافت. اختلاف اصلی در این بود که به اعتقاد کشورهای در حال توسعه، هرگونه سیاست اتخاذی در رابطه با کاهش گازهای گل‌خانه‌ای می‌بایست بر اساس اصل "مسئولیت مشترک اما متفاوت"^۲ آمده در "کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به چارچوبی برای تغییرات جوی (UNFCCC) مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی" و هم‌چنین "پروتکل کیوتو"^۳ استوار باشد و بنابراین هرگونه مقرراتی که در رابطه با کشتی‌ها به تصویب می‌رسد، اجرایش برای کشورهای توسعه یافته می‌بایست اجباری و برای کشورهای در حال توسعه اختیاری در نظر گرفته شود. کشورهای پیشرفته نیز با این استدلال که کشتی‌ها همواره در جهان در حال حرکت هستند و تابعیت آن‌ها نیز در حال تغییر می‌باشد، لازم دانستند، مقررات مربوط به آن نیز یکنواخت و بدون توجه به اصل مزبور نسبت به همه‌ی کشتی‌ها اعمال شود.

پس از بحث‌های طولانی که بعضاً به مشاجرات لفظی نیز منجر شد، متنی از سوی رییس جلسه با رایزنی طرف‌های اصلی بحث و اختلاف تهیه شد. در این متن که با هدف اصلاح ضمیمه ششم و اجباری نمودن مقررات نسبت به همه‌ی کشتی‌ها تهیه شده بود، سعی شد نگرانی کشورهای در حال توسعه با پیش‌بینی دو موضوع انتقال تجربیات و تکنولوژی کاهش گازهای گل‌خانه‌ای و دیگری معافیت بعضی از کشتی‌ها و امهال اجرای مقررات تأمین گردد. با

^۱. Appendix VIII: "Form of International Energy Efficiency (IEE) Certificate".

^۲. The principle of "Common but differentiated Responsibility,(CBDR)".

^۳. "Kyoto Protocol on the United Nations Framework Convention on Climate Change", adopted on 11 December 1997 and entered into force on 16 February 2005".

طرح این متن در نشست کمیته، غالب کشورهای در حال توسعه که در ابتداء با کشورهای چین، برزیل و عربستان سعودی همراه بودند، با آن موافقت نمودند. از سوی دیگر، کشورهای چین، برزیل و عربستان سعودی همچنان بر مواضع قبلی خود اصرار ورزیده و متن ترمیمی را نیز کافی ندانستند و خواستار رأی‌گیری برای تصویب اصلاحیه شدند.

پس از رأی‌گیری، چنان که پیش‌بینی می‌شد، اکثر قریب به اتفاق کشورها از جمله کشورهای در حال توسعه به متن پیشنهادی رأی موافق دادند و تنها پنج کشور برزیل، شیلی، چین، کویت و عربستان سعودی با آن مخالفت ورزیدند.

۱۱- تصویب پنج کنوانسیون و سه پروتکل

علاوه بر دو پروتکل مربوط به امنیت دریانوردی که پیش از این در همین گفتار به آن‌ها اشاره شد، در طول دهه‌ی اول قرن بیست و یکم تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی پنج کنوانسیون بین‌المللی و سه پروتکل به تصویب رسیدند. عناوین این اسناد که مربوط به مسائل زیست محیطی، جبران خسارات و یا ایمنی دریانوردی می‌باشند، عبارتند از :

- کنوانسیون بین‌المللی راجع به کنترل سیستم‌های ضد خزه مضر در کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۱ میلادی،
- کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی سوخت کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۱ میلادی،
- تصویب پروتکل سال ۲۰۰۲ نسبت به کنوانسیون آتن مربوط به حمل و نقل مسافران و اثاثیه آن‌ها از طریق دریا،
- پروتکل مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به تشکیل یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی مصوب سال ۲۰۰۳ میلادی (موضوع تشکیل صندوق تکمیلی)،
- کنوانسیون بین‌المللی برای کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۴ میلادی،

- کنوانسیون مسؤولیتی مربوط به شناورهای مغروق با عنوان کنوانسیون بین‌المللی نایروبی راجع به برداشت و شناورسازی کشتی‌های مغروق مصوب سال ۲۰۰۷ میلادی،
- کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ راجع به بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۹ میلادی،
- پروتکل اصلاحی مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا، ۱۹۹۶، کلیه اسناد فوق تفصیلاً در بخش دوم از فصل دوم کتاب مورد بررسی و مطالعه قرار خواهند گرفت.

ب) دستور کارهای اولویت دار ویژه‌ای که هم چنان در برنامه‌ی کاری آی‌مو قرار دارند

۱- مبارزه با دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها

حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها و دزدی دریایی یکی از موضوعات مهم و حساس مطروحه در آی‌مو از دهه‌ی هشتاد به این طرف می‌باشد. این پدیده‌ها از نیمه‌ی دوم دهه‌ی اول قرن بیست و یکم ابعاد تازه تری به خود گرفت و نه تنها توجه جامعه دریایی بلکه جامعه جهانی را نیز به خود جلب نمود و تا آنجا پیش رفت که شورای امنیت سازمان ملل متحد را نیز وارد قضیه کرد. با بروز حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها و دزدی دریایی در مناطق جدید به ویژه منطقه خلیج عدن و آب‌های سومالی و تشدید آن‌ها از سال ۲۰۰۵ میلادی به بعد، موضوع مبارزه با دزدی دریایی تبدیل به یکی از دستور کارهای مهم و با اولویت ویژه‌ی آی‌مو گردید. این دستور کار به طور خاص در برنامه‌ی کاری مجمع، شورا، کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و کمیته‌ی حقوقی قرار گرفت. در جدول ذیل آمار حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها و دزدی دریایی در سطح جهان در طول چهار سال منتهی به سال ۲۰۱۱ میلادی نشان داده می‌شود:^۱

^۱. IMO Circulars: MSC.4/Circ.133, 19 March 2009, MSC.4/Circ.152, 29 March 2010, MSC.4/Circ.169, 1 April 2011 and MSC.4/Circ.180, 1 March 2012.

آمار حملات مسلحانه و دزدی دریایی در سطح جهان

سال	تعداد حملات مسلحانه و دزدی دریایی	درصد افزایش یا کاهش نسبت به سال قبل	نقاط پر خطر	تعداد تلفات دریانوردان
۲۰۰۸	۲۰۶ مورد ارتکاب/ ۱۰۰ مورد تلاش برای ارتکاب/ جمعاً ۳۰۶ مورد	۲۴ مورد افزایش (۸.۵ درصد)	شرق آسیا با ۱۳۴ مورد و جنوب دریای چین با ۷۳ مورد	شش نفر کشته - ۷۷۴ گروگان گرفته شده و ۵۱ کشتی ربوده شده
۲۰۰۹	۲۱۰ مورد ارتکاب/ ۱۹۶ مورد تلاش برای ارتکاب/ جمعاً ۴۰۶ مورد	۱۰۰ مورد افزایش (۲۴.۶ درصد)	شرق آفریقا با ۲۲۲ مورد و جنوب دریای چین با ۶۹ مورد	۸ نفر کشته - ۷۴۶ نفر گروگان گرفته شده و ۵۶ کشتی ربوده شده
۲۰۱۰	۲۷۶ مورد ارتکاب/ ۲۱۳ مورد تلاش برای ارتکاب/ جمعاً ۴۸۹ مورد	۸۳ مورد افزایش (۲۰.۴ درصد)	شرق آفریقا با ۱۷۲ مورد و جنوب دریای چین با ۱۳۴ مورد	دو نفر کشته - ۱۰۲۷ گروگان گرفته شده و ۵۷ کشتی ربوده شده
۲۰۱۱	۲۷۰ مورد ارتکاب/ ۲۷۴ مورد تلاش برای ارتکاب/ جمعاً ۵۴۴ مورد	۵۵ مورد افزایش (۱۱.۳ درصد)	شرق آفریقا با ۲۲۳ مورد و جنوب دریای چین با ۱۱۳ مورد	هفت نفر کشته - ۵۶۹ نفر گروگان گرفته شده و ۵۰ کشتی ربوده شده

هم چنین در جدول زیر آخرین وضعیت حملات مسلحانه و دزدی دریایی در منطقه خلیج عدن و آب‌های سومالی تا تاریخ نهم ماه آگوست سال ۲۰۱۲ میلادی (۱۹ مرداد ماه سال ۱۳۹۱ ه.ش) آورده شد:

آخرین وضعیت حملات مسلحانه و دزدی دریایی در منطقه خلیج عدن و آب‌های سومالی

تعداد کل کشتیهای تحت رپایش	نوع کشتی‌ها	تعداد کل دریانوردان تحت گروگان
۱۸	۶ کشتی اقیانوس پیمای بزرگ، ۶ کشتی ماهی‌گیری و ۶ لنج	۲۵۲

در جدول زیر نیز آمار حملات مسلحانه و دزدی دریایی در منطقه خلیج عدن و آب‌های سومالی در سال ۲۰۱۱ و بخشی از سال ۲۰۱۲ میلادی ذکر شد:^۱

^۱ آمار جداول دو و سه در تاریخ ده آگوست برابر با بیست مرداد ماه سال ۱۳۹۱ ه.ش از قسمت امنیت دریانوردی بخش ایمنی دریانوردی سازمان بین‌المللی دریانوردی اخذ گردید. در این آمار حملات صورت گرفته در اقیانوس هند و دریای عرب نیز مورد لحاظ قرار گرفته اند.

آمار حملات مسلحانه و دزدی دریایی در منطقه خلیج عدن و آب‌های سومال طی سال ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ میلادی

سال	تعداد کل حملات (موفق یا غیر موفق)	تعداد کشتی‌های ربوده شده	تعداد کل دریانوردان گروگان گرفته شده
۲۰۱۱	۲۳۹	۳۲	۵۰۶
۲۰۱۲ (تا نهم ماه آگوست)	۷۶	۱۳	۲۲۸

بسیاری از کشتی‌های ربوده شده و دریانوردان در بند با پرداخت مبالغی از سوی مالکان کشتی‌ها به دزدان دریایی و یا طی عملیات های نظامی نیروهای دریایی حاضر در منطقه، در همان سال وقوع حادثه و یا سال‌های بعد آزاد شدند. به طور مثال در سال ۲۰۱۱ میلادی تعداد ۳۲ کشتی ربوده شده مربوط به همان سال و یا سال‌های قبل آزاد گردیدند. در سال ۲۰۱۲ میلادی نیز ۱۰ کشتی آزاد شدند. از این تعداد دو کشتی تحت پرچم کشورهای بولیوی و چین در ماه آوریل طی دو عملیات نظامی نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران آزاد شدند و دزدان دریایی نیز دستگیر و تحویل مقامات قضایی گردیدند.

برای مواجهه با دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها تدابیر و اقدامات متعددی در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای صورت گرفت که بیشترین آنها مربوط به سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌باشد. در واقع این سازمان پرچم دار مبارزه با این پدیده می‌باشد. قالب اقداماتی که توسط این سازمان صورت گرفت به صورت دستورالعمل‌های متعدد تبلور یافتند و به دولت‌های عضو جهت اجراء ابلاغ گردیدند. عناوین مصوبات و اقدامات مهم سازمان بین‌المللی دریانوردی در این رابطه به شرح ذیل می‌باشد:

- قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.545(13)" مصوب مجمع آیمو به سال ۱۹۸۳ میلادی با عنوان "اقدامات لازم به منظور جلوگیری و ممانعت از اعمال دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها"؛
- تصویب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.683(17)" توسط مجمع آیمو در ماه نوامبر سال ۱۹۹۱ میلادی با عنوان " جلوگیری و ممانعت از اعمال دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها".؛

- تصویب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.738(18)" توسط مجمع آی‌مو در ماه نوامبر سال ۱۹۹۳ میلادی با عنوان "اقدامات به منظور جلوگیری و ممانعت از دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها.؛"
 - تصویب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A. 922(22)" توسط مجمع آی‌مو در ماه نوامبر سال ۲۰۰۳ میلادی با عنوان " کد رویه‌ی عملی برای انجام تحقیقات جرایم دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها.؛"
 - تصویب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1025(26)" توسط مجمع آی‌مو در ماه نوامبر سال ۲۰۰۹ میلادی با عنوان " کد رویه‌ی عملی برای تحقیقات جرایم دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها". این قطعنامه جایگزین قطعنامه‌ی اخیر الذکر گردید.
 - بخشنامه‌ی شماره‌ی "MSC.1/Circ.1404" مورخ ۲۰۱۱/۵/۲۳ میلادی با عنوان " دستورالعمل‌هایی برای کمک به تحقیقات جرایم دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها". این دستورالعمل‌ها ناظر به قطعنامه‌ی فوق‌الذکر می‌باشد.
 - صدور بخشنامه‌ی شماره‌ی "MSC/Circ.622/Rev.1" و شماره‌ی "MSC/Circ.623/Rev.3" توسط کمیته‌ی ایمنی دریانوردی. این بخشنامه‌ها مشتمل بر توصیه‌هایی به دولت‌ها و دستورالعمل‌هایی برای مالکان، اپراتورها، ناخدایان و سرنشینان کشتی‌ها به منظور جلوگیری و ممانعت از اعمال دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها می‌باشد.
- با تشدید فعالیت‌های دزدان دریایی در منطقه‌ی خلیج عدن و آب‌های سومالی، موضوع از سوی آی‌مو و بعضی از دولت‌ها به شورای امنیت سازمان ملل متحد گزارش و از آن خواسته شد، در مواجهه با این پدیده تدابیر و اقداماتی را به عمل آورد. اولین مداخله‌ی جدی و مؤثر شورای امنیت منجر به صدور قطعنامه‌ی ۱۷۷۲ مصوب سال ۲۰۰۷ میلادی شد. به دنبال آن قطعنامه‌های دیگری به شماره‌های ۱۸۱۶، ۱۸۳۸، ۱۸۴۶، ۱۸۵۱ در سال ۲۰۰۸ میلادی، ۱۸۹۷ در سال ۲۰۰۹ میلادی، ۱۹۵۰ در سال ۲۰۱۰ میلادی و ۱۹۷۶ در سال ۲۰۱۱ میلادی از سوی شورای امنیت به تصویب رسید به لحاظ عملیاتی، قطعنامه‌ی شماره‌ی ۱۸۵۱ را باید مهم‌ترین این قطعنامه‌ها دانست. در این قطعنامه از دولت‌ها درخواست شد، برای مبارزه با دزدی دریایی در

منطقه مورد نظر با یک دیگر همکاری نمایند و در صورت امکان نیروی نظامی دریایی به منطقه اعزام دارند. البته در این میان بر ضرورت حفظ اصول کلی حقوق بین‌الملل دریاها تأکید گردید. با تصویب قطعنامهٔ مورد نظر بسیاری از دولت‌ها از جمله کشورهای جمهوری اسلامی ایران، دانمارک، هند، کره جنوبی، انگلیس، ایالات متحدهٔ آمریکا و فدراسیون روسیه ناوهای دریایی خود را عازم منطقه نمودند. این اعزام‌ها اگرچه تا حدود زیادی موجب حفظ امنیت یکی از آب‌راه‌های مهم بین‌المللی شد، اما برای منطقهٔ وسیعی که دزدان دریایی در آن فعالیت می‌نمایند، کفایت امر نمی‌نماید.^۱ هم‌چنین در پاسخ به این قطعنامه یک گروه تماس جهت برقراری تماس میان دولت‌ها و انجام هماهنگی‌ها میان نیروهای نظامی حاضر در منطقه تشکیل گردید.^۲

سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز به طور ویژه تدابیر و اقداماتی را در خصوص مبارزه با دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها در منطقهٔ خلیج عدن و آب‌های سومالی به عمل آورد. مهم‌ترین این اقدامات به شرح ذیل می‌باشند:

- تصویب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.979(24)" توسط مجمع در سال ۲۰۰۵ میلادی با عنوان دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های سومالی؛

^۱ علی‌رغم حضور ناوهای دریایی متعدد در منطقه تعداد حملات مسلحانه و دزدی دریایی که به مبادی ذی ربط از جمله آیمو گزارش گردید، نه تنها ریشه کن نشد، بلکه دامنه‌ی دزدی دریایی گسترش پیدا کرد و به آب‌های عمان در شمال و آب‌های تانزانیا در جنوب نیز گسترش پیدا کرد. با این حال نقش و حضور نیروهای دریایی در منطقه برای تأمین امنیت تا حد قابل توجهی تأثیر گذار بود. بدیهی است، حضور این نیروها عامل بازدارنده‌ی بسیار مهمی برای دزدان دریایی محسوب می‌شود. جمهوری اسلامی ایران نیز با اعزام نیروی دریایی نظامی از سال ۲۰۰۸ میلادی، توانست امنیت صدها کشتی عبوری را تأمین نماید و در بعضی موارد با حضور به موقع در صحنه، تهدیدات دزدان دریایی نسبت به چند کشتی اعم از ایرانی و خارجی را خنثی نماید. در خلال نشست بیست و ششم مجمع آیمو که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۹ میلادی برگزار شد، دبیر کل آیمو از دولت‌های اعزام‌کننده‌ی نیروی دریایی نظامی به منطقهٔ خلیج عدن و آب‌های سومالی با اهدای لوح‌های سپاس قدردانی بعمل آورد. در این مراسم سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی بالاتفاق این لوح‌ها را دریافت نمودند.

شیوع دزدی دریایی در منطقهٔ خلیج عدن و آب‌های سومالی و استفاده از سلاح‌ها و تجهیزات نظامی بعضاً نیمه سنگین و نیز شناورهای سریع‌السیر برای حمله و در کنار آن استفاده از چند کشتی بزرگ به عنوان کشتی‌های پشتیبانی‌کننده و مادر، عمدتاً ناشی از فقدان حکومت مرکزی قوی در کشور بحران زده‌ی سومالی می‌باشد. فقدان حکومت مرکزی قوی موجب ادارهٔ قبیله‌ای و محلی سواحل بسیار طولانی این کشور گردید و دزدی دریایی به عنوان یکی از منابع درآمدزا برای بسیاری از آن‌ها ایجاد جذابیت نمود.

^۲ "Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia (CGPCS)".

- تصویب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A1002(25)" توسط مجمع در سال ۲۰۰۷ میلادی. این قطعنامه جای‌گزین قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.979(24)" شد؛
- قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1026(26)" مجمع مصوب سال ۲۰۰۹ میلادی. این قطعنامه جای‌گزین قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1002(25)" شد؛
- قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1044(27)" مصوب مجمع در سال ۲۰۱۱ میلادی. این قطعنامه جای‌گزین قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1026(26)" گردید.
- تصویب و صدور چندین بخشنامه از سوی کمیته‌ی ایمنی دریانوردی در زمینه‌ی نحوه‌ی مبارزه با دزدی دریایی، حفظ هوشیاری و توصیه‌های متعدد به دریانوردان، مالکان کشتی‌ها، دولت‌های صاحب پرچم، نحوه‌ی انجام تحقیقات جرایم دزدی دریایی، دستورالعمل‌هایی راجع به استفاده از نیروهای مسلح امنیتی بخش خصوصی با رعایت کلیه ملاحظات حقوقی و ایمنی و استفاده از اطلاعات سیستم "LRIT" برای مبارزه با دزدی دریایی.

علاوه بر اقدامات بین‌المللی، از سوی کشورهای ساحلی مناطقی که حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها و دزدی دریایی در آن جا شیوع دارد، همانند تنگه‌ی مالاکا، آب‌های غرب آفریقا و خلیج عدن، برنامه‌هایی در قالب همکاری‌های منطقه‌ای تدوین و به اجرا درآمد. آخرین نمونه از این همکاری‌های منطقه‌ای، تصویب "کد عملیاتی جیبوتی"^۱ بود که در ماه ژانویه سال ۲۰۰۹ میلادی با محوریت آیمو صورت گرفت. عنوان کامل این کد که در کشور جیبوتی به تصویب رسید، عبارت است از "کد عملیاتی مربوط به سرکوب دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها در اقیانوس هند غربی و خلیج عدن"^۲. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی بیست کشور منطقه عضو این توافق‌نامه شدند. کد مزبور با هدف مبارزه با دزدی دریایی در منطقه فوق‌الذکر و انجام هماهنگی‌ها و همکاری‌های منطقه‌ای به تصویب رسید. صندوق ویژه‌ای برای

^۱. "Djibouti Code of Conduct".

^۲. "Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden".

در اجلاس متشکله برای تصویب این کد، هیأت نمایندگی جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان ناظر حضور بهم رسانید.

انجام برنامه‌های مختلف این کد تأسیس گردید که منبع آن بیش‌تر به صورت کمک‌های نقدی از سوی کشورهای پیشرفته ی دریایی تأمین می‌گردد.^۱ تنها کشور ژاپن مبلغ سیزده میلیون و ششصد هزار دلار امریکا در ماه سپتامبر سال ۲۰۰۹ میلادی به این صندوق اهداء نمود. از این صندوق برای ظرفیت سازی در ابعاد مختلف کشورهای عضو استفاده می‌شود. به عنوان نمونه قرار شد، یک مرکز آموزشی منطقه‌ای در رابطه با امنیت دریانوردی و مبارزه با دزدی دریایی در جیبوتی تأسیس گردد.

۲- اصلاح جامع ضمیمه "کنوانسیون راجع به تسهیل ترافیک دریایی بین‌المللی" مصوب سال ۱۹۶۵ میلادی

یکی از موضوعات مهمی که در نشست سی و پنجم کمیته‌ی تسهیلات آیمو مطرح شد، طرح بازنگری جامع و اساسی "کنوانسیون راجع به تسهیل ترافیک دریایی بین‌المللی" مصوب سال ۱۹۶۵ میلادی با تمرکز بر مقررات فنی آمده در ضمیمه آن می‌باشد. با تصویب کمیته در نشست فوق‌الذکر که در ماه ژانویه سال ۲۰۰۹ میلادی برگزار شد، موضوع به عنوان بخشی از دستور کار موجود تحت عنوان "بازبینی و اجرای کلی کنوانسیون راجع به تسهیل ترافیک دریایی" در برنامه‌ی کاری کمیته گنجانده شد. ضمیمه این کنوانسیون که از اسناد مهم آیمو محسوب می‌شود، حاوی مقررات و استانداردهای مربوط به تسهیل ترافیک دریایی و خدمات مربوط به کشتی‌ها در بنادر می‌باشد. طبق برنامه ریزی به عمل آمده قرار شد، کار اصلاح اساسی ضمیمه مورد نظر تا پایان سال ۲۰۱۳ میلادی به اتمام رسد. با این وجود، چنین امری بستگی به میزان پیشرفت کار خواهد داشت و چنانچه ضرورت امر اقتضاء نماید، ممکن است اجرای این پروژه تا یکی دو سال دیگر نیز به تأخیر افتد.

ضرورت اصلاح ضمیمه کنوانسیون در پاراگراف شانزدهم از بند چهارم گزارش نهایی کمیته در نشست سی و پنجم مورد اشاره قرار گرفت. در این پاراگراف ضمن اینکه کمیته با بازبینی جامع کنوانسیون موافقت نمود، مقرر داشت در کار بازبینی و اصلاح آن می‌بایست نیازهای حال و آینده ی صنعت کشتی‌رانی مورد توجه قرار گیرد. هم چنین لازم است، در مدرن سازی

^۱. "Gjibouti Code of Conduct Trust Fund".

مقررات اصلاحی، پیشرفت‌های صورت گرفته در حوزه‌های مختلف از جمله در زمینه انتقال اطلاعات از طریق اسباب و ادوات الکترونیک و یا سیستم تک پنجره‌ی ارائه خدمات مورد استفاده قرار گیرد.

۳- برخورد منصفانه با دریانوردان

دریانوردان به عنوان نیروی انسانی دریایی سرمایه‌اولی و اصلی صنعت دریانوردی محسوب می‌شوند. رعایت حقوق و مزایای این قشر زحمت کش که همواره با مخاطرات در دریا و حین کار بر روی عرشه مواجه می‌شوند، چه از سوی مالکان و شرکت‌های مدیریت و اپراتوری کشتی‌ها و چه از طرف دولت‌های صاحب بندر به هنگام حضور کشتی‌ها در بنادر ایشان امری واجب و ضروری است. عامل انسانی که محدوده وسیعی از مسائل ایمنی و امنیتی به ویژه بحث شایستگی های دریانوردی را شامل می‌گردد، از موضوعات مهم آیمو محسوب می‌شود که همواره به عنوان یکی از دستور کارهای همیشگی آن مطرح می‌باشد. سوای این مسائل موضوعات دیگری نیز وجود دارند که توجه به آن‌ها می‌تواند تأثیر مستقیم و مثبتی را بر عملکرد دریانوردان و در نتیجه افزایش بهره‌وری کشتی‌رانی داشته باشد.

برخورد منصفانه با دریانوردان به هنگام ورود کشتی‌ها به بنادر کشورها به ویژه در رابطه با برخورداری از مرخصی خشکی و دسترسی به امکانات و تسهیلات موجود در بنادر از جمله امکانات پزشکی، از موضوعات بحث برانگیزی است که در مواضع مختلف و در کمیته‌ی حقوقی و به ویژه کمیته‌ی تسهیلات به آن پرداخته می‌شود. علی‌رغم وجود دستورالعمل‌های متعدد مصوب کمیته‌های مختلف، هم‌چنان دریانوردان با برخوردهای تبعیض آمیز و غیر منصفانه در بعضی از بنادر کشورها مواجه می‌شوند. در این قضیه عواملی به مانند ملیت و دین دریانوردان و حتی روابط سیاسی میان دولت متبوع دریانورد و یا صاحب پرچم کشتی با دولت پذیرنده مؤثرند. به خصوص از زمان تصویب و اجرای "کد بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (ISPS)" که مقررات سخت تری را در خصوص تأمین امنیت و حفاظت از کشتی‌ها و بنادر وضع نمود، برخورد غیر منصفانه ابعاد جدیدتری به خود گرفت و متأسفانه بعضی از دولت‌ها با بهانه قرار دادن آن، برخوردهای غیر منصفانه‌ای را نسبت به بعضی از دریانوردان روا

می‌دارند. البته اوضاع و احوال حاکم بر کشور پذیرنده ی کشتی‌ها، روابط سیاسی میان دولت پذیرنده و دولت صاحب پرچم و یا تابعیت دریانوردان موجب بروز فراز و نشیب‌ها در موقعیت‌ها و زمان‌های مختلف می‌شود، اما آنچه که مسلم است، فقدان یک توازن میان مباحث امنیتی دولت صاحب بندر و اعمال مقررات امنیتی از جمله کد “ISPS” و نیز رعایت حقوق اولیهٔ انسانی دریانوردان می‌باشد. اگرچه در دستورالعمل‌های توصیه‌ای مصوب کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و کمیته‌ی تسهیلات آیمو بر ایجاد و حفظ این تعادل تأکید شد، اما از آنجایی که ضمانت اجراء و سازکار مشخص و مؤثری در این رابطه وجود ندارد و تشخیص این امر کاملاً به نظر دولت‌ها وابسته است، معضل برخورد غیر منصفانه هم چنان گریبان گیر قشر قابل توجهی از دریانوردان می‌باشد.

جمهوری اسلامی ایران از سال‌ها پیش یکی از پیشروان دفاع از حقوق دریانوردان و معترض به برخورد غیر منصفانه با آن‌ها می‌باشد. این کشور به ویژه از اواخر دهه‌ی هشتاد هجری شمس و بعد، با ارائهٔ سندهای متعدد به کمیته‌ی حقوقی و کمیته‌ی تسهیل ترافیک دریایی آیمو و انجام رایزنی با سایر دولت‌ها نقش رهبری را در این زمینه برعهده دارد. مشارکت و پیگیری جدی ایران موجب زنده نگه داشتن موضوع و به چالش کشیدن ادعاهای واهی و رفتارهای تبعیض آمیز بعضی از دولت‌ها شد؛ دولت‌هایی که با بهانه و دستاویز قرار دادن جنبه‌های امنیتی و اجرای کد فوق‌الاشاره حق استفاده از مرخصی خشکی و یا دسترسی به امکانات پزشکی در بنادر برای دریانوردان زحمتکش را نادیده گرفته و بدون توجه به آثار منفی روانی ناشی از عدم برخورداری از این حقوق انسانی اولیه، هم چنان به رویهٔ تبعیض آمیز خود ادامه می‌دهند.

آخرین اقدامی که از سوی جمهوری اسلامی ایران تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی صورت گرفت، ارائهٔ سندی به کمیته‌ی تسهیلات بود. در این سند که تحت شماره‌ی “FAL 37/8/5” به نشست سی و هفتم کمیته ارائه گردید، ضمن اشاره به سابقهٔ طرح موضوع رفتار تبعیض آمیز با دریانوردان در کمیته‌ی حقوقی، بر لزوم اصلاح مقررات کنوانسیون “FAL” به ویژه بند ۳.۴۴ ضمیمه آن تأکید شد، به نحوی که نتوان به سهولت با دستاویز قرار دادن ملاحظات امنیتی،

دریانوردان را از حق مسلم شان در رابطه با مرخصی خشکی و یا دسترسی به امکانات و تسهیلات موجود در بنادر از جمله امکانات پزشکی و درمانی محروم نمود. به موجب بند فوق‌الذکر مقامات بندری مکلفند به دریانوردان خارجی به هنگامی که کشتی شان در بندری پهلو گرفته است، اجازهٔ پا گذاشتن به خشکی را بدهند، مشروط بر اینکه تشریفات مربوط به ورود کشتی انجام پذیرفته و مقامات بندری نیز دلیلی بر رد اجازهٔ ورود به خشکی به بهانه های بهداشت، ایمنی و یا نظم عمومی نداشته باشند.

۴- طرح ممیزی دولت‌های عضو آی‌مو

عدم اجرای درست و کامل مقررات بین‌المللی دریایی همواره یکی از دغدغه‌های اصلی سازمان بین‌المللی دریانوردی بوده است. از سوی دیگر این پدیده همیشه به معنای عدم پای بندی و یا خواست دولت‌های عضو ارزیابی نمی‌شود. در بسیاری از موارد اگرچه خواست قلبی دولت مردان و متولیان اجرای کنوانسیون‌ها اجرای درست و تمام و کمال این مقررات است، موانع و مشکلات متعدد بر سر اجرای آن پدیدار می‌شوند که عملاً اجرای مؤثر مفاد یک یا چند سند بین‌المللی را غیر ممکن می‌سازد. درست به همین دلیل بود که ضرورت همکاری‌های فنی و آموزشی و ارائهٔ مشاوره‌های تخصصی به دولت‌های عضو آی‌مو از همان اوایل آغاز بکار سازمان احساس شد و برای آن تشکیلات ویژه در چارت تشکیلاتی آی‌مو، بودجه اختصاصی و حتی یک کمیته‌ی اصلی پیش‌بینی گردید.

علاوه بر اقدامات به عمل آمده در این رابطه، آی‌مو طرحی را به نام "ممیزی داوطلبانه‌ی دولت‌های عضو آی‌مو"^۱ ابداع نمود. موضوع ممیزی دولت‌ها در سطح عالی برای اولین بار در سال ۲۰۰۳ میلادی و در اجلاس بیست و سوم مجمع آی‌مو مطرح و برای آن قطعنامه‌ای با همین عنوان به شماره‌ی "A.946(23)" تصویب شد. این قطعنامه‌ی مختصر اساس و پایه‌ی اقدامات بعدی آی‌مو را تشکیل داد و شورا و دبیرخانه‌ی آی‌مو را مکلف نمود تا مطالعات و اقدامات مقدماتی را برای اجرای این طرح به عمل آورند. پس از آن در نشست بیست و چهارم مجمع که

^۱ "Voluntary IMO Member States Audit Schem".

در سال ۲۰۰۵ میلادی برگزار شد، قطعنامه‌ی مهم دیگری در این زمینه به تصویب رسید که راه را برای اجرای عملی طرح توسط دولت‌ها هموار ساخت. این قطعنامه با بیان اهداف و خروجی مورد انتظار طرح، نحوه‌ی اجرای آن را طی دستورالعمل مفصلی که ضمیمه‌ی آن گردید، مشخص نمود و از شورا خواست، اجرای طرح را مورد نظارت و ارزیابی قرار دهد. این قطعنامه هم‌چنین از دولت‌های عضو آیمو در خواست نمود، به طور داوطلبانه آمادگی خود را برای اجرای طرح ممیزی از نحوه‌ی اجرای کنوانسیون‌های دریایی در کشورشان اعلام نمایند.

چشم‌اندازی که برای طرح ممیزی ترسیم شد، عبارت است از تشویق اجرای مؤثر و یکنواخت اسناد آیمو و در نتیجه مشارکت در عملکرد مطلوب دولت‌ها در تطابق با شرایط و الزامات مندرج در این اسناد. به موجب بند پنجم از قسمت اول ضمیمه‌ی قطعنامه‌ی فوق‌الاشاره هدف از اجرای طرح ممیزی تعیین میزان اعمال و اجرای اسناد لازم‌الاجرای آیمو توسط دولت‌های عضو عنوان گردید. راه‌های دستیابی به هدف نیز عبارت است از:

- بررسی میزان تطابق با کد اجرای اسناد لازم‌الاجرای آیمو مصوب مجمع این سازمان؛
- ارزیابی قوانین مناسب داخلی که با هدف اجرای اسناد الزام‌آور آیمو به تصویب رسیدند؛
- ارزیابی مدیریت و نحوه‌ی اعمال و اجرای قوانین و مقررات دولت عضو؛
- بررسی مکانیزم‌های اعطای اختیارات به سازمان‌های مجاز عمل‌کننده از سوی دولت‌های عضو از قبیل مؤسسات رده‌بندی و نحوه‌ی کنترل عملکردهای آنها؛
- ارزشیابی مکانیزم‌های کنترلی و نظارتی حاکم بر رژیم بازرسی و گواهینامه‌ها

یافته‌ها و نتایج حاصله از اجرای طرح ممیزی که از سوی تیم‌های ممیزی متشکله از کارشناسان مستقل منتخب آیمو انجام خواهد پذیرفت، به دولت ممیزی شونده اعلام خواهد گردید. این امر به دولت کمک خواهد کرد تا از میزان موفقیت، نواقص و کاستی‌های خود در اجرای مقررات آگاهی یابد. این آگاهی در نهایت منجر به اصلاح رویه‌های موجود و فراهم نمودن شرایط لازم برای اجرای بهتر و کارآمدتر مقررات در آینده خواهد شد. کشورهای دیگر نیز از تجربیات و درس‌های آموخته شده از اجرای طرح ممیزی دیگر کشورها که در قالب گزارش‌های

دوره‌ای دبیرخانه‌ی آیمو منتشر خواهد شد، مطلع خواهند گردید. یافته‌های طرح‌های ممیزی‌های انجام یافته به آیمو و ارگان‌های آن نیز کمک خواهد کرد تا از میزان موفقیت اجرای برنامه‌های همکاری فنی و آموزشی خود به کشورها اطلاع یابند و در ارائه این خدمات با بصیرت بیش‌تری در آینده عمل کنند و تمرکز خود را بیش‌تر بر موضوعات و مناطقی معطوف سازند که نیاز بیش‌تری در آن احساس می‌شود. علاوه بر این، ممیزی‌ها در واقع نوعی آسیب‌شناسی مقررات موجود محسوب می‌شوند و کمیته‌های آیمو را در شناسایی نواقص و یا کاستی‌های هادر مقررات لازم‌الاجرای موجود کمک خواهد کرد و آن‌ها را وادار به اصلاح مقررات در جهت اجرای بهتر و یکنواخت‌تر خواهد نمود.

در حال حاضر اجرای طرح ممیزی اختیاری است و دولت‌ها هیچ الزامی در اعلام آمادگی جهت اجرای آن ندارند. اعلام داوطلبی دولت‌ها و امضای تفاهم‌نامه‌ی همکاری با آیمو به اطلاع سایر دولت‌ها خواهد رسید. یافته‌های ممیزی‌های انجام شده به صورت دوره‌ای در قالب گزارش‌هایی و بدون ذکر این که نواقص و کاستی‌ها مربوط به کدام یک از دولت‌های ممیزی شونده می‌باشد، منتشر خواهد شد و در اختیار دولت‌های عضو قرار خواهد گرفت. هم‌چنین در قالب دستور کار شورا و یا کمیته‌های مربوطه گزارش‌ها مطرح و مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

اجرای طرح ممیزی دواطلبانه به طور رسمی از اواسط سال ۲۰۰۶ میلادی آغاز گردید. تا پایان ماه آوریل سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد ۶۷ دولت عضو آیمو آمادگی خود را برای انجام ممیزی رسماً به دبیرکل آیمو اعلام داشتند که این تعداد معادل سی و نه درصد کل دولت‌های عضو آیمو می‌باشد. از تعداد ۶۷ آمادگی ممیزی، کار ممیزی ۴۸ عضو به پایان رسید. ممیزی دو عضو وابسته به نام‌های هنگ کنگ چین و جزایر فاوری دانمارک نیز انجام شد. جمهوری اسلامی ایران در اواخر سال ۲۰۰۹ میلادی از طریق سازمان بنادر و دریانوردی آمادگی خود را

رسماً برای اجرای طرح اعلام نمود. به موجب این تفاهم نامه کار ممیزی در اواخر ماه مهر و اوایل آبان ماه سال ۱۳۹۰ ه.ش به انجام رسید.^۱

پس از گذشت دو سال از اجرای طرح ممیزی بصورت داوطلبانه، شورای آیمو طرح اجباری شدن انجام آن برای تمامی دولت‌های عضو را از سال ۲۰۰۸ میلادی به طور جدی در دستور کار خود قرار داد. در نشست یکصد و دوم شورای آیمو که در ماه جولای سال ۲۰۰۹ میلادی برگزار شد، شورا با نهادینه کردن طرح ممیزی از طریق پیش‌بینی شرایط و الزامات مورد نیاز در اسناد الزام‌آور آیمو نظیر کنوانسیون سولاس و مارپول موافقت نمود و جدول زمان‌بندی پیشنهادی دبیرخانه‌ی آیمو را مورد تأیید قرار داد. از سوی دیگر با تصویب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1018(26)"^۲ در این رابطه، راه برای اجباری شدن طرح ممیزی دولت‌ها هموار گردید. بر اساس جدول زمانی پیوست این قطعنامه مقرر شد، تا پایان سال ۲۰۱۳ میلادی اسنادی که مورد نظر می‌باشند، با هدف اجباری نمودن ممیزی دولت‌های عضو این اسناد، مورد اصلاح قرار گیرند، به نحوی که زمینه برای اجرایی شدن این اصلاحات از ابتدای سال ۲۰۱۵ میلادی و بعد فراهم گردد. تا رسیدن به این زمان شورا و به ویژه دبیرخانه‌ی آیمو شدیداً سرگرم تهیه‌ی مقدمات، دستورالعمل‌های اجرایی و متون اصلاحات نسبت به اسناد مورد نظر خواهد بود.

۵- تهیه‌ی پلان استراتژیک سازمان و اقدام در سطح عالی

یکی از موضوعات مهمی که موجب تحول، تحرک و پویایی فعالیت آیمو گردید، تهیه‌ی پلان استراتژیک سازمان و پلان اقدام در سطوح عالی برای انجام مأموریت محوله‌ی سازمان و دستیابی به اهداف آن می‌باشد. تهیه‌ی این طرح به عنوان یکی از دستور کارهای جاری و دایمی در برنامه‌ی کاری سازمان قرار دارد. با توجه به اهمیت این پلان‌ها که خطّ و مشی کلی سازمان و اقدامات

^۱ تفاهم نامه‌ی همکاری اجرای طرح ممیزی در حاشیه‌ی نشست بیست و ششم مجمع آیمو که در هفته‌ی اول آذرماه سال ۱۳۸۸ ه.ش برگزار شد، به امضای آقای میتروپولوس، دبیر کل وقت آیمو و آقای مهندس صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی رسید. هم‌چنین سازمان بنادر و دریانوردی نه نفر از کارشناسان خیره‌ی خود را در سال ۱۳۸۷ ه.ش به عنوان کارشناس ممیزی به آیمو معرفی نمود که از میان آن‌ها یک نفر به عنوان عضو تیم ممیزی کشور چین انتخاب شد. ممیزی این کشور در ماه نوامبر سال ۲۰۰۹ میلادی صورت پذیرفت.

^۲ Resolution A.1018(26): "Further Development of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", adopted by Assembly on its 26th session, held on November, 2009".

لازم برای نیل به اهداف سازمانی را به طور سیستماتیک و با بهره‌گیری از دانش‌های روز ترسیم می‌نماید، گفتار هفتم و پایانی این بخش به آن اختصاص داده شد.

ج) مروری بر عناوین دستور کارهای مهم نهادهای مختلف سازمان

علاوه بر دستور کارهای مذکور در قسمت‌های "الف و ب" فوق‌الذکر که از اولویت ویژه‌ای برای آی‌مو برخوردار بوده و هستند، دستور کارهای دیگری را نیز می‌توان یافت که در طول دهه‌ی اول قرن بیست و یکم و بعد از اهمیت قابل توجهی برای صنعت دریانوردی و ارگان‌های ذی‌ربط در ظرف زمانی خود برخوردار می‌باشند. در این قسمت عناوین این دستور کارها و اسامی ارگان‌های رسیدگی‌کننده به آن‌ها آورده می‌شود.^۱

در این رابطه ذکر سه نکته ضروری است. اول این که رسیدگی به بسیاری از این دستور کارها پایان پذیرفت و ارگان ذی‌ربط با نیل به اهداف و نتیجه‌ی خاص مورد نظر، آن را از برنامه‌ی کاری خود خارج کرد. بعضی دیگر به ویژه دستور کارهایی که در یکی دو سال اخیر در برنامه‌ی کاری گنجانده شدند، هم‌چنان در دست بررسی قرار دارند و تا زمان ختم رسیدگی و نیل به نتیجه‌ی مشخص، در برنامه‌ی کاری ارگان ذی‌ربط قرار خواهند داشت. دوم این که بعضی از دستور کارها با توجه به ماهیت و ویژگی‌های چند وجهی شان در برنامه‌ی کاری دو یا سه ارگان گنجانده شدند. در این موارد نهادی که بیش‌ترین ارتباط موضوعی با دستور کار مطروحه را دارد، به عنوان ارگان اصلی و مسؤؤل معرفی و بقیه به عنوان همکار به جنبه‌های دیگر دستور کار پرداخته و نتیجه‌ی کار و پیشنهاد خود را جهت ملاحظه به نهاد مسؤؤل ارائه می‌نمایند. نکته‌ی سوم و آخر این که در میان این دستور کارها تعدادی را می‌توان یافت که از سال‌ها پیش در برنامه‌ی کاری ارگان ذی‌ربط گنجانده شدند و حسب ضرورت امر هم‌چنان در برنامه‌ی کاری قرار دارند. این دستور کارها در دسته‌بندی دستور کارهای همیشگی قرار می‌گیرند.

^۱ این دستور کارها با توجه به شناخت و تجربه‌ی نگارنده‌ی کتاب از برنامه‌ی کاری سالیانه‌ی ارگان‌های مختلف آی‌مو طی دوازده سال گذشته استخراج گردید. در اینجا هدف بررسی این دستور کارها و ذکر خروجی آن‌ها نیست، بلکه منظور این است که با ذکر عناوین با درجه‌ی اهمیت بالا، خواننده از نزدیک با موضوعات متنوعی که در برنامه‌ی کاری ارگان‌های مختلف برای نیل به اهداف کلان سازمان قرار می‌گیرند، آشنا گردد.

۱- دستور کارهای مجمع و شورا

دستور کارهای مجمع و شورا عمدتاً از نوع همیشگی و دائمی می‌باشند. با تطبیق مجموع دستور کارهای مجمع و شورا بسیاری از آن‌ها مشابه هم هستند. دلیل آن هم نقش نیابتی شورا در قبال مجمع و انجام وظایف آن در طول دو سال از زمان نشست مجمع تا نشست بعدی آن می‌باشد. گزارش‌ها و پیشنهادهای مربوط به دستور کارهای شورا به مجمع ارائه می‌شود و مجمع نیز در قالب همان دستور کارها گزارش و پیشنهادها را مورد بررسی و تصمیم‌گیری قرار می‌دهد.

نقش‌های اداری و مالی، سیاست‌گذاری‌های کلان سازمان و هم‌چنین روابط درون سازمانی و خارجی و تنظیم روابط کمیته‌های اصلی سازمان با شورا و مجمع می‌باشد. برگزاری هر دو سال یک بار نشست‌های مجمع به آن نقشی بیش‌تر تشریفاتی می‌دهد، حال آن‌که شورا با توجه به برگزاری حداقل پنج نشست در طول دو سال، نقشی بیش‌تر عملیاتی و نظارتی ایفاء می‌نماید. در این‌جا عناوین دستور کارهای مهم این دو رکن اصلی و مهم آیمو در طول دهه‌ی اول و بعد ذکر می‌گردد :

۱-۱- مجمع

ملاحظه و بررسی گزارش‌ها و توصیه‌های کمیته‌های اصلی سازمان، ملاحظه گزارش‌های کنفرانس‌های مختلف بین‌المللی برگزار شده برای تصویب کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های دریایی، ملاحظه و تصویب اصلاحات پیشنهادی نسبت به کنوانسیون بین‌المللی راجع به مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی،^۱ مزایا و مصونیت‌ها^۲ شامل بررسی و تصویب اصلاحات نسبت به موافقت‌نامه‌ی مقر آیمو^۳، بررسی و تصویب برنامه‌ی کاری و بودجه‌ی دو سال آینده‌ی سازمان، روابط خارجی شامل روابط با سازمان ملل متحد و سازمان‌های تخصصی آن، روابط با سازمان‌های بین‌الدولی و غیر دولتی، گزارش مربوط به روز جهانی دریانوردی، انتخاب اعضای شورای آیمو، تأیید انتخاب دبیر کل آیمو توسط شورا، جایزه

۱. "International Regulation for Preventing Collision at Sea, 1972 (COLREG 72)".

۲. "Privileges and Immunities".

۳. "IMO Headquarter Agreement".

بین‌المللی دریانوردی،^۱ بررسی استراتژی و سیاست‌های سازمان، طرح داوطلبانه ی ممیزی دولت‌های عضو آیمو، برنامه‌ی تغییر و تحول در مدیریت سازمان، عرضه حساب‌ها و بررسی گزارش ممیز، انتخاب ممیزان خارجی، بزرگداشت دریانوردان، استراتژی و برنامه ریزی شامل پلان استراتژیک و اقدام در سطح عالی سازمان،^۲ مدیریت منابع، جایزه آیمو برای شجاعت ویژه در دریا،^۳ انتخاب کمیته‌ی حقوق بازنشستگی کارکنان،^۴ ثبات و پایداری مالی دانشگاه جهانی دریانوردی.^۵

۲-۱- شورا

ملاحظه و بررسی گزارش‌های کمیته‌های اصلی آیمو، ملاحظه گزارش کنفرانس‌های مختلف بین‌المللی برگزار شده برای تصویب کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های دریایی، بررسی مسائل مربوط به پرسنل سازمان و موضوعات مالی، مزایا و مصونیت‌ها شامل اصلاحات پیشنهادی برای توافق‌نامه‌ی مقر آیمو، برنامه‌ی کاری و بودجه برای سازمان برای دوره بعد، صندوق همکاری فنی، روابط خارجی شامل روابط با سازمان ملل متحد و سازمان‌های تخصصی آن، روابط با سازمان‌های بین‌الدولی و غیر دولتی، روز جهانی دریانوردی، جایزه آیمو برای شجاعت ویژه در دریا، جایزه بین‌المللی دریانوردی، بزرگداشت دریانوردان، قرارداد دبیر کل سازمان پس از تأیید مجمع، بررسی استراتژی و سیاست‌های سازمان از جمله تشکیل یک گروه کاری ویژه برای تهیه پلان استراتژیک برای سازمان، دستورالعمل‌هایی برای تهیه پلان کاری دراز مدت، مدیریت منابع، طرح ممیزی داوطلبانه ی دولت‌های عضو آیمو، اصلاحات پیشنهادی برای مقررات مالی سازمان، برنامه‌ی تغییر و تحول مدیریتی، بازبینی چارچوب مالی سازمان بر اساس قطعنامه‌ی "A.942(23)" مجمع، حفظ خطوط حیاتی کشتی‌رانی، برنامه برای تغییر و تحول اداری

1. "International Maritime Prize".

2. "Strategy and planning (Strategic Plan and High –Level Action Plan)".

3. "IMO Award for Exceptional Bravery at Sea".

4. "IMO Staff Pension Committee".

5. "Financial sustainability of the World Maritime University (WMU)".

سازمان، انتخاب ممیزان خارجی،^۱ حساب‌های سازمان و ممیزی آن‌ها، مدیریت منابع، اصلاحات ساختاری سازمان،^۲ ثبات و پایداری مالی دانشگاه جهانی دریانوردی.

۲- دستور کارهای کمیته‌های اصلی پنج گانه و کمیته‌های فرعی

عناوین دستور کارهای مهم کمیته‌های اصلی و فرعی در طول دهه‌ی اول و بعد قرن بیست و یکم میلادی، علاوه بر آنچه که در دو بند قبل ذکر شد، عبارتند از:

۲-۱- کمیته‌ی ایمنی دریانوردی

مسائل مربوط به ایمنی کشتی‌های مسافری و کشتی‌های باری فله، ارزیابی رسمی ایمنی کشتی‌ها، نقش عامل انسانی، پناهگاه کشتی‌های حادثه دیده، مسائل مربوط به ایمنی کشتی‌های حامل کالاهای عمومی و ظرفیت سازی برای اجرای مقررات.^۳

۲-۲- کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی

ارزیابی رسمی ایمنی، نقش عامل انسانی، سر و صدای ناشی از کشتی‌رانی بازرگانی و اثر معکوس آن بر حیات دریایی، اجرای کنوانسیون "OPRC" و پروتکل "OPRC/HNS"، شناسایی و حفاظت از مناطق ویژه و مناطق دریایی حساس مخصوص.^۴

۳- ۲- کمیته‌ی حقوقی

ارائه تضمین‌های مالی در رابطه با دریانوردان و مسافران، پناهگاه برای کشتی‌های حادثه دیده، کد اجرایی برای تحقیقات جرایم دزدی دریایی و حملات مسلحانه در دریا، برخورد با

1. "External Auditors".

2. "Organizational reforms".

3. "Safety of Passenger Ships, Bulk Carrier Safety, Formal Safety Assessment (FSA), Role of the Human Element, Place of Refuge, General Cargo Ship Safety, Capacity Building for implementation of instruments".

4. "Formal Safety Assessment(DSA), Role of Human Element, Noise from commercial shipping and its adverse impact on marine life, Implementation of OPRC Convention and OPRC/HNS Protocol, Identification and protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas".

اشخاص نجات یافته از دریا، بازبینی مقررات ملی در رابطه با دزدی دریایی.^۱

۴-۲- کمیته‌ی تسهیلات

ممانعت و کنترل حمل و نقل مواد مخدر غیر قانونی، اسباب الکترونیک برای تسویه کشتی‌ها (تهیه سیستم‌های متحدالشکل برای ورود و تسویه کشتی‌ها، اشخاص و کالاها)، تهیه دستورالعمل‌هایی برای استقرار سیستم تک پنجره،^۲ تهیه راهنمای تشریحی برای کنوانسیون "FAL"،^۳ تشریفات مربوط به ورود، اقامت و عزیمت اشخاص شامل پرسنل کشتی‌ها، مخفی شوندگان در کشتی، مهاجران غیر قانونی و اشخاص نجات یافته در دریا، تضمین و تسهیل تجارت بین‌المللی.

۵-۲- کمیته‌ی همکاری فنی

برنامه‌ی یکپارچه‌ی همکاری فنی، ارزیابی اثرات و تأمین مالی دراز مدت برای این برنامه‌ها توسط دولت‌های عضو آیمو، برنامه‌ی جهانی برای امنیت دریانوردی از منظر همکاری‌های فنی، برنامه برای حضور زنان در عرصه دریانوردی.

۶-۲- کمیته‌های فرعی

چنان که گفته شد، در حال حاضر نه کمیته‌ی فرعی وجود دارد که همگی آن‌ها تحت نظر کمیته‌های ایمنی دریانوردی و عندالزوم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی فعالیت می‌نمایند. بیش‌ترین دستور کارهای فنی و تخصصی کمیته‌های مادر در کمیته‌های فرعی مورد بحث و تصمیم‌گیری واقع می‌شوند. نتیجه کار و پیشنهادهای کمیته‌های فرعی در خصوص دستور کارها به کمیته‌ی مادر ارائه و کمیته‌ی مادر نیز آن‌ها را مورد بررسی و تصمیم‌گیری نهایی قرار

^۱. "Provision of financial security, Places of refuge, Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery at sea, Treatment of persons rescued at sea, Piracy-review of national legislation".

^۲. "Single Window Concept".

^۳. "Explanatory Manual to the Convention".

می‌دهد. در این قسمت عناوین مهم‌ترین دستور کارهای کمیته‌های نه گانه‌ی فرعی در طول دهه‌ی اول قرن بیست و یکم و بعد مورد اشاره قرار خواهند گرفت.

- کمیته‌ی "BLG": ارزیابی خطرات ایمنی و آلودگی مواد شیمیایی و آمادگی برای انجام اصلاحات لازم، مقررات لازم برای حفاظت پرسنل درگیر با حمل و نقل کالاهای در بردارنده‌ی مواد سمی در همه‌ی انواع کشتی‌های تانکری، تهیه‌ی دستورالعمل‌هایی برای کشتی‌های فعال در آب‌های پوشیده از یخ قطبی، بازبینی مقررات و الزامات اطفای حریق در کدهای "GC, BCH, IBC, IGC"^۱، ملاحظه و بررسی تعابیر و تفاسیر یکنواخت ارائه شده از مقررات توسط "IACS"، تهیه‌ی مقرراتی برای کشتی‌های با سوخت گاز، تهیه‌ی دستورالعمل‌هایی برای اجرای یکنواخت کنوانسیون مدیریت آب توازن، تهیه‌ی استانداردهایی برای تعیین میزان تخلیه‌ی گندآب‌ها و فاضلاب^۲، تهیه‌ی تدابیری بین‌المللی برای کاهش انتقال گونه‌های مهاجم دریایی از طریق خزهای کشتی‌ها^۳، اصلاحات نسبت به کنوانسیون "SOLAS" برای اجباری کردن مقررات مربوط به فضای بسته کشتی و تمرین‌های نجات^۴، تهیه‌ی کد بین‌المللی ایمنی برای کشتی‌های استفاده‌کننده از سوخت گاز و یا سایر سوخت‌های با نقطه‌ی اشتعال پایین^۵، تهیه‌ی کدی برای حمل و جا به جایی مقدار محدود از مواد مایع سمی و خطرناک به صورت فله در کشتی‌های پشتیبانی فراساحلی^۶.

- کمیته‌ی "COMSAR": موضوعات مربوط به سیستم "GMDSS"^۷، تهیه‌ی شاخص‌هایی برای ارتباطات رادیویی عمومی^۸، موضوعات مربوط به ارتباطات رادیویی "ITU"،

1. "Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (GC), Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH), International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC), International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC)".

2. "Sewage".

3. "Invasive aquatic species through bio-fouling of ships".

4. "Enclosed space entry and rescue drills".

5. "Ships using gases or other low flashpoint fuels".

6. "Hazardous and noxious liquid substances in bulk in offshore support vessels".

7. "Global Maritime Distress Safety System, (GMDSS)."

8. "Criteria for general Radiocommunication".

ارتباطات رادیویی اضطراری (اخطارهای کاذب و اختلال)،^۱ موضوعات مربوط به تجسس و نجات، ایمنی کشتی‌های مسافری بزرگ، موضوعات مربوط به ایمنی کشتی‌های فله بر، بازبینی کنوانسیون‌های “SOLAS, SAR, FAL, Salvage” برای بررسی مسأله برخورد با اشخاص نجات یافته در دریا، پیشرفت‌های صورت گرفته در تکنولوژی و سیستم‌های ارتباطات رادیویی، سرویس‌های ماهواره‌ای (INMARSAT and COSPAS-SARSAT)، بازبینی کد “2000HSC” و اصلاح کد “DSC” و کد “1994HSC”،^۲ دستورالعمل‌هایی راجع به کنترل کشتی‌ها در وضعیت اضطراری، دستورالعمل‌هایی برای محدودیت‌های عملیاتی یکنواخت کشتی‌های سریع‌السیر،^۳ تهیه تدابیری برای حفظ ایمنی اشخاص نجات یافته در دریا، تهیه تدابیری برای اجتناب از اخطارهای وضعیت اضطرار نادرست و کاذب.^۴

- کمیته‌ی “DE”: آنالیز حوادث دریایی، تدابیر لازم برای جلوگیری از حوادث مرتبط با قایق‌های نجات، اسباب و ادوات نجات شخصی،^۵ جنبه‌های ایمنی مدیریت آب توازن، حمل و انبارسازی جلیقه‌های غوطه‌ور،^۶ حفاظت از انبارهای سوخت کشتی‌ها، تجهیزات لنگراندازی، مهار و یدک‌کشی کشتی‌ها،^۷ استانداردهای اجرایی برای روکش‌های محافظ بدنه کشتی،^۸ دستورالعمل‌هایی راجع به سیستم‌های تمیزکننده‌ی آگزوز گاز روی کشتی‌ها،^۹ سیستم‌های یدک‌کشی اضطراری الزامی در کشتی‌های با ظرفیت بزرگ تر از “20000 dwt” بجز تانکرهای نفتی، مقررات بازرسی و معاینه برای پله‌های مخصوص سوار و پیاده شدن کشتی (پله‌های تشریفاتی)،^{۱۰} دستورالعمل‌هایی برای تعمیر و نگهداری روکش‌های محافظ، استانداردهای اجرایی برای سیستم‌های بازیابی (در هنگام بروز

1. “ Emergency Radiocommunication (False alerts and interference)”.

2. “ High Speed Craft Code, 1994 (1994 HSC Code), High Speed Craft Code, 2000 (2000 HSC Code), Code of Safety for Dynamically Supported Crafts (DSC Code)”.

3. “ Uniform operating limitations of high speed crafts”.

4. “ False Distress Alerts”.

5. “ Personal Life-Saving Appliances”.

6. “ Immersion Suits”.

7. “ Anchoring, Mooring and Towing Equipment”.

8. “ Protective Coatings”.

9. “ On-board Exhaust gas cleaning systems”.

10. “ Accommodation Ladder”.

حادثه برای کشتی و با هدف نجات اشخاص^۱، اصلاحات نسبت به کد “MODU”^۲، قابلیت انطباق اسباب و ادوات نجات، تدوین چارچوب جدیدی از الزامات و مقررات برای اسباب و ادوات نجات، محافظت در برابر سر و صدای روی کشتی، دسته‌بندی کشتی‌های صنایع فرا ساحلی^۳ و بررسی نیازسنجی تهیه کدی جهت کشتی‌های پشتیبانی ساخت و ساز فراساحلی^۴، تهیه دستورالعمل‌هایی برای پلان جلوگیری از آلودگی ناشی از زباله‌ی نفتی روی کشتی^۵، گزینه‌های عملیات دستی^۶ در هنگام خرابی و بد عمل کردن تجهیزات جلوگیری از آلودگی، دستورالعمل‌هایی برای استانداردسازی ترتیبات و روش‌های کنترل قایق‌های نجات^۷، تهیه دستورالعمل‌هایی برای استفاده از پلاستیک‌های فیبری فشرده و محکم^۸ در ساختمان کشتی‌ها.

- کمیته‌ی “DSC”؛ اصلاحات نسبت به کد “IMDG”^۹، گزارش‌ها و تجزیه و تحلیل‌های سوانح و حوادث، تهیه راهنمایی راجع به بارگیری و تخلیه کالاهای فله ای جامد برای نمایندگان ترمینال‌ها^{۱۰}، راهنما راجع به نواقص ساختمانی شدید کانتینرها^{۱۱}، اعمال الزامی کد “BC”^{۱۲}، راهنما راجع به شرایط ایمن کاری برای تحفیظ و تحکیم کانتینرها، راهنما راجع به پوشش محافظ^{۱۳}، اصلاحات نسبت به کدهای “CSS, IMSBC, BLU”^{۱۴}،
- اصلاحات نسبت به کنوانسیون 72 CFC^{۱۵}، بازنگری کد رویه و طرز کار ایمن برای

1. “Performance Standards for Recovery Systems”.

2. “Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units”.

3. “Offshore Industry Vessels”.

4. “Offshore Construction Support Vessels”.

5. “Ship-board Oil Waste Pollution Prevention Plan”.

6. “Manually Operated Alternatives”.

7. “Standardization of Lifeboat Control Arrangements”.

8. “Fibre Reinforced Plastic (FAP)”.

9. “International Maritime Dangerous Goods (IMDG Code)”.

10. “Manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives”.

11. “Guidance on serious structural deficiencies in containers”.

12. “Solid Bulk Cargo Code (BC Code)”.

13. “Guidance on protective clothing”.

14. “Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing(CSS Code), International Maritime Solid Bulk Cargo Code (IMSBC Code), Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU)”.

15. “International Convention for Safe Containers, 1972 (CFS 72).”

کشتی‌های حامل کالاهای الوار بر روی عرشه^۱.

- کمیته‌ی "FP": دستورالعمل‌هایی راجع به طرح‌ها و ترتیبات جایگزین برای ایمنی حریق،^۲ آنالیز رکوردهای حوادث حریق، استانداردهای اجرایی تست و تأیید برای سیستم‌های ایمنی حریق،^۳ دستورالعمل‌هایی برای ساخت و نصب دستگاه ردیاب نشت روغن نفتی موسوم به "Oil Mist Detector"، تدابیری برای جلوگیری از حریق در موتورخانه‌ها و اطاق‌های پمپ کالا،^۴ بازنگری جامع کد طرز تست حریق،^۵ سیستم‌های ثابت کشف گاز هیدرو کربن در تانکرهای نفتی دو جداره،^۶ توصیه‌هایی راجع به آنالیز تخلیه مسافران برای کشتی‌های مسافری جدید و موجود،^۷ تدابیری برای جلوگیری از انفجارات در تانکرهای نفتی و شیمیایی حمل‌کننده‌ی کالاهای با نقطه اشتعال پایین،^۸ مقررات ایمنی قابل اعمال نسبت به کشتی‌های خدماتی فعال برای کشتی‌های مسافری.^۹
- کمیته‌ی "FSI": مسؤولیت‌های دولت‌ها و تدابیری برای ترغیب انطباق با مقررات توسط دولت‌های صاحب پرچم، خودارزیابی عملکرد دولت صاحب پرچم، همکاری منطقه‌ای در رابطه با افسر کنترل دولت صاحب بندر (PSO)،^{۱۰} نحوه گزارش دهی راجع به توقیف‌های صورت گرفته توسط دولت صاحب بندر (PSC)^{۱۱} و آنالیز و ارزیابی گزارش‌ها، آمارها و تحقیقات سوانح، ماهی‌گیری غیر قانونی، بدون نظم و گزارش نشده و موضوعات مربوطه،^{۱۲} تهیه دستورالعمل‌هایی برای بازرسی و گواهی جهت رنگرزی‌های ضد خزه،^{۱۳} ارائه گزارش‌های الزامی تحت کنوانسیون "MARPOL"، آنالیز جامع نواقص و عیوب مستحدثه

1. "Ships carrying Timber Deck Cargoes".

2. "Alternative design and arrangements fro fire safety".

3. "Performance testing and approval standards for fire safety systems".

4. "Engine-rooms and Cargo pump-rooms".

5. "Fire Test Procedure Code".

6. "Fixed hydrocarbon gas detection systems on double-hall oil tankers".

7. "Evacuation Analysis".

8. "Low-flash point cargoes".

9. "Tenders operating for passenger ships".

10. "Port State Officer(PSO)".

11. "Port State Control(PSC)".

12. "Illegal, Unregulated and Unreported (IUU) fishing and related matters".

13. "Anti- Fouling Paints".

در هنگام اجرای اسناد آیمو، تهیه دستورالعمل‌هایی تحت کنوانسیون "AFS"^۱، تهیه مقرراتی راجع به انتقال کلاس کشتی‌ها، تخصیص هویت انحصاری^۲ برای شرکت‌ها و مالکان ثبت شده، بازبینی الزامات گزارش دهی برای تسهیلات دریافت زباله‌ها،^۳ بازبینی دستورالعمل‌های بازرسی تحت "HSSC"^۴، بازبینی کد مربوط به تحقیقات سوانح و حوادث دریایی،^۵ موضوعات مربوط به تسهیلات بندری دریافت زباله‌ها،^۶ هماهنگ سازی فعالیت‌های "PSC"^۷، بازبینی کدی برای اجرای اسناد الزامی آیمو، دستورالعمل‌های "PSC" راجع به ساعات کاری درینوردان و دستورالعمل‌های "PSC" در ارتباط با کنوانسیون کار دریایی مصوب سال ۲۰۰۶ میلادی، تهیه کدی برای سازمان‌های مجاز از سوی دولت‌ها،^۸ تدابیر لازم برای حفظ ایمنی اشخاص نجات یافته از دریا.

- کمیته‌ی "NAV": مسیر گزینی کشتی‌ها،^۹ جنبه‌های عملیاتی سیستم یکپارچه ی پل فرماندهی (IBS)،^{۱۰} دستورالعمل‌هایی برای بخش پنجم کنوانسیون "SOLAS"، آموزش و گواهینامه‌ی راهنمایان دریایی و بازنگری قطعنامه‌ی "A.485(XII)"، تجهیزات کمک ناوبری^{۱۱} و مسائل مربوطه، برنامه ریزی سفر کارآمد برای کشتی‌های مسافری بزرگ،^{۱۲} سیستم‌جهانی ارتباطات رادیویی،^{۱۳} تهیه دستورالعمل‌هایی برای نصب تجهیزات رادیویی مربوط به کشتی‌ها،^{۱۴} تهیه استانداردهای اجرایی برای چراغ‌های دریایی، کنترل کننده‌های چراغ‌های دریایی و تجهیزات وابسته، دستورالعمل‌هایی برای کنترل کشتی‌های در وضعیت اضطرار، تهیه دستورالعمل‌هایی برای "IBS" مشتمل بر

۱. "International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001 (AFS Convention)".

۲. "Unique ID's for Companies and Registered Owners".

۳. "Reception Facilities".

۴. "Harmonized System of Survey and Certification (HSSC)".

۵. "Code for Investigation of Marine Casualties and Incidents".

۶. "Port Reception Facilities".

۷. "Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments".

۸. "Code for Recognized Organizations".

۹. "Routing of ships".

۱۰. "Integrated Bridge System".

۱۱. "Navigational Aids".

۱۲. "Effective voyage planning for large passenger ships".

۱۳. "Worldwide Radiocommunication System".

۱۴. "Shipborne Radar Equipment".

استانداردهای اجرایی برای مدیریت اخطار پل فرماندهی، اصلاحات نسبت به مقررات کلی راجع به مسیرگزینی کشتی‌ها، تدابیری برای کاهش انتقال داده‌های نادرست از طریق تجهیزات "AIS"،^۱ دستورالعمل‌هایی برای بررسی درخواست‌هایی برای منطقه ایمنی بزرگ تر از پانصد متر در اطراف جزایر مصنوعی، منصوبات و سازه‌ها در منطقه اقتصادی انحصاری،^۲ تهیه رویه‌هایی برای به روز رسانی تجهیزات ناوبری و ارتباطی کشتی، دستورالعمل‌هایی راجع به طراحی آرایش و ارگونومی مرکز ایمنی در کشتی‌های مسافری،^۳ تنظیم سیاست‌ها و سمبل‌های جدید برای وسایل کمکی "AIS" جهت کشتی‌رانی،^۴ بازبینی اصول تعیین سطح نیرو گزینی ایمن کشتی‌ها شامل مقررات الزامی برای تعیین نیروگزینی ایمن،^۵ اصلاحات نسبت به کنوانسیون خطوط بارگیری مصوب سال ۱۹۶۶^۶ و پروتکل مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی در رابطه با مناطق فصلی،^۷ تهیه استانداردهای اجرایی برای انحراف و تراز سنج.^۸

- کمیته‌ی "SLF": بازبینی کدایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری و دستورالعمل‌های دواطلبانه،^۹ بازبینی مقررات فنی کنوانسیون خطوط بارگیری مصوب سال ۱۹۶۶ میلادی، بازبینی کد تعادل و پایداری ثابت ساختمان کشتی،^{۱۰} هماهنگ سازی مقررات تعادل کشتی در هنگام بروز صدمه و خسارت در اسناد آی‌مو،^{۱۱} اندازه‌گیری تناژ کشتی‌های کانتینری روباز،^{۱۲} ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری کوچک، قابلیت نجات به موقع کشتی‌های مسافری در وضعیت صدمه دیدگی، دستورالعمل‌هایی برای بهبود اثرات کنوانسیون اندازه‌گیری تناژ

1. "Automated Identification System(AIS)".

2. "Guidelines for consideration of requests for safety zones larger than 500 metres around artificial islands, installation and structures in the EEZ".

3. "Guidelines on the lay-out and ergonomic design of safety centres on passenger ships".

4. "Development of policy and new symbols for AIS aids to navigation".

5. "Review of the principles for establishing the safe manning level of ships including mandatory requirements for determining safe manning".

6. "International Convention on Load Lines, 1966 (LL 66 Convention)".

7. "Seasonal Zone".

8. "Inclinometers".

9. "Revision of fishing vessels safety code and voluntary guidelines".

10. "Intact Stability Code".

11. "Harmonization of damage stability provisions in IMO instruments".

12. "Tonnage Measurement of Open-Top Containership".

مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی بر طراحی و ایمنی کشتی‌ها، دستورالعمل‌هایی برای تأیید الزامات “Damaged Stability” برای کشتی‌های تانکری و فله،^۱ بازنگری مقررات “Damage Stability” برای کشتی‌های مسافری رو-رو،^۲ گزینه‌های فنی و حقوقی برای تسهیل و تسریع به اجراء درآمدن پروتکل تورمولینوس مصوب سال ۱۹۹۳ میلادی در اولین فرصت ممکن، تهیه دستورالعمل‌هایی راجع به بازگشت ایمن به بندر برای کشتی‌های مسافری، تهیه مقرراتی برای اطمینان از یکپارچگی و اجرای یکنواخت کنوانسیون اندازه‌گیری تناژ مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی.

- کمیته‌ی “STW”: اعتبار بخشی نمونه دوره‌های آموزشی،^۳ آموزش و گواهینامه‌ی راهنمایان دریایی^۴ و بازنگری قطعنامه‌ی “A.485(XII)”， اعمال غیر قانونی مربوط به گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی، عبارات ارتباطات دریایی استاندارد آی‌مو،^۵ آموزش خدمه کشتی‌ها در عملیات‌های به آب‌اندازی و جمع‌آوری قایق‌های نجات سریع و ادوات نجات در شرایط جوی نامساعد،^۶ مقررات الزامی تربیت و آموزش برای جلوگیری از خستگی، تسکین و مدیریت، الزامات آموزش و گواهینامه برای افسران امنیت کشتی، شرکت‌ها و افسران امنیت تسهیلات بندری،^۷ مقررات الزامی برای تعیین نیروگزینی ایمن در کشتی‌ها،^۸ آموزش برای نمایندگان ایمنی خدمه کشتی،^۹ تهیه استانداردهای آموزشی برای سیستم‌های بازیابی،^{۱۰} تهیه دستورالعمل‌هایی برای اجرای استانداردهای پزشکی، اصلاحات مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی مانیل نسبت به کنوانسیون “STCW”， نقش عامل

1. “Guidelines for verification of damaged stability requirements for tankers and bulk carriers”.

2. Review of damage stability requirements for Ro-Ro Passenger Ships”.

3. “Validation of Model Training Courses”.

4. “Maritime Pilots”.

5. “Certificate of Competency”.

6. “IMO Standard Marine Communication Phrases”.

7. “Launching/Recovering operation of fast rescue boats and means of rescue in adverse weather conditions”.

8. “Ship Security Officers, Company and Port Facility Security Officers”.

9. “Mandatory Requirements for Determining Safe Manning”.

10. “Seafarers Safety Representative”.

11. “Recovery Systems”.

انسانی،^۱ تهیه راهنمایی برای اجرای اصلاحات مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی مانیل نسبت به کنوانسیون "STCW".

گفتار هفتم) پلان استراتژیک سازمان، چالش‌های پیش رو و پلان اقدام در سطح عالی

اهداف تشکیل آیمو در ماده یک از قسمت اول کنوانسیون مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی بیان و برای نیل به این اهداف، وظایفی برای سازمان در مواد دوم و سوم از قسمت دوم کنوانسیون مورد نظر ذکر گردید. با توجه به این اهداف کلان و وظایف کلی، سازمان از زمان تأسیس اهدافی خردتر را به فراخور زمان برای خود ترسیم نمود و طی قطعنامه‌هایی به تصویب مجمع رساند. با این حال برای اولین بار در نشست بیست و دوم مجمع بود که بحث تدوین سیاست‌ها و اهداف بلند مدت و سیستماتیک برای سازمان به طور جد مطرح گردید. به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.909(22)" که در تاریخ بیست و نهم ماه نوامبر سال ۲۰۰۱ میلادی به تصویب مجمع رسید، با پیشنهاد شورا مبنی بر تهیه یک سیستم باز و شفاف تدوین سیاست‌های سازمان موافقت شد و شورا مکلف گردید، گزارش نتیجه کار خود را به نشست بعدی مجمع ارائه نماید.^۲

بند اول - پلان استراتژیک سازمان

در نشست بیست و سوم مجمع که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۳ میلادی برگزار شد، مجمع علاوه بر تصویب برنامه‌ی کاری دراز مدت سازمان، برای اولین بار پلان استراتژیک سازمان را که از سوی شورا و در پاسخ به قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.909 (22)" تهیه شده بود، تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.944(23)" به تصویب رساند. پلان استراتژیک که مربوط به یک دوره شش ساله بود، در نشست‌های بیست و چهارم الی بیست و هفتم مجمع مورد بازنگری قرار گرفتند.^۳ علاوه

1. "Role of Human Elements".

2. Resolution A.909 (22): "The Assembly,....1. ENDORSES the decision taken by the Council to encourage the development of an open and transparent system of setting the broad policies of the organization within the Council for approval by the Assembly,".

۳. با تصویب قطعنامه‌ی شماره‌ی ۹۰۹ توسط مجمع در اجلاس بیست و دوم، موضوع در نشست هشتم و هشتم شورا آیمو که در ماه ژوئن سال ۲۰۰۲ میلادی برگزار شد، مطرح گردید و شورا برای تهیه پلان استراتژیک و هم چنین پلان اقدام در سطح عالی اقدام به تشکیل یک گروه کاری ویژه با عنوان :

بر این، از نشست بیست و چهارم مجمع و بعد طرح اقدام در سطح عالی برای نیل به اهداف استراتژیک نیز برای دوره‌های دو ساله به تصویب رسیدند. در نشست بیست و هفتم که در ماه نوامبر سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار شد، پلان استراتژیک جدید سازمان تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1037(27)" برای یک دوره‌ی شش ساله از سال ۲۰۱۲ الی ۲۰۱۷ میلادی و پلان اقدام آن تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1038(27)" برای یک دوره‌ی دو ساله تا نشست بعدی مجمع به تصویب رسید و جهت اجراء ابلاغ گردید.

با تصویب طرح استراتژیک و طرح اقدام در سطح عالی، آیمو وارد فاز جدیدی از سیستم کاری خود برای افزایش بهره‌وری شد و کارکرد ارگان‌های مختلف سازمان نیز در یک مسیر از قبل تعیین شده و قابل ارزیابی قرار گرفت. برای نحوه‌ی اجراء و اعمال طرح‌های مذکور نیز مجمع دستورالعمل‌هایی را در نشست بیست و ششم خود به تصویب رساند.^۱ بر اساس این قطعنامه که نسخه‌ی بروز شده‌ی دستورالعمل‌های قبلی می‌باشد، ارگان‌های مختلف آیمو از شورا و کمیته‌های اصلی گرفته تا کمیته‌های فرعی مکلف شدند، آن را در جریان برگزاری نشست‌ها و رسیدگی به دستور کارها مورد لحاظ و اجراء قرار دهند.^۲

بر اساس قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1037(27)" پلان استراتژیک سازمان دارای چهار عنصر اصلی به شرح ذیل می‌باشد:

"Ad Hoc Council Working Group on Strategic Plan" نمود و شرایط کاری آن را تهیه کرد. این گروه کاری که تحت نظر شورا فعالیت می‌نماید، کار نظارت بر اجراء قطعنامه‌های مربوط به پلان استراتژیک و پلان اقدام و نیز انجام اصلاحات لازم نسبت به آن‌ها جهت طرح در نشست بعدی مجمع را دارا است. در نشست یازدهم این گروه کاری که در ماه اکتبر سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار شد، پلان استراتژیک و پلان اقدام مصوب اجلاس بیست و ششم مجمع مورد بازنگری قرار گرفت و جهت تصویب و تأیید نهایی به شورا و سپس نشست بیست و هفتم مجمع ارائه گردید.

^۱ "Resolution A.1013(26) adopted on 26, November 2009: "Guidelines on the application of the strategic plan and high - level action plan of the Organization".

^۲ در این قطعنامه کلیه‌ی ارگان‌های آیمو مکلف شدند، دستورالعمل‌های کاری خود را با آن منطبق نمایند. بر همین اساس شورا و کلیه‌ی کمیته‌های اصلی آیمو طی یک دوره‌ی دو ساله تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی دستورالعمل‌های نحوه‌ی کار و سازماندهی خود را مورد اصلاح قرار دادند. این اصلاحات و تغییرات ماهوی و بنیادین می‌باشند. بطور مثال من بعد برای پیشنهاد گنجاندن موضوعی در برنامه‌ی کاری هر یک از ارگان‌ها شرایط سخت تری نسبت به قبل در نظر گرفته شد. هم چنین سندهایی که از سوی دولت‌ها و سازمان‌ها به نشست ارگان‌ها ارائه می‌شوند، می‌بایست من بعد بر اساس مقررات جدید، منطبق با خطوط استراتژیک ترسیمی و پلان اقدام تهیه و تنظیم گردند.

- بیانیهٔ مأموریت؛
- سمت و سوها، پیشرفت‌ها و چالش‌های دنیای کشتی‌رانی و دریانوردی که از سازمان انتظار می‌رود، در طول دورهٔ مورد نظر با آن‌ها مواجه گردد؛
- خطوط استراتژیک برای سازمان بر اساس سمت و سوها، پیشرفت‌ها و چالش‌های شناسایی شده؛ و
- شاخص‌های اجرایی برای ارزیابی عملکرد سازمان

در ادامه اختصاراً به عناصر فوق پرداخته می‌شود.

الف) بیانیهٔ مأموریت

"بیانیهٔ مأموریت" منبعث از اهداف و وظایف مقرر در کنوانسیون آی‌مو می‌باشد. بند یک قطعنامه‌ی "A.1037(27)" در تشریح این بیانیه می‌گوید:

"مأموریت سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به عنوان یک آژانس تخصصی سازمان ملل متحد، عبارت است از ارتقای سطح ایمنی، امنیت، کارآمدی، سازگاری با محیط زیست و پایداری صنعت کشتی‌رانی از طریق همکاری. این مأموریت از طریق تصویب عالی‌ترین استانداردهای قابل اجرای ایمنی و امنیت دریانوردی، بهره‌وری کشتی‌رانی و جلوگیری و کنترل آلودگی ناشی از کشتی‌ها و هم‌چنین ملاحظهٔ مسائل و موضوعات حقوقی مربوطه و اجرای مؤثر اسناد آی‌مو با لحاظ اعمال یکنواخت شان در سطح جهانی، به انجام خواهد رسید."

چنان که ملاحظه می‌شود، در این بیانیهٔ مأموریت که به دقت نگارش شد، نقش هر یک از ارگان‌های آی‌مو به ویژه کمیته‌های اصلی آن کاملاً قابل مشاهده می‌باشد. هنگامی که موضوع ایمنی و امنیت دریانوردی مطرح می‌شود، کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و وظایف خاص آن به ذهن متبادر می‌گردد. بحث‌های بهره‌وری کشتی‌رانی، جلوگیری و کنترل آلودگی ناشی از کشتی‌ها، مسائل حقوقی و بالاخره همکاری‌ها و تلاش برای اعمال یکنواخت استانداردها نیز به ترتیب به کمیته‌های تسهیلات، حفظ محیط زیست دریایی، حقوقی و همکاری‌های فنی اشاره دارند.

¹. "Mission Statement".

ب) چالش‌های پیش روی سازمان با توجه به سمت و سوها و پیشرفت‌های جهانی و تدابیر لازم برای مواجهه با آن

همگام با پیشرفت‌های بشری در زمینه‌های گوناگون و نیز تغییرات مستحدثه در حوزه‌های تخصصی دریایی، سازمان بین‌المللی دریانوردی ناگزیر است، پویایی خود را حفظ نموده و در مواجهه با این پیشرفت‌ها، دگرگونی‌ها و تغییرات که بعضاً به صورت یک چالش پیش روی سازمان ظاهر می‌شوند، با حسن تدبیر در صدد رتق و فتق امور برآمده و مقررات لازم و به روز را تهیه و به تصویب رساند و جهت اجراء به دولت‌های عضو و صاحبان صنعت دریانوردی عرضه دارد. این امر موجب تداوم اقتدار سازمان و حفظ جایگاه ممتاز آن در سطح جهانی خواهد شد و تهدیدهای ناشی از یک جانبه گرایی و یا منطقه گرایی در تدوین مقررات دریایی را خنثی خواهد کرد. بدیهی است، اولین گام برای نیل به چنین آرمانی، شناسایی دقیق و به موقع سمت و سوها و پیشرفت‌های نه تنها عرصه دریانوردی، بلکه سایر عرصه‌های جهانی می‌باشد؛ عرصه‌هایی که ممکن است، تأثیرات مهمی را بر صنعت دریانوردی در میان مدت و دراز مدت بر جای گذارند. در این قسمت به سمت و سوها و چالش‌های پیش روی سازمان و نیز تدابیر و اقدامات قابل تصور در مواجهه با آن‌ها بر اساس قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1037(27)" مجمع آیمو راجع به پلان استراتژیک سازمان، پرداخته خواهد شد.

۱- پدیده‌ی جهانی شدن

در پرتو جهانی شدن و در دنیایی که روابط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی روز به روز به هم تنیده تر می‌شود، سازمان بین‌المللی دریانوردی را گریزی نیست که برای خروج از سکون و در جهت پویایی و شکوفایی گام بردارد و تدابیر لازم را در مواجهه با چالش‌های ناشی از جهانی شدن از جمله تحرک و جا به جایی آزادانه‌ی انسان‌ها، کالاها، خدمات و تبادل اطلاعات اتخاذ نماید. این تدابیر و اقدامات شامل موارد زیر می‌شود:

- لزوم پیش دستی در شناسایی سمت و سوها و پیشرفت‌های مؤثر بر کشتی‌رانی؛
- پذیرش و به کارگیری رویکردی جامع و فراگیر در ارتباط با مسائل و موضوعات کشتی‌رانی؛

- لزوم ارائه یک پاسخ مؤثر و کارآمد به گرایش‌ها، پیشرفت‌ها و حوادث صنعت کشتی‌رانی و نیز جلوگیری از هرگونه تمایلات منطقه‌ای و تک‌جانبه‌گرایی که در تعارض با چارچوب‌های قانون‌گرایی سازمان می‌باشند؛ و
- لزوم درگیر سازی کلیه اعضای آیمو در توسعه، شکل‌دهی، پذیرش و اجرای سیاست‌های سازمان.

۲- حوزه ایمنی دریانوردی

ایمنی دریانوردی از جایگاه بسیار مهمی برخوردار است. در این رابطه و به ویژه در زمینه‌ی ایفای تعهدات از سوی بازیگران عرصه دریانوردی از دولت‌های پرچم، ساحلی و بندری گرفته تا مالکان و مؤسسات رده بندی، چالش‌ها و نگرانی‌هایی وجود دارد که ذهن سازمان را به خود مشغول نموده است. این چالش‌ها عبارتند از ضرورت ارتقای سطح استانداردهای فنی، عملیاتی و مدیریت ایمنی و حذف کشتی‌رانی‌هایی که ناتوان از رعایت و حفظ این استانداردها می‌باشند. لزوم شناسایی و ارزیابی عوامل مؤثر بر فرهنگ ایمنی و تبدیل آن‌ها به مکانیزم‌های مؤثر و قابل اعمال برای توسعه و تهیه یک فرهنگ ایمنی و کیفیت در میان جامعه دریانوردی نیز موضوعاتی است که سازمان می‌بایست در خصوص آن‌ها چاره‌اندیشی کند.

۳- حوزه امنیت دریانوردی

امنیت دریانوردی از جمله مبارزه با تروریسم علیه کشتی‌رانی و بنادر و هم‌چنین دزدی دریایی یکی از مباحث روز پیش روی سازمان را تشکیل می‌دهد. لزوم حفظ امنیت دریانوردی به ویژه آبراه‌های حیاتی کشتی‌رانی امروزه به یکی از نگرانی‌های اصلی صنعت کشتی‌رانی تبدیل گردید.

در طول دهه‌ی گذشته تدابیر و اقدامات ارزشمندی در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای در حوزه امنیت دریانوردی صورت گرفت. معهدا دو چالش پیش روی آیمو در این زمینه وجود دارد که توجه ویژه و با اولویت سازمان را می‌طلبد. چالش اول عبارت است از ترغیب اجرای مؤثر دستورالعمل‌ها و راهنماهای آیمو و رعایت دستورالعمل‌هایی که خود صاحبان صنعت دریانوردی

تهیه و عرضه نمودند. لزوم هماهنگ سازی تلاش های بین‌المللی در مواجهه با دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها، چالش و دغدغهٔ دوم آیمو در زمینه‌ی تأمین امنیت دریانوردی بین‌المللی محسوب می‌شود.

۴- حوزهٔ محیط زیست دریایی

محیط زیست دریایی و حتی جو زمین در معرض انواع تهدیدهای آلاینده ناشی از کشتی‌ها قرار دارند. به همین دلیل یکی از مأموریت‌های اصلی آیمو اتخاذ تدابیر لازم برای حفظ محیط زیست دریایی و جوّی در مقابل فعالیتهای کشتی‌رانی می‌باشد. سوای همه‌ی اقداماتی که تاکنون صورت گرفت، چالش‌ها و نگرانی‌های آیمو در حوزهٔ محیط زیست را می‌توان به شرح ذیل تبیین نمود:

- لزوم پیش دستی در شناسایی و مواجهه با فعالیتهای کشتی‌رانی و حوادثی که می‌تواند واجد اثرات منفی بر محیط زیست باشند؛
- مشارکت در تلاش های بین‌المللی برای کاهش آلودگی جوّی و مواجهه با تغییرات جوّی و پدیده‌ی گرم شدن زمین؛
- بررسی استراتژی‌های آمادگی و مقابله مؤثر در مواجهه با حوادث کشتی‌رانی و با هدف انحراف سازی اثرات مخرب آنها بر محیط زیست؛ و
- لزوم سازگارسازی کشتی‌های جدید با محیط زیست از مراحل اولیهٔ ساخت تا پایان حیات آنان و هم چنین اتخاذ راه حل‌های اجرایی برای بازیافت کشتی‌های موجود.

۵- حوزهٔ کارآمدی و بهره‌وری کشتی‌رانی

برقراری توازن میان تدابیر و اقدامات تقنینی در زمینه‌های ایمنی، امنیت و حفاظت محیط زیست با مفهوم بهره‌وری کشتی‌رانی از دغدغه خاطرهای سازمان محسوب می‌شود. چالشی که در این زمینه سازمان با آن مواجه است، عبارت است از ترغیب بیش از پیش و تدوین تدابیر لازم برای تسهیل کشتی‌رانی از طریق فرضاً کاهش موانع و تشریفات زاید و ایجاد سیستم‌های پیشرفته برای سهولت تجارت دریایی. این تدابیر و اقدامات می‌بایست موجب برقراری یک تعادل

و توازن مناسب میان ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی از یک سو و بهره‌وری کشتی‌رانی از سوی دیگر شود، به نحوی که جریان تجارت دریایی به طور مؤثر و روان ادامه یابد.

۶- حوزه عملکردهای انسانی

کاستی‌های مربوط به میزان کارآمدی افراد در کلیه سطوح زنجیره‌ی مسئولیت‌ها، یکی از دلایل بروز حوادث دریایی محسوب می‌شود که آیمو همواره تلاش دارد با این مشکلات دست و پنجه نرم کند و بر آن فایق آید. چالش آیمو در این رابطه عبارت است از لزوم تأکید روزافزون بر مشارکت عامل انسانی در امر کشتی‌رانی ایمن، واجد امنیت و دوست دار محیط زیست و بهبود مستمر تدابیر لازم برای ارتقای میزان کارایی افراد در صنعت دریانوردی.

۷- حوزه دریانوردان و مسافران دریایی

افزایش روز افزون کشتی‌های مسافری بزرگ و شناورهای تندرو، حمل و نقل مهاجران از طریق دریا، استمرار حوادث مربوط به اختفاء در کشتی، دزدی دریایی و حملات مسلحانه و از دست رفتن جان دریانوردان و ماهی‌گیران همگی موجب افزایش نگرانی‌ها در رابطه با ایمنی جان اشخاص در دریا گردیدند؛ اینکه آیا ظرفیت‌های پاسخ‌گویی فعلی از جمله عملیات‌های تجسس و نجات، برای مواجهه با موارد اضطراری کفایت می‌کنند یا خیر!

به طور خاص چالش‌های پیش روی آیمو در این رابطه عبارت است از حصول اطمینان از کفایت همه‌ی سیستم‌های مورد استفاده در تأمین ایمنی جان اشخاص در دریا و اجرای تدابیر مؤثر برای مواجهه با مسائل مربوط به مهاجران دریایی، پدیده‌ی اختفای در کشتی‌ها، دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها.

۸- حوزه ظرفیت‌سازی برای حصول اطمینان از اعمال جهانی و یکنواخت مقررات دریایی

کمک به دولت‌های در حال توسعه برای اجرای یکنواخت و مؤثر مقررات آیمو به ویژه از طریق "برنامه‌ی همکاری فنی یکپارچه‌ی آیمو" از اهمیت بالایی برای آیمو برخوردار است. در این رابطه نگرانی که برای آیمو وجود دارد این است که آیا در جریان تدوین مقررات جدید و

اصلاح مقررات موجود نیازهای خاص کشورهای در حال توسعه و کم‌تر توسعه یافته از جمله کشورهای جزیره ای کوچک مورد لحاظ قرار گرفته می‌شوند و آیا ثبات مالی لازم و دراز مدت در قالب برنامه‌ی فوق‌الذکر برای تأمین نیازهای این کشورها وجود دارد؟! بنابراین چالشی که در این خصوص وجود دارد، عبارت است از لزوم حصول اطمینان از وجود راه‌های تثبیت تأمین مالی برنامه‌ی همکاری فنی از یک سو و بهبود بخشی نحوه‌ی ارائه‌ی کمک‌های فنی و اثر بخشی آن‌ها از سوی دیگر.

۹- حوزه‌ی پیشرفت‌های تکنولوژیک در زمینه‌ی حمل و نقل دریایی

پیشرفت‌های تکنولوژیک فرصت‌های جدیدی را خلق می‌نمایند. حوزه‌ی حمل و نقل دریایی را نیز گریزی از استفاده از این فرصت‌های جدید نیست. این پیشرفت‌ها در حوزه‌های مختلف ایمنی، امنیتی، حفظ محیط زیست دریایی و تسهیل ترافیک دریایی و حتی اطلاعات و ارتباطات اتفاق می‌افتند. چالش‌هایی که آیمو در این رابطه‌ها با آن مواجه خواهد بود، عبارتند از:

- لزوم حصول اطمینان از این که پیشرفت‌های تکنولوژیک تا جایی که امکان دارد، منجر به ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و تسهیل ترافیک دریایی بین‌المللی خواهد شد.
- لزوم حصول اطمینان از استفاده‌ی شایسته از تکنولوژی اطلاعات در داخل سازمان و ایجاد دسترسی پیشرفته‌ی این اطلاعات برای صنعت کشتی‌رانی و سایرین.
- لزوم حصول اطمینان از طراحی و ساخت تجهیزات جدید برای استفاده بر روی کشتی‌ها با در نظر گرفتن نیازها، مهارت‌ها و توانایی‌های همه‌ی استفاده‌کنندگان از این تجهیزات جدید.

ج) خطی و مشی‌های استراتژیک

برای انجام مأموریت و نیز نیل به اهداف سازمان "خط و مشی‌های استراتژیک"^۱ ترسیم گردید که در سه بخش عمده قابل تقسیم بندی می‌باشند. این بخش‌ها که در قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1037(27)" ذکر گردیدند، عبارتند از:

- ارتقای جایگاه و اثر بخشی و کارایی سازمان؛
- تهیه و حفظ یک چارچوب جامع برای کشتی‌رانی ایمن، واجد امنیت، کارآمد و سازگار با محیط زیست؛ و
- ارتقای وجهه کشتی‌رانی و تزریق گام به گام فرهنگ کیفیت و آگاهی‌های زیست محیطی در میان جامعه کشتی‌رانی.

عملکرد سازمان در این سه حوزه بر اساس یک سری "شاخص‌های عملکردی کلیدی و اندازه‌گیری‌های عملکردی"^۲ مورد ارزیابی قرار خواهند گرفت.

بند دوم - پلان اقدام در سطح عالی

برای دستیابی به اهداف استراتژیک به طور مؤثر، مجمع آی‌مو به موازات تهیه و تدوین پلان استراتژیک اقدام به تهیه و تصویب پلان دیگری تحت عنوان "پلان اقدام در سطح عالی"^۳ نمود. در این طرح تدابیر و اقدامات لازم برای نیل به اهداف مورد شناسایی قرار گرفت و یک ارتباطی نیز میان استراتژی سازمان و کارکرد ارگان‌های مختلف آی‌مو برقرار گردید. خلاف پلان استراتژیک که برای یک دوره تقریباً شش ساله تهیه می‌شود، پلان اقدام معمولاً دو ساله تنظیم می‌گردد. این دو سال از زمان برگزاری اجلاس مجمع تا اجلاس بعدی آن در قالب یک قطعنامه به تصویب می‌رسد. آخرین پلان اقدام مربوط به نشست بیست و هفتم مجمع آی‌مو می‌باشد که تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1038(27)" به تصویب رسید. در این قطعنامه اقدامات مورد نیاز

^۱ "Strategic Directions".

^۲ "Key Performance Indicators and Performance Measurements".

جزئیات خط و مشی استراتژیک و نیز شاخص‌های ارزیابی و اندازه‌گیری عملکردها در قطعنامه‌ی شماره‌ی A.1037(27) تفصیلاً بیان گردید.

^۳ "High-Level Action Plan".

برای یک دوره دو ساله جهت نیل به اهداف کلان استراتژیک سازمان احصاء شدند. از سوی دیگر برای تلطیف و واقعیت بخشی، برای هر یک از این اقدامات "خروجی‌های برنامه ریزی شده و مورد انتظاری"^۱ تعریف گردید. سازمان می‌بایست در طول دوره دو ساله‌ی اجرای قطعنامه به این خروجی‌های مورد انتظار دست پیدا کند. ذکر این نکته ضروری است که بعضی از خروجی‌های مورد انتظار ممکن است در طول دو سال قابل تحصیل نباشند و بنابراین نیاز به زمان بیشتری داشته باشند. در این صورت خروجی مورد نظر برای دو یا حتی سه دوره دو ساله در نظر گرفته خواهد شد.

برای تقریب ذهن و آشنایی بهتر با اهداف استراتژیک سازمان، طرح اقدام در سطح عالی و خروجی‌های مورد انتظار سه نمونه در اینجا آورده می‌شود.

نمونه اول:

یکی از خط و مشی‌های استراتژیک آیمو برای نیل به اهداف مأموریتی آن عبارت است از ارتقای امنیت شبکه حمل و نقل دریانوردی از جمله خطوط کشتی‌رانی جهانی و کاهش دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها. این خط و مشی استراتژیک تحت شماره‌ی شش در قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1011(26)" به ثبت رسید.^۲ برای این خط و مشی استراتژیک سه راه پیش‌بینی شده است که یکی از آن‌ها افزایش سطح آگاهی اقدامات امنیتی آیمو و ترغیب اجرای مؤثر آن‌ها می‌باشد.

برای خط و مشی استراتژیک فوق دو اقدام سطح عالی در قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1012(26)" در نظر گرفته شده که عبارتند از انتشار اطلاعات مربوط به جلوگیری و ممانعت از اعمال دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها و دیگری مساعدت مناطق در حال توسعه در اجرای اقدامات امنیتی مؤثر و تدابیر علیه دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها. در مرحله بعدی برای هر یک از این دو اقدام خروجی‌هایی برای یک دوره دو ساله‌ی ۲۰۱۰ الی ۲۰۱۱ میلادی برنامه ریزی شد که عبارتند از:

۱. "Planned output".

۲. "Strategic Direction 6 (SD 6)".

- ارائه گزارش‌های ماهیانه، چهار ماهه و سالیانه توسط کمیته‌ی ایمنی دریایی؛
- بازبینی راهنمای مربوط به جلوگیری از دزدی دریایی و حملات مسلحانه، با هدف انعکاس تمایلات و رفتارهای نوظهور در این عرصه توسط کمیته‌های ایمنی دریانوردی و حقوقی؛
- مشاوره و راهنمایی برای حمایت و پشتیبانی از بازبینی اسناد آیمو راجع به مبارزه با دزدی دریایی و حملات مسلحانه از طریق کمیته‌ی حقوقی؛
- مشاوره و راهنمایی برای حمایت و پشتیبانی از تلاش‌های بین‌المللی در جهت حصول اطمینان از تعقیب مؤثر مجرمان توسط کمیته‌ی حقوقی؛
- مشاوره و راهنمایی برای حمایت و پشتیبانی از دست‌یابی به اطلاعات مربوط به مقررات جامع ملی و ظرفیت‌سازی قضایی توسط کمیته‌ی حقوقی.

نمونه دوم:

یکی از خط و مشی‌های استراتژیک آیمو که تحت شماره‌ی هفت در قطعنامه‌ی ۱۰۱۱ فوق‌الذکر به ثبت رسید، تمرکز بر کاهش و حذف هرگونه اثرات منفی کشتی‌رانی بر محیط زیست می‌باشد که طرق نیل به این هدف استراتژیک در چهار بند بیان گردید.

نمونه سوم:

یکی از اهداف استراتژیک آیمو که تحت شماره‌ی ده در قطعنامه‌ی اخیر الذکر به ثبت رسید، اعمال "استانداردهای مبتنی بر هدف"^۱ برای ایمنی دریانوردی می‌باشد. اقدام لازم برای نیل به چنین هدفی که در قطعنامه‌ی ۱۰۱۲ مجمع بیان گردید، عبارت است از ادامه‌ی کار تهیه‌ی تدابیر لازم برای اعمال استانداردهای مبتنی بر هدف برای ایمنی دریانوردی. برای چنین اقدامی دو خروجی مورد انتظار و برنامه‌ریزی شده برای دوره‌ی دو ساله‌ی ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی در نظر گرفته شد. این خروجی‌ها عبارتند از:

- انجام اصلاحات مورد نیاز نسبت به بخش "II-I" کنوانسیون "SOLAS"؛ و
- تهیه‌ی استانداردهای مبتنی بر هدف ساخت کشتی‌ها برای همه‌ی نوع کشتی.

^۱. "Goal Based Standards (GBS)".

انجام اقدامات فوق برعهده کمیته‌ی ایمنی دریاوردی می‌باشد. این اقدامات در قالب یک دستور کار در برنامه‌ی کاری کمیته مزبور ظهور پیدا می‌کند و در صورتی که خروجی مورد انتظار حاصل گردید، طبعاً از برنامه‌ی کاری کمیته و به طریق اولی از لیست پلان اقدام در سطح عالی و حتی پلان استراتژیک حذف خواهند گردید و جای خود را به اهداف، اقدامات و خروجی‌های جدیدی خواهند داد. این چرخه در خصوص همه‌ی کمیته‌های اصلی و فرعی آیمو و عندالاقضاء شورا و حتی مجمع تکرار خواهد شد و بدین ترتیب عملکرد ارگان‌های آیمو را در انجام مأموریت سازمانی شکل خواهند داد؛ عملکردهایی که در قالب مقررات و استانداردهای مصوب آیمو قابل ارزیابی و عرضه خواهند بود.

بخش چهارم - روابط آیمو با اعضاء و سازمان‌های بین‌المللی

همانند سایر سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای، سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز روابط و تعاملاتی با اعضای خود و نیز دیگر سازمان‌ها اعم دولتی و غیر دولتی دارد. بدون ایجاد چنین روابطی اجرای وظایف سازمان با اختلال مواجه و حتی در بعضی مسائل غیر ممکن خواهد شد. بخش چهارم از فصل اول کتاب از چهار گفتار تشکیل یافت. عناوین این گفتارها عبارتند از:

" روابط و تعاملات آیمو با دولت‌های عضو و اعضای وابسته "، "اهمیت صنعت دریانوردی برای جمهوری اسلامی ایران و سطوح ارتباطی آن با آیمو"، "میزان نقش آفرینی دولت‌ها در روند تصویب مقررات و تقابل منافع" و " روابط و تعاملات سازمان با سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای". موضوعاتی که در این گفتارها به آن‌ها پرداخته خواهد شد، عبارتند از روابط و تعاملات دبیرخانه و دیگر نهادهای سازمان با دولت‌های عضو و اعضای وابسته، روابط ویژه با دولت انگلیس به عنوان میزبان مقر آیمو، وضعیت نمایندگی دولت‌ها در سازمان، تشریفات معرفی نمایندگان، حقوق و مزایای دیپلماتیک و شرح وظایف ایشان، تقابل منافع دولت‌ها در تدوین مقررات دریایی، اهمیت صنعت دریانوردی برای جمهوری اسلامی ایران، سطوح ارتباطی این کشور با آیمو و مأموریت و وظایف نمایندگی دایم آن، میزان مشارکت و نقش آفرینی دولت‌ها در جریان تصویب مقررات بین‌المللی دریایی و جایگاه ایران در این میان، روابط و تعاملات آیمو با سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای اعم از سازمان ملل متحد و سازمان‌های تخصصی آن، سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای دیگر و سازمان‌های و انجمن‌های بین‌المللی غیر دولتی.

گفتار اول) روابط و تعاملات آیمو با دولت‌های عضو و اعضای وابسته

میان آیمو به عنوان یک سازمان مستقل بین‌المللی و دولت‌های عضو آن و نیز اعضای وابسته روابط و تعاملات متعددی وجود دارد. این روابط را می‌توان از زوایای مختلف مورد مطالعه و بررسی قرار داد.

بند اول - روابط دبیرخانه و نهادهای سازمان با اعضاء

الف) روابط اداری، مالی و آموزشی

سازمان بین المللی دریانوردی دارای یکصد و هفتاد کشور عضو و سه عضو وابسته می باشد. این اعضاء به اعتبار عضویت در این سازمان دارای روابط متعدد اداری، مالی و آموزشی با آن می باشند. سطح روابط آیمو و دولت ها کاملاً به میزان منافع دریایی و سطح علاقمندی اعضاء و هم چنین منابع مالی و انسانی بستگی دارد. از میان دولت های عضو می توان بعضی از آنها را مثال زد که فاقد هرگونه رابطه اداری و حتی فنی و آموزشی با دبیرخانه می باشند. این تعداد محدود کشورها که اغلب جزو کشورهای کوچک دور افتاده و با جمعیت پایین و کم تر توسعه یافته می باشند، در اکثر قریب به اتفاق نشست های آیمو حضور نمی یابند و شرکت شان در نشست های مجمع آیمو نیز اغلب غیر مستمر و غیر فعال می باشد. این کشورها حتی در پرداخت حق عضویت خود که بعضاً کم تر از یک هزار پوند می شود، ناتوان و یا بی توجه اند. بیش ترین ارتباط دولت های عضو در حال توسعه در قالب برنامه های فنی و آموزشی و درخواست مشاوره های فنی و تخصصی تجلی می یابد.

زمینه های ارتباط میان دبیرخانه آیمو و اعضاء آن عبارت است از ارائه گزارش های موضوع سندهای بین المللی، تسلیم سندهای عضویت در کنوانسیون های مصوب آیمو و یا اصلاحیه نسبت به آنها و اعلام به دولت ها و مراجع ذی ربط از جمله سازمان ملل متحد، ارائه اطلاعات مورد نیاز در زمینه های مختلف بر اساس بخشنامه های صادره، همکاری در زمینه های آموزشی از قبیل شرکت در دوره های آموزشی و سمینارهایی که با تولید آیمو در مناطق مختلف جهان برگزار می شود، دعوت از دبیرکل و سایر مقامات آیمو جهت بازدید از مراجع دریایی کشورها و مذاکره در خصوص مسائل دریایی مورد علاقه طرفین، پرداخت حق عضویت، درخواست مشاوره و رهنمودها راجع به موضوعات مختلف از قبیل تدوین مقررات دریایی، تفاهم نامه های همکاری

در زمینه‌های مختلف به ویژه آموزشی و یا اجرای طرح ممیزی دولت‌های عضو،^۱ معرفی هیأت‌های اعزامی به نشست‌های مختلف و انجام هماهنگی‌های اداری آن.

جمهوری اسلامی ایران به ویژه از زمان استقرار نمایندگی ثابت در آی‌مو بر حجم ارتباطات خود با دبیرخانه‌ی آی‌مو در زمینه‌های مختلف افزود و توانست ارتباط قوی را با بدنه کارشناسی و مسؤولان این سازمان تعریف و برقرار نماید.

(ب) روابط فنی و تخصصی

حضور در نشست‌های نهادهای فنی و تخصصی آی‌مو به خصوص کمیته‌های اصلی و فرعی را باید مهم‌ترین ارتباط و تعامل دولت‌های عضو با آی‌مو دانست. اصولاً محور ارتباطات میان آی‌مو و دولت‌های عضو را همین ارگان‌ها تشکیل می‌دهند و بدون این نهادها آی‌مو فلسفه وجودی خود را از دست خواهد داد. میزان حضور دولت‌ها در این نشست‌ها و مشارکت در مباحث مطروحه در آن‌ها کاملاً به میزان منافع دریایی، امکانات مالی جهت اعزام هیأت‌ها و به خصوص سطح علمی کارشناسان هیأت‌های اعزامی بستگی دارد. کشورهایی که صنعت دریانوردی در معنای عام آن از اهمیت و جایگاه ویژه‌ای برای آن‌ها برخوردار است، همواره سعی می‌نمایند، به طور منظم و با هیأت‌های قوی کارشناسی در تمامی نشست‌ها شرکت نمایند تا بلکه از این راه بتوانند با طرح دیدگاه‌ها و نظرات کارشناسانه، منافع ملی و منطقه‌ای خود را در تصویب مقررات بین‌المللی دریایی در زمینه‌های مختلف تأمین نمایند. تجربه حضور نگارنده در نشست‌های آی‌مو طی سال‌های ۲۰۰۷ الی نیمه‌ی اول ۲۰۱۲ میلادی نشان می‌دهد، در نشست‌های مجمع آی‌مو که هر دو سال یک بار برگزار می‌شود، معمولاً هیأت‌های نمایندگی ۱۵۵ تا ۱۶۰ کشور حضور می‌یابند. بعد از آن بیش‌ترین مشارکت مربوط به دو کمیته‌ی اصلی ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی است. در نشست‌های این دو کمیته و به خصوص کمیته‌ی ایمنی دریانوردی، تعداد شرکت‌کنندگان معمولاً بین ۸۵ تا ۱۰۵ کشور متغیر است. این سطح شناور شرکت

^۱ طبق سند شماره ی "TC 62/6" ارائه شده به کمیته ی همکاری فنی آی‌مو که در ماه اردیبهشت سال ۱۳۹۱ ه. ش تشکیل جلسه داد، تعداد شصت و نه تفاهم نامه ی همکاری در زمینه های آموزشی، فنی و حمایت های مالی برای اجرای برنامه های فنی و آموزشی با اعضاء و همچنین سازمان های بین المللی همکار آی‌مو منعقد گردید.

کنندگان به خاطر طرح موضوعات مهم تر و با حساسیت بیشتر در بعضی از نشست‌های کمیته‌ها می‌باشد. کمیته‌ی حقوقی نیز معمولاً شاهد حضور بین ۷۵ تا ۸۵ دولت عضو و کمیته‌های همکاری فنی و تسهیلات ترافیک بین ۶۰ تا ۷۰ عضو می‌باشند. در میان کمیته‌های فرعی دو کمیته‌ی "اجرای قوانین توسط دولت‌های پرچم" و "استانداردهای آموزشی و نگرهبانی" با تعداد تقریبی ۷۵ الی ۹۰ دولت عضو شاهد بیش‌ترین حضور می‌باشند. در بقیه کمیته‌های فرعی معمولاً بین ۵۰ تا ۷۰ عضو حضور می‌یابند. کم‌ترین حضور نیز مربوط به دو کمیته‌ی فرعی با ویژگی‌های فنی و تخصصی بیش‌تر یعنی کمیته‌های "طراحی و تجهیزات کشتی" و "حفاظت در برابر حریق" است. در این دو کمیته هیأت‌های نمایندگی معمولاً ۵۰ تا ۶۰ کشور حضور پیدا می‌کنند. در این کمیته‌ها دولت‌های دارای صنعت ساخت کشتی و تجهیزات آن مشارکت بیش‌تری نسبت به بقیه دارند و اکثر سندها نیز توسط این دولت‌ها ارائه می‌شوند. کم‌ترین حضور در نشست‌های آیمو مربوط به گروه‌های کاری بین‌الاجلاس می‌باشد. در این نشست‌ها تعداد دولت‌های شرکت‌کننده معمولاً بین ۲۰ تا ۴۰ دولت متغیر است و این میزان بستگی به نوع جلسات و موضوع در دستور کار دارد. به طور مثال چنانچه موضوع در دستور کار یک گروه کاری تهیه پیش‌نویس یک کنوانسیون مهم و یا موضوع مهمی هم چون تهیه شرایط و مقررات "سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها" باشد، میزان مشارکت دولت‌ها بیش‌تر خواهد شد و بعضاً ممکن است، تعداد هیأت‌های شرکت‌کننده از عدد ۵۰ نیز تجاوز نماید.

بند دوم - روابط ویژه با دولت انگلیس

دبیرخانه‌ی آیمو در کشور انگلیس و شهر لندن مستقر می‌باشد. این استقرار خود موجب برقراری یک سری روابط ویژه، جدای از روابط منبعت از عضویت در سازمان، میان آیمو و دولت انگلیس گردید. این تعاملات عمدتاً شامل دو بخش روابط حقوقی و دیپلماتیک و روابط اداری، تسهیلاتی و لجستیک می‌گردد. برای تنظیم این روابط مقرراتی به تصویب رسید و توافق‌نامه‌هایی در مراحل مختلف میان آیمو و دولت انگلیس امضاء شد.

الف) روابط حقوقی و دیپلماتیک

ماده ۶۹ کنوانسیون مؤسس آیمو ظرفیت حقوقی، امتیازات و مصونیت‌های این سازمان را نشأت گرفته از کنوانسیون عمومی راجع به امتیازات و مصونیت‌های سازمان‌های تخصصی مصوب مجمع عمومی سازمان ملل متحد به تاریخ بیست و یکم ماه نوامبر سال ۱۹۴۷ میلادی می‌داند.^۱ در اولین نشست مجمع آیمو که اندکی پس از به اجراء در آمدن کنوانسیون موجد آن منعقد گردید، مجمع با تصویب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.10(I)" اعمال مقررات کنوانسیون امتیازات و مصونیت‌ها را با در نظر گرفتن ضمیمه‌ی دوازدهم آن که مختص آیمو می‌باشد، مورد پذیرش قرار داد.^۲ اگرچه روی سخن این امتیازات و مصونیت‌ها که مربوط به دبیر کل آیمو و سایر مقامات آیمو می‌باشد، همه‌ی دولت‌های عضو آیمو است، اما با توجه به استقرار دبیرخانه‌ی آیمو در انگلیس بیش‌ترین ارتباط را با این کشور و دولت آن دارد. بر اساس قانون سازمان‌های بین‌المللی مصوب سال ۱۹۶۸ میلادی کشور انگلیس، اعطای امتیازات و مصونیت‌های دیپلماتیک به سازمان‌های بین‌المللی باید به تصویب پارلمان این کشور برسد و توسط ملکه‌ی این کشور تأیید و سپس به عنوان یک "فرمان و حکم"^۳ ابلاغ و منتشر گردد. اولین قانونی که در رابطه با امتیازات و مصونیت‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسید، مربوط به سال ۱۹۶۸ میلادی می‌باشد.^۴ این قانون تحت فرمان شماره‌ی ۱۸۶۲ ثبت گردید. قانون مزبور در سال‌های ۱۹۷۲ و ۱۹۸۲ میلادی اصلاح شد. آخرین اصلاحیه نیز در سال ۲۰۰۲ میلادی صورت گرفت که تحت فرمان شماره‌ی ۱۸۲۶ ثبت گردید و از روز هفدهم ماه جولای همین سال به

^۱. "General Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies approved by the General Assembly of the United Nations on 21 November 1947".

^۲. ضمیمه‌ی دوازدهم کنوانسیون امتیازات و مصونیت‌ها در دو مرحله توسط مجمع آیمو اصلاح شد. مهم‌ترین این اصلاحیه به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.908(22)" صورت گرفت. به موجب این قطعنامه امتیازات و مصونیت‌های مورد نظر به شش مدیر بلافصل زیر مجموعه‌ی دبیرکل تعمیم یافت. قابل ذکر است، به موجب بخش سی و هشتم از ماده‌ی دهم کنوانسیون امتیازات و مصونیت‌ها، اصلاح مفاد ضمایم این کنوانسیون از جمله ضمیمه‌ی دوازدهم مربوط به سازمان تخصصی آیمو با خود سازمان‌های تخصصی می‌باشد. این سازمان‌ها مکلفند، پس از تصویب این اصلاحات سند آن را تسلیم دبیر کل سازمان ملل متحد بنمایند.

^۳. "Order".

^۴. "The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (Immunities and Privileges) order 1968".

اجراء در آمد. مهم ترین تغییری که در این قانون صورت گرفت، پذیرش دومین اصلاحیه صورت گرفته نسبت به ضمیمه دوازدهم کنوانسیون امتیازات و مصونیت‌ها مبنی بر تعمیم آن به شش مدیر بخش‌های آیمو می‌باشد.^۱

(ب) روابط اداری، تسهیلاتی و لجستیک

جدای از بحث مزایا و مصونیت‌های مقامات و دولت‌های عضو آیمو، یک سری روابط اداری، تسهیلاتی و لجستیک میان دولت انگلیس و آیمو وجود دارد که این روابط به موجب توافق‌نامه‌ای تحت عنوان "توافق‌نامه‌ی دفتر مرکزی سازمان"^۲ تنظیم گردیدند. این توافق‌نامه در تاریخ بیست و هشتم ماه نوامبر سال ۱۹۶۸ میلادی به امضای نماینده‌ی دولت انگلیس و آیمو رسید. خلاف روابط حقوقی و دیپلماتیک فوق‌الذکر که نیاز به تصویب پارلمان و تأیید ملکه داشت، برای امضای توافق‌نامه چنین تشریفات نیاز نبود. این توافق‌نامه در پنج نوبت مورد اصلاح قرار گرفت اما هم چنان تحت همان توافق‌نامه‌ی سال ۱۹۶۸ میلادی شناخته می‌شود. آخرین این اصلاحات مربوط به سال ۲۰۰۲ میلادی می‌باشد. در این سال کلیه اصلاحات صورت گرفته طی مراحل مختلف با هم دیگر جمع گردید و نسخه یکپارچه‌ای از آن طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.908(22)" به تصویب مجمع آیمو رسید و منتشر شد. این توافق‌نامه حاوی مقررات و دستورالعمل‌هایی راجع به تسهیل و حسن جریان امور می‌باشد. عناوین محتویات این توافق‌نامه عبارتند از وضعیت اماکن و ساختمان‌های آیمو، ارائه خدمات از سوی دولت انگلیس به این اماکن، حق برافراشتن پرچم و نشان آیمو و سازمان ملل متحد بر فراز این اماکن، اعمال قوانین و مقررات دولت انگلیس نسبت به این اماکن به جز در موارد استثنایی، مصونیت این ساختمان‌ها، دسترسی‌ها و ارتباطات، همکاری دولت انگلیس جهت صدور روایید برای مقامات و کارشناسانی که جهت حضور در نشست‌های آیمو اقدام می‌نمایند، احراز هویت مقامات آیمو، معافیت‌های مالیاتی و حمل و ارسال مراسلات و بسته‌های پستی آیمو، مسائل مالی از قبیل مالیات، عوارض و حقوق گمرکی، وضعیت نمایندگان دایم و غیر دایم دولت‌های عضو به ویژه

۱. اصلاحیه سال ۱۹۷۲ قانون سال ۱۹۶۸ را منسوخ نمود و خود نیز توسط قانون اصلاحی سال ۱۹۸۲ نسخ گردید. قانون اصلاحی سال ۲۰۰۲ میلادی نیز اصلاحیه سال ۱۹۸۲ میلادی را منسوخ نمود.

۲. "Headquarters Agreement".

معافیت‌های مالیاتی آن‌ها، علاوه بر آنچه که در کنوانسیون و قانون امتیازات و مصونیت‌ها آمده است.

بند سوم - وضعیت نمایندگی دولت‌ها در آیمو

دولت‌های عضو آیمو و هم‌چنین اعضای وابسته می‌توانند نماینده یا نمایندگان ثابتی را به آیمو معرفی نمایند. این نمایندگان غیر از اعضای هیأت‌های اعزامی می‌باشند که به طور موقت جهت حضور در یک یا چند نشست آیمو مراجعه می‌نمایند. تشریفات معرفی و اشتغال به کار نمایندگان ثابت تابع مقررات خاصی است. دولت‌ها هم‌چنین می‌توانند پس از طی مراحل قانونی و با هماهنگی آیمو و دولت انگلیس اقدام به تأسیس دفاتر رسمی نمایندگی نمایند.^۱ در این قسمت ابتداء رویکرد دولت‌ها در برخورد با موضوع نمایندگی در آیمو و سپس تشریفات معرفی، مزایا و مصونیت‌های دیپلماتیک و شرح وظایف آن‌ها بیان می‌شود.

الف) رویکردهای مختلف دولت‌های عضو در ارتباط با موضوع نمایندگی

بر اساس مقررات و رویه کاری سازمان بین‌المللی دریانوردی و نیز توافق فیما بین دولت انگلیس و سازمان، نمایندگان دولت‌های عضو ممکن است یکی از عناوین ذیل را داشته باشند. این عناوین عبارتند از:

- "نماینده"^۲. در بعضی موارد از این نماینده با عنوان "نماینده‌ی ثابت و یا دایم"^۳ یاد می‌شود؛
- "معاون یا جانشین نماینده‌ی ثابت"^۴.
- "مأمور و کارشناس رابط"^۵. مأموران رابط معمولاً از کارمندان سفارت و نمایندگی کشورها در آیمو می‌باشند. این افراد به لحاظ رتبه و سطح اختیار و عمل در مرتبه پایین تری نسبت به نماینده، معاون و یا جانشین نماینده قرار دارند.

^۱ "Permanent Mission".

^۲ "Representative".

^۳ "Permanent Representative".

^۴ "Acting/Alternate/Deputy Permanent Representative".

^۵ "Liaison Officer".

کشورها در برخورد با موضوع نمایندگی به چهار روش عمل می‌کنند:

- دسته‌ی اول دولتهایی هستند که صرفاً سفیرشان در انگلیس را هم زمان به عنوان نماینده‌ی کشورشان در آیمو معرفی می‌نمایند. دلیل این امر نیز جایگاه دیپلماتیک آیمو به عنوان یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد می‌باشد. معرفی سفرا به آیمو به عنوان نماینده بیش‌تر جنبه‌ی تشریفاتی دارد؛ این که در موارد خاص و مورد نیاز سفیر بتواند دخالت نموده و به عنوان نماینده‌ی کشورش پیگیر امور مرتبط با آیمو شود. سفرا معمولاً در نشست‌های کمیته‌ها و کارگروه‌های آیمو و حتی شورای آن حضور پیدا نمی‌کنند. تنها در نشست‌های مجمع آیمو است که سفرا در بعضی از جلسات مهم آن حضور پیدا کنند.

- دسته‌ی دوم دولتهایی هستند که سفیرشان را به عنوان نماینده‌ی ثابت و هم زمان یک یا چند نفر را به عنوان معاون و یا جانشین ایشان و یا حداقل یک نفر از کارکنان سفارت را به عنوان مأمور رابط به آیمو معرفی می‌نمایند. این سیستم نیز به دلیل جایگاه دیپلماتیک آیمو است و این که اصولاً در خارج از کشور سفارت به عنوان نمایندگی دولت آن کشور عمل می‌کند و بر همه‌ی امور نظارت دارد. معاون و یا معاونان نماینده‌ی ثابت (سفیر)، معمولاً از طرف مراجع دریایی دولت‌ها معرفی می‌شوند. این اشخاص علی‌الاصول در سفارت مستقر هستند و تا پایان مأموریت به عنوان یکی از کارمندان سفارت محسوب خواهند شد و تحت هدایت و نظارت سفیر کار خواهند کرد. با این تفصیل ارتباط میان این مقامات و مراجع دریایی کشورها نیز برقرار می‌باشد. کشور ما ایران از این سیستم پیروی می‌کند. بسیاری از کشورها نیز استفاده از این سیستم را ترجیح می‌دهند. در این روش نمایندگانی که به عنوان مأمور رابط به آیمو معرفی می‌شوند، معمولاً از کارمندان سفارت و وزارت امور خارجه هستند. در بعضی موارد دیده شد که این مأمور و رابط از سوی مرجع دریایی معرفی شده است. این روش مورد استفاده‌ی کشورهای مصر و یمن قرار گرفته است. در این موارد نقش و وظایف محوله‌ی مأمور رابط

فرق چندانی با معاون و یا جانشین نخواهد داشت و همان کار معاون و جانشین را انجام می‌دهد.

- دسته‌ی سوم دولت‌هایی هستند که نمایندگانی مستقل از سفیر را به آیمو معرفی نمودند. در این موارد فردی غیر از سفیر که عمدتاً از مرجع دریایی می‌باشد، به عنوان نماینده‌ی ثابت به طور مستقیم به آیمو معرفی می‌شود. این افراد حتی ممکن است دارای معاونان و یا جانشینانی برای خود باشند و مأموران رابطی را نیز به آیمو معرفی نمایند. بعضی از کشورها نظیر برزیل، اکوادور، ونزوئلا، مالتا، لیبریا، فدراسیون روسیه و فرانسه از این سیستم پیروی کردند. نمایندگان مستقل از سفیر یا در نمایندگی‌های مستقل و یا در سفارتخانه‌های کشور متبوع مستقر می‌باشند.

- دسته‌ی چهارم کشورهایی که نه تنها سفیرشان را به عنوان نماینده به آیمو معرفی ننمودند، بلکه نماینده‌ای مستقل از سفیر را نیز معرفی نکرده و تنها یک یا چند نفر را به عنوان مأمور رابط به آیمو معرفی نمودند. البته تعداد کشورهای آیمو که از این سیستم استفاده می‌نمایند، کم می‌باشد و شامل کشورهای نظیر سنگاپور و چین می‌شود. همان‌طور که در قبل ذکر شد، مأموران رابط این کشورها بعضاً از مرجع دریایی می‌باشند، اگرچه در میان آن‌ها دیپلمات‌هایی از سفارت نیز یافت می‌شوند که گاهی اوقات در نشست‌های آیمو نیز حضور می‌یابند.^۱

نکته‌ای که در این جا باید به آن توجه داشت، این است که دولت‌ها در هر زمانی ممکن است، شیوه‌ی دیگری را انتخاب نمایند و سطح رابطه خود را با آیمو از معرفی صرف یک مأمور رابط به نماینده‌ی ثابت و یا معاون نماینده‌ی ثابت ارتقاء دهند. این امر در خصوص کشورهای ایتالیا و ژاپن رخ داده است.

^۱ وضعیت نمایندگی کشورها که در این قسمت به آن‌ها اشاره شد، بر اساس اطلاعات منتشره از سوی بخش امور حقوقی و روابط خارجی آیمو تا پایان ماه مارس سال ۲۰۱۲ میلادی می‌باشد.

با بیان دسته‌بندی های فوق، در بخش بعدی وضعیت کشورهایایی که دارای نماینده یا نمایندگانی در یکی از اشکال چهار گانه‌ی فوق می‌باشند، ذکر خواهد شد.

ب) وضعیت کشورهای دارای نماینده یا نمایندگان ثابت در آیمو

بر اساس لیست نمایندگی منتشره از سوی بخش حقوقی و روابط خارجی آیمو در سال ۲۰۱۲ میلادی نود و هشت دولت عضو دارای نمایندگی در آیمو می‌باشند. اسامی این کشورها بر اساس قاره‌ها به شرح ذیل می‌باشند:

۱- کشورهای قاره آفریقا

از قاره آفریقا نام بیست و دو کشور در فهرست دارندگان نمایندگی نزد آیمو در سطوح مختلف ثبت گردید. این کشورها عبارتند از الجزایر، آنگولا، بنین، کنگو، جمهوری دموکراتیک کنگو، جیبوتی، مصر، اریتره، اتیوپی، گابن، غنا، جزایر کومور، کنیا، لیبی، لیبیا، ساحل عاج، ماداگاسکار، مراکش، گینه، جزایر موریس، نیجریه و آفریقای جنوبی.

از میان این کشورها نیجریه، آفریقای جنوبی، لیبیا، کنیا، غنا و تا حدودی کشورهای الجزایر، مصر و آنگولا دارای نقش آفرینی و تأثیر گذاری قابل توجه در مباحث آیمو هستند.

۲- کشورهای قاره آسیا

هجده کشور هند، اندونزی، جمهوری اسلامی ایران، ژاپن، مالزی، کره شمالی، مغولستان، فیلیپین، قطر، کره جنوبی، تایلند، ترکمنستان، ترکیه، یمن، بنگلادش، چین، سنگاپور و سوریه از جمله دولت‌هایی از قاره آسیا می‌باشند که دارای نمایندگی هستند.

در میان این کشورها ژاپن و کره جنوبی از جایگاه ممتازی در فرایند قانون گذاری آیمو برخوردارند. پس از این دو کشور که جزو ده عضو برتر آیمو نیز محسوب می‌شوند، کشورهای چین، هند، سنگاپور، جمهوری اسلامی ایران، مالزی، فیلیپین، ترکیه و اندونزی در جایگاه بعدی قرار دارند. هیأت‌های نمایندگی این کشورها بطور مداوم در نشست‌های مختلف شرکت می‌کنند و سعی می‌نمایند، با دقت و حساسیت اکثر مباحث مطروحه را پیگیری و به فراخور توانایی‌های

فنی و تخصصی خود دیدگاه‌های جامعه دریایی کشورشان را در خلال نشست‌ها و یا در قالب سندها مطرح نمایند. سایر کشورها حضوری کم رنگ تر و غیر مستمر در نشست‌ها دارند و از اثرگذاری به مراتب کم‌تری به نسبت کشورهای فوق‌الذکر برخوردارند.

۳- کشورهای قاره اروپا

از قاره اروپا بیست و شش کشور دارای نمایندگی داریم نزد آی‌مو می‌باشند. این کشورها عبارتند از بلژیک، بوسنی و هرزگوین، بلغارستان، کرواسی، قبرس، فرانسه، گرجستان، آلمان، یونان، ایسلند، ایتالیا، لوگزامبورگ، مالتا، موناکو، هلند، پرتغال، جمهوری مولدوا، فدراسیون روسیه، سن مارینو، اسلوونی، اسپانیا، جمهوری مقدونیه، اکراین، لهستان، انگلیس و فنلاند.

در میان کشورهای فوق‌الذکر انگلیس از جایگاه برتری هم در روابط با دبیرخانه آی‌مو و هم در فرایند تهیه مقررات دریایی برخوردار است. نقش و امتیاز این کشور با توجه به استقرار مقر سازمان در لندن و به عنوان یکی از بنیان‌گذاران آن قابل قیاس با سایر دولت‌های عضو آی‌مو نیست. پس از انگلیس می‌توان از کشورهای آلمان، فرانسه، بلژیک، هلند، فدراسیون روسیه، اسپانیا، یونان، فنلاند، ایتالیا، قبرس، مالتا، لهستان و اکراین به عنوان اعضای فعال و تأثیرگذار اروپایی یاد نمود. این کشورها با حضور مستمر در نشست‌ها و ارائه صدها سند و نقطه نظرات و پیشنهادهای کارشناسی دقیق، نقش مهمی در تهیه متون مقررات دریایی دارند. سایر کشورها از حضور و اثرگذاری کم‌تری برخوردارند.

ذکر این نکته ضروری است، کشورهای دانمارک، نروژ و سوئد که فاقد هرگونه نماینده‌ای حتی مأمور رابط در آی‌مو می‌باشند، از حیث میزان مشارکت در نشست‌های آی‌مو و اثرگذاری در مباحث مطروحه و تصمیم‌گیری‌ها در مرتبه‌های بسیار بالاتری نسبت به بسیاری از کشورهای دارای نماینده‌ی ثابت همانند اکراین، اسپانیا و فدراسیون روسیه قرار دارند. دلیل عدم اعزام نماینده‌ی ثابت به آی‌مو، نزدیکی این کشورها به مقر آی‌مو و سهولت در آمد و شد به کشور انگلیس عنوان شد.

۴- کشورهای قاره آمریکا

بیست و چهار کشور قاره آمریکا شامل آمریکای شمالی، مرکزی و جنوبی مبادرت به معرفی نماینده‌ی دایم در سطوح مختلف نمودند. این کشورها عبارتند از کانادا، ایالات متحده امریکا، آنتیگوآ و باربودا، باهاماس، باربادوس، سنت کیتس و نویس، سنت وینسنت و گرینادیس، مکزیک، کوبا، دومینیکا، جمهوری دومینیک، السالوادور، گرانادا، گواتمالا، پاناما، آرژانتین، بولیوی، اروگوئه، برزیل، پرو، شیلی، کلمبیا، ونزوئلا و اکوادور.

در میان کشورهای فوق ایالات متحده امریکا از جایگاه برتری در جریان تدوین مقررات دریایی برخوردار است. بعد از این کشور کشورهای کانادا، برزیل، باهاماس، پاناما، شیلی و آرژانتین نقش آفرینی قابل توجهی در روند تدوین مقررات دارند. پس از این ها می‌توان به کشورهای نظیر مکزیک، اروگوئه، کلمبیا، ونزوئلا، اکوادور و پرو اشاره نمود. نمایندگان این کشورها با حضور مداوم در نشست‌ها سعی می‌کنند، مباحث مطروحه را با دقت مورد پیگیری قرار دهند و به موقع دیدگاه‌های خود را مطرح سازند.

کشورهای آمریکای جنوبی در خصوص بسیاری از موضوعات از منافع مشترکی همانند کشورهای عضو اتحادیه اروپا برخوردارند. بارها دیده شد، این کشورها در بسیاری از مسائل به شدت از یک دیگر دفاع و حمایت می‌نمایند و موضع مشترکی را اتخاذ می‌کنند. در میان این کشورها می‌توان نقش رهبری را برای برزیل قایل شد. سایر کشورها از قبیل بولیوی، باربادوس، السالوادور و سنت کیتس و نویس از حضور کم فروغی در نشست‌ها برخوردارند و نقش آفرینی آن‌ها نیز ناچیز و محدود ارزیابی می‌شود.

۵- کشورهای منطقه اقیانوس آرام

هشت کشور استرالیا، تووالو، وانواتو، تونگا، پالاو، کیریباتی، جزایر مارشال و جزایر کوک از منطقه اقیانوس آرام دارای نماینده در آیمو هستند. بجز کشور استرالیا بقیه کشورهای این منطقه جزایر بسیار کوچک با جمعیت کمتر از پانصد هزار نفر و بعضاً تا شانزده هزار نفر می‌باشند که در دورترین نقاط جهان و در دل اقیانوس آرام جای گرفتند. از میان این کشورها

تونگا، پالاو، تووالو و کیریباتی فاقد هرگونه حضور مستمر و ثمر بخش در نشست‌های آیمو هستند. بیش‌ترین حضور و مشارکت مؤثر در مباحث آیمو مربوط به کشورهای استرالیا و جزایر مارشال و تا حدودی جزایر کوک و وانواتو می‌باشد. کشور کوچک پالاو در ماه سپتامبر سال ۲۰۱۱ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل سازمان ملل متحد نمود و به عنوان یکصد و هفتادمین و آخرین کشور عضو آیمو نام خود را ثبت کرد. کشور جزایر مارشال با وسعت ۱۸۱ کیلومتر مربع و جمعیت کم‌تر از ۶۸۰۰۰ نفر، یکی از کشورهای عمده دریایی از حیث پرچم محسوب می‌شود. این کشور با در اختیار داشتن "76/054/142 GT" تحت پرچم در سال ۲۰۱۱ میلادی، در رتبه سوم جهان جای گرفت.

کشور استرالیا که تا پایان سال ۲۰۱۰ میلادی صرفاً دارای یک نفر مأمور رابط از سفارت بود، از ابتدای سال ۲۰۱۱ میلادی اقدام به استقرار یک نفر نماینده‌ی ثابت در آیمو نمود. این کشور سفیر خود در انگلیس را به عنوان نماینده‌ی دائم و فرد دیگری از بخش دریایی را به عنوان معاون ایشان معرفی کرد. در مجموع مشارکت این کشور در مباحث آیمو خوب و مثبت ارزیابی می‌گردد.

در پایان این قسمت باید یادآوری نمود، از میان سه عضو وابسته‌ی آیمو، هنگ کنگ چین و جزایر فاروی دانمارک دارای نماینده‌ی ثابت می‌باشند. فعالیت نمایندگی این دو عضو وابسته چندان قابل توجه و تأثیر گذار ارزیابی نمی‌شود.

بند چهارم - تشریفات معرفی نمایندگان ثابت، حقوق و مزایای دیپلماتیک و شرح وظایف نمایندگان

الف) تشریفات معرفی نمایندگان ثابت

معرفی نمایندگان ثابت اعم از سفیر، نماینده‌ی ثابت مستقل، جانشین و یا معاون و مأمور رابط تابع تشریفات خاصی است که در "توافق‌نامه‌ی دفتر مرکزی" و نیز دستور العملی که برای همین منظور تهیه و ضمیمه‌ی توافق‌نامه شد، بیان گردید.^۱ استوارنامه‌ی نمایندگان ثابت و دائم

^۱. "Procedure for the Accreditation to IMO of Permanent Representatives and Members of the Permanent Missions of Member Governments".

توسط رییس دولت و حکومت و یا وزیر امور خارجه صادر و تسلیم دبیر کل آیمو خواهد شد. دبیر کل آیمو نیز مراتب را در اولین فرصت به دولت انگلیس اعلام خواهد داشت. البته این امر مانع از اعلام و تسلیم اعتبارنامه‌ی جداگانه از سوی دولت عضو به دولت انگلیس نخواهد بود. سایر اعضای نمایندگی شامل جانشین، معاون، مأمور رابط و یا کارشناسان فنی می‌توانند از سوی نماینده‌ی دائمی طی یک نامه خطاب به دبیر کل آیمو به این سمت‌ها منصوب شوند، مشروط بر این که در نامه‌ی مزبور به اختیارات تفویضی از سوی مقامات مجاز کشور متبوع که معمولاً وزیر امور خارجه خواهد بود، اشاره شود.

ب) حقوق و مزایای دیپلماتیک

حقوق، مزایا و مصونیت‌های دیپلماتیک نمایندگان دولت‌های عضو آیمو در کنوانسیون امتیازات و مصونیت‌های سازمان‌های بین‌المللی مصوب سال ۱۹۴۷ میلادی، قانون شماره‌ی ۱۸۲۶ مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی و نیز توافق‌نامه‌ی دفتر مرکزی آیمو بیان شده است. در این مقررات نه تنها به مصونیت‌ها و امتیازات دیپلماتیک نمایندگان ثابت مستقر در لندن اشاره شد، بلکه اعضای هیأت‌های اعزامی به اجلاس‌های آیمو نیز حسب رتبه بندی‌های صورت گرفته از مزایا و مصونیت‌هایی البته محدودتر برخوردار شدند. مهم‌ترین حقوق، امتیازات و مصونیت‌های اعضای هیأت‌های اعزامی دولت‌ها به نشست‌های ارگان‌های مختلف آیمو به شرح ذیل می‌باشند:

- مصونیت قضایی نسبت به رفتارها و گفتارها در خلال نشست‌های مختلف آیمو؛
- مصونیت از هرگونه توقیف و بازداشت در حین اجرای مأموریت و در خلال مسافرت به محل برگزاری نشست‌ها و بالعکس و مصونیت از تعرض نسبت به اسناد و مدارک؛
- معافیت‌ها و امتیازات نسبت به اسباب و اثاثیه نمایندگان در حین سفر به محل برگزاری نشست‌ها و بالعکس؛

چنانچه پرداخت مالیات‌هایی بستگی به اقامت افراد در انگلیس داشته باشد، مدت زمان حضور نمایندگان و اعضای هیأت‌های اعزامی در سرزمین انگلیس اقامت محسوب نخواهد شد و

بنابر این مالیات‌ها نیز شامل آن‌ها نخواهد گردید. کارمندان رسمی و اعضای خانواده‌های نمایندگان هیأت‌های اعزامی مشمول امتیازات و مصونیت‌های فوق‌الذکر نمی‌شوند.

برای نمایندگانی که از سوی دولت عضو آیمو به عنوان نماینده‌ی دائم و ثابت و یا جانشین و معاون ایشان معرفی می‌شوند، امتیازات و مصونیت‌های بیش‌تری نسبت به نمایندگان هیأت‌های اعزامی موقتی در نظر گرفته شد. این امتیازات و مصونیت‌ها عبارتند از:

- مصونیت از هرگونه اقامه‌ی دعوی و پیگرد حقوقی همانند رییس نمایندگی دیپلماتیک؛
- مصونیت از هرگونه توقیف و بازداشت فردی و نیز تعرض نسبت به اسناد و مدارک؛
- معافیت و مزایای نسبت به بسته‌های شخصی شبیه آنچه که به نمایندگی‌های دیپلماتیک اعطاء می‌شود؛
- معافیت از مالیات‌ها به غیر از عوارض‌ها از قبیل عوارض گمرکی و مالیات‌های نسبت به واردات کالاها آن گونه که در خصوص نمایندگی دیپلماتیک عمل می‌شود؛
- معافیت از عوارض اعم از گمرکی و مالیات‌های غیر مستقیم نسبت به واردات اسباب و لوازم مورد استفاده‌ی شخص نماینده و یا خانواده‌ی ایشان؛
- بازپرداخت عوارض گمرکی و یا مالیات‌های غیر مستقیم پرداخت شده برای هیدروکربن‌های سوختی وارداتی کشور انگلیس و نیز مالیات‌های ارزش افزوده نسبت به واردات چنین مواد سوختی که در داخل انگلیس توسط نماینده‌ی طرف او برای استفاده‌های شخصی نماینده و یا اعضای خانواده‌ی ایشان خریداری گردیدند؛
- معافیت از مالیات محلی آن گونه که به رییس نمایندگی دیپلماتیک اعطا شده است.
- معافیت از مقررات مربوط به طرح‌های امنیت اجتماعی؛

ج) شرح وظایف نمایندگان ثابت

تعیین وظایف و مأموریت‌های نمایندگان ثابت دولت‌ها کاملاً بستگی به دولتی دارد که این نمایندگان را انتخاب و معرفی می‌نمایند. با این تفصیلات محور اصلی و مشترک تمامی این مأموریت‌ها سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌باشد. بنابراین نمایندگان حق مداخله در امور غیر

مربوط را ندارند. اشتغال به کارهایی که خارج از شرح وظایف نمایندگی تلقی شود، می تواند مورد اعتراض دولت انگلیس واقع گردد. مهم ترین وظیفه نمایندگان ثابت حضور در نشست های ارگان های مختلف آیمو می باشد. می توان به جرأت گفت، حضور در نشست های مختلف آیمو که در طول سال به بیش از سی مورد می رسد، به همراه مطالعه ولو کلی دستور کارها، اسناد و تهیه گزارش ها به تنهایی بیش از هفتاد درصد از وقت و انرژی نمایندگان را به خود اختصاص می دهد. برقراری ارتباط و تعامل سازنده با نمایندگان دولت های عضو، مسؤولان و کارمندان سازمان و نیز پیگیری موارد اداری و جاری فی مابین مرجع دریایی دولت متبوع و آیمو نیز از وظایف و مأموریت های اصلی نمایندگان می باشد.

تعداد نمایندگان ثابت دولت های عضو در سمت های مختلف به غیر از سفیر، بین هفتاد تا هشتاد نفر در نوسان می باشد. این نمایندگان از دو دهه ی پیش اقدام به تأسیس کلوبی تحت عنوان " کلوب وابستگان دریایی و نمایندگان آیمو" ^۱ نمودند. این کلوب که خارج از سیستم رسمی آیمو می باشد، با برگزاری برنامه های متنوع نقش مؤثر و سازنده ای در برقراری ارتباط و تعامل نزدیک میان نمایندگان ثابت دولت های عضو و همگرایی میان آنها دارد. نگارنده ی کتاب از بهمن ماه سال ۱۳۸۸ ه.ش به عنوان نایب رییس این کلوب انتخاب گردید و یک سال بعد در اسفند ماه ۱۳۸۹ ه.ش با اجماع به عنوان رییس آن برگزیده شد. در نشست سالیانه که در دی ماه سال ۱۳۹۰ ه.ش برگزار شد، نماینده ی ایران برای یک دوره دو ساله ی دیگر در سمت ریاست کلوب ابقاء شد.

گفتار دوم) اهمیت صنعت دریانوردی برای جمهوری اسلامی ایران و سطوح ارتباطی آن با آیمو

در این گفتار اهمیت صنعت دریانوردی برای جمهوری اسلامی ایران و موقعیت آن در سازمان بین المللی دریانوردی و تعامل با این سازمان مورد بررسی و مطالعه قرار می گیرد.

^۱. "IMO Maritime Attaches and Representatives Club (MARC)".

بند اول - موقعیت ممتاز ایران در صنعت دریانوردی

جمهوری اسلامی ایران با مساحتی حدود ۱۶۴۸۰۰۰ کیلومتر مربع از دو سوی جنوب و شمال با دریای مهم خلیج فارس، دریای عمان و مازندران هم مرز می‌باشد. کل سواحل خلیج فارس شمالی، تنگه ی هرمز و بخش عمده دریای عمان متعلق به این کشور پهناور می‌باشد، حال آن که سواحل جنوبی این مناطق دریایی به شش کشور کویت، عربستان سعودی، بحرین، قطر، امارات متحده عربی و عمان تعلق دارد. در منتهی الیه غرب خلیج فارس کشور عراق قرار دارد که کم‌ترین سهم را از ساحل دریایی به خود اختصاص داد. نوار ساحلی ایران در جنوب با در نظر گرفتن فرو رفتگی‌ها حدوداً ۴۵۰۰ کیلومتر برآورد می‌شود که این میزان با احتساب سواحل جزایر متعلق به ایران نظیر جزایر قشم، کیش، خارک، ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک به بیش از ۴۷۰۰ کیلومتر می‌رسد. در شمال ایران بزرگترین دریاچه ی جهان با نام دریای مازندران و یا همان دریای خزر و کاسپین با مساحت تقریبی ۳۸۶۴۰۰ کیلومتر مربع قرار دارد.^۱ کشورهای ایران، ترکمنستان، قزاقستان، فدراسیون روسیه و آذربایجان همسایگان این دریا می‌باشند. تقریباً ۷۴۰ کیلومتر از ساحل جنوبی این دریا متعلق به ایران است که بین استان‌های گیلان در غرب، مازندران در مرکز و گلستان در شرق تقسیم گردید.^۲

در یکی از تحقیقات علمی صورت گرفته در سال ۱۳۷۸ ه.ش طول سواحل شمال و جنوب ایران با استفاده از روش‌های علمی معمول محاسبه گردید. بر اساس این محاسبات، طول سواحل شمال ایران در دریای مازندران بدون احتساب جزایر ۸۷۳.۷۸ کیلومتر و با احتساب آن‌ها ۸۸۹.۷۱ کیلومتر برآورد شد. همچنین سواحل جنوب ایران شامل خلیج فارس و دریای عمان بر

^۱. بر اساس یک مطالعه که در سال ۱۹۲۹ میلادی صورت گرفت، مساحت دریای مازندران حدود ۴۲۲۰۰۰ کیلومتر مربع تخمین زده شده بود. در حال حاضر مساحت دقیقی از این دریا که قابل اتکا و ارجاع قطعی باشد وجود ندارد و مساحت آن بین ۳۷۸۴۰۰ تا ۴۲۲۰۰۰ کیلومتر مربع برآورد می‌شود. منبع: سایت رسمی سازمان شیلات ایران به آدرس: www.fisheries.ir

^۲. این میزان بر اساس خط ساحلی مستقیم می‌باشد و چنانچه فرو رفتگی‌ها و خلیج‌گرگان نیز در نظر گرفته شود، این طول به حدود ۱۰۰۰ کیلومتر خواهد رسید. منبع: سایت اینترنتی سازمان شیلات به آدرس قبل. با این حال در خصوص طول سواحل ایران اتفاق نظر وجود ندارد و بعضاً تا ۶۵۷ کیلومتر نیز برآورد شده است.

مبنای "MHHW" و مقیاس ۱:۲۵۰۰۰ حدود ۴۴۸۴.۹۵ کیلومتر برای سرزمین اصلی بدون احتساب جزایر و رودها، ۴۷۲۲.۹۴ کیلومتر برای سرزمین اصلی با احتساب جزایر و بدون رودها و ۵۸۴۰.۶۹ کیلومتر برای سرزمین اصلی با احتساب جزایر و رودها تخمین زده شد.^۲

با کشف ذخایر عظیم نفت خام که از آن به طلای سیاه تعبیر می‌شود، منطقه خلیج فارس به کانون توجهات بین‌المللی به ویژه از اوایل نیمه‌ی دوم قرن بیستم به بعد تبدیل گشت. پیشرفت روزافزون جوامع بشری در ابعاد مختلف به خصوص صنعتی و تجاری، نیاز به استخراج بیش‌تر نفت از حوزه خلیج فارس و حمل آن به کشورهای صنعتی را روزافزون نمود. با توجه به بعد مسافت میان کشورهای تولیدکننده نفت خام در منطقه خلیج فارس و کشورهای مصرف‌کننده آن در غرب و خاور دور، کشتی به عنوان بهترین، امن‌ترین و با صرفه‌ترین وسیله حمل و نقل این طلای سیاه جای خود را در میان سایر صور حمل و نقل تثبیت نمود. به همین سبب منطقه شاهد تردد روزانه ده‌ها کشتی نفتی غول‌پیکر و در کنار آن، با توجه به رونق اقتصادی کشورهای منطقه، ده‌ها کشتی تجاری غیر نفتی شد. علاوه بر این با توجه به اهمیت صیادی برای ساحل‌نشینان، هر روزه بیش از صدها کشتی صیادی عمدتاً سنتی از نوع لنج در خلیج فارس و دریای عمان مشغول فعالیت ماهی‌گیری و امرار معاش می‌باشند.

خلیج فارس اگر چه یک دریای باز محسوب می‌شود که از طریق تنگه ی هرمز به دریای عمان و اقیانوس هند وصل می‌گردد، اما با توجه به دهانه ی باریک تنگه جزو دریاهای نیمه بسته محسوب می‌شود که سیکل گردش آب موجود در آن بسیار آرام صورت می‌پذیرد. کشف ذخایر عظیم گازی در خلیج فارس و رقابت میان دولت‌های ساحلی برای استخراج هر چه بیش‌تر آن نشانه ی دیگری از اهمیت روز افزون این منطقه می‌باشد. تردد ده‌ها کشتی تجاری نفتی و غیر نفتی در روز و صدها شناور صیادی، قایق‌ها و وجود سکوهای حفاری و استخراج نفت و گاز و پایانه های نفتی به انضمام احداث ده‌ها کارخانه‌ی پتروشیمی و پالایشگاه در نوار

^۱ "Mean Higher High Water (MHHW)".

^۲ مقاله با عنوان "تعیین طول خط سواحل شمال و جنوب ایران" ارائه شده به هشتمین کنفرانس بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی، ۱۳۸۷ ه.ش. نویسندگان سید ابوالفضل موسوی، جلال کریمی، عباس علی محمدی و فریدون وفایی.

سواحل دولتها، این منطقه را به یکی از شلوغ‌ترین و پر رونق‌ترین مناطق دریایی جهان تبدیل نمود که ایمنی و امنیت دریانوردی در آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. هم‌چنین با توجه به ویژگی نیمه بسته بودن این منطقه و عمق کم آب، همواره موضوع حفظ محیط زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی روز افزون نفتی و غیر نفتی یکی از دغدغه‌های اصلی محسوب می‌شود. حساسیت و آسیب‌پذیری این منطقه دریایی بر همگان روشن است. بنابراین همگام با ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی، جلوگیری از آلودگی ناشی از فعالیت‌های کشتی‌رانی نیز در اولویت قرار گرفت و دولتها به فراخور ظرفیت و میزان علقه به ذخایر گران‌بهای زیست محیطی گام‌هایی را برداشته‌اند. معهدا تا رسیدن به نقطه مطلوب راه‌درازی در پیش است. معرفی منطقه خلیج فارس و دریای عمان به عنوان یکی از مناطق ویژه دریایی موضوع ضمایم یک و پنج کنوانسیون "MARPOL" متضمن محدودیت‌هایی برای تخلیه مواد نفتی و زباله‌ها^۱ و نیز تصویب مقررات زیست محیطی منطقه‌ای و تأسیس "سازمان منطقه‌ای برای حفاظت محیط زیست دریایی"^۲ و "مرکز کمک‌های متقابل در موارد اضطراری در دریا"^۳ در همین راستا ارزیابی می‌شود.

در دیگر سوی کشورمان حساسیت دریای مازندران از جنس دیگری است. این منطقه دریایی اگرچه شاهد تردد بی‌امان کشتی‌های نفتی عظیم‌الجثه نیست، اما خطر آلاینده‌های زیست محیطی ناشی از فعالیت‌های کارخانجات مستحده در نوار ساحلی دولتها در کنار فاضلاب‌های شهری و زباله‌های ناشی از کشتی‌های عمدتاً با استاندارد پایین و نیز سکوه‌های نفتی متعدد، هم‌چنان یک تهدید جدی زیست محیطی محسوب می‌شود که نشانه‌هایی از آن در سال‌های اخیر

۱. در اجلاس پنجاه و ششم کمیته ی حفظ محیط زیست دریایی آی‌مو که در ماه جولای سال ۲۰۰۷ میلادی برگزار شد، کمیته با تصویب قطعنامه ی شماره ی ۱۶۸ مناطق خلیج شامل منطقه خلیج فارس و دریای عمان را به عنوان منطقه ویژه زیست محیطی اعلام نمود. با معرفی این منطقه به عنوان منطقه ویژه، کشتی‌های مشمول کنوانسیون مارپول مکلف شدند، از ابتدای ماه آگوست سال ۲۰۰۸ میلادی مقررات سخت تری را در ارتباط با تخلیه مواد زاید نفتی و زباله‌ها در این مناطق مورد لحاظ و رعایت قرار دهند. این مقررات در ضمایم یکم و پنجم کنوانسیون مارپول قید گردیدند.

۲. "Regional Organization for the Protection of the Marine Environment (ROPME)", established in accordance with "Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution", adopted in 1978".

۳. "Marine Emergency Mutual Aid Centre (MEMAC)", under auspices of ROPME.

کاملاً قابل لمس و مشاهده است. اگرچه گام‌هایی در این رابطه از سوی دولت‌ها برداشته شد، اما در مقابل حجم عظیم مواد آلاینده که هر ساله به صورت مختلف وارد این دریا می‌شوند، ناکافی و ناچیز ارزیابی می‌شود.

واقع شدن در دو منطقه حساس و استراتژیک منطقه‌ای و بین‌المللی و برخورداری از کل سواحل شمالی خلیج فارس و اکثر سواحل شمالی دریایی عمان، به جمهوری اسلامی ایران یک موقعیت ممتازی را در منطقه و جهان بخشید. در اینجا هدف بررسی همه‌ی جوانب این موقعیت ممتاز نیست. تا آنجا که به موضوع بحث ما یعنی فعالیت‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران مربوط می‌شود، موارد ذیل را می‌توان به عنوان شاخص‌های قدرت دریایی کشورمان در منطقه برشمرد:

- برخورداری از سواحل طولانی و اهمیت آن از نقطه نظر یک دولت ساحلی آن گونه که در مقررات بین‌المللی دریایی مورد شناسایی قرار گرفت؛
- ثبت تقریباً ۸۶۹۸۰۴ تناژ ناخالص و اهمیت آن از نقطه نظر دولت پرچم.
- مالکیت بر ۶۲۵۰۸۴۶ تناژ ناخالص کشتی‌ها که این میزان کشورمان را در رتبه بیست و هشتم جهانی در سال ۲۰۱۱ میلادی قرار داد. از این حیث جمهوری اسلامی ایران در رتبه سوم بعد از کشورهای عربستان سعودی و امارات متحده عربی در منطقه خلیج فارس قرار گرفت.
- توسعه و تجهیز بنادر کشور و ورود به عرصه‌های جدید فعالیت‌های بندری و دریایی از قبیل ترمینال‌های کانتینری و سوخت رسانی به کشتی‌های خارجی؛
- سرمایه‌گذاری زیرساختی در بخش تجسس و نجات دریایی، مقابله با آلودگی دریایی، عضویت در کنوانسیون‌های متعدد دریایی، منابع انسانی دریایی و بازرسان کشتی‌ها؛
- تأسیس ده‌ها شرکت دریایی و بندری و به موازات آن انجمن‌ها و تشکل‌های دریایی غیر دولتی و برگزاری همایش‌ها و سمینارهای تخصصی مختلف به ویژه از اواخر دهه‌ی هفتاد و شتاب آن در اواسط دهه‌ی هشتاد و بعد؛

- منافع بی‌شمار در حفظ و حراست از محیط زیست دریایی به لحاظ پایداری صنعت ماهی‌گیری، توریسم و منابع آبی در معرض خطر و انقراض نظیر مرجان‌ها در جنوب و ماهیان خاویاری در شمال؛
- منافع ملی و منطقه‌ای در حفظ و ارتقای امنیت دریایی به ویژه در منطقه خلیج فارس و دریای عمان؛
- زمینه‌ها و استعدادها بالقوه و بالفعل منحصر بفردها برای تبدیل شدن بنادر جنوبی به بنادر کانونی منطقه و نیز محورهای ترانزیتی شمال و جنوب؛
- تبیین چشم‌اندازهای توسعه دریای محور و گنجاندن آنها در برنامه‌های توسعه‌ای کشور و برجسته شدن این چشم‌اندازها نزد افکار عمومی و مسئولان عالی‌رتبه از ریاست جمهوری گرفته تا وزرا و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط؛
- حضور همیشگی و مؤثر در محافل منطقه‌ای و بین‌المللی مرتبط با امور دریایی و بندری.
- برخورداری از نیروی دریایی قوی و توانمند در منطقه و استفاده از ظرفیت‌های آن در تأمین امنیت دریانوردی نه تنها منطقه خلیج فارس و دریای عمان، بلکه منطقه بحران زده خلیج عدن و آب‌های کشور سومالی به واسطه دزدی‌های دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌های عبوری از این مسیرهای دریایی مهم و حیاتی.

بند دوم- سطوح و لایه‌های ارتباطی میان جمهوری اسلامی ایران و آیمو

جمهوری اسلامی ایران یکی از پیشگامان عضویت در سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌باشد که به عنوان اولین کشور از منطقه خلیج فارس در سال ۱۹۵۸ میلادی و اندکی قبل از به‌اجراء در آمدن کنوانسیون ایجاد سازمان به آن ملحق شد. اگرچه ساختارهای حکومتی کشورها متنوع می‌باشد، اما معمولاً در عرف دیپلماتیک دولت و در رأس آن رئیس دولت اعم از رئیس‌جمهور و یا نخست‌وزیر به عنوان نماینده‌ی حاکمیت در مناسبات بین‌المللی و منطقه‌ای و نیز روابط دوجانبه معرفی می‌گردند. این دولت و حاکمیت به نوبه خود می‌تواند نمایندگانی را برای برقراری رابطه، مذاکره و یا سایر تعاملات به طرف مقابل که می‌تواند یک یا چند دولت و یا سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای باشد، معرفی نماید. در این صورت، دولت در مقابل اعمال و

به طور مستقیم و یا غیر مستقیم با آیمو تعامل و ارتباط پیدا می‌کنند. در ذیل اجمالاً به هر یک از این سطوح ارتباطی پرداخته می‌شود.

الف) وزارت امور خارجه

نقش وزارت امور خارجه کاملاً ملموس و قابل درک می‌باشد. تا آنجا که به آیمو مربوط می‌شود، این نقش بیش‌تر از طریق سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس که هم زمان از سوی وزیر امور خارجه به عنوان نماینده‌ی دائم کشورمان به آیمو معرفی گردید، ایفاء می‌شود. این امر از لحاظ حقوقی مانع از برقراری ارتباط مستقیم میان این دو نهاد نیست. اسناد الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های دریایی آیمو نیز با امضای وزیر امور خارجه و از طریق سفارت ایران در انگلیس و نمایندگی دائم نزد آیمو تسلیم دبیر کل آیمو می‌گردد. وزارت امور خارجه نیز از طریق معاونت ذی‌ربط خود مراودات و همکاری‌هایی را با سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه‌ی نمایندگی سازمان و کشور در آیمو و مباحث مربوط به این سازمان دارد. همکاری میان وزارت امور خارجه و سازمان بنادر و دریانوردی به ویژه در هنگام برگزاری مجمع آیمو و نامزدی جهت عضویت در شورا و یا طرح مباحث فنی که با مباحث امنیتی و سیاسی گره می‌خورد، به اوج خود می‌رسد. نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان معاون نماینده‌ی دائم جمهوری اسلامی ایران نزد آیمو نیز با موافقت وزیر راه و شهرسازی به وزارت امور خارجه معرفی می‌گردد.

ب) وزارت راه و شهرسازی

اگرچه سازمان بنادر و دریانوردی خود دارای یک شورای عالی، هیأت عامل و مدیر عامل می‌باشد، معهداً این سازمان یکی از معاونت‌های وزارت راه و شهرسازی است که مدیر عامل آن هم زمان سمت معاون وزیر راه و شهرسازی را نیز بر عهده دارد. بنابراین از لحاظ حقوقی و سلسله مراتب رسمی اداری می‌توان وزارت راه و شهرسازی را متولی و مسؤول برقراری ارتباط فنی با آیمو محسوب نمود. به همین دلیل در مواردی هر چند نادر، مکاتباتی از سوی دبیر کل آیمو با وزیر راه و شهرسازی و بالعکس صورت می‌گیرد که از جمله آن‌ها می‌توان به مکاتبات

صورت گرفته در خصوص ترغیب دولت ایران به الحاق به بعضی از کنوانسیون های دریایی مصوب آیمو اشاره نمود. سازمان بنادر و دریانوردی از آن جهت که یکی از معاونت های وزارت راه و شهرسازی محسوب می شود، طریق ارتباطی این وزارت خانه با آیمو محسوب می گردد. از این منظر و با توجه به ابعاد بین المللی قضیه، می توان برقراری ارتباط میان این وزارت خانه و وزارت امور خارجه را نیز متصور شد. این ارتباط به خصوص در موارد مهمی هم چون نامزدی عضویت در شورای آیمو و بررسی مسائل بسیار حساس و مهم مطروحه در آیمو که نیازمند هماهنگی میان وزارت امور خارجه به عنوان دستگاه دیپلماسی کشور و وزارت راه و شهرسازی به عنوان دستگاه فنی می باشد، به اوج خود می رسد.

ج) سفارت جمهوری اسلامی ایران در انگلیس

سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس هم زمان به عنوان نماینده ی دایم کشورمان نزد سازمان بین المللی دریانوردی معرفی گردید.^۱ این امر به خاطر جایگاه دیپلماتیک این سازمان بین المللی به عنوان یکی از سازمان های تخصصی سازمان ملل متحد می باشد. مکاتبات رسمی مهم میان آیمو و دولت جمهوری اسلامی ایران نیز معمولاً از طریق دبیرکل آیمو و سفیر صورت می گیرد. نماینده ی دایم کشورمان نزد آیمو به عنوان پل ارتباطی میان دولت جمهوری اسلامی ایران و دبیرخانه ی آیمو ایفای نقش می کند.

د) سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور بیشترین ارتباط را با سازمان بین المللی دریانوردی دارد. این ارتباط و تعامل کاملاً طبیعی است، چراکه اصولاً این مرجع دریایی کشورها هستند که مسؤول اجرای قوانین و مقررات دریایی مصوب آیمو در کشورشان می باشند. در بعضی مواقع با توجه به ساختار اداری دولت ها و شرح وظایف و مأموریت ها، بخشی از مسؤولیت ها به نهادهای دیگری نظیر سازمان محیط زیست و یا وزارت کار و امور اجتماعی محول می شود. ارتباط مستمر فنی و تخصصی میان آیمو و سازمان بنادر و دریانوردی دارای

^۱ “ Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the International Maritime Organization”.

مبنای قانونی نیز می‌باشد. به موجب بند هفدهم از ماده سوم آیین‌نامه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی مصوب بهمن ماه سال ۱۳۴۸ ه.ش، عضویت در سازمان‌های بین‌المللی مربوط به بنادر و کشتی‌رانی با موافقت شورای عالی سازمان و تصویب مجلس شورای اسلامی جزو وظایف این سازمان قلمداد شده است. بند هجدهم این ماده نیز وظیفه شرکت در کنفرانس‌ها و مجامع بین‌المللی مربوط به بنادر و کشتی‌رانی را بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی گذاشت. بدیهی است، تعامل میان سازمان بنادر و دریانوردی با آی‌مو به عنوان مرجع دریایی جمهوری اسلامی ایران صورت می‌گیرد و در محدوده وظایف و ظرفیت‌های خود نماینده‌ی حاکمیت محسوب می‌شود.^۱

حق عضویت کشورمان در آی‌مو از سوی سازمان بنادر و دریانوردی پرداخت می‌شود. ترکیب هیأت‌های شرکت‌کننده در نشست‌های نهادهای آی‌مو از سوی این سازمان تعیین و معرفی می‌گردند و در خصوص مسائل فنی معمولاً مکاتبات میان مبادی ذی‌ربط سازمان به خصوص مدیر عامل و معاون دریایی با دبیر کل و یا سایر بخش‌های آی‌مو صورت می‌گیرد. نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی نزد آی‌مو کارمند رسمی این سازمان محسوب می‌شود و در ارتباط مستقیم با آن می‌باشد. یکی از وظایف اصلی این نماینده پیگیری کلیه امور مربوط به سازمان در تعامل با آی‌مو تعیین شده است.

ه) نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی نزد آی‌مو

همان‌گونه که بیان گردید، جمهوری اسلامی ایران جزو آن دسته از دولت‌های عضو آی‌مو می‌باشد که سفیر خود در کشور انگلیس را هم‌زمان و با حفظ سمت به عنوان نماینده‌ی دائمی و

^۱. سازمان بنادر و دریانوردی علاوه بر آی‌مو نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در سازمان‌های بین‌المللی هیدروگرافی، اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها، رژیم کنترلی اقیانوس هند و مرکز کمک‌های متقابل در موارد اضطراری را نیز دارد. هم‌چنین نمایندگان سازمان در اجلاس سازمان بین‌المللی کار که با امور کارگری دریانوردان اعم از دستمزد و شرایط و محیط کار مربوط می‌شود، در صورت نیاز شرکت می‌نمایند. همچنین طی ماده واحده‌ای که در تاریخ هفدهم مردادماه سال ۱۳۹۱ ه.ش به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید به دولت اجازه داده شد، در انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی پیانک (PIANC) عضویت یابد این اقدام با تلاش سازمان بنادر و دریانوردی و دفاع مدیرعامل این سازمان در صحن علنی مجلس صورت پذیرفت.

ثابت نزد آیمو معرفی نمود. این جایگاه فی الواقع یک جایگاه دیپلماتیک و تشریفاتی است که از ظرفیت های آن معمولاً در موارد خاص و بسیار مهم استفاده می شود. سفیری که هم زمان به عنوان نماینده ی کشورشان در آیمو معرفی می شود، معمولاً در نشست های کمیته های اصلی، فرعی و کارگروه ها شرکت نمی نماید. نقش سفرا به عنوان نمایندگان دایم بیش تر در نشست های مجمع آیمو و تا حدی شورا قابل لمس می باشد. در برگزاری مراسم های ویژه و مهم آیمو نظیر گرمی داشت روز جهانی دریانوردی نیز معمولاً از سفرای دولت ها دعوت به عمل می آید.

با توجه به واقعیات فوق الذکر، بسیاری از دولت های عضو اقدام به معرفی نمایندگانی تحت عنوان معاون و جانشین نماینده ی دایم می نمایند. این افراد عمدتاً از مراجع دریایی دولت های عضو می باشند.

همان طور که در چارت پیشین ملاحظه می شود، حلقه اصلی ارتباطی میان آیمو و دولت جمهوری اسلامی ایران را نماینده ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل می دهد که به عنوان معاون نماینده ی دایم کشور معرفی گردید.^۱ این نماینده با نماینده ی دایم به عنوان معاون ایشان از یک سو و با سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده ی مستقیم مدیر عامل این سازمان از سوی دیگر ارتباط تنگاتنگی دارد. ارتباط ایشان با وزارت امور خارجه و وزارت راه و شهرسازی به طور غیر مستقیم و از طریق سفارت و یا سازمان بنادر و دریانوردی حسب مورد صورت می گیرد. نماینده ی ثابت سازمان با توجه به شرح وظایف و مأموریتش دارای دو جایگاه فنی - تخصصی و دیپلماتیک می باشد. این نماینده به اعتبار این که از کارمندان سازمان بنادر و دریانوردی می باشد و از مدیرعامل این سازمان حکم انتصاب دریافت می کند، دارای یک جایگاه فنی و تخصصی است. از سوی دیگر به اعتبار این که از سوی وزارت امور خارجه به سمت نمایندگی سازمان بنادر و دریانوردی نزد آیمو منصوب و از سوی سفیر کشورمان در انگلیس به عنوان معاون نماینده ی دایم به آیمو معرفی گردید، واجد جایگاه دیپلماتیک می باشد و به عنوان نماینده ی دولت جمهوری اسلامی ایران انجام وظیفه می کند. به همین دلیل نماینده مورد نظر

^۱. "Deputy Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to IMO (DPR)".

می‌بایست کلیهٔ شؤن دیپلماتیک را در ارتباطاتش با مقامات آیمو، دولت انگلیس و نمایندگان سایر دولت‌های عضو رعایت نماید. نماینده‌ی ثابت می‌بایست هماهنگ با سفیر کشورمان در انگلیس عمل نماید و در موارد مهم که با امنیت و سیاست‌های کلی نظام و کشور مرتبط است، با ایشان مشورت کند و سپس اقدام لازم را به عمل آورد و در نهایت گزارش‌های لازم را تهیه و تسلیم ایشان نماید.

نتیجتاً باید گفت، سفیر جمهوری اسلامی ایران که نماینده‌ی ثابت و دایم کشور نزد آیمو می‌باشد، نماینده‌ی وزارت امور خارجه و تضمین‌کننده‌ی منافع ملی در بعد سیاست خارجی و دیپلماسی محسوب می‌گردد و نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی که به عنوان معاون ایشان نقش آفرینی می‌نماید، نماینده‌ی این سازمان و از طریق آن، وزارت راه و شهرسازی و تضمین‌کننده‌ی منافع ملی در بعد فنی و تخصصی قلمداد می‌شود. بنابراین در تمامی موارد می‌بایست به منافع دریایی کشور از دو بعد فنی و دیپلماتیک نگریست. در اغلب موارد منافع ملی دیپلماتیک و سیاست‌های کلی هر کشوری بر منافع فنی و تخصصی ارجحیت و برتری پیدا می‌کند. به همین خاطر نماینده‌ی ثابت سازمان و اعضای هیأت‌های اعزامی برای اجلاس‌ها که عمدتاً از بدنهٔ تخصصی سازمان و یا جامعهٔ دریایی کشور می‌باشند، همواره لازم است ملاحظات سیاسی وزارت امور خارجه و سفیر کشورمان در انگلیس را هنگام اعلام مواضع خود در نشست‌های آیمو مورد توجه قرار دهند و در مواقع لزوم با این وزارت خانه و یا سفارت مشورت و هماهنگی به عمل آورند.

وظایف اصلی نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی و معاون نماینده‌ی دایم جمهوری اسلامی ایران را می‌توان به شرح ذیل احصاء نمود:

- مطالعه و بررسی مستمر قوانین و مقررات آیمو و اسناد و مدارک اجلاس‌های نهاد‌های آن و شرکت مستمر در نشست‌ها به عنوان نماینده‌ی جمهوری اسلامی ایران جهت دفاع از منافع ملی دریایی و انعکاس دیدگاه‌های دولت جمهوری اسلامی ایران در خصوص موضوعات دریایی در دستور کار؛

- برقراری ارتباط و تعامل مستمر و سازنده با بخش های مختلف دبیرخانه ای آیمو جهت استفاده از ظرفیت های آموزشی و مشاوره ای این سازمان برای کشور؛
- پیگیری کلیه امور اداری و تخصصی فیما بین دولت جمهوری اسلامی ایران به ویژه سازمان بنادر و دریانوردی و ایفای نقش پل ارتباطی و نقطه تماس میان دو طرف و هم چنین دیگر سازمان های مرتبط داخلی در صورت لزوم؛
- برقراری ارتباط و تعامل نزدیک با دبیر کل و مقامات عالی و مدیران میانی آیمو و نمایندگان دولت های عضو در جهت ایجاد و حفظ روابط حسنه با آنان با هدف تأمین منافع ملی و توسعه روابط دریایی، کسب اطلاعات لازم و انعکاس به موقع آن ها به داخل کشور؛
- مطالعه و کسب اطلاع از آخرین اخبار و تحولات روز دریایی و انعکاس به موقع آن ها به مبادی ذی ربط داخلی؛
- تلاش و رایزنی جهت عضویت و پذیرش مسؤولیت در ساختارهای رسمی و غیر رسمی نهادهای آیمو؛
- انجام کلیه امور مربوط به نامزدی جمهوری اسلامی ایران جهت عضویت در شورای آیمو و رایزنی با هیأت ها و نمایندگی های کشورهای عضو به منظور جلب حمایت آن هادر صورت نامزدی؛
- حسب نیاز و درخواست مبادی ذی ربط داخلی، اطلاع یابی از نحوه اجرای کنوانسیون های دریایی آیمو توسط دولت های عضو آیمو از طریق نمایندگان این دولت ها و انعکاس آن ها به داخل؛
- با حفظ سمت، نمایندگی سازمان بنادر و دریانوردی نزد "صندوق بین المللی جبران خسارات آلودگی نفتی".

گفتار سوم) میزان نقش آفرینی دولت‌ها در روند تصویب مقررات و تقابل منافع

با محور قرار گرفتن سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان عالی‌ترین مرجع ذی صلاح برای تدوین قوانین و مقررات فراگیر و جهان شمول در زمینه‌های مختلف دریانوردی و کشتی‌رانی، کشورهای عضو با توجه به میزان توانایی‌های فنی و تخصصی و البته سطح علاقه و منافع دریایی، در روند تدوین این مقررات نقش آفرینی نموده و می‌نمایند. اگرچه در حال حاضر ۱۷۰ کشور عضو آیمو می‌باشند، اما میزان تأثیرگذاری آن‌ها در مباحث آیمو و تدوین مقررات بین‌المللی مرتبط با امور دریایی بسیار متفاوت است. نقش آفرینی و تأثیرگذاری بسیاری از کشورها تقریباً هیچ، بعضی‌ها اندک و بعضی دیگر قابل توجه و ممتاز می‌باشد. در این قسمت از بحث ابتداء وضعیت دولت‌های عضو را به طور کلی بررسی نموده و سپس جایگاه ایران را در تعاملات آیمو به ویژه نقش آفرینی در مباحث فنی و تخصصی دریایی و جریان تصویب مقررات مربوطه مورد مذاقه قرار خواهیم داد.

بند اول - دسته‌بندی دولت‌های عضو آیمو از حیث میزان نقش آفرینی در مباحث دریایی و تصویب مقررات

بر اساس مفاد کنوانسیون آیمو هم‌ه‌ی ۱۷۰ کشور عضو این سازمان بین‌المللی صرف نظر از میزان سهم شان در صنعت دریانوردی جهانی، به یک اندازه دارای حق رأی و امکان مشارکت در فعالیت‌های آیمو به ویژه مباحث فنی و تخصصی مطروحه در کمیته‌ها و کارگروه‌ها هستند. سه عضو وابسته نیز از امکان مشارکت در این زمینه‌ها به جز حق رأی برخوردارند. مع الوصف صرف عضویت در آیمو هیچ‌گاه به معنای مشارکت و تأثیرگذاری یکسان کشورها نیست. با نگاهی به ترکیب اعضاء، میزان منافع آن‌ها در صنعت کشتی‌رانی، میزان توانمندی و تأثیرگذاری ایشان در روند مذاکرات و حضور در جلسات، می‌توان دولت‌های عضو آیمو را به چهار دسته‌ی عمده به شرح آتی تقسیم نمود.

الف) دسته‌ی اول کشورهای فاقد هرگونه مشارکت در مباحث آیمو

بعضی از دولت‌ها اگرچه عضو آیمو می‌باشند ولی حضورشان در نشست‌های تخصصی آن نزدیک صفر و هیچ است و حداکثر مشارکت این کشورها در فعالیت‌های آیمو محدود به حضور در اجلاس مجمع می‌شود. این دسته از کشورها که گروه وسیعی را شامل می‌شود، خود به سه دسته تقسیم می‌گردد. دسته‌ی اول کشورهایی هستند که اصطلاحاً به آن‌ها کشورهای بسته می‌گویند، یعنی کشورهایی که به دریای آزاد راه ندارند. برای این دسته می‌توان از کشورهای اوگاندا، کنگو، نپال، مغولستان نام برد. دسته‌ی دوم کشورهایی که فاقد ناوگان ملی دریایی هستند و یا اصولاً ناوگان بسیار کوچکی دارند و از لحاظ اقتصادی نیز حجم مبادلات دریایی آن‌ها بسیار کم است. عمده این کشورها را کشورهای کوچک و کم‌تر توسعه یافته تشکیل می‌دهند. کشورهای جزیره ای هائیتی، کیپ ورب، توگو، فیجی، جزایر سلیمان، گینه ی بیسائو، ملاوی و تونگا را می‌توان در این دسته‌بندی قرار داد. کشورهای دسته‌ی سوم نیز کشورهایی هستند که به رغم سواحل طولانی، سرزمین و جمعیت قابل توجه فاقد ناوگان دریایی بزرگ هستند و صنعت کشتی‌رانی بین‌المللی آن‌ها محدود و ضعیف می‌باشد. عمده کشورهای توسعه نیافته آفریقایی نظیر موریتانی، سومالی و کشورهای در حال توسعه آسیایی نظیر ویتنام، برونئی و کامبوج از این دسته اند.

ب) دسته‌ی دوم کشورهای با حضور نامنظم در نشست‌های آیمو و نقش آفرینی ضعیف در مباحث آن این دسته از کشورهای عضو آیمو نیز در تعامل بسیار کمی با آیمو هستند و در معدود جلساتی که شرکت می‌یابند، گه گاهی نظرانی را در پی سایر نظرات ابرازی ارائه می‌نمایند و به ندرت نیز سندی که آن هم بیش‌تر جنبه گزارش دهی و نه فنی - تخصصی دارد، تقدیم می‌دارند. نقش این کشورها در روند مذاکرات و بررسی دستور کارهای آیمو بیش‌تر محدود به حمایت و یا عدم حمایت فلان نظر ابرازی از سوی یک کشور و یا گروهی از کشورهای خاص می‌شود.

این دولت‌ها که تعدادشان کم نیست، عمدتاً کشورهای در حال توسعه‌ای هستند که صنعت کشتی‌رانی در همه‌ی ابعاد آن جزو اولویت‌های اصلی سیاست‌های توسعه‌ای کشورشان محسوب نمی‌شود و یا اینکه فاقد ظرفیت‌های فنی و کارشناسی لازم برای مشارکت فعالانه در آیمو هستند، اگرچه بعضاً آرزوهایی نیز در سر دارند. این کشورها به دنبال گسترش ناوگان ملی خود به عنوان یک هدف اصلی و مهم نیستند و از کارشناسان با تجربه‌ی کافی در صنعت کشتی‌رانی بین‌المللی نیز برخوردار نمی‌باشند. بعضی از کشورهای خاورمیانه همانند اردن، یمن، سوریه و عراق در این گروه قرار می‌گیرند. در قاره‌ی آفریقا نیز می‌توان به کشور تانزانیا و در قاره‌ی اروپا به کشور گرجستان و مالدیو اشاره نمود.

ج) دسته‌ی سوم کشورهای با نقش آفرینی مثبت و قابل قبول در مباحث آیمو

این دسته از کشورها که ترکیبی از کشورها در قاره‌های مختلف است، اگرچه کم‌تر طراح و ارائه‌کننده‌ی یک دستور العمل، بخشنامه و یا کنوانسیون و قطعنامه می‌باشند، اما همواره سعی دارند، به دقت دستور کارها و اسناد ارائه شده از سوی دولت‌ها را مورد مطالعه قرار دهند و در جهت حفظ منافع دریایی خود اظهار نظر و بعضاً اسنادی را نیز به ویژه در جاهایی که از منافع و البته پتانسیل بیشتری برخوردارند، ارائه نمایند. این کشورها در مقایسه با دو دسته‌ی قبل از موقعیت ممتازتری برخوردارند و میزان مشارکت‌شان در مباحث آیمو به مراتب بیش‌تر است. این کشورها عمدتاً کشورهای در حال توسعه‌ای هستند که به لحاظ سواحل طولانی، موقعیت استراتژیک و یا ناوگان ملی و حجم قابل توجه کشتی‌های ورودی و خروجی به بنادر و یا تأمین‌کننده‌ی عمده‌ی نیروی انسانی دریایی دارای منافع ویژه در عرصه‌ی کشتی‌رانی بین‌المللی می‌باشند. کشورهایی همانند اندونزی، مالزی، فیلیپین، آفریقای جنوبی، آرژانتین، باهاماس، پاناما، جزایر مارشال، ترکیه، هند، عربستان سعودی و اکثر کشورهای اروپایی بلوک شرق سابق که به سرعت در حال توسعه و پیشرفت می‌باشند، نظیر اکراین و لهستان در این دسته قرار دارند. تعداد این کشورها قابل توجه می‌باشد و اغلب آن‌ها دارای نماینده‌ی ثابت نزد آیمو هستند و به عنوان نمایندگان کشورهای در حال توسعه در شورای آیمو نیز عضویت دارند. این کشورها همواره سعی می‌نمایند، در نشست‌های مختلف آیمو حضوری مستمر داشته باشند و با ترکیب

کارشناسی قوی در صدد حفظ منافع ملی خود برآیند. در واقع می‌توان گفت، ترکیب اصلی دولت‌های فعال در کمیته‌ها و کارگروه‌های آیمو را کشورهای دسته‌ی سوم و چهارم تشکیل می‌دهند. در بسیاری از موارد دیده شد، نشست‌های کمیته‌ها و حتی شورای آیمو به صحنه‌ی رویارویی این دو دسته از کشورها تبدیل شد که نهایتاً در اغلب موارد منجر به یک راه کار بینابین گردید.

(د) دسته‌ی چهارم کشورهای با نقش آفرینی ممتاز در مباحث آیمو

کشورهای دسته‌ی چهارم همواره در تمامی نشست‌های آیمو حضوری مستمر، قوی، با برنامه و مؤثر دارند و اسناد فنی- تخصصی قابل توجهی را به کمیته‌ها و کارگروه‌ها ارائه می‌نمایند. اکثر قریب به اتفاق ابتکاراتی که منجر به تنظیم و تصویب یک سند حقوقی الزام‌آور و یا غیر الزام‌آور می‌شوند، توسط این دولت‌ها تنظیم و ارائه می‌گردند. این دولت‌ها که تعدادشان شاید به عدد بیست هم نرسد، با قدرتی که در عرصه‌ی کشتی‌رانی بین‌المللی دارند، توانسته‌اند به خوبی در شاکله‌ی دبیرخانه‌ی آیمو نیز نفوذ و نقش محوری و اصلی را در تصمیم‌گیری‌های کمیته‌ها و شورای آیمو بازی نمایند. این‌ها از لابی‌های قوی نیز در جهت حفظ منافع جمعی خود برخوردارند. کشورهای این دسته اکثر قریب به اتفاق جزو کشورهای توسعه یافته هستند که پیشرو در صنعت دریا، کشتی و بندر بوده و اصولاً این صنایع جزو یکی از اولویت‌های استراتژیک آنان محسوب می‌شود. این کشورها توجه و حساسیت ویژه‌ای به کلیه‌ی جوانب مختلف کشتی‌رانی بین‌المللی، از مباحث ساخت و ایمنی کشتی‌ها گرفته تا مقوله‌ی حفظ محیط زیست و امنیت دریانوردی مبذول می‌دارند. اتباع این کشورها مالکان عمده‌ی کشتی‌ها هستند و از ناوگان ملی قابل توجهی نیز برخوردارند. حجم تجارت از طریق دریا و میزان ورود و خروج کشتی‌ها در این کشورها در حد بسیار بالایی است و اصولاً نبض اقتصاد جهان در دست آنهاست. به جرأت می‌توان گفت، بیش از هشتاد درصد اسناد ماهوی و تخصصی آیمو توسط این کشورها ارائه می‌شوند و به همین نسبت مسؤلیت‌های کمیته‌ها و به خصوص کارگروه‌ها و هم‌چنین پست‌های اصلی و کلیدی آیمو توسط ایشان اشغال شده است. مهم‌ترین کشورهای این دسته عبارتند از ژاپن، ایالات متحده‌ی آمریکا، آلمان، انگلیس، چین، فدراسیون روسیه، نروژ،

سوئد، فرانسه، کره جنوبی، کانادا، استرالیا، دانمارک، اسپانیا، هلند، ایتالیا، یونان و برزیل. جالب این که تمامی این کشورها عضو شورای آیمو و عمدتاً در گروه "A" و "B" می‌باشند.

حوزه نفوذ و تأثیرگذاری این کشورها در مباحث آیمو فوق‌العاده است. این کشورها با برخورداری از امکانات وسیع با مباحث آیمو به طور سیستماتیک، برنامه ریزی شده، علمی و مستقل برخورد می‌نمایند و به همین سبب سایر دولت‌های عضو آیمو، اگرچه در بعضی موارد خاص به لحاظ منافع ویژه ناگزیر به اتخاذ مواضعی مستقل می‌باشند، در بسیاری از موارد دیگر چاره‌ای جز پیروی از این کشورها ندارند. ارائه اسناد ماهوی قوی به همراه حضور مستمر، منظم و با برنامه در کلیه اجلاس‌ها و فعالیتهای آیمو با تیم‌های قوی فنی و تخصصی و به دنبال آن تأثیرگذاری مستقیم بر تدوین مقررات دریایی بین‌المللی از خصیصه‌های اصلی این دسته از کشورها است که نقشی ممتازی را نصیب آن‌ها نموده است.

بند دوم - جایگاه جمهوری اسلامی ایران در روند تصویب مقررات

تقریباً چهل سال پیش سازمان بنادر و دریانوردی با ساختار فعلی آن به موجب قانون موجد این سازمان تأسیس گردید. به موجب این قانون امور حاکمیتی حوزه بندر، کشتی و تا حدودی دریا برعهده سازمان بنادر و دریانوردی گذاشته شد و این سازمان به عنوان مرجع دریایی کشور نماینده رسمی دولت ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی معرفی گردید.

اگرچه از لحاظ قانونی امور دریایی و بندری به یک اندازه مورد تأکید و توجه قرار گرفتند، اما واقعیت این است که برای چندین دهه تمرکز اصلی سازمان بنادر و دریانوردی به مقوله بندری بوده است تا دریایی. دلایل و شواهد متعددی را برای این وضعیت می‌توان برشمرد که از جمله آن‌ها عبارتند از درآمد زا بودن امور بندری و هزینه‌زایی امور حاکمیتی دریایی، فقدان ناوگان ملی قوی، بیگانه بودن با بسیاری از حوزه‌های کاری آیمو از قبیل حفظ محیط زیست دریایی، فقدان کارشناسان خبره و متخصص در حوزه‌های مختلف دریایی، تحلیل انرژی سازمانی به خاطر سرگرم شدن بیش از حد به امور تصدی‌گری بندری به جای امور حاکمیتی، عدم شناخت کافی از ساز و کارها و اهمیت مباحث آیمو و حتی تصویب و عضویت دیر هنگام بسیاری از

کنوناسیون‌ها از قبیل مارپول. در مجموع می‌توان گفت، برای سالیان متمادی کشور ایران در دسته‌بندی کشورهای گروه دوم قرار داشت.

بعد از پیروزی انقلاب اسلامی ناوگان ملی کشتی‌رانی به تدریج گسترش یافت و هر سال بر تعداد کشتی‌ها و ظرفیت آن افزوده شد. پس از پایان جنگ تحمیلی و تدوین برنامه‌های توسعه‌ای، سازمان بنادر و دریانوردی نیز با سرعت خوبی رو به پیشرفت و توسعه گذاشت. توجه به امور دریایی در تمامی جوانب آن در کنار سرمایه‌گذاری در زیر ساخت‌های بندری به واسطه دهه هفتاد هجری شمسی بر می‌گردد. از این زمان به بعد و به خصوص از اواخر دهه‌ی هفتاد ما شاهد یک رویکرد و نگرش جدید در حوزه امور حاکمیتی دریایی هستیم که نگارنده تمایل دارد از آن به عنوان یک نهضت و انقلاب ارزشمند در سازمان بنادر و دریانوردی و به عبارتی جامعه دریایی کشور تعبیر نماید. بیش‌ترین سرمایه‌گذاری در حوزه دریایی در این دوره ده ساله به ویژه در اوایل دهه هشتاد صورت گرفت و در سال‌های بعد با جدیت بیش‌تری ادامه یافت. بسیاری از کنوانسیون‌های مهم دریایی نیز در این دوره زمانی به تصویب مجلس در آمدند و یا برای دولت ایران لازم الاجراء گردیدند. کمیته‌های مطالعه و بررسی اسناد آیمو در این دوره شکل گرفت و حضور هیأت‌های نمایندگی در اجلاس‌های آیمو با جدیت بیش‌تری پیگیری شد و ترکیب اعضای آن نیز به نفع نیروهای متخصص با بهره‌گیری از نیروهای برون سازمانی تغییر یافت. در این جا باید یادآوری شود که این تغییر نگرش و رویکرد اتفاقی نبود، بلکه خود نتیجه فرآیند آغاز نهضت خصوصی سازی امور تصدی‌گری به ویژه بخش بندری و پشتیبانی و تمرکز بیش‌تر به امور حاکمیتی می‌باشد.

در نتیجه می‌توان چنین قضاوت نمود که از اواسط دهه‌ی هفتاد شمسی و بعد بنا به تحولات داخلی و حتی بین‌المللی، سازمان آرام آرام خود را به دسته سوم دولت‌ها نزدیک نمود و در دهه‌ی هشتاد جایگاه خود را در این گروه و دسته‌بندی تثبیت نمود. نگاهی کلان به ساختار آیمو و مباحث مطروحه در کمیته‌ها و کارگروه‌های تخصصی و شاخص‌های ذکر شده درباره‌ی

دسته‌ی سوم نیز ما را به این قضاوت سوق می‌دهد. چنان که آمار و ارقام اسناد تقدیمی از سوی ایران به آیمو در مقایسه با سایر کشورها نیز مؤید آن است.

پرسش مهم در این جا این است که آیا این سطح و وقوف در دسته‌بندی سوم که البته خود دارای لایه های چندگانه است، کافی و رضایت بخش است و آیا چقدر زمان نیاز است تا از سطح سوم به سطح چهارم ارتقاء یافت؟!

واقعیت انکار ناپذیر این است که فاصله میان گروه سوم تا گروه چهارم بسیار بیش تر از فاصله گروه دوم تا سوم می‌باشد. به عبارت واضح تر سازمان بنادر و دریانوردی با تأثیرپذیری از رویکردهای علمی و کارشناسانه ی پیش گفته توانست خود را ظرف مدت کوتاهی به دسته‌ی سوم سوق دهد، اما بایستی پذیرفت که برای قرار گرفتن در لیست کشورهای دسته‌ی چهارم راه درازی در پیش است و می‌بایست بسیار تلاش کرد و هوشمندانه و هدفمند گام برداشت.

کشور ایران دارای منافع کلان در مقوله دریا در ابعاد مختلف آن می‌باشد و روز به روز بر دامنه‌ی این منافع و علایق افزوده می‌شود. آمارها حاکی از آن است که تا نود درصد واردات و صادرات کشور از طریق دریا صورت می‌پذیرد. اقتصاد کشور در حال شکوفایی است و این شکوفایی خود مستلزم ورود و خروج بیش از پیش کشتی‌ها به بنادر می‌باشد. ترانزیت کالا از جنوب به شمال و بالعکس و توجه روز افزون سیاست گذاران عرصه اقتصاد به آن نیز مؤلفه دیگری است که موجب رونق صنعت بندر و دریا خواهد شد. افزایش بیش از پیش تعداد کشتی‌های تحت مالکیت ایران، نگرانی‌های روز افزون جنبه‌های زیست محیطی فعالیت کشتی‌رانی در منطقه حساس و ویژه ی خلیج فارس و دریای مازندران و برخورداری از سواحل طولانی در جنوب و شمال کشور همگی بر لزوم نقش آفرینی فعال و مؤثر دولت جمهوری اسلامی ایران در عرصه دریانوردی بین‌المللی و منطقه‌ای به طور عام و در این مقام تعامل با ارگان مهم بین‌المللی یعنی آیمو و مباحث مطروحه در آن گواهی می‌دهند. رشد بی سابقه توجه به مسائل دریانوردی و صنعت کشتی‌رانی در سطح ملی و کلان و در کنار آن توسعه روز افزون ظرفیت‌های اسکله ها و پشت کرانه های بنادر و توجه ویژه مسؤولین عالی نظام به امر

کشتی، دریا و بندر نیز بی دلیل نیست؛ چه از منظر توسعه اقتصاد حمل و نقل به آن نگریسته شود و چه از زاویه تقویت جنبه‌های حاکمیتی. خلاصه آن که به موضوع دریا، کشتی و بندر باید از بعد ملی و نه بخشی نگریست. ورود قوی در عرصه دریانوردی بین‌المللی در همه‌ی ابعاد آن خود اقتدار نظام جمهوری اسلامی ایران در عرصه بین‌المللی و منطقه‌ای را در پی خواهد شد.

جمهوری اسلامی ایران اگرچه پنجاه و چهار سال پیش به عضویت آیمو در آمد، اما با توجه به اهمیتی که صنعت دریانوردی در یکی دو دهه‌ی اخیر برای آن پیدا کرد، توجه ویژه‌ای را به خصوص در یک دهه‌ی اخیر به مقوله مقررات بین‌المللی دریایی و اجرای صحیح آن‌ها می‌دول داشته است. این توجه و درک اهمیت موضوع موجب شد، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده‌ی دولت اقدام به استقرار نماینده‌ی ثابت خود نزد آیمو بنماید. برای اولین بار جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۱ ه.ش دارای یک نماینده‌ی ثابت از بخش فنی و تخصصی دریایی در آیمو شد و این نمایندگی را تا بحال ادامه داده است. اگرچه در ابتداء بحث استقرار نماینده‌ی ثابت در آیمو با چالش‌هایی مواجه شده بود، اما ارزیابی مثبت عملکرد نمایندگی از سوی همگان و نتایج ارزشمند این حضور، توانست به سرعت احساس نیاز به نمایندگی و ضرورت استمرار آن را برای همیشه ثابت نماید. با حضور نماینده‌ی ثابت در آیمو فعالیت دولت جمهوری اسلامی ایران در این سازمان مهم بین‌المللی چندین برابر شد و از حداکثر ظرفیت‌ها در جهت برقراری تعامل نزدیک میان دو طرف استفاده گردید. از این به بعد جمهوری اسلامی ایران در تمامی نشست‌های آیمو در کلیه سطوح دارای حداقل یک نماینده شد که با برقراری ارتباط و هماهنگی نزدیک با مبادی ذی‌ربط داخلی و عنداللزوم سفارت جمهوری اسلامی ایران در انگلیس، تمامی تلاش خود را در دفاع از منافع دریایی مصروف داشت. به موازات حضور قوی و مؤثر نماینده‌ی ثابت در آیمو، بدنه تخصصی دریایی کشور با محوریت و تولیت سازمان بنادر و دریانوردی نیز شاهد جهش و پیشرفت چشم‌گیری در رابطه با مشارکت در مباحث آیمو بود که امید است این روند هم چنان ادامه یابد. در طول دهه‌ی اخیر کمیته‌های متعدد تخصصی با مشارکت سازمان‌ها و شرکت‌ها اعم از دولتی و خصوصی در سازمان بنادر و دریانوردی سر و سامان بهتری یافت و با جدیت مباحث آیمو را دنبال نمود. حضور هیأت‌های اعزامی در

نشست‌ها بیش‌تر شد و به موازات آن تعداد سندهای با کیفیت که به کمیته‌های مختلف آیمو ارائه شدند، به نحو چشم‌گیری به خصوص از سال ۲۰۰۷ میلادی و بعد افزایش یافت. مجموع سندهایی که از سوی جمهوری اسلامی ایران در دوره پنج ساله ی ۲۰۰۷ الی ۲۰۱۱ میلادی به نشست‌های مختلف آیمو ارائه گردید، ۱۰۷ فقره می‌باشد. چنانچه به این تعداد، هفت سند دیگری که به صورت مشترک با چند کشور دیگر طی سال‌های ۲۰۰۹ الی ۲۰۱۱ میلادی ارائه شد، اضافه نماییم، جمع آن به ۱۱۴ سند می‌رسد.^۱ این میزان نشان دهنده ی افزایش چشم‌گیر سندها در مقایسه با دوره مشابه قبل از آن می‌باشد. در دوره پنج ساله ۲۰۰۲ الی ۲۰۰۶ میلادی مجموعاً ۲۳ سند ارائه شده بود که یکی از آن‌ها با مشارکت کشورهای حاشیه خلیج فارس صورت گرفت. افزایش قابل توجه سندها در طول پنج سال گذشته که با افزایش کیفیت نیز همراه بود، نام جمهوری اسلامی ایران را در ردیف پانزده کشور اول ارائه‌کننده ی بیش‌ترین سندها ثبت نمود که این خود یک رکورد قابل توجهی محسوب می‌شود.

در پایان این گفتار امید آن می‌رود، روند رو به رشد فعالیت‌های آیمویی کشورمان هم‌چنان با قوت هر چه بیش‌تر و برنامه ریزی بهتر در کلیه سطوح ادامه یابد، تا جایی که بتوان در آینده ای نه‌چندان دور شاهد ارتقای جایگاه کشورمان به گروه چهارم دسته‌بندی‌های پیش‌گفته باشیم. البته در این رابطه از آفت‌ها و تهدیدهایی که ممکن است موجب تضعیف جایگاه شوند، نباید غفلت نمود و لازم است با هوشیاری و برنامه ریزی این آفت‌ها و تهدیدها را شناسایی و در جهت رفع آن‌ها کوشید.

بند سوم - تقابل منافع دولت‌ها در تدوین مقررات دریایی

روح حاکم بر کارکردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی از جنس هم‌گرایی جهت نیل به اهداف مشترک مندرج در کنوانسیون مؤسس این سازمان می‌باشد. بدون شک تمامی دولت‌های عضو آیمو خواستار اعتدالی حداکثری استانداردهای موجود صنعت دریانوردی در همه‌ی ابعاد می‌باشند تا از این طریق بتوانند ایمنی و امنیت دریانوردی را با در نظر داشتن حفظ محیط

^۱ در سال‌های ۲۰۰۹، ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی به ترتیب سه، دو و دو سند با مشارکت چند کشور دیگر و یک سازمان ارایه شد.

زیست دریایی و افزایش بهره‌وری کشتی‌رانی ارتقاء بخشند. روحیه همدلی، حسن نیت و تلاش در جهت رسیدن به نقطه نظرات و تصمیم‌های مشترک تا حد قابل قبولی بر جو نشست‌های ارگان‌های آیمو حاکم است. با این وصف از آن جایی که دولت‌های عضو آیمو از ظرفیت‌ها، اولویت‌ها و منافع یکسانی برخوردار نیستند، بعضی از مباحث آیمو را گریزی از تأثیرپذیری ملاحظات سیاسی، حقوقی و یا اقتصادی و بعضاً بروز چالش‌هایی در تصمیم‌گیری‌ها نیست. نویسنده ی کتاب بارها در نشست‌های کمیته‌ها و حتی شورای آیمو شاهد تأثیر گذاری این ملاحظات در تصمیم‌گیری‌های نهایی بوده است. اگرچه همواره توصیه و سعی می‌شود، در این گونه موارد با ارائه یک راه حل بینابین موضوع مورد مصالحه قرار گیرد، اما در مواردی دیده شد که راه حل مصالحه آمیز حاصل نگردید و از راه دیگری که اصولاً سیستم رأی‌گیری می‌باشد، برای تصمیم‌گیری نهایی استفاده شد. نمونه ی بارز چنین وضعیتی را می‌توان در نشست شصت و دوم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و به هنگام تصویب اصلاحیه نسبت به ضمیمه ششم کنوانسیون "MARPOL" برای الزامی نمودن سیاست‌های کاهش گازهای گل خانه ای ناشی از فعالیت کشتی‌ها مشاهده نمود.

اگرچه موضوع مباحث مطروحه در آیمو فنی و تخصصی می‌باشد، دولت‌ها همواره منافع ملی خود را در روند بررسی مسائل و تصمیم‌گیری‌ها مورد توجه قرار خواهند داد. هر چه میزان منافع دریایی کشورها بیش‌تر باشد، میزان حساسیت نسبت به مباحث به ویژه مباحثی که منجر به تصویب کنوانسیون، پروتکل و یا قطعنامه و دستور العمل خواهد شد، بیش‌تر می‌گردد. دولت‌ها همواره تلاش خود را بر تمرکز صرف بر جنبه‌های تخصصی و فنی مباحث دریایی مبذول می‌دارند. با این حال در خصوص موضوعات فنی که تصمیم‌گیری راجع به آن‌ها آثار و تبعات سیاسی، حقوقی و اقتصادی را به همراه خواهد داشت که با منافع کلان ملی دولت و یا دولت‌هایی در تضاد ارزیابی شوند، ساکت ننشسته و قویاً از منافع خود دفاع می‌نمایند و سعی می‌کنند، ملاحظات خود را مطرح و در تصمیم‌گیری‌ها دخالت دهند.

در بررسی مسائل فنی و تخصصی دریایی چنانچه ملاحظه خاصی وجود نداشته باشد، مشکلی در تصمیم‌گیری راجع به آن‌ها به وجود نخواهد آمد، اما در صورت وجود ملاحظات حقوقی، اقتصادی و حتی سیاسی و وزن بالای آن‌ها، مباحث فنی را گریزی از تأثیر پذیری این ملاحظات نخواهد بود. بعضی اوقات این ملاحظات با توجه به وجوه مشترک زیاد میان دو یا چند کشور تبدیل به دغدغه خاطر های مشترک این کشورها می‌شود که در این صورت این دولت‌ها سعی می‌نمایند، با هماهنگی یک دیگر مواضع واحدی را اتخاذ و از نظرات ابرازی یک دیگر دفاع نمایند. در این موارد تقابل میان دو و حتی سه دیدگاه و موضع بسیار محتمل خواهد بود.

آی‌مو در تدوین مقررات دریایی با گروه‌های مختلفی روبرو است. یک گروه کشورهای هستند که دارای تکنولوژی ساخت کشتی و تجهیزات پیشرفته ی کمک ناوبری و سایر تجهیزات روی کشتی می‌باشند. یک گروه کشورهای که دارای مالکان زیاد کشتی‌ها هستند و یک گروه هم دارای ناوگان ملی و به عبارت دیگر تناژ ملی قابل توجه می‌باشند. گروه دیگری از کشورها نیز ممکن است همه‌یا بعضی از آن‌ها را داشته باشد و گروهی دیگر نیز ممکن است، هیچ کدام از آنها را نداشته باشند، اما از ابعاد دیگری نظیر مسائل زیست محیطی و یا انسانی، مباحث آی‌مو برایش مهم جلوه نماید. کشورهای دارنده ی صنعت کشتی سازی مکلف به رعایت استانداردهای ساخت کشتی در حد اعلاء می‌باشند، اما این فقط یک بعد قضیه است. بعد دیگر قضیه سودآوری، رقابت و جذب مشتریان بیش‌تر می‌باشد که الزامات خاص خودش را می‌طلبد. از سوی دیگر تصویب یک کنوانسیون و یا اصلاح آن ممکن است، اثرات مالی شدیدی را بر مالکان کشتی‌ها در بر داشته باشد. در این موارد شاهد یک نگرانی میان دولت‌های دارای تناژ ملی بالا همانند کشورهای پاناما، باهاماس، مالتا و جزایر مارشال خواهیم بود. در یک گوشه‌ای از جهان مسائل زیست محیطی از اهمیت و حساسیت بیش‌تری برخوردار است، حال آن که ممکن است یکی از مناطق پر ترافیک کشتی‌رانی نیز محسوب شود. در این صورت منافع دولت‌های هم جوار این مناطق حساس در نظر گرفتن مقررات سختگیرانه تر جهت حفظ محیط زیست شکننده منطقه می‌باشد، حال آن که پیش‌بینی چنین مقرراتی به مذاق صاحبان کشتی‌ها و حتی

دولت‌های دارای تناژ ملی بالا به دلیل تبعات مالی احتمالی چندان خوش نخواهد آمد. کشوری که به لحاظ تأمین نیروی انسانی دریایی در جهان دارای موقعیت ممتازی است و همواره سعی می‌نماید، این بازار را در دست خود نگه دارد، ممکن است در مقابل تصویب مقررات سختگیرانه تر برای شایستگی دریانوردان و یا مرخصی خشکی و دسترسی به امکانات و تسهیلات بندری از خود واکنش نشان دهد و آن را مانعی در جهت عرضهٔ بیش‌تر نیروی کار و در نتیجه کسب درآمد بیش‌تر برای کشورش و نیز فشارهای روانی به دریانوردان به هنگام سفر دریایی ارزیابی نماید.

هیأت‌های نمایندگی دولت‌ها در نشست‌های آیمو نمی‌توانند موضعی خلاف منافع ملی و سیاست‌های کلان ملت و دولت خود اتخاذ نمایند، ولو اینکه توجیهات فنی موضوع مطروحه منطقی بنظر رسند. به طور مثال در بحث کاهش گازهای گل خانه ای ناشی از فعالیت کشتی‌ها که در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی مطرح بود، مواضع کشورهای در حال توسعه کاملاً در تقابل با مواضع کشورهای توسعه یافته قرار گرفت. کشورهای در حال توسعه به رهبری چین و برزیل معتقد بودند، هر گونه تصمیم‌گیری راجع به کاهش گازهای گل خانه ای باید در پرتو توافق‌نامه‌ی کیوتو که در آن مسؤولیت کشورهای برخوردار و صنعتی در سرمایه گذاری جهت کاهش گازهای گل خانه ای بیش‌تر از سایر دولت‌ها در نظر گرفته شده بود، صورت پذیرد در حالی که کشورهای توسعه یافته ی عمدتاً اروپایی با آن مخالف بوده و با این استدلال که ماهیت صنعت کشتی‌رانی فرق نموده و کشتی‌ها همواره در حال تردد در نقاط مختلف جهان می‌باشند، خواستار تصمیم‌گیری واحد برای تمامی کشتی‌ها صرف نظر از مالکیت و پرچم آن شده بودند. در خصوص مسائل مربوط به امنیت دریایی نیز چنین تقابل منافی قابل تصور می‌باشد. استقرار "سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها" یکی از این موارد می‌باشد که مباحث چالشی زیادی را در زمان تصویب، به ویژه در خصوص محدودهٔ دریایی اعمال مقررات به دنبال داشت و نهایتاً منجر به یک راه حل بینابین گردید.

گاهی اوقات عدم حمایت از تصویب یک قانون و یا عدم پذیرش و عضویت در یک کنوانسیون به خاطر ملاحظات حقوقی است. با تصویب یک کنوانسیون، عضویت در آن و اجرایی شدنش، کنوانسیون مزبور تبدیل به یک قانون داخلی می‌شود که فرقی با سایر قوانین ملی نخواهد داشت و دولت عضو مکلف به اجرای صحیح آن خواهد شد. اجرای بعضی از کنوانسیون‌ها چندان آسان نیست و نیاز به الزامات متعددی دارد که تغییر بسیاری از قوانین داخلی، تدوین بسیاری از دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های اجرایی موضوع کنوانسیون، تهیه تسهیلات و تجهیزات هزینه بر و امکانات زیربنایی از جمله مهم‌ترین آن‌هاست. این ملاحظات حقوقی و فنی می‌توانند در زمان تصویب مفاد یک معاهده مورد لحاظ دولت‌ها قرار گیرند و پس از تصویب نیز در تصمیم‌گیری راجع به عضویت در سند مزبور مؤثر واقع شوند.

بنابر این ملاحظه می‌شود، دستیابی به توافق در همه‌ی مسائل فنی دریایی چندان کار آسانی نیست. در این تقابل منافع اگرچه در بسیاری از موارد پس از بحث و بررسی‌های طولانی مدت و نفس‌گیر و انجام لابی‌های فشرده از هر سو شاهد یک نوع مصالحه هستیم، اما گاهی اوقات مشاهده شد، کفه‌ی چانه‌زنی یک یا چند گروه نسبت به یک یا چند گروه دیگر سنگینی نموده و علی‌رغم عدم رضایت عده‌ای از کشورها که اتفاقاً تعدادشان قابل توجه نیز به نظر می‌رسید، موضوع مورد بحث به تصویب رسید. این یک واقعیت انکارناپذیر است که همواره دولت‌های عضوی که از صنعت پیشرفته‌ی کشتی‌رانی و قدرت دریایی بیش‌تر برخوردارند و مباحث آیمو را به طور مستمر و برنامه‌ریزی شده دنبال می‌نمایند، از نفوذ و قدرت بیش‌تری در تصویب مقررات آیمو بهره‌مندند. این واقعیت موجب شد، در بعضی موارد دولت‌های معترض به طور رسمی مراتب عدم رضایت و حتی تأسف خود را در صحن اصلی نشست‌ها اعلام دارند و حتی بعضی اوقات دولت‌های پیشرفته را به نادیده گرفتن منافع کشورهای در حال توسعه و تحمیل نظرات خود با بهره‌گیری از لابی‌های آشکار و نهان متهم نمایند.

در بعضی موارد دیده شد، اگرچه یک پیشنهاد در ابتداء با مخالفت اکثریت دولت‌ها مواجه گردید، اما به مرور زمان و با ارائه‌ی ابتکارهایی مواضع اکثریت تعدیل یافته و در نهایت موافقت ایشان نیز اخذ گردید. نمونه‌ی بارز این پدیده را می‌توان در بحث طرح اجباری شدن استفاده از

سیستم چارت الکترونیکی به جای چارت سنتی و طرح اجباری شدن ممیزی دولت‌های عضو آیمو مشاهده کرد. در بحث طرح اجباری شدن ممیزی دولت‌ها، ابتدائاً اکثر قریب به اتفاق کشورهای در حال توسعه که شامل دولت‌های عمده صاحب پرچم نیز می‌شود، با این طرح مخالفت نمودند. حتی بعضی از دولت‌های پیشرفته نیز با دیده ی تردید به آن نگرستند و بنابراین خواستار اجرای داوطلبانه ی آن گردیدند. با این حال پیگیری های زیاد دولت‌های توسعه یافته که حمایت دبیرخانه ی آیمو را نیز به همراه داشت، منجر به ارائه ی یک جدول زمان بندی شد که به موجب آن در سال ۲۰۱۵ میلادی با انجام تمهیدات لازم از جمله اصلاح کنوانسیون‌های موجود، انجام ممیزی دولت‌ها با محوریت آیمو اجباری خواهد شد.

در صورتی که منافع دولت‌ها در تصویب مفاد مقررات الزام‌آور تأمین نشود، سه حالت پیش خواهد آمد. در حالت اول چنان چه موضوعی که به تصویب رسید، در قالب یک کنوانسیون، موافقت‌نامه و یا پروتکل باشد، مورد استقبال کشورها قرار نخواهد گرفت و عملاً به مرحله ی اجراء در نخواهد آمد و متروکه خواهد شد. نمونه ی آشکار این وضعیت " کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس برای ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری" مصوب سال ۱۹۷۷ میلادی و پروتکل اصلاحی آن مصوب سال ۱۹۹۳ میلادی می‌باشد که علی‌رغم گذشت سال‌های زیاد هنوز حد نصاب لازم برای اجرایی شدن را به دست نیاورد. در حالت دوم چنان چه سند حقوقی مصوب با کسب حد نصاب لازم به اجراء در آمد، دولتی که آن را در تضاد با منافع خود بداند و یا حداقل ظرفیت اجرای آن را در خود نبیند، از عضویت در آن خودداری خواهد نمود. در این صورت بدیهی است، این معاهده نسبت به ایشان لازم الاجراء نخواهد بود. البته ممکن است با توجه به ماهیت ویژه ی کشتی‌ها موانع و مشکلاتی برای فعالیت کشتی‌های تحت ثبت و پرچم کشور غیر عضو پدید آید. در حالت سوم چنانچه موضوع به تصویب رسیده یک اصلاحیه ی مهم نسبت به مقررات موجود باشد و اصلاحیه مزبور از طریق مکانیزم پذیرش ضمنی به اجراء درآید، دولت عضو کنوانسیون مکلف به اجرای آن خواهد شد، ولو این که موضع آن در نشست‌های بررسی مفاد اصلاحیه مخالفت بوده باشد. در این موارد ظرفیت اجرای درست و کامل مقررات اصلاحی از سوی دولتی که با اکره مکلف به آن شد، هم چنان به عنوان یک مسأله مهم چالش برانگیز به

خصوص در مواردی که اجرای مقررات مستلزم هزینه و تأسیس زیر ساخت های سنگین باشد، مطرح خواهد بود.

در خصوص مقررات غیر الزام‌آور حقوقی از قبیل دستورالعمل‌ها و توصیه نامه‌ها، حساسیت‌ها به شدت اسناد الزام‌آور نیست. با این تفصیل، اجرای درست این مقررات به خصوص آن‌هایی که از اهمیت بیش‌تری برخوردارند و به مرور زمان جایگاه خود را به عنوان یک رویه معمول در میان صنعت تثبیت می‌نمایند، بسیار مهم و تعیین کننده خواهند بود. عدم اجرای این مقررات توسط تعدادی از دولت‌ها وجهه خوبی را برای آن‌ها در نزد افکار عمومی صاحبان صنعت و هم چنین مراجع دریایی وظیفه شناس ترسیم نخواهد نمود. دلیل آن نیز این است که این دستورالعمل‌های غیر الزامی اولاً از سوی یک سازمان بین‌المللی به تصویب می‌رسند و ثانیاً از همه‌ی دولت‌ها درخواست می‌شود، نهایت اهتمام خود را در اجرای بدون تبعیض آن‌ها مبذول دارند.

گفتار چهارم) روابط و تعاملات سازمان با سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای

در دنیای کنونی برقراری روابط میان سازمان‌ها، انجمن‌ها و مؤسسات بین‌المللی و یا منطقه‌ای اعم از دولتی و غیر دولتی امری طبیعی به نظر می‌رسد. تعاملات آیمو محدود به دولت‌های عضو نمی‌باشد. این سازمان بین‌المللی دارای مناسبات گسترده‌ای با سازمان‌ها و نهادهای دیگر به ویژه سازمان ملل متحد می‌باشد. در کنوانسیون آیمو به این موضوع توجه گردید و بخش شانزدهم آن با چهار ماده به " روابط با سازمان ملل متحد و سایر سازمان‌ها " اختصاص یافت. در این گفتار از کتاب این تعاملات و نحوه همکاری‌ها در سه قسمت روابط ویژه با سازمان ملل متحد، سازمان‌های بین‌المللی دولتی و سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی مورد مطالعه قرار می‌گیرد .

بند اول - روابط ویژه ی آیمو با سازمان ملل متحد

آن گونه که در بخش اول از فصل اول بیان گردید، ایده ی تأسیس یک سازمان بین‌المللی فعال در زمینه‌ی دریا و کشتی از همان اوایل تشکیل سازمان ملل متحد مورد توجه قرار گرفت.

تلاش سازمان ملل متحد سرانجام در سال ۱۹۴۸ میلادی نتیجه داد و منجر به تصویب کنوانسیون ایجاد آیمو گردید. پس از تصویب کنوانسیون مورد نظر سازمان ملل متحد آن را به حال خود رها نمود، بلکه تا اجرایی شدن کنوانسیون و تأسیس دبیرخانه‌ی سازمان و آغاز فعالیت متولی کلیه امور مربوط به کنوانسیون شد و از آن حمایت نمود. رابطه میان آیمو و سازمان ملل متحد را می‌توان به رابطه پدر و فرزندی تشبیه نمود. پدری که فرزندش را بوجود آورد، آن را بزرگ کرد و پس از رساندنش به سند بلوغ به او استقلال بخشید، اگرچه آن رابطه نسبی هم چنان به انحای مختلف حفظ شد و پس از آن آیمو به عنوان یکی از نوزده فرزند تخصصی سازمان ملل متحد به حیات خود ادامه داد.

رابطه و تعامل نزدیک میان سازمان ملل متحد و آیمو به روشنی در مواد مختلف کنوانسیون مؤسس سازمان تبیین گردید. در اهمیت این روابط همین بس که در بیست و دو ماده این کنوانسیون مجموعاً چهل بار از نام سازمان ملل متحد استفاده شد. در ذیل محورهای این روابط بر اساس کنوانسیون بیان می‌گردد:

- در صورتی که موضوعی مرتبط با وظایف آیمو از سوی سازمان ملل متحد و یا هر یک از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد به آن ارجاع شود، آیمو موظف است آن را مورد رسیدگی قرار دهد و تصمیمات مناسب را در دایره صلاحیت های خود اتخاذ نماید.
- به دولت‌هایی که عضو سازمان ملل متحد می‌باشند، این امتیاز داده شد که بدون اخذ موافقت اعضای آیمو به عضویت آن در آیند، حال آن که چنین حقی به دولت‌های غیر عضو سازمان ملل متحد داده نشد.
- یکی از موضوعاتی که بیان گر نفوذ و برتری تصمیمات سازمان ملل متحد بر آیمو می‌باشد، بحث وضعیت عضویت دولت‌ها است. به موجب ماده دهم کنوانسیون آیمو، چنانچه به موجب قطعنامه‌ی مجمع عمومی سازمان ملل متحد دولت و یا سرزمینی از عضویت در آیمو منع شود و یا حق عضویت آن سلب گردد، این تصمیم لازم‌الاتباع است

و آی‌مو نمی‌تواند خلاف آن به عضویت دولت و سرزمین ادامه دهد و یا آن‌ها را به عضویت خود درآورد.

- در بحث تعیین شرایط و مقررات کاری دبیرکل و دیگر پرسنل آی‌مو، شورای این سازمان مکلف گردید، تا آنجا که ممکن است مقررات مربوطه سازمان ملل متحد و حتی سازمان‌های تخصصی دیگر سازمان ملل متحد را مورد لحاظ قرار دهد و مقررات خود را با آن‌ها هم‌سان سازد.

- در بحث همکاری‌های فنی و آموزشی نیز میان آی‌مو و سازمان ملل متحد از طریق "UNEP" و "UNDP" تعاملات و مراوداتی در خصوص برنامه‌های مختلف آموزشی به خصوص تأمین اعتبار پروژه‌ها وجود دارد. در این رابطه کمیته‌ی همکاری فنی آی‌مو می‌بایست کلیه ملاحظات مربوط به اجرای پروژه‌های همکاری فنی را که از طریق برنامه‌های سازمان ملل متحد تأمین مالی می‌شوند، مورد توجه و عمل قرار دهد. معمولاً در این موارد آی‌مو به عنوان نماینده‌ی اجرایی و عامل همکاری عمل می‌نماید.

- سند کنوانسیون آی‌مو به رسم امانت نزد دبیرکل سازمان ملل نگهداری می‌شود. سند متضمن پذیرش کنوانسیون آی‌مو و عضویت در سازمان و سند اعلام انصراف از عضویت در آن نیز به دبیر کل سازمان ملل متحد تسلیم خواهد شد. دبیر کل نیز مراتب را به اطلاع آی‌مو و نیز دولت‌های عضو خواهد رساند. سند پذیرش اصلاحیه نسبت به مفاد کنوانسیون از سوی اعضاء به دبیر کل آی‌مو ارائه خواهد شد و ایشان نیز آن را به رسم امانت تسلیم دبیر کل سازمان ملل متحد خواهد کرد.

علاوه بر موارد فوق، طبق ماده شصت و چهار کنوانسیون مؤسس آی‌مو، برقراری رابطه میان این سازمان و سازمان ملل متحد الزامی می‌باشد. این رابطه به استناد ماده بیست و پنج کنوانسیون از یک سو و ماده پنجاه و هفت منشور سازمان ملل متحد از سوی دیگر به موجب یک توافق‌نامه‌ای که میان آی‌مو و سازمان ملل متحد منعقد گردید، برقرار شد.^۲ با انعقاد این

^۱. "United Nations Environment Programme, United Nations Development Programme".

^۲. "Agreement between the United Nations and the International Maritime Organization".

توافق نامه آیمو عنوان "سازمان تخصصی سازمان ملل متحد" را به خود گرفت و شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد نیز مسؤول هماهنگی این روابط معرفی گردید.^۱ این توافق نامه از یک مقدمه و نوزده ماده تشکیل شد. با توجه به جایگاه مهم این توافق نامه در برقراری رابطه میان آیمو و سازمان ملل متحد، رئوس محتوای مواد آن در ذیل بیان می گردد:

اعطای وضعیت نمایندگی تخصصی به آیمو (ماده ۱ یک)، حضور نمایندگان دو طرف در نشست های مجمع، شورا و کمیته ها و نحوه این حضور و مشارکت در مباحث مرتبط و توزیع بیانیه های دو طرف (ماده ۲ دوم)، امکان و نحوه پیشنهاد گنجاندن مواردی در دستور کار اجلاس های دو طرف (ماده سوم)، توجه به توصیه های سازمان ملل متحد در خصوص موضوعات مرتبط با وظایف آیمو و ارائه گزارش به آن راجع به نتایج حاصله از اجرای توصیه ها (ماده چهارم)، تبادل اطلاعات، اسناد و ارائه گزارش ها و یا انجام مطالعات درخواستی از سوی سازمان ملل متحد (ماده پنجم)، کمک و یاری به شورای امنیت سازمان ملل متحد از طریق شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد در اجرای تصمیمات مربوط به صلح و امنیت بین المللی (ماده ششم)، کمک و یاری به شورای قیمومت سازمان ملل متحد در اجرای مأموریت هایش (ماده هفتم)، همکاری با سازمان ملل متحد در اعمال اصول و تعهدات مندرج در بخش یازدهم منشور ملل متحد نسبت به سرزمین های فاقد دولت (ماده هشتم)، برقراری رابطه با دادگاه بین المللی عدالت از جمله ارائه اطلاعات مورد نیاز به آن و نیز درخواست مشاوره

۱. ماده پنجاه و هفت منشور سازمان ملل متحد می گوید: "۱- آژانس های تخصصی مختلف متشکله از طریق توافقات بین الدولی و دارای مسؤولیت های وسیع بین المللی در زمینه های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، تربیتی، بهداشتی و حوزه های مربوطه، آن گونه که در اسناد اصلی و بنیادی شان بیان شد، لازم است طبق مقررات ماده شصت و سوم با سازمان ملل متحد به رابطه در آورده شوند. ۲- چنین آژانس هایی که به رابطه با سازمان ملل متحد در آورده شدند، بعد از این به عنوان آژانس های تخصصی مورد اشاره و خطاب قرار خواهند گرفت." ماده شصت و سه منشور نیز می گوید: " ۱- شورای اقتصادی و اجتماعی می تواند با تعیین شرایطی که به موجب آن آژانس مورد نظر به رابطه با سازمان ملل متحد در آورده خواهد شد، وارد توافقاتی با هر کدام از آژانس های مورد اشاره در ماده ۵۷ بشود. چنین توافقاتی منوط به تأیید مجمع عمومی خواهد بود. ۲- این شورا می تواند فعالیت های آژانس های تخصصی را از طریق انجام مشاوره و یا ارائه توصیه هایی به آن ها و نیز از طریق ارائه توصیه هایی به مجمع عمومی و اعضاء سازمان ملل متحد، مورد هماهنگی قرار دهد."

۲. "United Nations Trusteeship Council".

۳. "Non-Self Governing Territories".

در حوزه کاری آی‌مو (ماده نهم)، ترتیبات پرسنلی از قبیل تلاش در جهت تهیه استانداردهای مشترک پرسنلی، ابداع روش‌هایی برای پرهیز اختلافات جدی در شرایط و مقررات استخدامی و رقابت در استخدام، مبادله پرسنل، مشارکت در هیأت مشاوره بین‌المللی سرویس‌های مدنی و مشورت با یک دیگر در زمینه‌ی شرایط خدمات کارمندان، مدت به کارگیری شان، سطوح دستمزدها و مقررات استخدامی با هدف یکنواخت‌سازی و همکاری با یک دیگر در خصوص تأسیس مکانیزمی برای رفع اختلافات ناشی از استخدام پرسنل (ماده دهم)، همکاری در زمینه‌ی خدمات آماری با هدف پرهیز از هرگونه موازی‌کاری، شناسایی سازمان ملل متحد به عنوان آژانس مرکزی جهت جمع‌آوری، آنالیز، چاپ، توزیع، استاندارد و بهبودسازی آمارهایی که برای اهداف کلی همه‌ی سازمان‌های تخصصی مورد استفاده قرار می‌گیرد و متقابلاً شناسایی سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان آژانس مناسب برای موارد فوق در حوزه کاری آن، تهیه دستورالعمل‌هایی از سوی سازمان ملل متحد برای همکاری مؤثر آماری میان این سازمان با آی‌مو و سایر سازمان‌های تخصصی (ماده یازدهم)، همکاری در زمینه‌ی خدمات فنی و اداری از قبیل تلاش در جهت یکنواخت‌سازی خدمات اداری و فنی، برقراری تمهیداتی جهت ثبت و تسلیم اسناد و مدارک رسمی، اعطای حق استفاده از پاسپورت مخصوص سازمان ملل متحد به کارمندان آی‌مو تحت شرایط ویژه‌ای که بعدها توسط دو طرف مقرر خواهد شد (ماده دوازدهم)، ترتیبات مالی و بودجه‌ای از قبیل برقراری روابط نزدیک مالی و بودجه‌ای با هدف انجام فعالیت‌های اداری به احسن وجه و تلاش جهت هم‌سان‌سازی و هماهنگی این‌گونه فعالیت‌ها، در نظر گرفتن ترتیباتی جهت گنجاندن بودجه‌ی آی‌مو در بودجه‌ی عمومی سازمان ملل متحد (ماده سیزدهم)، تأمین مالی خدمات ویژه‌ای که هر یک از طرفین ممکن است به طرف مقابل ارائه نماید (ماده چهاردهم)، اعلام مفاد هر گونه توافقاتی که مدنظر آی‌مو می‌باشد و نیز توافقات رسمی منعقد شده با سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد، سازمان‌های بین‌الدولی دیگر و یا سازمان‌های غیر دولتی (ماده پانزدهم)، اهمیت برقراری رابطه مؤثر میان سازمان ملل متحد و آی‌مو با اجرای مقررات توافق‌نامه‌ی حاضر و تعهد دو طرف برای برداشتن هرگونه اقدام دیگری که برای برقراری ارتباط کامل میان دو طرف لازم باشد و نیز اعمال این مقررات نسبت به دفاتر

منطقه‌ای که ممکن است توسط دو طرف ایجاد شوند (ماده شانزدهم)، امکان برقراری ترتیبات و تمهیدات تکمیلی مورد نیاز جهت اجرای مفاد توافق‌نامه توسط دبیر کل سازمان ملل متحد و مقام ذی صلاح آیمو (ماده هفدهم)، امکان بازنگری مفاد توافق‌نامه حاضر با موافقت سازمان ملل متحد و آیمو (ماده هجدهم)، به اجراء در آمدن مفاد توافق‌نامه پس از تأیید آن توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد و مجمع آیمو (ماده نوزدهم).

علاوه بر توافق‌نامه‌ی فوق‌الذکر، بعدها آیمو دو توافق‌نامه‌ی دیگر نیز با سازمان ملل متحد منعقد نمود. عناوین این دو موافقت‌نامه عبارتند از "اجازه سازمان بین‌المللی دریانوردی جهت عضویت در صندوق مشترک بازنشستگی کارکنان سازمان ملل متحد" و "تعمیم صلاحیت دیوان اداری سازمان ملل متحد به سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص عریضه‌های مبنی بر عدم رعایت قراردادهای استخدامی و یا شرایط انتصاب کارمندان آیمو"^۱. توافق‌نامه‌ی اول پس از طی مراحل قانونی و اخذ مجوز از مجمع آیمو در تاریخ بیست و سوم ماه ژوئن سال ۱۹۵۹ میلادی توسط دبیرکل سازمان ملل متحد و در سی ام همین ماه توسط دبیر کل آیمو به امضا رسید و از همین تاریخ اجرایی شد. توافق‌نامه‌ی دوم نیز در تاریخ یازدهم ماه فوریه سال ۱۹۶۴ میلادی توسط نماینده‌ی سازمان بین‌المللی دریانوردی و در بیستم همین ماه توسط نماینده‌ی سازمان ملل متحد به امضا رسید.^۲

همان گونه که ملاحظه می‌شود، روابط میان آیمو و سازمان ملل متحد آن چنان به هم تنیده است که فقدان آن ای بسا می‌تواند موجب اختلال در کار آیمو و به عبارتی عدم کارایی حد اکثری آن شود. وظایف و اختیاراتی که به موجب کنوانسیون و سپس توافق‌نامه مورد نظر برای سازمان ملل متحد تعیین شد، ما را به این حقیقت رهنمون می‌سازد که اصولاً بدون وجود

^۱. "United Nations Joint Staff Pension Fund", "Administrative Tribunal of the United Nations".

^۲. متن این توافق‌نامه در تاریخ بیست و هشتم ماه می سال ۱۹۶۴ میلادی به تأیید شورای آیمو رسید. طبق ماده چهارم این توافق‌نامه، اثر بخشی مفاد آن به هفت ماه قبل از امضای توافق‌نامه تسری داده شد. بنابراین می‌توان گفت در این مورد استثنایی تاریخ اجرای توافق‌نامه مقدم بر تاریخ امضای آن می‌باشد. این بدان معنا است که طرفین از قبل مفاد آن را تهیه و توافق کرده بودند ولی تشریفات امضای آن به طول انجامید و به این ترتیب چاره‌ای جز در نظر گرفتن تاریخ عملیاتی شدن آن از اول ماه دسامبر سال ۱۹۶۳ میلادی نداشتند.

سازمان ملل متحد و یا همکاری آن سازمان، آیمو نه تنها با عدم کارآمدی و اختلال در کار مواجه خواهد شد، بلکه مشروعیت و موجودیت خود را نیز از دست خواهد داد. برای اثبات این ادعا کافی است به مفاد کنوانسیون آیمو در ارتباط با سازمان ملل متحد که در فوق به مهم‌ترین آن‌ها اشاره گردید، توجه شود. به طور مثال عضویت تمامی کشورها در آیمو منوط به ارائه سند پذیرش کنوانسیون آن به دبیر کل سازمان ملل متحد است و این سازمان به موجب ماده هشتاد کنوانسیون می‌بایست موضوع عضویت دولت‌ها را به اطلاع سایرین برساند. هم چنین است، انصراف از عضویت در کنوانسیون و آیمو که اولین شرط آن به موجب ماده هفتاد و هشت کنوانسیون تسلیم سند انصراف به دبیر کل سازمان ملل متحد می‌باشد. به لحاظ نظری تعطیلی اجرای این دو ماده کافی است تا موجودیت آیمو را با خطر انحلال مواجه سازد، چرا که بدون اجرای شان عملاً امکان عضویت در آیمو و یا انصراف پس از عضویت وجود نخواهد داشت مگر آن که دولت‌های عضو بخواهند رأساً اقدام به اصلاح مفاد کنوانسیون بنمایند که البته این امر الزامات حقوقی خاص خود را می‌طلبد.

نمایندگان سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز در بسیاری از اجلاس‌های سازمان ملل متحد و نهادهای وابسته به آن شرکت می‌نمایند و در خصوص موضوعاتی که ممکن است به صنعت دریانوردی و کشتی‌رانی ارتباط پیدا کند، مداخله و نظرات مشورتی خود را ارائه می‌کنند.

بند دوم - روابط با سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد و دیگر سازمان‌های بین‌الدولی

روابط میان آیمو و سازمان ملل متحد اگرچه بسیار نزدیک و مهم می‌باشد، اما محدود به آن نیست. آیمو مکلف است با سایر سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد همکاری و تعامل داشته باشد. ماده شصت و پنج کنوانسیون آیمو در این رابطه می‌گوید:

" سازمان باید با هر آژانس تخصصی سازمان ملل متحد در موضوعاتی که ممکن است مورد علاقه مشترک سازمان و چنین آژانس تخصصی باشد، همکاری نماید و باید چنین مسائلی را مورد لحاظ قرار داده و با هماهنگی آژانس تخصصی در خصوص آن‌ها عمل نماید."

اگرچه همکاری آیمو با دیگر سازمان های تخصصی سازمان ملل متحد یک تکلیف است اما برای برقراری این ارتباط و همکاری الزاماً نیازی به انعقاد توافق نامه، همانند آنچه که در خصوص سازمان ملل متحد صورت گرفت، نیست. به عبارت واضح تر انعقاد توافق نامه با سازمان ملل متحد به موجب ماده شصت و چهار کنوانسیون الزامی است اما در ماده شصت و پنج که ناظر به سازمان های تخصصی می باشد، صرفاً بر همکاری میان آیمو و این سازمان ها تأکید شد و الزامی برای انعقاد توافق نامه پیش بینی نگردید. مع الوصف، امضای توافق نامه ی همکاری میان این سازمان ها و آیمو در جهت شفاف سازی تعاملات فی مابین و دامنه ی همکاری ها امکان پذیر می باشد. ماده بیست و پنجم کنوانسیون در این خصوص می گوید:

" (a) شورا می تواند آن گونه که در بخش شانزدهم مقرر گردید، وارد توافقات و ترتیبات در برگزیده ی روابط سازمان با دیگر سازمان ها بشود. چنین توافقات و ترتیباتی مستلزم تأیید مجمع خواهند بود. "

با استناد به این دو ماده، آیمو با بعضی از سازمان های تخصصی سازمان ملل متحد توافق نامه ی همکاری منعقد نمود. اولین توافق نامه با سازمان بین المللی کار منعقد گردید. این توافق نامه ابتداء در تاریخ یازدهم ماه دسامبر سال ۱۹۴۸ میلادی توسط هیأت حاکمه سازمان بین المللی کار و سپس در تاریخ شانزدهم ماه ژانویه سال ۱۹۵۹ میلادی توسط مجمع آیمو تأیید شد و به استناد ماده یازدهم آن از تاریخ اخیر الذکر به مرحله اجراء درآمد. دومین توافق نامه در سال ۱۹۶۱ میلادی با آژانس بین المللی انرژی اتمی و سومین آن در سال ۱۹۶۵ میلادی با سازمان غذا و کشاورزی منعقد شد. مفاد این توافق نامه ها عمدتاً برگرفته از توافق نامه ی منعقد شده با سازمان ملل متحد می باشد. مهم ترین موضوعاتی که در این توافق نامه ها مطرح گردید، عبارتند از نحوه همکاری و انجام مشاوره، نحوه حضور نمایندگان دو طرف در نشست ها، تشکیل کمیته های مشترک در صورت لزوم، تبادل اطلاعات و اسناد، تبادل کارمندان به طور دایم و یا موقت، پیشنهاد گنجاندن دستور کارها در برنامه ی کاری دو طرف، ارائه سرویس های آماری و تأمین مالی خدمات ویژه ارائه شده توسط دو طرف.

بیش‌ترین ارتباط کاری میان آیمو و سازمان بین‌المللی کار وجود دارد. موضوع اصلی این تعاملات نیز نیروی انسانی دریایی می‌باشد. در این خصوص زمینه‌های همکاری زیادی میان دو طرف به ویژه از طریق کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و کمیته‌ی حقوقی آیمو وجود دارد. گروه‌های کاری مشترک متعددی نیز تاکنون از سوی دو سازمان تشکیل گردید.

سازمان‌های بین‌المللی منحصر به نوزده سازمان تخصصی سازمان ملل متحد نمی‌باشند. در دنیای امروزی صدها سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای دولتی وجود دارند که در زمینه‌های مختلف فعالیت می‌کنند. در بسیاری از موارد حوزه فعالیت‌های این سازمان‌ها با یک دیگر برخورد پیدا می‌کند. آیمو نیز از این وضعیت مستثنی نیست. در این گونه موارد سازمان‌ها سعی می‌نمایند، در یک فضای دوستانه با یک دیگر ارتباط برقرار نمایند و در جهت تأمین منافع مشترک مبادرت به تبادل اطلاعات و همکاری‌های مشاوره‌ای مورد نیاز نمایند. در همین راستا آیمو با استناد به ماده شصت و شش کنوانسیون هیچ‌گونه محدودیتی در برقراری ارتباط و همکاری با تمامی سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای در جهت اجرای وظایف و مأموریت‌هایش ندارد. ماده اخیرالذکر در این رابطه اشعار می‌دارد:

" سازمان می‌تواند راجع به مسائل داخل در قلمرو خود با سایر سازمان‌های بین‌الدولی که سازمان تخصصی سازمان ملل متحد نیستند اما منافع و فعالیت‌های آن‌ها به اهداف سازمان مربوط می‌شوند، همکاری نماید."

نکته ظریفی که در این جا وجود دارد، این است که در این ماده از کلمه "May" استفاده شد که به معنی جواز و اختیار می‌باشد، اما در ماده شصت و پنج که مربوط به همکاری با سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد می‌باشد، از کلمه "Shall" استفاده گردید که در لسان حقوقی به معنای اجبار و تکلیف است و منظور آن این است که آیمو در اجرای وظایفش مکلف به همکاری با سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد است و نمی‌تواند در موضوعاتی که بخشی از جوانب آن با دیگر سازمان‌ها ارتباط پیدا می‌کند، خود را مستغنی از برقراری ارتباط و مشاوره بداند و یا این که درخواست دیگر سازمان‌ها را در خصوص همکاری در یک موضوع

خاص رد نماید. این امر خود نشان دهنده ی جایگاه ویژه ی سازمان های تخصصی سازمان ملل متحد در میان سازمان های بین الدولی است.

از میان ده ها سازمان بین الدولی سازمان بین المللی دریانوردی تاکنون با ۶۳ سازمان که احساس همکاری بیش تری با توجه به اهداف و مأموریت ها می شد، توافق نامه ی همکاری ویژه ای را منعقد نمود. مستند قانونی چنین توافق نامه هایی نیز بند اول ماده ۲۵ کنوانسیون می باشد.^۱ سطح روابط و همکاری میان این سازمان ها و آیمو بسیار متفاوت است. به طور مثال سازمان هایی نظیر سازمان بین المللی هیدروگرافی، کمیسیون اروپا، صندوق بین المللی جبران خسارت های آلودگی مواد نفتی و سازمان بین المللی ماهواره ی سیار همکاری نزدیکی با آیمو دارند و در بسیاری از نشست های کمیته های مختلف آن فعالانه شرکت می نمایند. در مقابل سازمان هایی هستند که حضور کم رنگی در نشست ها داشته و مشارکت شان در مباحث آیمو بسیار کم و موردی می باشد. برای این دسته از سازمان های بین الدولی می توان به سازمان هایی نظیر کمیته ی بین المللی صلیب سرخ، سازمان کشورهای صادر کننده ی نفت عرب، سازمان جهانی توریسم و یا سازمان دول آمریکایی اشاره کرد. محور اصلی این توافق نامه ها تبادل اطلاعات فنی و کارشناسی، حضور نمایندگان دو طرف در نشست ها و ارائه مشاوره ها و راهنمایی های لازم در موارد نیاز می باشد. متقابلاً آیمو نیز می تواند در نشست های این سازمان ها به عنوان ناظر حضور یابد و دیدگاه های خود را در خصوص موضوعاتی که ممکن است با مسائل دریانوردی بین المللی مرتبط باشد، مطرح نماید.

بند سوم- روابط با سازمان ها و انجمن های غیر دولتی بین المللی

در دنیای امروزی سازمان ها، مؤسسات و انجمن های تخصصی زیادی در سطح بین المللی و منطقه ای فعالیت می نمایند که وابسته به دولت ها نیستند. هدف عمومی تشکیل این نهادها عبارت است از حفظ منافع مشترک یک گروه و جمعیت اعم از اشخاص حقیقی و یا حقوقی و یا خدمات بشر دوستانه از قبیل حفظ محیط زیست و یا دفاع از حیوانات خشکی و یا آبی. به

^۱ اسامی این سازمان ها در قسمت ضمیمه آورده شد.

تمامی سازمان‌های غیر دولتی که در این زمینه ها فعالیت می‌نمایند، اصطلاحاً "NGO" می‌گویند که مخفف "سازمان غیر دولتی" است.^۱ در حوزه دریا، کشتی و بندر نیز سازمان‌های غیر دولتی زیادی وجود دارند که چه در سطح ملی و چه در سطح بین‌المللی و یا منطقه‌ای فعالیت می‌نمایند. علاوه بر این سازمان‌هایی وجود دارند که اگرچه حوزه اصلی فعالیت‌های شان دریایی و یا بندری نیست، اما با توجه به مباحث فنی مطروحه در آیمو به ویژه در رابطه با طراحی و ساخت کشتی‌ها، بخشی از این مباحث می‌تواند با حوزه اصلی فعالیت این سازمان‌ها ارتباط پیدا نماید. به عنوان نمونه می‌توان به "انجمن بین‌المللی متالیک آهن"^۲ و "شورای بین‌المللی جوهر پرینت و رنگ"^۳ اشاره نمود که موضوع فعالیت آن‌ها، چنان که از عنوان شان پیداست، چیزی غیر از فعالیت‌های دریایی و کشتی‌رانی می‌باشد. مع الوصف می‌توان میان این سازمان‌ها و کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و یا کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی در هنگام بررسی مسائلی هم چون ساختمان تجهیزات و یا استفاده از رنگ‌های ضد خزه‌ی به کار رفته در کشتی‌ها ارتباط کاری را متصور شد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی در راستای ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی می‌تواند با این سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی تعاملات و روابطی را برقرار نماید. تشخیص برقراری چنین ارتباط و همکاری کاملاً به اراده آیمو بستگی دارد. ماده شصت و هفتم کنوانسیون آیمو در این باره می‌گوید:

"سازمان می‌تواند راجع به موضوعات داخل در قلمرو خود ترتیبات مناسبی را برای مشاوره و همکاری با سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی در نظر بگیرد."

بند "a" ماده بیست و پنجم کنوانسیون نیز اجازه انعقاد توافق‌نامه با سازمان‌ها از جمله سازمان‌های غیر دولتی در برقراری روابط با آن‌ها را داده است. برای اجرای دو ماده فوق‌الاشاره نسبت به سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی، آیمو ساز و کارهایی را پیش‌بینی نمود و مقرراتی را

1. "Non- Governmental Organization".

2. "International Iron Metallics Association (IIMA)".

3. "International Paint and Printing Ink Council (IPPIC)".

تحت عنوان "قواعد حاکم بر روابط با سازمان های بین المللی غیر دولتی"^۱ به تصویب رساند. دستور العمل اجرایی این مقررات و نحوه بررسی درخواست های موقعیت مشاوره ای و انصراف از آن نیز تحت عنوان "دستور العمل های راجع به اعطای موقعیت مشاوره ای"^۲ در چهل امین نشست شورای آیمو در تاریخ بیست و سوم ماه می سال ۱۹۷۸ میلادی به تصویب رسید و در نشست یازدهم مجمع نیز مورد تأیید قرار گرفت.

ماده یک قواعد حاکم بر روابط با سازمان های بین المللی غیر دولتی می گوید:

"شورا می تواند با شرط تأیید مجمع به هر سازمان بین المللی غیر دولتی که قادر به نقش آفرینی قابل توجه در کار سازمان بین المللی دریانوردی باشد، موقعیت مشاوره ای اعطاء نماید. شورا هم چنین می تواند به صورت مشروط و برای یک دوره حداکثر چهار ساله به هر سازمان بین المللی غیر دولتی موقعیت مشاوره ای اعطاء نماید."

ماده دوم این قواعد هدف اصلی اعطای موقعیت و شأن مشورتی را استفاده از اطلاعات و نظریات کارشناسان خبره سازمان های غیر دولتی در خصوص موضوعات داخل در محدوده کاری آیمو عنوان کرد و حضور نمایندگان این سازمان ها در نشست های آیمو را به ویژه آن هایی که نماینده ی گروه های متعددی هستند، فرصتی برای ابراز نظر جمعی اعضاء این سازمان ها دانست.

تا پایان مرداد ماه سال ۱۳۹۱ ه.ش آیمو از طریق انعقاد توافق نامه های دو جانبه به ۷۸ سازمان غیر دولتی موقعیت مشاوره ای اعطاء نمود.^۳ همانند سازمان های بین الدولی، سطح روابط

۱. "Rules Governing Relationship with Non-Governmental International Organizations".

این دستور العمل توسط مجمع آیمو در دومین نشست آن که در تاریخ سیزدهم ماه آوریل سال ۱۹۶۱ میلادی برگزار گردید، تحت قطعنامه ی شماره ی ۳۱ به تصویب رسید و بعدها در نشست های چهاردهم و بیست و دوم مجمع اصلاحاتی نسبت به آن وارد شد.

۲. "Guidelines on the Grant of Consultative Status".

این دستور العمل در نشست بیست و دوم مجمع مورد اصلاح جزئی قرار گرفت.

۳. اسامی این هفتاد و هشت سازمان بین المللی غیر دولتی در قطعنامه ی شماره ی "A.1059(27)" که به تصویب نشست بیست و هفتم مجمع رسید، به همراه سال اعطای موقعیت مشاوره ای ذکر گردید.

و همکاری سازمان‌های غیر دولتی با آیمو متفاوت است. بعضی از سازمان‌ها همکاری بسیار نزدیکی داشته و نمایندگان آن‌ها در اکثر قریب به اتفاق نشست‌های ارگان‌های مختلف آیمو حضور پیدا می‌کنند و نظرات بسیار ارزشمند و راه‌گشایی را در خصوص مباحث مطروحه در نشست‌ها چه به صورت سند و چه از طریق ابراز نظر در خلال نشست‌ها و رسیدگی به دستور کارها ارائه می‌نمایند. از این دسته از سازمان‌ها می‌توان به "انجمن بین‌المللی مؤسسات رده بندی، اطاق بین‌المللی کشتی‌رانی، انجمن بین‌المللی مالکان مستقل کشتی‌های تانکری، انستیتوی مهندسی، علوم و تکنولوژی دریایی، سازمان بین‌المللی استانداردهای، جامعه شرکت‌های کشتی سازی اروپایی، انجمن بین‌المللی خطوط کشتی‌های مسافری، انجمن بین‌المللی پیمانکاران دریایی، فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل و نقل و شورای دریانوردی بین‌المللی و منطقه بالتیک" اشاره کرد.^۱

بعضی از سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی که با آیمو در ارتباط می‌باشند، دارای ماهیت تجاری و اقتصادی هستند. حضور این سازمان‌ها در نشست‌های تخصصی ارگان‌های آیمو به خصوص کمیته‌های اصلی و فرعی، با توجه به حوزه تخصص و فعالیت این سازمان‌ها بسیار مهم می‌باشد. نقش این سازمان‌ها در تهیه متون کنوانسیون‌ها، اصلاحیه‌ها، دستورالعمل‌ها و توصیه‌ها بر هیچ کس پوشیده نیست. بسیاری از سندهایی که در نشست‌های آیمو مطرح می‌شوند، از سوی این سازمان‌ها ارائه می‌گردند. با بررسی به عمل آمده از اسناد ارائه شده به ارگان‌های آیمو، از مجموع اسناد ارائه شده توسط دولت‌ها و سازمان‌ها طی سال‌های ۲۰۰۷ الی ۲۰۱۱ میلادی، حدود یک چهارم آن‌ها از سوی سازمان‌های همکار آیمو ارائه شد که بیش‌ترین آن‌ها متعلق به سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی می‌باشد. این آمار به همراه حضور فعالانه در نشست‌ها و ارائه نقطه نظرات کارشناسانه گواه بر نقش ممتاز و غیر قابل اغماض سازمان‌های بین‌المللی در روند تهیه و تصویب مقررات دریایی آیمو می‌باشد.

^۱ اسامی کلیه سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی همکار در قسمت ضمیمه آورده شد.

آیمو در ارائه موقعیت مشاوره‌ای با سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی بسیار دقیق عمل می‌نماید. اعطای این موقعیت در واقع یک امتیاز و اعتبار مهم برای یک سازمان غیر دولتی محسوب می‌شود، چرا که با حضور در نشست‌های ارگان‌های ذی نفع آیمو می‌تواند از نزدیک مباحث مرتبط با حوزه فعالیت خود را رصد نماید و در موارد لازم مداخله و نظرات خود را اعلام کند. موقعیت مشاوره‌ای در ابتداء به صورت مشروط و برای یک دوره معمولاً دو ساله اعطاء خواهد شد و در صورتی که در این مدت عملکرد سازمان مربوطه مطلوب ارزیابی شد، به آن موقعیت مشاوره‌ای کامل و بدون شرط اعطاء خواهد گردید. پس از اعطای موقعیت مشاوره‌ای نیز آیمو میزان همکاری و مشارکت سازمان‌ها در مباحث آیمو را مورد ارزیابی قرار خواهد داد و در صورتی که سازمانی عملکرد خنثی و ضعیفی داشته باشد، امتیاز موقعیت مشاوره‌ای را لغو و رابطه خود با آن سازمان را قطع خواهد کرد. به عنوان مثال مجمع در نشست بیست و هفتم خود با پیشنهاد شورا مبنی بر لغو موقعیت مشاوره‌ای اعطایی به " کانون وکلای بین‌المللی " به دلیل عملکرد ضعیف و عدم مشارکت در نشست‌های مرتبط آیمو موافقت نمود.

فصل دوم - نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در صنعت

دریانوردی و گسترش حقوق بین‌الملل دریایی

تمامی فعالیت‌های تقنینی ارگان‌های مختلف آی‌مو در قالب‌های مختلفی تبلور می‌یابند که در این فصل به آن‌ها پرداخته خواهد شد. فصل دوم مشتمل بر دو بخش می‌باشد. بخش اول با عنوان " کلیات و مفاهیم حقوقی مورد استفاده در ادبیات قانون‌گذاری " از شش گفتار تشکیل شد. بخش دوم نیز با عنوان " خدمات سازمان بین‌المللی دریانوردی به صنعت دریانوردی در قالب مقررات جهان شمول " متضمن چهار گفتار می‌باشد.

بخش اول – کلیات و مفاهیم حقوقی مورد استفاده در ادبیات قانون گذاری

آیمو

بخش اول از شش گفتار تشکیل گردید. در گفتار اول با عنوان "کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا و ارتباط ویژه ی آن با وظیف قانون گذاری آیمو" به اهمیت کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا، الهام بخشی و اثرگذاری آن بر سیستم قانون گذاری آیمو پرداخته شد. به دنبال آن "مفاهیم سه‌گانه‌ی دولت پرچم، ساحلی و بندری و حیطهٔ مسؤولیت آن‌ها" به گفتار دوم اختصاص یافت. "منابع حقوق بین‌الملل و جایگاه مقررات دریایی بین‌المللی مصوب آیمو" عنوان گفتار سوم از بخش اول می‌باشد. برای درک بهتر قالب‌های مختلف مقررات دریایی مصوب آیمو، آشنایی با مفاهیم حقوقی بکار رفته در ادبیات قانون گذاری این سازمان ضروری است. این موضوع تفصیلاً در گفتار چهارم با عنوان "مفاهیم و اصطلاحات حقوقی بنیادین بکار رفته در ادبیات قانون گذاری آیمو" مورد مطالعه و بررسی قرار گرفت. پس از آن "نحوهٔ تصویب و به اجراء در آمدن مقررات دریایی آیمو" و "الزامات اجرای درست مقررات، نحوهٔ اصلاح آن و تبدیل مقررات توصیه‌ای به الزامی" به عنوان گفتارهای پنجم و ششم اختصاص یافتند.

گفتار اول) کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا و ارتباط ویژه ی آن با

وظایف قانون گذاری آیمو

سازمان بین‌المللی دریانوردی یک سازمان مستقلی است که بر اساس مفاد کنوانسیون مؤسس خود فعالیت می‌نماید. این سازمان به عنوان یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد، ارتباط نزدیکی به لحاظ موضوعات و دامنه‌ی فعالیت‌ها، با "کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا"^۱ مصوب سال ۱۹۸۲ میلادی دارد. برای رسیدگی به امور دریاها و حقوق دریایی موضوع کنوانسیون مزبور، از دیر باز بخشی در سازمان ملل متحد تحت عنوان "بخش

^۱. "United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)", adopted on 10th December 1982, entered into force on 16th November, 1994.

امور اقیانوس و حقوق دریا (DOALAS) " ^۱ ایجاد شد. سازمان بین‌المللی دریانوردی از طریق بخش روابط خارجی و امور حقوقی خود ارتباط نزدیکی با این بخش سازمان ملل متحد دارد و در نشست‌های مربوطه آن شرکت می‌نماید. هم‌چنین نمایندگان بخش اخیرالذکر می‌توانند در نشست‌های آیمو به ویژه کمیته‌ی حقوقی حضور یابند و دیدگاه‌های خود را در خصوص موضوعات مربوط به حقوق دریایی ارائه نمایند. ^۲ با توجه به این ارتباط در ابعاد مختلف، در این مبحث ابتداء به طور اجمالی به معرفی کنوانسیون راجع به حقوق دریا خواهیم پرداخت و سپس اثرات و ردپای آن را در تنظیم قوانین و مقررات بین‌المللی دریایی از سوی آیمو مورد بررسی قرار خواهیم داد.

بند اول - کنوانسیون راجع به حقوق دریا و جایگاه ممتاز آن در حقوق بین‌الملل دریایی

اگرچه موضوع حقوق و تکالیف دولت‌ها اعم از ساحلی و غیر ساحلی راجع به دریاها و استفاده از منابع خدادادی آن از دیر باز یکی از مسائل مهم و بحث برانگیز به حساب می‌آمد، اما با توجه به پیشرفت سریع تکنولوژی کشف و استخراج ذخایر عظیم دریاها، توسعه صنعت دریانوردی و ماهی‌گیری، به طور جد از اوایل قرن بیستم و بعد مورد توجه خاص دولت‌ها قرار گرفت و بعضاً در برخی مناطق دریایی موجب برخوردها و نزاع‌ها میان دولت‌ها گردید. حاکمیت دولت‌ها بر دریاها و مفاهیمی هم‌چون اصل آزادی دریاها و میراث مشترک بشری منابع آن ^۳ موضوع داغ مراکز علمی و دانشگاهی گردید و مقالات و کتاب‌های متعددی در این رابطه به رشته‌ی تحریر در آمد. بعد از جنگ جهانی دوم جامعه جهانی نیاز به قانون مند نمودن اصول و قواعد حاکم بر دریاها را بیش از پیش احساس نمود. این احساس نیاز منجر به این شد که سازمان ملل متحد کار بر روی پروژه‌ی تهیه معاهدات بین‌المللی با هدف قانون مند نمودن حاکمیت دولت‌ها بر دریاها، بهره‌برداری صحیح از منابع آن و حفظ این میراث مشترک بشری

۱. "Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, (DOALAS)".

۲. در نشست هشتم و نهم کمیته‌ی حقوقی آیمو "DOALAS" سندی را تحت شماره ی "LEG 98/8/3" با عنوان "دزدی دریایی: عناصر مقررات ملی در پرتو کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا، ۱۹۸۲" ارائه نمود و نماینده ای را نیز جهت حضور در نشست کمیته که در ماه آوریل سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار شد، گسیل داشت. این سند با هدف مساعدت به دولت‌ها جهت اعمال یکنواخت مقررات کنوانسیون حقوق دریا در مقابله با دزدی دریایی تقدیم گردید.

۳. "Concept of the Freedom of the High Seas and Common Heritage of Mankind".

خدادادی را آغاز نماید. برای این منظور "کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل متحد"^۱ در سال ۱۹۴۹ میلادی موظف گردید، به طور خاص این پروژه بزرگ را پیگیری نماید. نتیجه نه سال تلاش مستمر کمیسیون تهیه پیش‌نویس چهار سند بین‌المللی با عنوان "کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور، کنوانسیون دریاها، آزاد، کنوانسیون ماهی‌گیری و حفظ منابع زنده و جاندار دریاهای آزاد و کنوانسیون فلات قاره" بود.^۲ این کنوانسیون‌ها به ترتیب در ماه سپتامبر سال ۱۹۶۴ میلادی، ماه سپتامبر سال ۱۹۶۲ میلادی، ماه مارس سال ۱۹۶۶ میلادی و ماه ژوئن سال ۱۹۶۴ میلادی به اجراء درآمدند.^۳

سازمان ملل متحد اگرچه با تصویب این مقررات توانست گام بسیار مهمی در جهت مدون سازی مقررات و قواعد حاکم بر دریاها بردارد، معهدا بعضی از مسائل مهم از جمله حداکثر محدوده دریای سرزمینی و محدوده صلاحیت و حاکمیت دولت‌های ساحلی هم چنان لاینحل باقی ماند. برای قانون مند سازی این موضوعات مهم سازمان ملل متحد اقدام به برگزاری کنفرانس دیگری از تاریخ هفدهم ماه مارس الی بیست و ششم ماه آوریل سال ۱۹۶۰ میلادی نمود. این کنفرانس که اصطلاحاً به "UNCLOS II" معروف شد، نتوانست به یک توافق بین‌المللی منجر شود و بنابراین با شکست مواجه گردید. با این حال این امر موجب ناامیدی جامعه بین‌المللی نشد و سازمان ملل متحد مجدداً تلاش‌های خود را برای حل و فصل مسائل باقی مانده در قالب یک معاهده بین‌المللی آغاز نمود و از سال ۱۹۷۳ میلادی به بعد کنفرانس‌های متعددی را برگزار کرد. بعد از گذشت نه سال و انجام مذاکرات طولانی، نهایتاً متن جامع کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا در تاریخ دهم ماه دسامبر سال ۱۹۸۲

۱. "United Nations International Law Commission".

۲. "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, Convention on the High Seas, Convention on Fishing and Conservation of Living Resources and Convention on the Continental Shelf".

۳. این کنوانسیون‌ها در کنفرانسی که از تاریخ بیست و چهارم ماه فوریه الی بیست و نهم ماه آوریل سال ۱۹۵۸ میلادی در شهر ژنو پایتخت کشور سوئیس برگزار شد، به تصویب رسیدند. امروزه در ادبیات بررسی حقوق دریاها، این کنفرانس به عنوان اولین کنفرانس سازمان ملل متحد در زمینه مدون سازی حقوق دریاها "UN Conference on the Law of the Sea- UNCLOS" معروف گردید.

میلادی به موجب کنفرانسی که در شهر " مونتگو بی " کشور جامائیکا^۱ برگزار گردید و به "UNCLOS III" معروف شد، به تصویب رسید. در این کنوانسیون مقررات آمده در چهار معاهده مصوب سال ۱۹۵۸ میلادی، با انجام اصلاحات و اضافات لازم در بخش‌های مختلف، در یک جا آورده شد. معاهده جدید در تاریخ شانزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۹۴ میلادی به اجراء درآمد. کنوانسیون راجع به حقوق دریا یکی از جامع‌ترین و حجیم‌ترین معاهدات بین‌المللی می‌باشد که سعی نمود، تمامی مسائل مربوط به اقیانوس‌ها و دریاها را در نظر بگیرد و رژیم حقوقی حاکم بر آن‌ها را تدوین نماید. این کنوانسیون از هفده قسمت، سی و هشت بخش، سیصد و بیست ماده و نه پیوست تشکیل گردید.^۲ عناوین قسمت‌ها به شرح ذیل می‌باشد:

مقدمه (قسمت اول)، دریای سرزمینی و منطقه مجاور (قسمت دوم)، تنگه‌های مورد استفاده برای کشتی‌رانی بین‌المللی (قسمت سوم)، دولت‌های مجمع‌الجزایر (قسمت چهارم)، منطقه انحصاری اقتصادی (قسمت پنجم)، فلات قاره (قسمت ششم)، دریاهای آزاد (قسمت هفتم)، رژیم جزایر (قسمت هشتم)، دریاهای بسته یا شبه بسته (قسمت نهم)، حق دسترسی دولت‌های غیر ساحلی به دریا و آزادی ترانزیت در دریا (قسمت دهم)، محدوده و قلمرو (قسمت یازدهم)،^۳ حفاظت و حراست از محیط زیست دریایی (قسمت دوازدهم)، تحقیقات علمی دریایی (قسمت سیزدهم)، توسعه و انتقال تکنولوژی دریایی (قسمت چهاردهم)، حل و فصل اختلافات (قسم پانزدهم)، مقررات کلی (قسمت شانزدهم) و مقررات پایانی (قسمت هفدهم).

عناوین پیوست‌های کنوانسیون نیز عبارتند از:

گونه‌های دریایی با قابلیت بالای مهاجرت (پیوست اول)، کمیسیون راجع به محدوده‌های فلات قاره (پیوست دوم) شرایط پایه و اولیه معدن کاوی، کشف و بهره برداری (پیوست سوم)، وضعیت مؤسسات و بنگاه‌های اقتصادی فعال در محدوده موسوم به "AREA" (پیوست

^۱. "Montego Bay, Jamaica, located in Caribbean Sea".

^۲. "Part, Section, Article, Annex".

^۳. منظور از این واژه زیر دریا، کف اقیانوس و زیر زمین آن واقع در خارج از محدوده‌های صلاحیت ملی دولت‌ها می‌باشد.

چهارم)، مصالحه و توافق در صورت بروز اختلاف (پیوست پنجم)، وضعیت و موقعیت دیوان داوری بین‌المللی برای حقوق دریا (پیوست ششم)، حکمیت و داوری (پیوست هفتم)، حکمیت و داوری ویژه (پیوست هشتم)، مشارکت توسط سازمان‌های بین‌المللی (پیوست نهم).

کنوانسیون "UNCLOS 82" در ابتداء مورد استقبال اکثر کشورهای در حال توسعه قرار گرفت، اما بسیاری از کشورهای پیشرفته نظیر ایالات متحده آمریکا، کانادا، ژاپن و کشورهای مهم اروپایی از پذیرش و عضویت در آن خودداری نمودند. این کشورها اگر چه با اکثریت مفاد کنوانسیون موافقت داشتند، اما اجرای مفاد قسمت یازدهم کنوانسیون راجع به محدوده و قلمرو را خلاف منافع خود در کشف و استخراج منابع واقع در این منطقه دریایی می‌دانستند و بنابراین از عضویت در کنوانسیون امتناع می‌ورزیدند. با توجه به عدم استقبال کشورهای توسعه یافته، دبیر کل وقت سازمان ملل متحد با مشورت هایی که با دولت‌ها به عمل آورد، موفق شد، پیش‌نویس توافق‌نامه‌ای را راجع به نحوه اجرای مفاد قسمت یازدهم کنوانسیون تهیه و به مجمع عمومی سازمان ملل متحد ارائه نماید. توافق‌نامه‌ی مزبور اندکی قبل از به اجراء در آمدن کنوانسیون حقوق دریا، در تاریخ بیست و هشتم ماه جولای سال ۱۹۹۴ میلادی تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی "48/263" به تصویب مجمع عمومی سازمان ملل متحد در نشست چهل و هشتم رسید.^۱ این توافق‌نامه که حاوی اصلاحاتی نسبت به مفاد قسمت یازدهم کنوانسیون و نیز نحوه اجرای آن می‌باشد، راه را برای عضویت بیش‌تر کشورهای توسعه یافته هموار نمود. علاوه بر این توافق‌نامه‌ی دیگری برای اجرای مقررات مقررات کنوانسیون در ارتباط با حفاظت و مدیریت ذخایر ماهیان دو کاشانه‌ای و مهاجر به تصویب رسید.^۲ این توافق‌نامه در تاریخ یازدهم ماه دسامبر سال ۲۰۰۱ میلادی برای دولت‌های عضو آن به اجراء درآمد. بر اساس اطلاعات منتشره در سایت رسمی "UNDOALAS" تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی تعداد ۱۶۲، ۱۴۱ و ۷۸ دولت ترتیباً به عضویت کنوانسیون و دو توافق‌نامه‌ی اجرایی فوق‌الذکر درآمدند. جالب اینجاست

^۱. "Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 (UNCLOS)", entered into force provisionally on 16 November 1994, and definitively on 28 July 1996".

^۲. "Agreement for the implementation of the provisions of the Convention of 10 December 1982, relating to the conversation and management of straddling fish stock and highly migrating fish stock".

که تا ماه آگوست سال ۱۹۹۴ میلادی تمامی ۶۴ کشوری که عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند، بجز ایسلند، از کشورهای کم‌تر توسعه یافته و یا در حال توسعه محسوب می‌شدند. متعاقب آن و به دنبال تصویب موافقت‌نامه‌ی اجرای بخش یازدهم، کشورهای استرالیا و آلمان جزو اولین کشورهای توسعه یافته‌ی بودند که در ماه اکتبر سال ۱۹۹۴ میلادی به عضویت در کنوانسیون و هم‌زمان توافق‌نامه‌ی اجرایی در آمدند.^۱

جمهوری اسلامی ایران به دلیل وضعیت خاص منطقه‌ی خلیج فارس و دریای عمان و با توجه به ملاحظات حاکمیتی، عضویت در کنوانسیون را تا بحال به مصلحت ندانسته است. البته این امر مانع از پذیرش بعضی از مقررات این کنوانسیون و عمل به آن نشد. دلیل آن نیز این است که اگرچه کنوانسیون راجع به حقوق دریا یک معاهده‌ی بین‌المللی تنظیم شده از سوی دولت‌ها در یک برهه‌ی زمانی کوتاه می‌باشد، اما بعضی از مفاد آن از قبیل حدود مناطق مختلف دریایی شامل قلمرو دریای سرزمینی، اصل آزادی دریاها و یا حق عبور بی‌ضرر زائیده‌ی کنوانسیون نیست، بلکه خود از قواعد مسلم "حقوق بین‌الملل عرفی"^۲ محسوب می‌شوند که ده‌ها سال و بعضاً قرن‌ها به عنوان عرف مورد عمل دولت‌ها مورد احترام بوده و به صورت یک قاعده‌ی حقوقی لازم‌الاجراء برای تمامی دولت‌ها در آمدند. در خصوص این قواعد می‌توان گفت، کنوانسیون صرفاً آن‌ها را تدوین و کد بندی نمود و در یک مجموعه گردآوری کرد. فلذا این قواعد نسبت به همه‌ی دولت‌ها صرف نظر از عضویت و یا عدم عضویت شان در کنوانسیون به طور یکسان اعمال خواهد شد و همه‌ی آن‌ها مکلف به توجه و عمل به آن می‌باشند.

تصویب کنوانسیون‌ی جامع برای حقوق دریا یک اقدام ارزشمند و کم سابقه در عرصه‌ی حقوق بین‌الملل دریایی محسوب می‌شود. آقای پروفیسور "تولیو تریوس" از اساتید برجسته‌ی حقوق بین‌الملل دانشگاه میلان کشور ایتالیا و قاضی "دادگاه بین‌المللی برای حقوق دریا" در این باره می‌گوید:

1. " Source: www.un.org.Depts/los

2. "International Customary Law".

" این کنوانسیون به عنوان قانون اساسی اقیانوس ها در نظر گرفته می شود و نمایان گر تلاش بی سابقه و هرگز تکرار نشده در مدون سازی و توسعه تدریجی حقوق بین الملل می باشد. بیش از چهارصد ماده متن و نه پیوست کنوانسیون که بخش جدایی ناپذیر آن است، عظیم ترین و مفصل ترین محصول فعالیت مدون سازی می باشد که دولت ها تا به حال مبادرت به آن نمودند و به طور موفقیت آمیزی تحت حمایت سازمان ملل متحد آن را به سرانجام و نتیجه رساندند."^۱

بند دوم- اثر گذاری و الهام بخشی کنوانسیون راجع به حقوق دریا در جریان تدوین و تصویب مقررات دریایی توسط آیمو

ارتباط میان کنوانسیون راجع به حقوق دریا و مقررات دریایی آیمو بسیار نزدیک می باشد. تأثیر این کنوانسیون بر جریان تدوین مقررات دریایی آیمویی آنقدر زیاد است که در بسیاری از مقررات مصوب این سازمان اعم از الزام آور و غیر الزام آور بر حاکمیت مفاد کنوانسیون مورد نظر و لزوم عدم تعارض مفاد مقررات دریایی با آن تأکید گردیده است. به طور مثال بند چهارم از ماده پنجم "کنوانسیون بین المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگرهبانی برای دریانوردان" مصوب ۱۹۷۸ میلادی با اصلاحات بعدی می گوید:

" هیچ چیز در این کنوانسیون نباید به تدوین و تهیه حقوق دریا توسط کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا که به دنبال قطعنامه ی "2750 C (XXV)" مجمع عمومی سازمان ملل متحد منعقد گردید، لطمه وارد کند و"^۲

^۱. "Treves, Tullio, " *United Nations Convention on the Law of the sea*", Article, United Nations Audiovisual Library of International Law", online available at www.un.org/law/avl, Accessed 11, November 2011.

^۲. قطعنامه ی مورد اشاره در این بند از ماده پنجم در هفدهم ماه دسامبر سال ۱۹۷۰ میلادی به تصویب مجمع عمومی سازمان ملل متحد رسید. به موجب این قطعنامه مقرر شد، دور تازه ی فعالیت بین المللی تحت نظر و مدیریت سازمان ملل متحد جهت تصویب یک کنوانسیون جامع بین المللی راجع به حقوق دریا آغاز گردد و کنفرانس هایی برای این منظور منعقد شود. نحوه نگارش بند چهارم ماده پنجم کنوانسیون حکایت از دقت نظر تهیه کنندگان آن دارد؛ اینکه مبدا مقرراتی را وضع نمایند که با حقوق دریا در تناقض باشد. با توجه به مفاد این ماده از کنوانسیون که در بعضی از معاهدات آیمو آمده است، در

بند دوم ماده نهم کنوانسیون "مارپول" مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی با اصلاحات بعدی و ماده سیزدهم "کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق تخلیه زباله و سایر مواد"، مصوب بیست و نهم ماه دسامبر سال ۱۹۷۲ میلادی نیز از عبارتی شبیه متن فوق استفاده نمودند.

کنوانسیون راجع به حقوق دریا علاوه بر تعیین رژیم حقوقی حاکم بر خود دریاها، مقررات کلی متعددی را راجع به کشتی‌رانی در دریا و مسؤولیت های دولت‌های پرچم، دولت‌های ساحلی و دولت‌های بندری نسبت به آن وضع نمود. این مقررات کلی در خصوص ایمنی، امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی می‌باشد؛ مفاهیمی که در کنوانسیون مؤسس آیمو به عنوان اهداف آن ترسیم گردید. مقررات کنوانسیون راجع به حقوق دریا در ارتباط با فعالیت‌های کشتی‌رانی حاوی اصول و چارچوب‌هایی است که سازمان بین‌المللی دریانوردی را گریزی از پای بندی به آن‌ها در تهیه مقررات دریایی نیست.

کنوانسیون مورد نظر را باید به مثابه یک قانون اساسی دانست که در آن سعی شد، سیاست‌های کلی بشر در رابطه با جنبه‌های مختلف دریاها بیان شود. احکام آمده در این کنوانسیون همواره بر مقررات دریایی آیمو سایه افکنده و به عنوان چارچوب‌های کلی آن و نقشه ی راه عمل می‌نماید.^۱ در اکثر قریب به اتفاق کنوانسیون‌های دریایی مصوب آیمو از مفاهیمی هم چون دولت پرچم، دولت ساحلی، دریای آزاد، دریای سرزمینی، منطقه ویژه اقتصادی و حدود مسؤولیت‌های آن‌ها استفاده شده است. در تمامی این موارد منظور از این مفاهیم همان چیزی است که در کنوانسیون راجع به حقوق دریا آمده است، مگر آنکه صراحتاً معنای خاصی از آن‌ها مستفاد گردد که البته این موارد استثنایی بسیار نادر می‌باشند. تصویب مقررات ایمنی و امنیت دریانوردی و نیز حفظ محیط زیست دریایی توسط آیمو را علاوه بر ایفای تعهد این سازمان به موجب مواد یک و دوی کنوانسیون مؤسس خود، می‌توان به نوعی

صورت اثبات هرگونه تناقض میان مفاد کنوانسیون راجع به حقوق دریا و کنوانسیون های دریایی مصوب آیمو، مقررات کنوانسیون راجع به حقوق دریا حکم فرما خواهد بود.

^۱. "Constitutional Law, Blue print, Framework, Benchmark".

پاسخی دانست به دعوت کنوانسیون راجع به حقوق دریا مبنی بر لزوم برداشتن گام‌های عملی در این زمینه‌ها. از میان ده‌ها ماده ای که در کنوانسیون مزبور به کشتی، دریانوردی و مسؤولیت‌های دولت‌ها در رابطه با آن‌ها اختصاص یافت، مواد نود و چهار، دویست و یازده، دویست و هجده و دویست و بیست و یک از جایگاه ممتازی برخوردار می‌باشند.

قسمت هفتم کنوانسیون راجع به حقوق دریا ناظر به دریاهای آزاد می‌باشد. ماده نود و چهارم از بخش یکم این قسمت وظایف دولت پرچم نسبت به کشتی‌ها را بیان نمود. از این ماده ده‌ها کنوانسیون، کد، قطعنامه و دستورالعمل استخراج گردید که اکثر قریب به اتفاق آن‌ها از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان مرجع شایسته بین‌المللی جهت تدوین مقررات جهان شمول به تصویب رسیدند. در این ماده به مفاهیم مهمی هم چون الزام ثبت کشتی‌ها، صلاحیت دولت‌ها در زمینه‌های فنی، اداری و اجتماعی نسبت به کشتی‌های تحت ثبت و پرچم، مسؤولیت دولت‌ها در اتخاذ تدابیر و انجام اقدامات لازم با هدف تأمین ایمنی در دریا و انجام بازرسی‌های فنی کشتی‌ها اشاره شده است. این ماده می‌گوید:

" ۱- هر دولتی باید به طور مؤثر صلاحیت قانونی و کنترل خود را در موضوعات اداری، فنی و اجتماعی نسبت به کشتی‌های تحت پرچمش اعمال و اجراء نماید.

۲- مخصوصاً هر دولتی باید:

"a" دارای یک دفتر ثبت کشتی‌ها حاوی اسامی و مشخصات کشتی‌های تحت پرچمش باشد، به جز کشتی‌هایی که با توجه به اندازه ی کوچک شان از مقررات کلی بین‌المللی پذیرفته شده مستثنی شده‌اند؛ و

"b" تحت قانون داخلی خود، صلاحیت قانونی را در جنبه‌های اداری، فنی و اجتماعی کشتی، نسبت به هر کشتی که پرچمش را برافراشته و ناخدا، افسران و کارکنان آن تقبل نماید.

۳- هر دولتی باید اقدامات لازم را جهت حصول اطمینان از ایمنی در دریا برای کشتی‌های تحت پرچمش در ارتباط با موارد ذیل بردارد:

“a” ساختمان، تجهیزات و قابلیت سفر دریایی کشتی‌ها؛

“b” تأمین نیروی انسانی کشتی‌ها، شرایط کار و آموزش خدمه کشتی با لحاظ نمودن اسناد بین‌المللی قابل اعمال؛

“c” استفاده از سیگنال‌ها، حفظ و برقراری ارتباطات و جلوگیری از تصادمات.

۴- این اقدامات باید آن‌هایی را هم که برای حصول اطمینان موارد ذیل لازم است، شامل شود:

“a” این که هر کشتی قبل از ثبت و بعد از آن، در فواصل زمانی متناسب توسط بازرس واجدالشرایط کشتی‌ها بازرسی شده و چارت‌ها، نشریات دریایی و تجهیزات دریانوردی و اسنادی را که برای دریانوردی ایمن کشتی مناسب باشد، بر روی کشتی دارد؛

“b” این که هر کشتی تحت اداره یک ناخدا و افسرانی است که صلاحیت‌های مناسب و لازم را به خصوص در زمینه‌ی مهارت دریایی، ناوبری، ارتباطات و مهندسی دریایی دارند و اینکه خدمه کشتی به لحاظ شایستگی و مهارت فنی و تعداد نفرات برای نوع، اندازه، موتورآلات و تجهیزات کشتی مناسب و کافی می‌باشد؛

“c” این که ناخدا، افسران و تا حدی که لازم است، خدمه کشتی دارای تبحرند و لازم دارند که مقررات بین‌المللی قابل اعمال در زمینه‌ی ایمنی جان اشخاص در دریا، جلوگیری از تصادمات، جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریایی و حفظ و برقراری ارتباطات از طریق رادیو را رعایت کنند.

۵- در برداشتن اقداماتی که در پاراگراف‌های سه و چهار درخواست شده است، هر دولتی لازم است از مقررات، رویه‌ها و رفتارهای بین‌المللی عام پذیرفته شده پیروی نماید و برای تضمین رعایت چنین مقررات و رویه‌های عملی هر اقدامی را که لازم بنظر رسد، به عمل آورد.

۶- دولتی که دلایل روشنی برای این اعتقادش دارد که صلاحیت قانونی و کنترل نسبت به یک کشتی اعمال نگردیده است، می‌تواند واقعیات را به دولت پرچم گزارش نماید. با دریافت چنین

گزارشی، دولت پرچم باید راجع به چنین موضوعی تحقیق نماید و اگر مناسب باشد، برای جبران وضعیت هرگونه اقدامی که لازم است، بعمل آورد.

۷- هر دولتی باید موجب آن شود تا راجع به هر حادثه و سانحه دریانوردی در دریاهای آزاد که در بردارنده ی کشتی حامل پرچمش باشد و منجر به ازدست رفتن جان یا صدمه شدید اتباع دولت دیگر و یا ورود خسارت شدید به کشتی‌ها و یا تأسیسات دولت دیگر و یا محیط زیست دریایی گردد، از سوی و یا در حضور شخص یا اشخاص مناسب واجد شرایط تحقیق به عمل آید. دولت پرچم و دیگر دولت‌ها باید در انجام هرگونه تحقیقی که توسط دیگری راجع به چنین حوادث دریایی و وقایع دریانوردی صورت می‌گیرد، با یک دیگر همکاری نمایند.^۱

با نگرش به ماده مهم فوق درخواهید یافت، هدف اصلی و غایی این ماده حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی می‌باشد و این چیزی است که در مواد اول و دوم کنوانسیون ایجاد آیمو به عنوان اهداف و وظایف اصلی این سازمان بر آن‌ها تأکید گردید. ماده نود و چهار کنوانسیون حقوق دریا به تعهدات فردی و جمعی دولت‌ها اشاره می‌نماید. در این ماده هم چنین دولت‌ها به اجرای اصول و مقررات پذیرفته شده‌ی بین‌المللی فرا خوانده شدند. ماده فوق هرگز وارد جزئیات امر و این که این مقررات چگونه باید باشند، نگردید و فقط چارچوب‌هایی را برای نیل به اهداف عالی بیان داشت. کلیه مقررات مصوب آیمو اعم از الزام‌آور و غیر الزام‌آور که از الزامات حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی محسوب می‌شوند، ناظر به همین اهداف عالی کنوانسیون راجع به حقوق دریا می‌باشد.^۱

یکی از قسمت‌های مهم دیگر کنوانسیون راجع به حقوق دریا قسمت دوازدهم آن با عنوان "حفظ و نگهداری محیط زیست دریایی" می‌باشد. این قسمت که از یازده بخش و سی و شش

^۱ اگرچه کنوانسیون راجع به حقوق دریا مصوب سال ۱۹۸۲ میلادی می‌باشد و قبل از آن کنوانسیون‌هایی نظیر مارپول و سولاس به تصویب رسیده و اجرایی شدند، اما در کنوانسیون‌های مختلف کنفرانس اول سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا نیز به مباحث دریایی و کشتی رانی اشاره گردیده بود. به طور مثال در ماده دهم "کنوانسیون دریای آزاد" مصوب ماه آوریل سال ۱۹۵۸ میلادی به ایمنی کشتی‌ها و تعهد دولت‌های پرچم به برداشتن اقدامات لازم در این رابطه اشاره گردید. در مواد بیست و چهار و بیست و پنج این کنوانسیون نیز مقرراتی ولو بسیار کلی راجع به تعهد دولت‌ها نسبت به حفظ محیط زیست دریایی از طریق جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها پیش بینی شده بود.

ماده تشکیل شد، حاوی مقررات مهمی در رابطه با منابع آلاینده ی محیط زیست دریایی و راه کارهای لازم برای کنترل، ممانعت و کاهش آلودگی دریایی است.^۱ در این بخش بر تعهد همه‌ی دولت‌ها به توجه به مسائل زیست محیطی تأکید شده است. این تعهد آن قدر مهم بود که یک ماده کوتاه ولی پر محتوی به آن اختصاص داده شد. ماده یکصد و نود و دو در این خصوص می‌گوید:

" دولت‌ها نسبت به حفظ و نگهداری محیط زیست دریایی دارای تعهد می‌باشند."

بخشی از تعهد ذکر شده در فوق به کشتی‌رانی مربوط می‌شود. چارچوب‌های کلی حفظ محیط زیست دریایی در برابر فعالیت‌های کشتی‌ها در ماده دویست و یازده کنوانسیون، تحت عنوان "آلودگی ناشی از کشتی‌ها" بیان گردید. بندهای اول و دوم این ماده اشعار می‌دارد:

۱. "دولت‌ها، از طریق سازمان بین‌المللی شایسته و صلاحیت دار یا کنفرانس دیپلماتیک عمومی، باید قواعد و استانداردهای بین‌المللی را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از کشتی‌ها وضع نمایند و از همین طریق و هر جایی که لازم و مناسب باشد، پذیرش و تصویب سیستم‌های خطوط کشتی‌رانی را تشویق نمایند؛ سیستم‌هایی که برای به حداقل رساندن تهدید حوادثی که می‌توانند موجب آلودگی محیط زیست دریایی از جمله خطوط ساحلی و یا خسارت آلودگی به طرف‌های مرتبط دولت‌های ساحلی گردند، طراحی شدند.

۲. دولت‌ها باید قوانین و مقرراتی را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از کشتی‌های حامل پرچم یا تحت ثبت شان وضع نمایند. چنین قوانین و مقرراتی باید دارای همان اثر و فایده قواعد و استانداردهای بین‌المللی پذیرفته شده‌ی

^۱. این قسمت از کنوانسیون بعد از قسمت یازدهم راجع به قلمرو و محدوده، بیش‌ترین مواد را به خود اختصاص داده است. این خود نشان دهنده ی اهمیت و جایگاه رفیع مسائل زیست محیطی دریایی در کنوانسیون می‌باشد. قسمت یازدهم کنوانسیون با پنج بخش دارای پنجاه و نه ماده است.

عمومی باشند که از طریق سازمان بین‌المللی صلاحیت دار و یا کنفرانس دیپلماتیک عمومی ایجاد گردیدند."

همانند ماده نود و چهارم، در بندهای اول و دوم ماده دویست و یازده به تعهدات کلی دولت‌ها اشاره شد، بدون آن که بخواهد وارد جزئیات بشود. نکته مهمی که در این ماده به آن اشاره شد، قواعد و استانداردهای مصوب سازمان بین‌المللی صلاحیت دار می‌باشد. اگرچه در این ماده از سازمان بین‌المللی دریانوردی نام برده نشد، اما پرواضح است، با توجه به موقعیت و ساختار حقوقی این سازمان، منظور اصلی کنوانسیون راجع به حقوق دریا، آیمو می‌باشد. نگاهی به اهداف و وظایف آیمو و نیز مقررات الزام‌آور و غیر الزام‌آور مصوب این سازمان در زمینه‌ی حفظ محیط زیست دریایی ناشی از فعالیت‌های کشتی‌ها ما را به همین قضاوت صحیح رهنمون می‌سازد. بهترین مثالی که در این رابطه می‌توان زد، مقررات "کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی (MARPOL)" با اصلاحات و اضافات بعدی می‌باشد. این کنوانسیون دربردارنده‌ی مهم‌ترین و جامع‌ترین مقررات الزام‌آور در زمینه‌ی حفظ محیط زیست دریایی در برابر فعالیت‌های کشتی‌رانی است. بند سوم ماده نهم کنوانسیون "MARPOL" بر ضرورت تفسیر و برداشت مفهوم صلاحیت دولت‌ها در پرتو حقوق بین‌الملل تأکید دارد. از سوی دیگر مشاهده می‌شود که به مفهوم صلاحیت دولت‌ها در اقسام سه‌گانه آن یعنی دولت پرچم، دولت ساحلی و دولت صاحب بندر در کنوانسیون راجع به حقوق دریا به خوبی پرداخته شده است. اگرچه در بحث مقررات زیست محیطی کنوانسیون مزبور خود مقررات متعددی را حتی در بعد عملیاتی در بخش دوازدهم پیش‌بینی کرد، معهدا در بسیاری از مواد آن به قواعد و استانداردهای پذیرفته شده‌ی عمومی اشاره گردید که اکثر آن‌ها را می‌توان در مقررات کنوانسیون "MARPOL" یافت. بر این مبناء، در مبحث حفظ محیط زیست دریایی مقررات این دو معاهده بین‌المللی را می‌توان به نوعی تکمیل کننده و تأیید کننده‌ی یک دیگر قلمداد نمود. برای فهم بهتر موضوع، می‌توان مقررات کنوانسیون "MARPOL" را که مکمل

مقررات کنوانسیون راجع به حقوق دریا می‌باشد و یا در پرتو آن تفسیر و تعبیر خواهند شد، در جدول زیر مقایسه و مشاهده نمود.^۱

ارتباط مفاد کنوانسیون UNCLOS با MARPOL

MARPOL SECTIONS	UNCLOS SECTIONS
1(1)	94,217(1)
4(2)	21(1), 56(1)(b),211,220,228,231
4(3)	217(7)
5	217(3)
5(2)	217(2)
6	218
7	226(1),232
9(3)	91,217,220,218
10	287

در خصوص اجرای مؤثر مقررات مربوط به حفظ محیط زیست دریایی نیز کنوانسیون راجع به حقوق دریا مقرراتی را وضع نمود. بخش ششم از قسمت دوازدهم کنوانسیون با ده ماده به "اجرائیات"^۲ اختصاص یافت. در این بخش راجع به اجرای مؤثر مقررات مورد نظر از سوی دولت‌های پرچم، دولت‌های ساحلی و دولت‌های بندری ضوابط و احکامی پیش‌بینی گردید. درست همین ضوابط را می‌توان با تفصیل بیشتر و دقیق‌تر در مقررات مختلف آیمو برای دولت‌های مذکور یافت.

گفتار دوم) مفاهیم سه‌گانه‌ی دولت پرچم، ساحلی و بندری و حیطة مسؤولیت آن‌ها

در دنیای دریانوردی و کشتی‌رانی سه مفهوم دولت پرچم و یا صاحب پرچم، دولت ساحلی و دولت بندری یا صاحب بندر کاملاً شناخته شده و از جایگاه مهمی برخوردار می‌باشند.^۳ این اصطلاحات به ویژه دولت پرچم کاربرد زیادی در متون مقررات الزام‌آور و غیر الزام‌آور دارند. در واقع تصویب مقررات دریایی بین‌المللی بدون در نظر گرفتن این مفاهیم و به کارگیری آن‌ها در تدوین مفاد آن بی معنا جلوه می‌نماید. در تمامی مقررات دریایی پس از طرح مسائل فنی و یا

^۱. IMO, "Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization", LEG/MISC.6, 10 September 2008, IMO, Page 50 and 51."

^۲. "Enforcement".

^۳. "Flag State, Coastal State and Port State".

حقوقی، پرسش مهمی که مطرح می‌شود این است که اجرای این مقررات با چه کسی و یا کسانی خواهد بود. به عبارت دیگر حقوق، تکالیف، اختیارات و تعهدات ذکر شده در مقررات مربوطه ناظر به چه کسانی می‌باشد و چه اشخاصی متعهد به حصول اطمینان از حسن اجرای درست مقررات هستند.

در معاهدات بین‌المللی اصولاً این دولت‌ها هستند که مسؤولیت انجام تعهدات مندرج در آن را بر عهده می‌گیرند. بر اساس "اصل حق حاکمیت دولت‌ها"^۱ هیچ دولتی مجبور به پذیرش و عضویت در معاهدات و قراردادهای بین‌المللی نیست و در عضویت در آن و سازمان‌های بین‌المللی که آن هم از طریق معاهدات بین‌المللی ایجاد می‌گردند، کاملاً مختار هستند. بعد از پذیرش معاهده‌ای و عضویت در آن نیز در هر زمانی که دولتی صلاح بداند، می‌تواند بر اساس مکانیزمی که در خود معاهدات پیش‌بینی می‌شود، از آن انصراف حاصل نماید و از عضویتش خارج شود. با پذیرش و عضویت در معاهدات بین‌المللی، دولت‌ها صاحب حقوق و تکالیفی می‌شوند که به تفصیل در مواد اصلی و یا پیوست‌های آن آمده است. با این وجود، در معاهدات بین‌المللی سعی می‌شود تا آن جا که ممکن است، ضمانت‌های لازم برای اجرای درست مفاد آن در نظر گرفته شود. میزان پای بندی دولت‌ها به این مقررات بین‌المللی نیز کاملاً بستگی به اراده و البته ظرفیت و توانایی دولت‌ها دارد.

مسؤولیت دولت‌ها در قبال تعهدات آمده در مقررات بین‌المللی از جمله مقررات دریایی را می‌توان به دو نوع و یا گروه تقسیم بندی نمود. یک دسته مقرراتی هستند که اجرای آن‌ها مستقیماً بر عهده دولت‌هاست. به طور مثال می‌توان به مسؤولیت و تعهد دولت‌ها به ثبت کشتی‌ها و صدور گواهینامه‌های موضوع کنوانسیون‌های دریایی برای کشتی‌ها اشاره نمود. دسته دیگر مقرراتی هستند که اجرای آن‌ها اصولاً با اشخاصی غیر از دولت‌های عضو می‌باشد. با این حال در نهایت این مسؤولیت اساسی و اصلی دولت‌های عضو است که می‌بایست از حسن اجرای این مقررات توسط اشخاص خصوصی و حتی دولتی مرتبط با ماهیت فعالیت آمده در معاهده

^۱. "The Principle of Sovereignty Right".

اطمینان حاصل نمایند و تمهیدات و ساز و کارهای لازم برای اجراء و نیز نظارت بر اجرای درست مقررات را پیش‌بینی کنند. به عنوان نمونه موضوع اصلی کنوانسیون‌های مهم دریایی نظیر "SOLAS" و "MARPOL" کشتی‌ها می‌باشند. به موجب این کنوانسیون‌ها سازندگان، مالکان و بهره‌برداران کشتی‌ها لازم است، در ساخت و بهره‌برداری کشتی‌ها از مفاد آن تبعیت نمایند. با این حال در این کنوانسیون‌ها مسؤولیت حسن اجرای مقررات بر عهده دولت‌ها گذاشته شد و این دولت‌های عضو هستند که همواره باید پاسخ‌گویی عدم تطابق سازندگان، مالکان و راهبران کشتی‌ها با مقررات باشند. در این رابطه بند "a" ماده یک کنوانسیون "SOLAS" می‌گوید:

"حکومت‌های طرف قرارداد متعهد می‌شوند که مقررات کنوانسیون حاضر و ضمایم آن را که بخش جدایی‌ناپذیر کنوانسیون حاضر را تشکیل می‌دهند، اثر بخشند....."

در سراسر این کنوانسیون از لفظ "اداره"^۱ استفاده گردید و از آن به عنوان مرجعی که عهده دار حقوق و تکالیف آمده در کنوانسیون می‌باشد، یاد شد. بند "b" مقررۀ دوم از بخش اول ضمیمۀ کنوانسیون مذکور در تعریف مرجع و اداره می‌گوید:

"اداره یعنی حکومت دولتی که پرچمش را یک کشتی محق به برافراشتن است."^۲

نظیر چنین بیانی را می‌توان در اکثر کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی دریایی یافت. حتی انجام وظایف یک دولت از طریق بخش خصوصی همانند مؤسسات رده بندی کشتی‌ها که اصل آن مورد شناسایی کنوانسیون‌های دریایی قرار گرفت، نمی‌تواند رافع مسؤولیت‌های دولت باشد. دلیل آن هم این است که این مؤسسات با مجوز دولت و توافق آن به عنوان "نماینده‌ی مجاز دولت"^۳ عمل می‌نمایند و نقش‌شان از نوع وکالت و نمایندگی است.

با ذکر کلیات فوق در این قسمت از بحث مان به هر یک از مفاهیم سه‌گانه‌ی مورد نظر خواهیم پرداخت.

1. "Administration".

2. "Chapter I, Part A- Regulation 2(b)".

3. "Authorised Organizations".

بند اول - دولت پرچم

دولت پرچم اصطلاحی است که در رابطه با کشتی معنا و مفهوم پیدا می‌کند. استفاده از یک نماد، علامت و پرچم به عنوان هویت، ملیت و تعلق یک فرد و یا گروهی از افراد از گذشته های بسیار دور مرسوم بوده است. در خصوص کشتی‌ها استفاده از پرچم به عنوان نماد ملیت کشتی و سرنشینان از قرون گذشته متداول بود. با ظهور دولت‌ها استفاده از پرچم های واحد توسط کشتی‌ها در بعضی از کشورهای پیشرو در عرصه دریانوردی نظیر انگلیس اجباری شد. به طور مثال در این کشور از سال ۱۸۶۴ میلادی به موجب قانون از پرچم سفید برای کشتی‌های جنگی، پرچم آبی برای کشتی‌های دولتی و یا خدمات عمومی و پرچم های قرمز برای کشتی‌های تجاری استفاده می‌شد.^۱ استفاده از پرچم واحد دولت‌ها برای شناسایی کشتی‌ها و نمایاندن تعلق کشتی به یک کشور مفهوم جدیدی در حقوق بین‌الملل و متون معاهدات بین‌المللی است. کشتی‌ها بر اساس مقررات داخلی و ملی کشورها معمولاً از پرچم رسمی کشور جهت نمایاندن تابعیت خود استفاده می‌کنند.

در "کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا" مصوب بیستم ماه ژانویه سال ۱۹۱۴ میلادی به عنوان اولین کنوانسیون جهان شمول در حوزه دریانوردی، مفهوم دولت پرچم چیز ناشناخته ای بود. در این کنوانسیون بدون ذکر نام پرچم و دولت پرچم، مقررات آن در خصوص کشتی‌های تجاری هر یک از دولت‌های طرف قرارداد بیان گردید. در "کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا" مصوب ماه می سال ۱۹۲۹ میلادی که جانشین کنوانسیون سال ۱۹۱۴ میلادی شد، اگر چه با استفاده از اصطلاح ثبت کشتی‌ها شاهد یک گام به جلو بودیم، اما هم چنان موضوع پرچم و دولت پرچم مسکوت مانده بود. بند "a" از ماده دوم این کنوانسیون در تعریف کشتی متعلق به کشورهای طرف قرارداد چنین بیان داشت:

" یک کشتی زمانی متعلق به یک کشور قلمداد می‌شود که در بندر آن کشور به ثبت رسیده باشد."

¹. Mansell, N.K., John, " Flag State Responsibility-Historical Development and Contemporary Issues", Berlin, 2009", P.15.

با توجه به این بند از مادهٔ دوم، بحث ثبت کشتی‌ها برای اولین بار در یک سند بین‌المللی دریایی مطرح گردید که در واقع خود مقدمه ای برای برافراشتن پرچم‌ها بر روی کشتی‌ها و زمینه ای برای ظهور دولت پرچم در متون معاهدات بین‌المللی محسوب می‌شود. "کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا" مصوب سال ۱۹۲۹ میلادی در ماه ژوئن سال ۱۹۴۸ میلادی، اندکی پس از تصویب کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی و سپس در تاریخ هفدهم ماه ژوئن سال ۱۹۶۰ میلادی مورد بازنگری اساسی قرار گرفت و هر کنوانسیون، معاهدهٔ ماقبل خود را نسخ نمود. در این دو کنوانسیون نیز از همان عبارت کنوانسیون سال ۱۹۲۹ میلادی در خصوص نسبت و تعلق کشتی‌ها استفاده گردید، بدون آنکه نامی از دولت پرچم در آن به میان آید. در سال ۱۹۷۴ میلادی آخرین نسخهٔ "کنوانسیون برای ایمنی جان اشخاص در دریا" به تصویب رسید. در مادهٔ دوم این کنوانسیون از لفظ پرچم دولت‌ها استفاده شد. این ماده می‌گوید:

"کنوانسیون حاضر نسبت به کشتی‌هایی اعمال خواهد شد که حق برافراشتن پرچم دولت‌هایی را دارند که حکومت شان از حکومت های طرف قرارداد هستند."

در اسناد بین‌المللی برای اولین بار از اصطلاح پرچم، دولت‌ها و ارتباط آن‌ها با کشتی‌ها در "کنوانسیون راجع به دریاهای آزاد" سخن به میان آمد. این کنوانسیون مقررات صریحی را راجع به دولت پرچم و حق برافراشتن پرچم دولت‌ها توسط کشتی‌های تحت ثبت دولت‌های مربوطه وضع نمود. مادهٔ چهارم این کنوانسیون می‌گوید:

"هر دولتی خواه ساحلی و یاغیر ساحلی حق دریانوردی کشتی‌های تحت پرچمش را در دریاهای آزاد دارا است."

مادهٔ پنجم همین کنوانسیون اشعار می‌دارد:

"هر دولتی باید شرایط اعطای تابعیت خود به کشتی‌ها، ثبت کشتی‌ها در سرزمینش و حق برافراشتن پرچمش را مشخص و تعیین نماید. کشتی‌ها تابعیت دولتی را دارند که حق برافراشتن پرچم شان را دارند. میان دولت و کشتی باید یک رابطهٔ حقیقی و ذاتی وجود داشته باشد؛ به

خصوص دولت باید به طور مؤثری صلاحیت و کنترل خود را در امور اداری، فنی و اجتماعی بر کشتی‌های حامل پرچمش اعمال و اجراء نماید. هر دولتی باید برای کشتی‌هایی که به آن‌ها حق برافراشتن پرچمش را اعطاء نمود، مدارک مثبت آن را صادر نماید."

الف) تعریف دولت پرچم و آثار و تبعات حقوقی آن

از اصطلاح ترکیبی "FLAG STATE" برای اولین بار در "کنوانسیون راجع به دریاهای آزاد" استفاده گردید. بعدها در کنوانسیون راجع به حقوق دریا مصوب سال ۱۹۸۲ میلادی که جایگزین کنوانسیون‌های سال ۱۹۵۸ میلادی نسبت به دولت‌های عضو آن شد، از مفهوم دولت پرچم به طور گسترده تری استفاده گردید و مسؤولیت‌های آن ذکر شد. ماده نود و یکم این کنوانسیون راجع به تابعیت کشتی‌ها است. این ماده با تغییرات اندکی همان مفاد ماده پنجم کنوانسیون مصوب سال ۱۹۵۸ میلادی را بیان داشته است. مسؤولیت‌های دولت پرچم نیز به تفصیل در ماده نود و چهارم کنوانسیون مزبور ذکر گردید. بر اساس مواد فوق‌الذکر کشتی دارای تابعیت کشوری خواهد بود که پرچمش را برافراشته است. به عبارت دیگر لازمه برخورداری از حق برافراشتن کشتی تحصیل تابعیت یک کشور می‌باشد. از طرف دیگر اعطای تابعیت نیز خود مستلزم ثبت کشتی توسط یک دولت است. نتیجتاً با توجه به این مواد تعریفی که می‌توان از دولت پرچم ارائه کرد، به شرح ذیل می‌باشد:

" دولت پرچم به دولتی گفته می‌شود که طبق مقررات ملی خود اقدام به ثبت کشتی، اعطای تابعیت و در نتیجه حق و تکلیف برافراشتن پرچمش را به آن کشتی می‌دهد."

با توجه به تعریف فوق، برای اعطای تابعیت لازم است کشتی ابتداء به ثبت برسد. پس از ثبت و اعطای تابعیت، کشتی پرچم محل ثبت را برخواهد افراشت. برافراشتن پرچم نه تنها یک حق برای کشتی است، بلکه طبق مقررات داخلی دولت‌ها و حتی مقررات بین‌المللی، برای آنکه کشتی بتواند در دریا فعالیت نماید، مکلف است که پرچم کشور محل ثبت را برافرازد. نکته ظریفی که در این جا لازم است به آن اشاره شود، این است که الزام ثبت کشتی و برافراشتن پرچم مربوط به دریاهای آزاد و تردد میان بنادر کشورهای مختلف است. برای کشتی‌هایی که

فقط در آب‌های داخلی و یا دریای سرزمینی فعالیت می‌نمایند، ممکن است مقررات ثبت و یا بر افراشتن پرچم متفاوت باشد و یا اصولاً کشتی‌ها الزاماً نیازی به بر افراشتن پرچم نداشته باشند.^۱ بروز چنین حالتی قطعاً به معنای فقدان تابعیت و یا عدم برخورداری از حق بر افراشتن پرچم نیست. چنین کشتی‌هایی نیز تحت حاکمیت قوانین و مقررات داخلی دولت‌ها قرار داشته و هم چنان می‌توانند پرچم کشورشان را برافرازند. بند "a" از بند دوم ماده نود و چهارم کنوانسیون راجع به حقوق دریا نیز اگرچه داشتن دفتر ثبت کشتی‌ها را الزامی نمود، اما کشتی‌های کوچک را از آن مستثنی کرد و جالب آن که مستند آن را قواعد کلی پذیرفته شده بین‌المللی قرار داد.

با ثبت، اعطای تابعیت و برافراشتن پرچم، کشتی در هر کجای جهان که باشد، تحت حاکمیت دولت صاحب پرچم خواهد بود. تنها این دولت است که دارای صلاحیت قانونی و کنترل انحصاری نسبت به کشتی‌های تحت پرچم در آب‌های آزاد می‌باشد و هیچ کشوری نمی‌تواند بدون اجازه دولت پرچم اقدامی نسبت به آن بنماید.^۲ با این وجود صلاحیت انحصاری دولت پرچم در دریای سرزمینی و به ویژه آب‌های داخلی دولت‌های دیگر از جمله بنادر با محدودیت و استثنائاتی مواجه است. در این آب‌ها تحت شرایطی دولت ساحلی نیز ممکن است، دارای

^۱ دلیل این امر نیز شمول کامل مقررات دولت ساحلی نسبت به کشتی‌های با فعالیت صرف در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی می‌باشد. دولت‌ها معمولاً برای ثبت و برافراشتن پرچم توسط کشتی‌ها شرایطی از جمله محدودیت‌های تناژ را در مقررات خود پیش‌بینی می‌کنند و آن را نسبت به تمامی کشتی‌ها صرف نظر از محدوده فعالیت شان اعمال می‌نمایند. طبق ماده یک قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ ه.ش تمامی کشتی‌های با ظرفیت غیر خالص حداقل ۲۵ تن تحت شرایطی می‌توانند به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق برافراشتن پرچم ایران را کسب نمایند. با این حال منعی برای ثبت کشتی‌ها و قایق‌های زیر ۲۵ تن وجود ندارد. رویه جاری نیز حاکی از ثبت کلیه شناورهای غیر نظامی کشور دارد. در این خصوص فرقی میان کشتی‌های صرفاً فعال در آب‌های داخلی و سرزمینی و کشتی‌های با قابلیت دریانوردی در آب‌های آزاد وجود ندارد.

^۲ به این اصل استثنائاتی ولو بسیار نادر آن هم بر اساس معاهدات بین‌المللی وارد شده است. نمونه بارز این استثناء مربوط به "کنوانسیون بین‌المللی راجع به مداخله در دریاهای آزاد در موارد حوادث آلودگی دریایی" مصوب بیست و نهم ماه نوامبر سال ۱۹۶۹ میلادی می‌باشد. به موجب این کنوانسیون دولت ساحلی می‌تواند تحت شرایطی اقداماتی را در دریای آزاد نسبت به کشتی‌های حادثه دیده‌ی تحت پرچم دولت دیگر که تهدیدی برای آلودگی دریایی سواحل محسوب می‌شود، بعمل آورد. در این حالت دولت ساحلی موظف گردید، قبل از هرگونه اقدامی با دولت‌هایی که از حادثه دریایی تأثیر پذیرفتند، به ویژه دولت پرچم وارد مذاکره و مشاوره شود.

صلاحیت مداخله در امور کشتی رانی کشتی تحت ثبت دولت دیگر شود و حتی در صورت نیاز مبادرت به ورود به کشتی و انجام تحقیقات نماید. چه آن که اگرچه کشتی‌های تحت پرچم یک دولت به تعبیر بسیاری از صاحب نظران حقوقی در حکم سرزمین و جزیره شناور آن کشور محسوب می‌شوند، اما هرگز دارای مصونیت قضایی همانند نمایندگان رسمی دولت‌ها در سرزمین دیگر نمی‌باشد. از سوی دیگر در آب‌های سرزمینی و داخلی، کشتی‌ها در بسیاری از موارد تابع قوانین و مقررات کشورهای ساحلی می‌باشند و سرنشینان آن نباید مرتکب اعمالی شوند که به اصل عبور بی ضرر در دریای سرزمینی خدشه وارد کند و یا در هنگام لنگر اندازی و یا پهلوگیری در بنادر مقررات آن را نقض نمایند. نمونه‌ی بارز حق مداخله دولت‌های ساحلی و ورود به کشتی‌ها و حتی توقیف آن در موارد ارتکاب جرایم بر روی کشتی‌ها همانند قتل و یا قاچاق مواد مخدر و اجناس غیر مجاز دیگر می‌باشد. در این موارد از وضعیتی که پیش می‌آید به عنوان صلاحیت دوگانه نام برده می‌شود.^۱

با تصویب دو کنوانسیون راجع به حقوق دریای آزاد و حقوق دریاها به سال ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ میلادی، این معاهدات به عنوان مرجع و منبعی برای سایر کنوانسیون‌های دریایی مصوب آیمو در آمدند. از مفهوم دولت پرچم در همان معنا و مفهوم آمده در این دو کنوانسیون استفاده گردید. اولین کنوانسیون مصوب آیمو که در آن از مفاهیم دولت پرچم استفاده شد، کنوانسیون بین‌المللی خطوط بارگیری مصوب سال ۱۹۶۶ میلادی می‌باشد. بند دوم از ماده دوم این کنوانسیون در تعریف "اداره" آورده است:

"اداره یعنی حکومت یک دولت که پرچمش را کشتی برافرازد."

ماده چهارم این کنوانسیون نیز مقررات را نسبت به کشتی‌هایی که در کشورهای عضو کنوانسیون به ثبت رسیدند و یا کشتی‌هایی که به ثبت نرسیدند، اما پرچم این کشورها را بر می‌افرازند، قابل اعمال می‌داند.

^۱. "Dual Jurisdiction, Concurrent Jurisdiction",

در معاهده بین‌المللی بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها نیز که تا زمان نگارش کتاب به عنوان آخرین کنوانسیون آی‌مو در سال ۲۰۰۹ میلادی به تصویب رسید، از مفهوم دولت پرچم در مواد مختلف به خصوص در تعریف اداره و مرجع و نیز اعمال مقررات نسبت به کشتی‌ها استفاده شد. جالب اینکه از اداره و مرجع دقیقاً شبیه بند دوم ماده دوم کنوانسیون فوق‌الاشاره تعریف شد و مقررات کنوانسیون نسبت به کشتی‌هایی قابل اعمال دانسته شد که حق برافراشتن پرچم دولت‌های عضو کنوانسیون را دارند. حدوث چنین وضعیتی در ارتباط با کنوانسیون‌های آی‌مویی به آن معناست که بعد از گذشت حدود چهل و پنج سال، آی‌مو در تدوین مقرراتش از یک ادبیات و معنا در رابطه با کشتی و پرچم استفاده می‌کند.

چنان که گفته شد، روی سخن اکثر قریب به اتفاق کنوانسیون‌های دریایی آی‌مو با دولت‌های پرچم است. بر این اساس کنوانسیون‌ها و حتی کدها و دستورالعمل‌های غیر الزام‌آور، مسؤولیت اصلی و اولی تطابق کشتی‌ها با قواعد و استانداردهای بین‌المللی آمده در مقررات مربوطه را بر عهده دولت پرچم نهادند. دلیل محکم آن نیز وجود رابطه حقوقی ذاتی و حاکمیتی بسیار قوی میان کشتی تحت پرچم با دولت اعطاء‌کننده‌ی تابعیت می‌باشد که معمولاً با ثبت کشتی بر اساس مقررات داخلی دولت‌ها صورت خارجی پیدا می‌کند. کشتی همانند جزیره و قطعه‌ای از سرزمین دولت اعطاء‌کننده‌ی تابعیت تلقی می‌شود که در حال گردش در آبهای جهان می‌باشد و با برافراشتن پرچم یک دولت، به سایر دولت‌ها و کشتی‌ها اعلام می‌کند که این کشتی تحت حاکمیت و صلاحیت قانونی انحصاری، قضایی و کنترل دولت صاحب پرچم قرار دارد و مصون از هرگونه تعرض و تجاوزی است. به همین دلیل هیچ دولتی بهتر از اعطاء‌کننده‌ی تابعیت به کشتی به عنوان دارنده‌ی صلاحیت مطلق، قادر به نظارت و کنترل جهت اجرای درست مقررات دریایی نسبت به آن، صدور گواهینامه‌های مربوطه و انجام بازرسی‌ها و نظارت‌ها نیست. بر همین اساس تمامی مسؤولیت‌های کشتی‌ها از زمان ساخت تا بهره‌برداری و حتی خروج از سرویس بر عهده دولت پرچم گذاشته شد و دولت‌ها متعهد هستند، نه تنها مقررات ملی، بلکه مقررات بین‌المللی را بر فرض عضویت در معاهدات مربوطه نسبت به کشتی‌های تحت پرچم اعمال نمایند.

ب) اصل تابعیت و حق برافراستن پرچم واحد

یک کشتی نمی‌تواند در زمان واحد دارای تابعیت دو دولت و بنابراین حامل دو پرچم متفاوت باشد. طبق مادهٔ نود و دوم کنوانسیون راجع به حقوق دریا کشتی‌ها فقط می‌توانند پرچم یک دولت را برافرازند و در صورتی که به میل خود از دو یا چند پرچم استفاده کنند، حق ادعای تابعیت این دولت‌ها رانسبت به دولت‌های دیگر از دست خواهند داد و ممکن است، همانند یک کشتی بی‌تابعیت با آن برخورد شود.

امروزه تمامی کشتی‌هایی که در جهان بین بنادر کشورها در رفت و آمد هستند، در کشور واحدی به ثبت رسیده و با کسب تابعیت پرچم آن را بر کشتی بر افراشته‌اند. اصولاً در دنیای کنونی بدون رعایت چنین تشریفات امکان فعالیت بین‌المللی برای هیچ کشتی وجود ندارد. بر اساس الزامات آمده در مقررات بین‌المللی، کشتی‌ها می‌بایست در حین سفر و به خصوص هنگام ورود به آب‌های داخلی و بنادر کشورها ده‌ها گواهینامه را با خود حمل نمایند. روابط بین‌المللی در عصر حاضر آن قدر به هم تنیده است که بسیاری از این گواهینامه‌ها توسط مرجع دریایی و یا شرکت‌های بیمه ای غیر از کشور پرچم صادر می‌شوند. تمامی این اقدامات که به عنوان مقدمه ای اجتناب ناپذیر برای انجام حتی تنها یک سفر دریایی بدون اشکال محسوب می‌شود، در صورتی امکان پذیر است که کشتی تحت ثبت یک دولت در آمده و از تابعیت آن برخوردار شود. با اخذ تابعیت و حمل پرچم یک دولت کشتی از حمایت های فنی، حقوقی و حتی دیپلماتیک در مواقع لازم، به ویژه بروز حادثه و یا مشکل در بنادر دیگر کشورها برخوردار می‌گردد.

ج) اجارهٔ دربست کشتی‌ها

اجارهٔ دربست کشتی‌ها مفهومی است که امروزه در صنعت دریانوردی رایج گردیده و مورد عمل بسیاری از مالکان کشتی‌ها قرار می‌گیرد. این نوع از اجاره یک تأسیس حقوقی جدیدی است که در زبان انگلیسی به "Bareboat Charter" معروف می‌باشد و سوای از معنای تحت‌اللفظی، خود حاکی از یک عملیاتی است که دارای اثرات گسترده‌ی حقوقی و تجاری

خواهد بود.^۱ منظور از این تأسیس حقوقی این است که به موجب یک قرارداد اجاره^۲، مالک کشتی، کشتی ثبت شده در یک کشور را بدون سرنشین و اصطلاحاً "لخت" برای مدت معینی که در قرارداد مشخص خواهد شد، تحت تصرف و کنترل اجاره کننده^۳ آن قرار می‌دهد. از سوی دیگر اجاره کننده‌ی کشتی محق خواهد بود، کشتی تحت اجاره را در کشور دیگری^۴ ثبت نماید، بدون آن که نیاز باشد کشتی از ثبت کشور محل ثبت^۵ توسط مالک خارج شود. دولت کشوری که محل ثبت اصلی می‌باشد، اجازه ثبت کشتی مورد نظر توسط کشور دیگر و در نتیجه برافراشتن پرچمش را می‌دهد.

اجاره لخت و دربست کشتی به مفهوم مدرن امروزی برای اولین بار پس از جنگ جهانی دوم در کشور آلمان غربی سابق و به موجب قانون پرچم مصوب سال ۱۹۵۱ میلادی مورد استفاده قرار گرفت. دلایل متعددی برای چنین سیستم ثبت و انتقال پرچم بر می‌شمرند که مهم‌ترین آن استفاده از مزایای مالی از قبیل فرار مالیاتی، برخورداری از یارانه‌ها و استفاده از نیروی انسانی ارزان می‌باشد.^۶ "کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها" مصوب سال ۱۹۸۶ میلادی^۷ با شناسایی و ارائه تعریفی از اجاره دربست کشتی سعی نمود، مقرراتی را در این رابطه هم برای مالکان و اجاره کنندگان و هم برای دولت‌های ثبت کشتی و ثبت اجاره پیش‌بینی کند. اگرچه این کنوانسیون با عدم استقبال دولت‌ها مواجه شد و علی‌رغم گذشت بیست و پنج سال هنوز به اجراء در نیامد، اما تا حدود زیادی می‌تواند منعکس کننده‌ی واقعیات و رویه‌های موجود میان دولت‌ها در این خصوص باشد. در حال حاضر شرایط پذیرش اجاره دربست کشتی با هدف انتقال پرچم کاملاً بستگی به قوانین و مقررات داخلی کشورها دارد. در چنین حالتی مسأله مهمی که پیش می‌آید، تجانس و انطباق مقررات دولت‌ها است. فقدان

^۱. در زبان فارسی برای این نوع از اجاره معمولاً از عبارات و اصطلاحاتی نظیر اجاره بدنه کشتی، اجاره کشتی لخت، اجاره بدون خدمه و اجاره دربست کشتی استفاده می‌شود. معیناً از آنجایی که این تأسیس حقوقی در ایران فاقد سابقه بوده است، در محافل دریایی و حتی علمی بیش تر ترجیح داده می‌شود، از همان اصطلاح انگلیسی آن استفاده گردد.

^۲. "Charterparty".

^۳. "Charterer".

^۴. "Bare-Boat Chartering In or Flagging In".

^۵. "Underlying Registry or Flagging Out".

^۶. Ademuni-Odeke, "Bareboat Charter (ship) Registration", The Hague, 1998, P 55.

^۷. "United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships", adopted on 7th February 1986.

تطابق میان قوانین ممکن است، در عمل موجب بروز ابهامات و مشکلاتی برای مالک، اجاره کننده و اشخاص ثالث به خصوص تأمین کنندگان منابع مالی کشتی‌ها در ارتباط با مسائلی هم چون رهن کشتی گردد.

چنان که گفته شد، بر اساس کنوانسیون راجع به حقوق دریا یک کشتی نمی‌تواند هم زمان توسط دو دولت به ثبت برسد و از دو تابعیت و در نتیجه حق برافراشتن دو پرچم برخوردار باشد. این یک اصل پذیرفته شده‌ای است که تخطی از آن امکان پذیر نیست. از سوی دیگر در بحث اجاره لخت این امکان وجود دارد که علی‌رغم ثبت کشتی در یک کشور، کشتی از پرچم کشور دیگری استفاده نماید. بنابراین احتمال دارد، چنین تصور شود که در این قضیه ثبت دوگانه و یا موازی صورت گرفته است که با روح و مفاد کنوانسیون راجع به حقوق دریا سازگار نیست. در پاسخ باید گفت، اگرچه در اینجا دو ثبت اتفاق افتاد، اما ماهیت این دو ثبت با هم دیگر فرق دارند. یک ثبت، اصلی و متعلق به مالک و یک ثبت دیگر فرعی و متعلق به اجاره کننده می‌باشد. علاوه بر این در اجاره دربست مقررات دو دولت اجازه برافراشتن هم زمان دو پرچم را هرگز نخواهند داد. به عبارت واضح تر در فرضی که مقررات دو دولت اجازه انتقال پرچم را بدهد، این اتفاق در صورتی خواهد افتاد که دولت ثبت اجاره، قبل از آن از تعلیق استفاده از پرچم دولت ثبت مالک اطمینان حاصل نماید.

از آن جایی که با اجاره دربست کشتی، نقش مالک در راهبری آن بسیار کم رنگ خواهد شد و عملاً اجاره کننده‌ی آن بر کشتی تصرف و کنترل کامل شبه مالکانه خواهد داشت و از طرفی چون این اجاره در کشور مورد نظر اجاره کننده به ثبت رسیده و اجازه برافراشتن پرچمش اعطاء خواهد شد، بنابراین به واسطه آن، صلاحیت و کنترلی که در کنوانسیون راجع به حقوق دریا راجع به دولت پرچم از آن یاد شد و نیز تعهدات آمده در آن، به دولت ثبت اجاره منتقل خواهد گردید و تا زمانی که این رابطه وجود داشته باشد، کشتی مورد نظر مشمول مقررات ملی و بین‌المللی پذیرفته شده از سوی دولت ثبت اجاره خواهد بود. با این تفصیل با توجه به وضعیت خاص موجود و این واقعیت که مالک کشتی کس دیگری است و کشتی هم چنان تحت ثبت

واقعی دولت دیگری قرار دارد و اجاره کشتی برای مدت زمان خاصی است، فلذا بسیاری از مقررات دولت ثبت اصلی به خصوص مقررات حقوق دریایی خصوصی از جمله رهن کشتی و خرید و فروش آن نسبت به کشتی اعمال خواهد شد. معمولاً سعی می‌شود، این موارد در قرار دادهای اجاره در بست به صراحت ذکر گردد تا در اجراء مشکلی پیش نیاید. بطور مثال می‌توان به نمونه قرارداد تهیه شده از سوی^۱ "BIMCO" موسوم به "BARECON 2001" اشاره نمود که در حال حاضر به طور گسترده در سطح جهانی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

اجاره در بست کشتی با "اجاره زمانی کشتی"^۲ فرق دارد. در اجاره در بست، کشتی به تنهایی و اصطلاحاً به صورت لخت و بدون هرگونه سوخت و نیروی انسانی اجاره داده می‌شود، در حالی که در اجاره زمانی مالک کشتی هم چنان مدیریت و کارگزینی نیروی انسانی کشتی را برعهده خواهد داشت و کشتی تحت تصرف و مدیریت آن خواهد بود. در اجاره زمانی موضوع ثبت در کشور دیگر و انتقال پرچم منتفی است و کشتی هم چنان تحت پرچم کشور ثبت آن فعالیت خواهد کرد.

بند دوم - دولت ساحلی

مفهوم دیگری که در بسیاری از متون مقررات بین‌المللی دریایی به خصوص کنوانسیون‌های حفظ محیط زیستی مورد استفاده قرار می‌گیرد، مفهوم "دولت ساحلی" می‌باشد. در معنای عام این اصطلاح به هر کشوری اطلاق می‌شود که در کنار یک دریا اعم از دریای متصل به آب‌های آزاد بین‌المللی و یا دریاهای بسته غیر متصل به دریاهای آزاد واقع شده باشد. سوای از معنای عام، اصطلاح دولت ساحلی دارای معنا و مفهوم حقوقی ویژه‌ی خود در ارتباط با کشتی‌ها، کشف و بهره برداری از ذخایر دریاها و یا ماهی‌گیری است. برای این که بتوان مفهوم دولت ساحلی را در ارتباط با کشتی بهتر درک کرد، به ناچار باید گریزی به تقسیمات محدوده‌های دریایی زد. طبق کنوانسیون راجع به حقوق دریا، دریاها و به عبارت دیگر آب‌های جهان به چهار محدوده به شرح ذیل تقسیم می‌شوند:

^۱. "The Baltic and International Maritime Council, (BIMCO)".

^۲. "Time Charterparty".

- "آب‌های داخلی"^۱. منظور از آن آب‌های پشت خط پایه و مبدأ به طرف ساحل خشکی است. نحوه ترسیم خط پایه به تفصیل در کنوانسیون بیان گردید؛
- "آب‌های سرزمینی"^۲. منظور از آن آب‌های بعد از خط پایه و مبدأ به طرف دریای آزاد می‌باشد. طبق ماده سوم کنوانسیون مورد نظر، محدوده دریای سرزمینی حداکثر تا دوازده مایل دریایی (اندکی بیش‌تر از بیست و دو کیلومتر) می‌باشد؛
- "آب‌های منطقه مجاور"^۳. منظور از منطقه مجاور، آب مجاور دریای سرزمینی است و محدوده آن حداکثر بیست و چهار مایل دریایی (حدود چهل و چهار و نیم کیلومتر) از خط پایه و مبدأ به طرف دریای آزاد می‌باشد. بنابراین دوازده مایل منطقه مجاور در خود دریای سرزمینی خواهد بود؛
- "آب‌های منطقه اقتصادی انحصاری"^۴. منظور از آن آب‌های بعد از خط پایه به طرف دریای آزاد تا شعاع دویست مایل دریایی (کمی بیش‌تر از سیصد و هفتاد کیلومتر) می‌باشد؛
- "آب‌های آزاد"^۵. منظور از آن آب‌های ورای دریای سرزمینی و منطقه اقتصادی انحصاری و در خصوص کشورهای مجمع الجزایری، آب‌های مجمع الجزایری می‌باشد.

علاوه بر مناطق آبی فوق، منطقه دیگری نیز در کنوانسیون فوق‌الذکر پیش‌بینی شد که اگرچه بیش‌تر در ارتباط با سرزمین خشکی دولت ساحلی معنا پیدا می‌کند، اما در داخل آب واقع شده است. این منطقه "فلات قاره"^۶ نامیده می‌شود و منظور از آن ادامه سرزمین یک کشور می‌باشد که در آب فرو رفته است تا جایی که لبه ی خارجی آن ناپدید می‌شود. محدوده فلات قاره ممکن است تا صدها مایل ادامه یابد. مقررات نحوه تعیین این محدوده در کنوانسیون پیش‌بینی گردید. بعضی از سرزمین‌ها ممکن است

¹ "Internal Water".

² "Territorial Water".

³ "Contiguous Water/Zone".

⁴ "Exclusive Economic Zone".

⁵ "High Seas".

⁶ "Continental shelf".

فاقد فلات قاره باشند و یا فلات قاره آن‌ها از پنج مایل هم فراتر نرود. طبق ماده هفتاد و شش کنوانسیون، برای تمامی کشورهای ساحلی تا شعاع دویست مایلی از خط مبدأ فلات قاره فرض شده است، ولو این که کشور ساحلی فاقد فلات قاره در تعریف علمی آن باشد. حداکثر محدوده فلات قاره نیز برای کشورهایی که دارای فلات قاره هستند، سیصد و پنجاه مایل (حدود ششصد و چهل و هشت کیلومتر) در نظر گرفته شد. تعیین منطقه فلات قاره بیش‌تر به منظور کشف و بهره‌برداری از منابع طبیعی آن است. دولت‌های ساحلی در صورتی که برای خود منطقه فلات قاره تعیین نمایند، نسبت به کشف و بهره‌برداری از ذخایر طبیعی آن دارای حق حاکمیت انحصاری خواهند شد که تحت شرایط آمده در کنوانسیون قابل اعمال و اجراء خواهد بود.

رژیم حقوقی تعیین مناطق دریایی فوق با توجه به وضعیت کشورهای ساحلی و محل وقوع آن‌ها فرق دارد. تعیین این محدوده‌ها در مناطقی که چند کشور در همسایگی یک دیگر قرار داشته و مرز مشترک دریایی دارند، آسان نیست.

به طور مثال می‌توان به منطقه خلیج فارس و یا تنگه ی مالاکا اشاره نمود که اصولاً به دلیل فاصله کم میان دولت‌های ساحلی دو سوی دریا، موضوع منطقه اقتصادی انحصاری تا شعاع دویست مایلی و دریای آزاد مفهومی ندارد. برای تعیین محدوده‌های دریایی این مناطق رژیم‌های حقوقی ویژه‌ای وجود دارد. اگرچه در کنوانسیون راجع به حقوق دریا مقرراتی در این خصوص پیش‌بینی گردید، اما تقسیمات این مناطق بیش‌تر بر اساس توافقات دو یا چند جانبه صورت می‌گیرد. به طور مثال می‌توان به توافقات میان ایران و کشورهای عربستان سعودی، عمان و قطر راجع به خلیج فارس و دریای عمان اشاره نمود.

با تعیین حدود مناطق دریایی مختلف، حقوق و تکالیف دولت‌ها اعم از دولت‌های ساحلی، دولت‌های پرچم و حتی دولت‌هایی که به دریا راه ندارند، نسبت به آن‌ها مشخص خواهد شد. حقوق بین‌الملل عرفی، کنوانسیون راجع به حقوق دریا و بسیاری از کنوانسیون‌های دریایی حسب مورد متضمن این حقوق و تکالیف می‌باشند.

دولت‌های ساحلی دارای حقوق و تکالیف متعددی در مناطق و محدوده‌های دریایی فوق‌الذکر هستند. این حقوق و تکالیف از حاکمیت انحصاری و مطلق در آب‌های داخلی شروع و به فقدان حاکمیت در آب‌های آزاد به موجب ماده هشتاد و نه کنوانسیون راجع به حقوق دریا ختم می‌یابد. در آب‌های آزاد دولت‌های ساحلی از حقوق و تکالیف یکسان با سایر دولت‌ها اعم از ساحلی و غیر ساحلی برخوردار خواهند شد. حاکمیت دولت‌های ساحلی نسبت به آب‌های ساحلی در محدوده آب‌های داخلی مطلق و بدون هر گونه استثنایی می‌باشد. این حاکمیت به موجب ماده دو کنوانسیون در دریای سرزمینی نیز امتداد می‌یابد، اما اجرای آن با محدودیت‌هایی مواجه می‌شود. حاکمیت دولت‌های ساحلی هر چه از ساحل به دریا پیش می‌رود، کم رنگ تر می‌گردد. بررسی ابعاد مختلف حاکمیتی و حقوق و تکالیف دولت‌های ساحلی از قلمرو موضوع کتاب حاضر خارج می‌باشد و در این قسمت فقط به ارتباط دولت ساحلی با کشتی‌های متردد در آب‌ها اشاره می‌گردد.

در دریای سرزمینی، تنگه‌ها و آب‌های مجمع‌الجزایری، کشتی‌های سایر دولت‌ها از حق عبور بی‌ضرر و یا ترانزیت برخوردارند. حق "عبور بی‌ضرر" اگرچه در کنوانسیون راجع به حقوق دریا آمده است، ولی به عنوان یک عرف بین‌المللی مورد احترام و عمل تمامی دولت‌های جهان می‌باشد. کشتی‌ها حتی در آب‌های داخلی دولت‌ها حق عبور بی‌ضرر را خواهند داشت، مشروط بر این که این حق از گذشته وجود داشته و مورد عمل و احترام بوده باشد. در ماده هشت کنوانسیون فوق‌الاشاره این اصل مورد شناسایی قرار گرفته است. با این حال این حق مانع از برداشتن اقداماتی از سوی دولت ساحلی در جهت تأمین امنیت ساحلی خود، ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی نیست. ماده بیست و یک کنوانسیون با عنوان "قوانین و مقررات دولت ساحلی در ارتباط با عبور بی‌ضرر" به روشنی این حقوق را برشمرد. این ماده مهم برای دولت‌های ساحلی می‌گوید:

¹ "Innocent Passage".

" ۱- دولت ساحلی می‌تواند قوانین و مقرراتی را در رابطه با عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی، در تطابق با مقررات این کنوانسیون و سایر قواعد حقوق بین‌الملل، راجع به همه یا هر یک از موارد ذیل به تصویب رساند:

- (a) ایمنی دریانوردی و مقررات ترافیک دریایی؛
- (b) حفاظت از امکانات و وسایل کمک ناوبری و سایر امکانات و تأسیسات؛
- (c) حفاظت از کابل‌ها و خطوط لوله؛
- (d) نگهداری و حفاظت از منابع زنده دریایی؛
- (e) جلوگیری از نقض قوانین و مقررات ماهی‌گیری؛
- (f) حفاظت و نگهداری از محیط زیست دولت ساحلی و جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی آن؛
- (g) تحقیقات علمی دریایی و معاینات هیدروگرافیک؛

(h) جلوگیری از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالیاتی، مهاجرت و بهداشت

۲- چنین قوانین و مقرراتی نسبت به طراحی، ساخت، بکارگیری نیروی انسانی و تجهیزات کشتی‌های خارجی اعمال نخواهد شد، مگر آن که قواعد و استانداردهای عمومی پذیرفته شده بین‌المللی را اجراء نمایند.

۳- دولت ساحلی باید همه‌ی این قوانین و مقررات را به موقع انتشار دهد.

۴- کشتی‌های خارجی که حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی را اعمال می‌نمایند، باید همه‌ی این قوانین و مقررات و مقررات بین‌المللی عمومی پذیرفته شده بین‌المللی راجع به جلوگیری از تصادمات در دریا را اجابت نمایند."

در دریای سرزمینی دولت ساحلی جز در موارد استثنایی احصاء شده در ماده بیست و هفت کنوانسیون راجع به حقوق دریا فاقد صلاحیت کیفری نسبت به جرایمی خواهد بود که در روی کشتی عبوری اتفاق افتد. در بسیاری از کنوانسیون‌های دریایی نظیر سولاس، سالویج و خطوط بارگیری نیز مقرراتی راجع به دولت‌های ساحلی پیش‌بینی شد.

بیشترین حقوق و تکالیف دولت‌های ساحلی در ارتباط با کشتی‌های خارجی عبوری از مناطق دریایی و یا ورودی به بنادر، به مسائل زیست محیطی مربوط می‌شود. این مقررات هم در کنوانسیون راجع به حقوق دریا و هم در کنوانسیون‌های دریایی نظیر مارپول و "مداخله در آب‌های آزاد" به روشنی پیش‌بینی شدند. مواد دویست و هشت، دویست و ده، دویست و یازده و دویست و شانزده کنوانسیون راجع به حقوق دریا مقررات مهمی را در رابطه با حقوق و تعهدات دولت‌های ساحلی در رابطه با مسائل زیست محیطی بیان نمود. در کنوانسیون "مارپول" نیز مقررات زیادی در این رابطه قابل رؤیت می‌باشد. بطور مثال می‌توان به معرفی مناطق ویژه دریایی برای حفظ گونه‌های دریایی در مقابل تخلیه ضایعات و پس مانده‌های آغشته به مواد سوختی ناشی از کشتی‌ها اشاره نمود.

علاوه بر مقررات بین‌المللی، دولت‌های ساحلی حق دارند برای حفظ محیط زیست دریایی نوار ساحلی خود مقرراتی را در آب‌های ساحلی و حتی منطقه اقتصادی انحصاری وضع نموده و نسبت به کشتی‌های خارجی اعمال نمایند. بندهای چهارم و پنجم ماده دویست و یازده کنوانسیون راجع به حقوق دریا به روشنی این حق را مورد شناسایی قرار داد. این بندها می‌گویند:

" بند چهارم- دولت‌های ساحلی در اعمال حاکمیت خود بر آب‌های سرزمینی شان ممکن است/می‌توانند قوانین و مقرراتی را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌های خارجی مشتمل بر کشتی‌هایی که در حال اجرای حق عبور بی ضرر می‌باشند، به تصویب رسانند. چنین قوانین و مقرراتی نباید طبق قسمت سوم بخش دوم مانع حق عبور بی ضرر کشتی‌های خارجی شود.

بند پنجم- به بهانه ی اجرائیات مقرر در قسمت سوم، دولت‌های ساحلی می‌توانند قوانین و مقرراتی را در خصوص مناطق اقتصادی انحصاری شان برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها، در تطابق با قواعد و استانداردهای پذیرفته شده‌ی عمومی بین‌المللی که از طریق سازمان بین‌المللی ذی صلاح و یا کنفرانس دیپلماتیک عمومی ایجاد گردیدند و به منظور اثربخشی آن‌ها، تصویب نمایند."

دولت‌ها نه تنها به صورت انفرادی بلکه به صورت جمعی و در قالب همکاری‌های منطقه‌ای نیز می‌توانند اقداماتی را در جهت حفظ منافع خود در رابطه با سواحل بعمل آورند. این اقدامات و توافقات در معاهدات بین‌المللی نظیر کنوانسیون راجع به حقوق دریاها و یا "کنوانسیون بین‌المللی راجع به آمادگی، مقابله و همکاری در زمینه‌ی آلودگی نفتی" مصوب سال ۱۹۹۰ میلادی نیز پیش‌بینی شده است. به عنوان نمونه می‌توان به "کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در زمینه‌ی حفظ محیط زیست دریایی از آلودگی" مصوب بیست و چهارم ماه آوریل سال ۱۹۷۸ میلادی اشاره کرد. ماده چهارم این کنوانسیون راجع به آلودگی ناشی از کشتی‌ها می‌باشد. در این ماده به تعهد دولت‌های ساحلی به برداشتن اقدامات لازم در مقابله با آلودگی دریا توسط کشتی‌های فعال در منطقه تأکید شده است.

بند سوم- دولت بندری

معاهدات بین‌المللی از هر نوعی که باشند و هر چقدر که کامل و جامع تنظیم و تدوین شوند، زمانی دارای اثر بخشی مناسب و قابل قبول خواهند بود که اولاً تعداد بیش‌تری از دولت‌های هدف به عضویت آن درآیند و ثانیاً، دولت‌های عضو به حقوق و تکالیف مقرر در معاهدات کاملاً واقف و به آن پای بند باشند. در خصوص کنوانسیون‌های دریایی نیز همین وضعیت حکم فرماست. این کنوانسیون‌ها که در یک تلاش جمعی در طول یک قرن اخیر به وجود آمدند، توانستند با ایجاد استانداردها و قواعد ساخت، بهره برداری و نگهداری کشتی‌ها گام بلندی برای حفظ و ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی و در کنار آن حفظ محیط زیست دریایی و افزایش بهره‌وری کشتی‌رانی بردارند. اگرچه اکثر معاهدات بین‌المللی دریایی مهم از قبیل

“SOLAS, MARPOL, LOAD LINE” بطور گسترده مورد پذیرش و تصویب دولت‌ها قرار گرفتند، اما این اجراء و نظارت بر حسن اجرای آن‌ها است که تضمین کننده‌ی اثربخشی مورد انتظار خواهد بود.

الف) دلایل ظهور مفهوم دولت بندری و نقش آن

با وجود مقررات کافی برای حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی کشتی‌ها، صنعت دریانوردی در قرن گذشته هم چنان شاهد تردد آزادانه‌ی “کشتی‌های فاقد استاندارد و قابلیت دریانوردی”^۱ مناسب بود. در عصر حاضر با ارتقای کیفیت سیستم‌های کنترلی دولت‌های پرچم، شاهد کاهش قابل توجه فعالیت این گونه کشتی‌ها در جهان می‌باشیم. با این حال به دلیل فقدان اراده‌ی کافی، عدم دسترسی به کشتی‌ها و یا عدم توانایی مراجع دریایی تعدادی از دولت‌ها از یک سو و سوء استفاده و سودجویی بعضی از مالکان و شرکت‌های کشتی‌رانی غیر مسؤول از سوی دیگر، کشتی‌های فاقد استاندارد قابل قبول هم چنان در بعضی از نقاط جهان در حال فعالیت و تجارت می‌باشند. حوادث دریایی متعددی به دلیل عدم رعایت استانداردهای حفظ و بهره‌برداری صحیح از کشتی‌ها به وقوع پیوست که از نمونه‌های بارز آن می‌توان به حادثه‌ی معروف کشتی “سن مارکو”^۲ اشاره کرد. این کشتی با این که تمام گواهینامه‌های صادره از دولت پرچم مبنی بر مطابقت آن با استانداردها و قواعد بین‌المللی را دارا بود، به خاطر نواقص شدید ساختمانی، ادوات آتش‌نشانی و اسباب نجات در ماه می سال ۱۹۹۳ میلادی توسط گارد ساحلی کشور کانادا توقیف گردید. متعاقب آن مؤسسه‌ی رده‌بندی “وریتاس”^۳ پس از انجام بازرسی و به دلیل عدم انجام تعمیرات لازم کشتی را از کلاس خود خارج نمود. در همان ماه کشتی توسط کارشناسی از “ثبث کشتی‌رانی یونان”^۴ مورد معاینه و بازرسی قرار گرفت و در وضعیت خوب گزارش شد. بر اساس این گزارش گواهینامه‌های کلاس بدون هرگونه توصیه‌ای مبنی بر لزوم تعمیرات و رفع نواقص صادر گردید. در اواخر ماه ژوئن همان سال گارد ساحلی کانادا کشتی را

1. “Sub-Standard and Unseaworthy Vessels”.

2. “The San Marco, Panamax Dry Bulk Carrier, Built in 1968”.

3. “Bureau Veritas”.

4. “Hellenic Register Shipping”.

توسط یدک کش و بدون سرنشین تا خارج از آب‌های سرزمینی کانادا هدایت کرد. پس از ترک آب‌های کانادا، خدمه کشتی با هلیکوپتر خود را به کشتی رساندند و بر روی آن مستقر گردیدند و با همان وضعیت و بدون انجام هرگونه تعمیراتی به فعالیت دریایی و تجاری خود ادامه دادند. در ماه نوامبر سال ۱۹۹۳ میلادی کشتی مورد نظر در حالی که حامل بار از کشور مراکش به مقصد اندونزی بود، در محدوده ۱۵۰ تا ۲۰۰ مایلی سواحل کشور آفریقای جنوبی دچار سانحه شد و ناگهان حدود چهارده متر از جداره ی بدنه انبار شماره‌ی یک خود را از دست داد و در نتیجه آن تمام پنج هزار تن کالاهای موجود در انبار نیز به دریا ریخت. پس از این حادثه کشتی بلافاصله به یکی از بنادر "کیپ تاون"^۱ کشور آفریقای جنوبی برده شد و پس از مدتی در یک مزایده عمومی جهت بازیافت به فروش رفت. در حادثه کشتی "سن مارکو" مالکان کشتی، مؤسسات رده بندی، بیمه گران و مقامات اداری دولت پرچم وظایف و تعهدات خود را به درستی انجام ندادند.^۲ این رویداد و حوادثی شبیه آن ثابت نمود که مکانیزم‌های کنترلی اعمال شده از سوی دولت‌های پرچم و مؤسسات رده بندی مجاز از سوی آنها، در جهت حذف کشتی‌های فاقد استانداردهای لازم، کافی نیست. در نتیجه چنین وضعیتی روش جدیدی پایه ریزی گردید که به "سیستم کنترلی دولت بندری/صاحب بندر (PSC)"^۳ معروف می‌باشد. مفهوم دولت بندری نسبت به دو مفهوم دیگر دولت پرچم و دولت ساحلی از قدمت کم‌تری برخوردار است. منظور از "PSC" این است که مقام های ذی صلاح دریایی یک دولت که شاهد حضور کشتی‌های تحت پرچم کشورهای دیگر در بنادر خود به منظور تخلیه و یا بارگیری کالا می‌باشند، حق دارند از ناخدای کشتی گواهینامه‌های صادره برای کشتی و کارکنان آن را مطالبه و مورد بازرسی قرار دهند. بازرسان "PSC" هم چنین این حق را دارند تا در صورت نیاز بخش‌های مختلف کشتی و تجهیزات موجود در آن را مورد معاینه قرار دهند و چنانچه نواقصی را در آنها مشاهده نمایند، خواستار رفع آن شوند. افسران بازرسی این قدرت را نیز تحت

1. "Cape Town".

2. Dr Ozcayir, Z Oya, "Port State Control", Conference on the Impact of Caspian Oil and Gas Development on Turkey and Challenges Facing the Turkish Straits, the Marmara Hotel, Istanbul, 9 November 2001.

3. "Port State Control- PSC".

شرایطی دارند که در صورت مشاهدهٔ زمینه‌های روشنی از نواقص جدی تر و به منظور پیش‌گیری از بروز هرگونه حوادث تهدید کننده‌ی ایمنی کشتی، سرنشینان آن و یا حفظ محیط زیست دریایی، اقدام به توقیف کشتی تا رفع نواقص مربوطه بنمایند.

کشتی‌های خارجی در بنادر کشور دیگر تحت سیطره کلیهٔ قوانین و مقررات کشور میزبان قرار دارند و این کشور علی‌الاصول حق دارد، هرگونه قانونی را در خصوص مقررات ایمنی و یا زیست محیطی وضع و نسبت به هر کشتی ای صرف نظر از پرچم بر افراشته بر روی آن اعمال نمایند. معهدا امروزه دولت‌ها ترجیح می‌دهند در یک فضای همکاری بین‌المللی از استانداردهای بین‌المللی آمده در معاهدات بین‌المللی تبعیت نمایند. بر همین اساس نظارت و کنترل دولت صاحب بندر نسبت به کشتی‌های خارجی منوط به پیش‌بینی آن در مقررات ذی‌ربط دریایی بین‌المللی می‌باشد. مهم‌ترین کنوانسیون‌های دریایی که در آن‌ها مقررات بازرسی و کنترلی در بنادر پیش‌بینی شدند، عبارتند از :

- کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی و پروتکل‌های آن، معروف به "SOLAS"؛
- کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی و پروتکل آن، معروف به "MARPOL"؛
- کنوانسیون بین‌المللی راجع به آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان مصوب سال ۱۹۷۸ میلادی و پروتکل آن معروف به "STCW"؛
- کنوانسیون بین‌المللی راجع به خطوط بازرگانی مصوب سال ۱۹۶۶ میلادی و پروتکل آن معروف به "LAOD LINES"؛
- کنوانسیون بین‌المللی راجع به اندازه‌گیری تناژ مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی معروف به "TONNAGE"؛
- کنوانسیون راجع به مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادمات در دریا مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی معروف به "COLREG"؛

- کنوانسیون کشتی‌رانی تجاری (حداقل استانداردها) مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی معروف به "ILO C.147"^۱.

کنترل از نوع "PSC" را باید مکمل حلقه‌ی کنترلی کشتی‌ها قلمداد نمود و نه جای‌گزینی برای دولت پرچم. به عبارت واضح‌تر در یک حالت ایده‌آل و در فرضی که همه‌ی دولت‌های پرچم، مؤسسات رده‌بندی مجاز از سوی ایشان، سازندگان و بهره‌برداران کشتی‌ها به تعهدات آمده در معاهدات بین‌المللی عمل نمایند، دیگر نیازی به کنترل مکمل از سوی دولت دیگر نخواهد بود.

شرایط، صلاحیت‌ها، نحوه‌ی کنترل و بازرسی کشتی‌ها، رفع نواقص، اجازه‌ی ترک بندر، توقیف کشتی و نحوه‌ی ارائه‌ی گزارش در هر یک از کنوانسیون‌های دریایی که سیستم کنترلی بندری در آن‌ها پیش‌بینی شدند، به روشنی بیان گردیدند. سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز برای اجرای بهتر و یکنواخت مقررات مربوط به کنترل و بازرسی از سوی افسران بازرسی دستورالعمل‌های متعددی را در قالب قطعنامه به تصویب رساند. آخرین قطعنامه‌ای که در این رابطه به تصویب نشست بیست و هفتم مجمع آیمو رسید، قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1052(27)" می‌باشد. این قطعنامه با عنوان "رویه‌هایی برای کنترل دولت بندری"^۲ جایگزین قطعنامه‌های مقدم‌التصویب گردید.

ب) مفهوم دولت بندری در کنوانسیون راجع به حقوق دریا

در کنوانسیون راجع به حقوق دریا نیز از مفهوم "دولت بندری" بدون استفاده از لفظ "کنترل" به طور محدود استفاده گردید. قسمت ششم از بخش دوازدهم این کنوانسیون به اجرای مقررات مربوط به حفظ و نگهداری محیط زیست دریایی اختصاص دارد. بند یکم ماده‌ی ۲۱۸ از این قسمت در تعدّی نسبت به مقررات زیست محیطی توسط کشتی‌ها می‌گوید:

^۱ این کنوانسیون توسط سازمان بین‌المللی کار به تصویب رسید و در سال ۲۰۰۶ میلادی توسط "کنوانسیون کار دریایی (MLC)" مورد بازبینی و اصلاح اساسی قرار گرفت. در این کنوانسیون که به بعد انسانی و شرایط کار بر روی کشتی‌ها پرداخته است، مقررات کنترلی توسط دولت صاحب بندر پیش‌بینی شده است. کنوانسیون مزبور همچنان در انتظار اجراء بسر می‌برد.

^۲ "Procedures for Port States Control, 2011".

"هنگامی که یک کشتی به اختیار در یک بندر یا ترمینال فراساحلی دولتی قرار دارد، آن دولت می‌تواند تحقیقاتی را به عمل آورد و در جایی که دلایل چنین گواهی نمایند، دعاوی را نسبت به هرگونه تخلیه از آن کشتی در خارج از آب‌های داخلی، آب‌های سرزمینی و یا منطقه اقتصادی انحصاری آن دولت، در تعدی نسبت به قواعد بین‌المللی قابل اعمال که از طریق سازمان بین‌المللی ذی صلاح یا کنفرانس دیپلماتیک عمومی تأسیس شده است، برقرار نماید."

در خصوص قواعد و استانداردهای مصوب سازمان بین‌المللی ذی صلاح می‌توان به مقررات دریایی مربوط به محیط زیست دریایی مصوب سازمان بین‌المللی دریایی از جمله کنوانسیون مارپول اشاره نمود.

ماده دیگری از کنوانسیون که وظایفی را برعهده دولت صاحب بندر قرار داد، ماده ۲۱۹ می‌باشد. این ماده در رابطه با حصول اطمینان از قابلیت دریانوردی کشتی‌ها با هدف جلوگیری از آلودگی دریایی چنین بیان می‌دارد:

"با در نظر گرفتن قسمت هفتم، دولت‌هایی که طبق درخواست و یا به ابتکار خود تشخیص دادند که یک کشتی داخل در یکی از بنادر و یا ترمینال‌های فراساحلی شان در تعدی قواعد و استانداردهای بین‌المللی قابل اعمال در رابطه با قابلیت دریانوردی کشتی‌ها می‌باشند و بدین وسیله متضمن تهدید خسارت به محیط زیست دریایی هستند، باید تا جایی که قابل اجراء است، اقدامات اداری را برای ممانعت کشتی از دریانوردی بردارند...."

با توجه به دو ماده فوق‌الذکر که اساس کنترل‌های دولت صاحب بندر در کنوانسیون راجع به حقوق دریا می‌باشد، می‌توان این کنترل را به دو بخش تقسیم نمود، بخش اول کنترل‌های مربوط به تخطی‌های انجام گرفته نسبت به مقررات تخلیه مواد آلاینده به دریا و در نتیجه اقامه دعوی علیه کشتی و بخش دوم کنترل‌های مربوط به قابلیت دریانوردی کشتی‌ها با هدف پیشگیری از هر گونه آلودگی. تفاوت عمده‌ای که میان کنترل بخش دوم با کنترل‌های دیگر مقرر در کنوانسیون‌های دریایی وجود دارد این است که اولاً این کنترل صرفاً ناظر به موارد آلودگی زیست محیطی است، اگرچه بعضی از این کنترل‌ها ممکن است مستلزم کنترل‌های

مربوط به ایمنی کشتی نیز باشد، با این تفسیر که بعضی از نواقص مربوط به ایمنی کشتی ممکن است، موجب به خطر افتادن خود کشتی و در نتیجه غرق آن شود؛ چیزی که قطعاً آلودگی زیست محیطی را نیز سبب خواهد شد. ثانیاً مقررات کنترلی پیش‌بینی شده در این بخش بسیار کلی می‌باشد و به جزئیات اجرای کنترل و موارد تفصیلی عملیاتی آن پرداخته نشده است. با این تفصیل، چنان که در قبل ذکر شد، امروزه در اجرای وظایف کنترلی دولت صاحب بندر، به کنوانسیون‌های یاد شده در این مبحث استناد می‌شود تا کنوانسیون راجع به حقوق دریا. دلیل آن هم این است که اولاً این کنوانسیون‌ها دقیقاً به جزئیات و موارد کنترلی عملیاتی و ضمانت‌های اجرایی آن‌ها اشاره می‌نمایند. ثانیاً نحوه اجرای این کنترل‌ها نیز تا حد ممکن در این مقررات پیش‌بینی گردیده و دستورالعمل‌هایی نیز از سوی آی‌مو و یا رژیم‌های کنترلی منطقه‌ای در این رابطه تهیه و جهت اجرای یکنواخت به دولت‌ها توصیه شده است.

ج) رژیم‌های کنترلی منطقه‌ای و جهانی

با ظهور مفهوم بازرسی و کنترل توسط دولت‌های بندری، دولت‌ها به صورت انفرادی شروع به اجرای مقررات مربوطه در این زمینه کردند. اگرچه مقررات مربوط به بازرسی و کنترل کشتی‌های خارجی این حق را نسبت به تمامی کشتی‌های ورودی به بنادر قایل گردید، اما با توجه به حجم انبوه کشتی‌های ورودی به بنادر کشورها به ویژه بنادر اروپایی و آمریکایی، ناتوانی کشورها در بازرسی تمامی این کشتی‌ها بخاطر فقدان منابع انسانی کافی به اثبات رسید. از سوی دیگر رویه‌های مختلف مورد عمل توسط دولت‌ها برای انجام بازرسی‌های "PSC" بعضاً مشکلات و تعارضاتی را در عملکردها موجب می‌شد. این دلایل باعث گردید، با هدف همکاری، هماهنگی، تبادل اطلاعات و همانند سازی نحوه انجام بازرسی‌ها و توزیع عملیات بازرسی کشتی‌ها، کشورها در صدد امضای تفاهم‌نامه‌های همکاری میان خود برآیند.^۱

تفاهم‌نامه‌های همکاری بازرسی‌های بندری را نباید با کنوانسیون‌های دریایی اشتباه گرفت. این تفاهم‌نامه‌ها ایجادکننده قواعد و استانداردهای دریایی و بازرسی نیستند و بلکه هدف از

^۱ این تفاهم‌نامه‌ها به "Memorandum of Understanding (MoU)" معروف می‌باشد.

ایجاد آن‌ها اجرای درست و بهتر مقررات آمده در کنوانسیون‌های دریایی فوق‌الذکر می‌باشد. این تفاهم نامه‌ها می‌خواهند با تبیین مکانسیم‌های کنترلی که بیش‌تر جنبهٔ شکلی و اداری دارد، بهتر و راحت‌تر به اهداف پیش‌بینی رژیم کنترلی در معاهدات بین‌المللی که همانا رفع نواقص کشتی‌ها و حذف کشتی‌های غیر استاندارد از گردونه‌ی حمل و نقل جهانی است، دست یابند.

اولین رژیم کنترلی منطقه‌ای در سال ۱۹۷۸ میلادی با هدف انجام بازرسی‌های موضوع کنوانسیون شماره‌ی ۱۴۷ سازمان بین‌المللی کار راجع به شرایط زندگی و کار در کشتی‌ها به وجود آمد. در روز دوم ماه مارس این سال مقامات دریایی هشت کشور بلژیک، دانمارک، فرانسه، آلمان غربی، هلند، نروژ، سوئد و انگلیس در شهر "هگ"^۱ گرد هم آمدند و تفاهم نامه‌ی همکاری در زمینه‌ی "PSC" را امضاء نمودند. این اقدام اگرچه مورد استقبال قرار گرفت، اما به دلیل عدم پوشش مناسب دیگر کنوانسیون‌های مهم ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیستی ناکافی دانسته شد و این کشورها را وادار به بازنگری در تفاهم نامه اخیر الذکر نمود. البته در این قضیه حادثهٔ به گل نشستن سوپر تانکر "اموکو کادیز"^۲ که منجر به آلودگی شدید نفتی سواحل فرانسه شد، تأثیر زیادی داشت. این حادثه که با زمان امضای تفاهم نامه تقارن پیدا کرد، فشارها و مطالبات وسیع مردمی و حتی سیاسی برای جدی گرفتن ایمنی دریانوردی و حذف کشتی‌های غیر استاندارد را در پی داشت. در نتیجه پس از مذاکرات طولانی تفاهم نامه‌ی جدیدی با دامنه‌ی فعالیت بیش‌تر و به منظور پوشش قرار دادن همه‌ی جوانب ایمنی و زیست محیطی کشتی‌ها و شرایط زندگی و کار دریانوردان، در ماه ژانویه سال ۱۹۸۲ میلادی به امضای چهارده کشور اروپایی رسید. سند مزبور که طی کنفرانسی در شهر پاریس فرانسه به امضای نمایندگان عالی رتبهٔ دریایی چهارده کشور رسید، به "تفاهم نامه‌ی پاریس"^۳ معروف گردید. این تفاهم نامه پس از پیش‌بینی تمهیدات اداری و لجستیکی از اول ماه جولای همان سال اجرایی شد. در حال حاضر بیست و هفت کشور از جمله کانادا عضو تفاهم نامه می‌باشند. به دنبال اجرایی شدن تفاهم نامه و اثبات نقش و عملکرد مثبت آن در مواجهه با کشتی‌های ورودی به

1. "Hague".

2. "Amoco Cadiz".

3. "Paris MoU".

بنادر دولت‌های عضو، زمینه برای امضای هشت تفاهم‌نامه‌ی دیگر در مناطق مختلف جهان با الگوبرداری از تفاهم‌نامه‌ی پاریس فراهم گردید. اطلاعات کلی مربوط به تفاهم‌نامه‌های کنترلی بندری به ترتیب سال امضاء در جدول ذیل آمده است:^۱

رژیم‌های کنترلی بندری

کشورهای عضو	محل استقرار دبیرخانه	تفاهم‌نامه‌ی منعقد
۲۷ کشور شامل بلژیک، بلغارستان، کانادا، کرواسی، قبرس، دانمارک، استونی، فنلاند، فرانسه، آلمان، یونان، ایسلند، ایرلند، ایتالیا، لاتویا، لیتوانی، مالتا، هلند، نروژ، لهستان، پرتغال، رومانی، فدراسیون روسیه، اسلوانی، اسپانیا، سوئد و انگلیس	هلند	تفاهم‌نامه‌ی پاریس - سال ۱۹۸۲ م
۱۳ کشور شامل آرژانتین، بولیوی، برزیل، شیلی، کلمبیا، کوبا، اکوادور، هندوراس، مکزیک، پاناما، پرو، اوروگوئه و ونزوئلا	آرژانتین	موافقت‌نامه‌ی آمریکای لاتین (وینا دل مار) - سال ۱۹۹۲ م
۱۸ کشور شامل استرالیا، کانادا، شیلی، چین، فیجی، هنگ کنگ، چین، اندونزی، ژاپن، نیوزیلند، پاپوآ گینه‌ی نو، فیلیپین، فدراسیون روسیه، سنگاپور، تایلند، وانواتو، ویتنام، کره جنوبی، مالزی	ژاپن	تفاهم‌نامه‌ی توکیو - سال ۱۹۹۳ م
۱۲ کشور شامل آنتیگوآ و باربودا، آروبا، باهاماس، باربادوس، بلیز، کوبا، گرینادا، گویان، جامائیکا، سنت کیتس و نویس، سورینام و ترینیداد و توباگو و منطقه‌ی کیمین آیلند متعلق به انگلیس	جامائیکا	تفاهم‌نامه‌ی منطقه‌ی کارائیب - سال ۱۹۹۶ م
۱۰ کشور شامل الجزایر، قبرس، مصر، رژیم اشغال‌گر فلسطین، اردن، لبنان، مالتا، مراکش، تونس و ترکیه	مصر	تفاهم‌نامه‌ی منطقه‌ی مدیترانه - سال ۱۹۹۷ م
۱۵ کشور شامل ایران، هند، جزایر موریس، سریلانکا، کنیا، مالدیو، عمان، یمن، فرانسه، استرالیا، اریتره، سودان، آفریقای جنوبی، تانزانیا و جزایر کومور	هند	تفاهم‌نامه‌ی اقیانوس هند سال ۱۹۹۸ م

^۱ عنوان کامل این تفاهم‌نامه‌ها به زبان انگلیسی به شرح ذیل می‌باشد:

“The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU), Latine American Agreement on Port State Control (Vina Del Mar or Latin American Agreement), Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia- Pacific Region (Tokyo MoU), The Memorandum of Understanding on Port State Control in Caribbean region (Caribbean MoU), Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region (Mediterrean MoU), Riyadh Memorandum of Understanding on Port State Control (Riyadh MoU), Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control (Indian Ocean MoU), Black Sea Memorandum of Understanding on Port State Control (Black Sea Moue), Abuja Memorandum of Understanding on Port State Control (Abuja MoU)”. (The information has been taken from the official website of these MoU. Reference is made to the Sources part of the book for website addresses.)

۱۷ کشور شامل آنگولا، بنین، کیپ ورد، کنگو، ساحل عاج، گابن، غنا، گینه ی کوناکری، لیبریا، موریتانی، نامیبیا، نیجریه، سنگال، سیرالئون، آفریقای جنوبی، گامبیا و توگو	نیجریه	تفاهم نامه ی آبوجا- سال ۱۹۹۹م
۶ کشور بلغارستان، گرجستان، رومانی، فدراسیون روسیه، ترکیه و اکراین	ترکیه	تفاهم نامه ی دریای سیاه- سال ۲۰۰۰م
۶ کشور بحرین، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارت متحده عربی	عمان	تفاهم نامه ی ریاض- سال ۲۰۰۵ م

همان طور که در جدول فوق ملاحظه می شود، بعضی از کشورها از قبیل آفریقای جنوبی، فرانسه، ترکیه، عمان و بلغارستان به عضویت دو تفاهم نامه درآمدند. بسیاری از کشورها نیز با اینکه خود عضو یک تفاهم نامه هستند، با رژیم های کنترلی دیگر به عنوان عضو ناظر همکاری می نمایند.

گفتار سوم) منابع حقوق بین الملل و جایگاه مقررات دریایی بین المللی مصوب آیمو

در بخش اول از فصل آغازین کتاب اختصاراً به تعریف حقوق بین الملل، شاخه های اصلی آن و جایگاه سازمان های بین المللی از جمله سازمان بین المللی دریانوردی در نظام حقوق بین الملل پرداخته شد. در این گفتار اجمالاً منابع حقوق بین الملل و تعاریف هر یک از آنها بیان خواهد شد و سپس جایگاه مقررات دریانوردی بین المللی مصوب آیمو در حقوق بین الملل مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

بند اول - منابع حقوق بین الملل

منابع حقوق بین الملل با منابع حقوق ملی و داخلی دولت ها تفاوت دارد. منابع حقوق بین الملل می بایست شامل مواردی شود که طی مکانیزمی از سوی دولت ها مورد پذیرش و شناسایی قرار گرفته باشند. ماده ۳۸ "قانون دیوان بین المللی دادگستری"^۱ وظیفه این دادگاه را رسیدگی به دعاوی مطروحه نزد آن منطبق با حقوق بین الملل دانست و برای تعیین و تشخیص

^۱. "Status of International Court of Justice".

این قانون پیوست منشور سازمان ملل متحد مصوب سال ۱۹۴۵ میلادی می باشد و جزیی از آن محسوب می شود. دیوان بین المللی دادگستری رکن قضایی سازمان ملل متحد است که تحت مقررات خاص آمده در قانون مزبور، دعاوی میان دولت ها را مورد رسیدگی قضایی قرار می دهد. این دیوان در شهر لاهه کشور هلند بنا نهاده شد.

حقوق بین‌الملل قابل اعمال نسبت به دعاوی، پنج منبع را در چهار بند احصاء نمود. این منابع عبارتند از کنوانسیون، عرف، اصول کلی حقوقی پذیرفته شده، آرای قضایی و نظرات حقوق دانان عالی رتبه ملل، با توجه به نحوه بیان ماده ۳۸ فوق‌الذکر و ارزش و جایگاه متفاوت این پنج منبع، آن‌ها را به دو دسته اصلی و فرعی تقسیم می‌نمایند. منابع اصلی شامل کنوانسیون‌ها، عرف‌های بین‌المللی و اصول کلی حقوقی پذیرفته شده و منابع فرعی شامل آرای قضایی و نظریات علمای حقوق می‌باشد. منابع فرعی فی الواقع مکمل منابع اصلی در نظر گرفته می‌شوند و به تنهایی نمی‌توانند مورد استناد قرار گیرند. منابع مورد اشاره در ماده ۳۸ فوق‌الاشاره اگرچه در یک معاهده بین‌المللی و برای اهداف خاص دیوان بین‌المللی دادگستری ذکر شدند، معه‌ذا از سوی علمای حقوق نیز به طور گسترده پذیرفته و در متون حقوقی مورد استفاده و استناد قرار گرفتند. در اینجا لازم است، مختصری راجع به هر یک از این منابع بیان شود.

الف) عرف بین‌المللی

اولین منبع حقوق بین‌الملل را عرف پذیرفته و مورد عمل واقع شده از سوی دولت‌ها طی قرون متمادی تشکیل می‌دهد. منظور از عرف، عمل و رفتار دولت‌ها در خصوص یک موضوع خاص می‌باشد که مورد احترام همگان است و عدول از آن پذیرفتنی نیست. پیشینه ی عرف بین‌المللی که از آن به حقوق بین‌الملل عرفی تعبیر می‌شود، بیش‌تر از سایر منابع حقوق بین‌الملل می‌باشد. قانون دیوان بین‌المللی دادگستری عرف بین‌المللی را در صورتی به عنوان منبع خود مورد شناسایی قرار می‌دهد که این عرف به درجه ای از عمل و رفتار کلی پذیرفته شده به عنوان یک قانون در آمده باشد.^۱

برای این که رفتار و عملی در سطح بین‌المللی اعم از جهانی و یا منطقه‌ای به عنوان یک عرف موضوع حقوق بین‌الملل مطرح شود، وجود دو ویژگی ضروری است. ویژگی اول این است که آن عمل و رفتار در طول زمان مکررا از سوی دولت‌های ذی نفع در سطح جهانی و یا منطقه‌ای سر زده باشد و ویژگی دیگر اینکه عمل و رفتار مورد نظر از سوی علمای حقوق نیز

^۱. "International Custom, as evidence of a good practise accepted as law." Article 38.1(b).

مورد پذیرش واقع شده باشد.^۱ ویژگی دوم از این جهت مهم و ضروری است که نوعی اطمینان را نسبت به این اصل که وجود عمل و رفتار مورد نظر به عنوان بخشی از حقوق لازم و ضروری می‌باشد، ایجاد می‌کند.

مثال بارزی که در حوزه دریایی می‌توان از عرف بین‌المللی به دست داد، اصل حق عبور بی ضرر کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی و اصل میراث بشری دریاها را می‌باشد. این اصول اگرچه در کنوانسیون راجع به حقوق دریا نیز پیش‌بینی شدند، اما قبل از آن به عنوان یک عرف بین‌المللی مورد عمل دولت‌ها واقع شده و به تأیید دکتترین حقوقی نیز رسیده بودند. به همین دلیل دولت‌هایی که هنوز به عضویت کنوانسیون مذکور در نیامدند، ملزم به رعایت این حقوق برای کشتی‌های خارجی عبوری از آب‌های سرزمینی و نیز تبعات و آثار حقوقی ناشی از اصل میراث بشری دریاها را آزاد می‌باشند.^۲

ب) کنوانسیون

دومین منبع اصلی حقوق بین‌الملل را کنوانسیون‌ها تشکیل می‌دهند. منظور از کنوانسیون‌ها، معاهدات بین‌المللی منعقد شده میان دو یا چند دولت می‌باشد. الفاظ دیگری که به جای کنوانسیون به کار برده می‌شود، عبارتند از "معاهده، موافقت‌نامه، پیمان‌نامه و پروتکل"^۳ که همگی از لحاظ حقوقی علی‌الاصول در یک معنا و مفهوم به کار می‌روند، اگرچه ممکن است در فرهنگ بعضی از کشورها و سازمان‌های بین‌المللی معنای خاصی از آن‌ها با توجه به مفاد توافق‌نامه مستفاد شود. در عصر امروز معاهدات بین‌المللی که توسط دولت‌ها به امضاء می‌رسند، مهم‌ترین منبع حقوق بین‌الملل محسوب می‌شوند. متون کنوانسیون‌ها یا توسط خود دولت‌ها و طی یک کنفرانس دیپلماتیک تهیه می‌شوند و یا توسط ده‌ها سازمان بین‌المللی دولتی. در هر دو صورت این دولت‌ها هستند که می‌بایست با پذیرش و عضویت در کنوانسیون‌ها به آن معنا بخشند و آن

^۱ عنوان این عنصر در حقوق بین‌الملل "Juris Opinio" می‌باشد.

^۲ اجرای این اصل چنانچه با منافع ملی و امنیت کشور ساحلی در تضاد تشخیص داده شود، بر اساس شرایط مقرر در ماده نوزده کنوانسیون راجع به حقوق دریا که اتفاقاً خود یک عرف بین‌المللی محسوب می‌شود، نادیده گرفته خواهد شد.

^۳ "Convention, Treaty, Agreement, Pact, Protocol".

را به عنوان یک منبع حقوق بین‌الملل ایجاد کنند. دایره اعمال کنوانسیون‌ها جهانی، منطقه‌ای و یا مربوط به دو یا چند دولت از چهار گوشه جهان می‌باشد و در هر حال صرفاً نسبت به دولت‌های طرف امضاء قابل اعمال خواهد بود. گرایش امروز دولت‌ها این است که بسیاری از عرف‌های بین‌المللی را در کنوانسیون‌ها مدون نمایند. نمونه بارز این تمایل را می‌توان در کنوانسیون راجع به حقوق دریا مصوب سال ۱۹۸۲ مشاهده نمود که در آن بسیاری از قواعد حقوق بین‌الملل عرفی گنجانده شد. به این اقدام در لسان حقوقی "تدوین سازی حقوق بین‌الملل عرفی"^۱ می‌گویند.

جریان تهیه متن کنوانسیون‌ها، به عضویت در آمدن دولت‌ها و اجرایی شدن آن‌ها زمان بر می‌باشد و بعضاً از پیچیدگی‌های خاصی برخوردار است. جامعه بین‌المللی برای نظم بخشی و ارائه چارچوب‌های کلی برای انعقاد معاهدات بین‌المللی اقدام به تصویب کنوانسیون‌ی تحت عنوان "کنوانسیون راجع به حقوق معاهدات"^۲ نمود. این کنوانسیون در سال ۱۹۶۹ میلادی در شهر وین کشور اتریش به تصویب رسید و در ماه ژانویه سال ۱۹۸۰ میلادی به اجراء درآمد. این سند که خود منبع حقوق بین‌الملل محسوب می‌شود، حاوی مقررات مهمی در خصوص شرایط و نحوه تنظیم معاهدات بین‌المللی، صرف نظر از محتوای آن می‌باشد. ماده یک این معاهده در قلمرو اجرای کنوانسیون می‌گوید:

"کنوانسیون حاضر نسبت به معاهدات میان دولت‌ها اعمال می‌شود".

بند "a" ماده دو نیز در تعریف معاهده می‌گوید:

"معاهده یعنی یک توافق بین‌المللی در فرم مکتوب و مشمول حقوق بین‌الملل منعقد شده میان دولت‌ها، خواه اینکه در یک سند و یا در دو یا چند سند مرتبط آمده باشد، صرف نظر از نام و عنوان خاصش".

1. "Codification of International Customary Law."

2. "Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969."

چنانچه به معاهدات منعقدۀ از سوی آیمو نگاهی بیاندازیم، درخواهیم یافت، کلیه این اسناد واجد عناصر آمده در تعریف فوق می‌باشند و شرایط اصلی و اساسی آمده در کنوانسیون حقوق معاهدات نیز در آن‌ها رعایت گردید.

معاهدات متضمن مقررات روشن و صریحی می‌باشند که دولت‌های عضو را ملزم به رعایت مفاد آن می‌کند. این مقررات به عنوان یک اصل و قاعده صرفاً نسبت به دولت‌های عضو یک معاهده قابل اجراء است و دولت‌های غیر عضو تکلیفی در اجرای آن ندارند. رابطه یک دولت عضو معاهده با آن و دولت‌های غیر عضو بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی تعیین خواهد شد. معهدات مقررات معاهدات در صورتی که تبدیل به عرف مورد عمل دولت‌ها شوند، تحت شرایطی به یک عرف بین‌المللی الزام‌آور تبدیل خواهند شد و برای دولت‌های غیر عضو الزام‌آور خواهند گردید.^۱

ج) اصول کلی پذیرفته شده‌ی بین‌المللی

مورد دیگری که به عنوان یک منبع مستقل حقوق بین‌الملل در ماده ۳۸ قانون دیوان دادگستری بین‌المللی از آن نام برده شد، اصول کلی حقوقی پذیرفته شده از سوی ملل متمدن می‌باشد.^۲ استناد به این اصول می‌تواند تا حدودی خلأ ناشی از فقدان عرف‌ها و معاهدات بین‌المللی را در یک مورد خاص پر نماید.^۳

شناسایی اصول کلی حقوقی این قدرت و اختیار را به قضات دیوان دادگستری بین‌المللی می‌دهد که در صورتی که نتوانستند پرونده مطروحه نزد دیوان را از طریق مراجعه به عرف و یا کنوانسیون حل و فصل نمایند، به این اصول که توسط حداقل بخشی از ملل متمدن در حقوق ملی و داخلی آن‌ها پذیرفته و اعمال شده است، مراجعه و اقدام به حل و فصل اختلاف مطروحه

^۱ R.X.Churchill and A.V. Lowe, "The Law of the Sea", UK, Third Edition, 1999, P. 6.

^۲ "The General Principles of Law Recognised by Civilized Nations".

^۳ علمای حقوق بین‌الملل در ارائه تعریف، مصادیق و قلمرو این اصول و ارتباط آن‌ها با عرف و کنوانسیون از نظریه واحدی پیروی نمی‌کنند. برای مطالعه عمقی تر راجع به این اصول لازم است، به کتب حقوق بین‌الملل عمومی مراجعه شود. در این جا به کلیات این اصول پرداخته و سعی می‌شود، برای تقریب ذهن مثالی از آن در مباحث دریایی ارائه گردد.

نمایند. فی الواقع در استناد به اصول کلی حقوقی ملت‌ها ما شاهد یک نوع انتقال از سیستم حقوق ملت‌ها به سیستم حقوق بین‌الملل هستیم.

در حیطه حقوق بین‌الملل دریایی ارائه مصادیقی از اصول کلی پذیرفته شده چندان آسان نیست. دلیل آن هم وجود عرف‌ها و به ویژه کنوانسیون‌های مترقی در این زمینه از جمله کنوانسیون راجع به حقوق دریا می‌باشد. با این تفصیل شاید بتوان نشانه‌هایی از آن را پیدا نمود. به طور مثال از اصل انحصاری بودن صلاحیت دولت صاحب پرچم نسبت به کشتی‌ها در آب‌های آزاد به عنوان یک اصل کلی حقوقی پذیرفته شده یاد شده است. به این معنا که در صورتی که نسبت به وجود صلاحیت دولتی غیر از دولت پرچم نسبت به یک کشتی در آب‌های آزاد شک و شبهه ای ایجاد شود، این شک و تردید با توجه به اصل فوق‌الذکر به نفع صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم مرتفع خواهد شد. البته باید گفت، حتی در شناسایی این اصل به عنوان یک اصل حقوقی پذیرفته شده‌ی ملل متمدن نیز تشکیک شده است. به عقیده آقایان "لوو و چرچیل"^۱ و بعضی دیگر از علمای حقوق دریایی، این قواعد و اصول بهتر است به عنوان حقوق عرفی تلقی شوند و نه اصول کلی حقوقی. بنابراین ملاحظه می‌شود، در تعیین مرز دقیق میان حقوق عرفی و اصول کلی حقوقی در مباحث حقوق دریایی اختلاف نظر وجود دارد.

بعضی از اصول کلی حقوقی که از سوی دادگاه‌های بین‌المللی به ویژه دیوان دادگستری بین‌المللی تثبیت شدند، عبارتند از:

- اصول پیوسته به مفهوم کلی و عام حقوقی نظیر اصل حسن نیت، اصل عدم بهره‌مندی از تقصیر خود، اصل تعهد و تکلیف به جبران خسارات وارده ناشی از نقض تعهد و اصل امنیت حقوق و رعایت اعتماد مشروع؛
- اصول با خصوصیت قراردادی که به قلمرو معاهدات منتقل شدند از قبیل اصل نتیجه مفید و اصل مربوط به عیوب رضایت و تفسیر؛

^۱. A.V. Lowe and R.R. Churchill.

• اصول ناظر بر ترافعات مربوط به مسؤولیت نظیر اصل جبران کامل خسارت، خسارت تأخیر تأدیه و اصل وجود رابطه علی میان امر موجد مسؤولیت و خسارات وارده.^۱

یکی از اصول کلی پذیرفته شده‌ی حقوقی "اصل حسن نیت"^۲ می‌باشد. این اصل معروف در حقوق بین‌الملل از آن چنان اهمیتی برخوردار است که در بند دوم ماده‌ی دوم منشور سازمان ملل متحد نیز ذکر گردید. طبق این اصل همه دولت‌های عضو سازمان مکلف به اجرای تعهدات ناشی از منشور حاضر شدند. این اصل هم چنین در قطعنامه‌ی شماره‌ی "2625(XXV)" مصوب مجمع عمومی سازمان ملل متحد به سال ۱۹۷۰ میلادی با عنوان "اعلامیه اصول حقوق بین‌الملل در ارتباط با روابط دوستانه و همکاری میان دولت‌ها" پیش‌بینی شد. در این قطعنامه بر عمل به تعهدات دولت‌ها ناشی از حقوق بین‌الملل از جمله معاهدات بین‌المللی، بر اساس اصل حسن نیت تأکید گردید. در نتیجه اصل مزبور که حتی در خصوص کنوانسیون‌های مصوب آیمو نیز قابل اعمال است، به عنوان بخش مهمی از قواعد حقوق بین‌الملل تجلی پیدا کرد. دیوان بین‌المللی دادگستری نیز در یک پرونده مربوط به آزمایش‌های هسته‌ای به این اصل به عنوان یکی از اصول اولیه حاکم بر خلق و اجرای تعهدات حقوقی از هر نوع استناد و تأکید ورزیده است.^۳

د) آرای قضایی

قسمت چهارم از بند یکم ماده ۳۸ قانون دیوان دادگستری بین‌المللی از آرای قضایی با لحاظ ماده ۵۹ همین قانون، به عنوان یکی از منابع فرعی برای تعیین قواعد حقوقی نام برده است.^۴ ماده ۵۹ نیز بیان می‌دارد:

"تصمیم دادگاه ضمانت اجرایی جز میان طرف‌ها و صرفاً نسبت به آن پرونده خاص ندارد."

^۱. حبیبی، دکتر حسن، همان مأخذ، ص. ۵۷۰ و ۵۷۱.

^۲. "The Principle of Good Faith".

^۳. Shaw N. Malcolm, "International Law", Cambridge, Sixth edition, 2008, P. 104.

^۴. "Judicial Decisions.....as subsidiary means for the determination of rules of law".

با توجه به دو ماده فوق‌آرای قضایی صادره از دادگاه بین‌المللی را نباید به عنوان یک منبع اصلی و لازم‌الاتباع قلمداد نمود. این منبع در واقع یاری دهنده ی قضات در تشخیص و تعیین قواعد حقوقی قابل اعمال نسبت به یک پرونده است و نمی‌تواند خود تولید قواعد حقوقی بین‌المللی نماید. معیناً نمی‌توان نقش پرونده‌های قضایی را که متضمن اطلاعات و استدلال‌ات ارزشمندی در رابطه با قواعد حقوقی بین‌المللی است، در توسعه حقوق بین‌الملل نادیده گرفت.

ه) نوشته‌ها و آثار علمای حقوق

قسمت چهارم از بند یکم ماده ۳۸ قانون دیوان دادگستری بین‌المللی علاوه بر آرای قضایی از آثار حقوقی و نوشته‌های علمای حقوق نیز به عنوان یکی از منابع فرعی و معین حقوق بین‌الملل یاد نمود.^۱ این منبع نیز نمی‌تواند یک منبع قابل اتکا و استناد در آرای دیوان قلمداد شود، چرا که اولاً الزام‌آور نیستند و ثانیاً دیدگاه‌ها و نظریات حقوق دانان همیشه موافق با عرف جاری نیستند و با یک دیگر نیز در بسیاری موارد اختلاف دارند. جایگاه آثار حقوقی بیش‌تر از نوع پشتیبانی حقوق عرفی و یا کنوانسیون‌هاست. با این حال نقش مهم دانشمندان علم حقوق با کتاب‌های ارزشمندی که از خود به یادگار گذاشتند، در طول تاریخ به ویژه در دو صده اخیر، در توسعه حقوق بین‌الملل بر همگان مبرهن است. این علما با تجزیه و تحلیل موضوعات حقوقی توانستند و می‌توانند نواقص و یا نارسایی‌های موجود را مورد شناسایی قرار دهند و راه‌های رفع آن‌ها را نیز پیشنهاد نمایند. این افراد هم‌چنین می‌توانند به عنوان مشاوران حقوقی در تدوین کنوانسیون‌های بین‌المللی نقش آفرینی نمایند و دیدگاه‌های خود را در زمینه‌های مختلف مطرح و در بسیاری از موارد دولت‌ها را در پذیرش نظریات خود مجاب نمایند. نگارنده ی این کتاب در دو-سه نشست کمیته‌ی حقوقی آیمو شاهد نقش آفرینی و اثر بخشی قابل توجه چند تن از حقوق دانان برجسته و استادان دانشگاه‌ها در روند تهیه متون دو پروتکل اصلاحی بود. این افراد به عنوان عضوی از هیأت نمایندگی دولت‌ها در نشست حضور پیدا کردند.

^۱. “The Teachings of the most highly qualified publicists of the various nations”.

بند دوم - مقررات دریایی مصوب آیمو، بخشی از حقوق بین الملل

با فهمی که از منابع حقوق بین الملل بدست آمد، مقررات دریایی مصوب آیمو را می توان در دسته‌ی منابع حقوق بین الملل از نوع معاهدات و کنوانسیون‌ها قرار داد. معاهدات ابتکاراً از سوی دولت‌ها و بدون دخالت سازمان‌های بین المللی و یا به ابتکار و تولیت سازمان‌های بین المللی و سپس برگزاری کنفرانس‌های بین المللی به وجود می آیند. امروزه با تأسیس سازمان‌های بین المللی متعدد، بسیاری از کنوانسیون‌های جهان شمول از سوی این سازمان‌ها خلق گردیدند. نقش سازمان‌های بین المللی در توسعه حقوق بین الملل دریایی بر کسی پوشیده نیست. در این میان نقش سازمان ملل متحد و سازمان بین المللی دریانوردی از همه برجسته تر و مهم تر می باشد. مهم ترین نقش سازمان ملل متحد را می توان در تصویب کنوانسیون راجع به حقوق دریا مصوب سال ۱۹۵۸ میلادی و متعاقباً سال ۱۹۸۲ میلادی و هم چنین ایجاد بخشی برای رسیدگی به امور اقیانوس و حقوق دریا که خود نقش به سزایی در تأویل و توسعه حقوق بین الملل دریایی ایفاء می نماید، قلمداد نمود. سازمان بین المللی دریانوردی نیز آن چنان که از نامش پیداست، هدف و فلسفه وجودی اش خلق قواعد و استانداردهای بین المللی دریایی در جوانب مختلف و در قالب مقررات الزامی و یا غیر الزامی می باشد.

چنانچه منابع حقوق بین الملل را در معنای آمرانه و الزام آور بودن آن در نظر بگیریم، صرفاً آن دسته از مصوبات آیمو مدنظر خواهد بود که در قالب معاهدات بین المللی اعم از کنوانسیون، پروتکل و یا موافقت نامه تبلور یافته و از همه مهم تر به مرحله اجراء نیز در آمده باشند. خود کنوانسیون تأسیس آیمو نیز از این حیث منبع حقوق بین الملل محسوب می شود؛ کنوانسیون که تحت هدایت و تولیت سازمان ملل متحد در کنفرانس ژنو به سال ۱۹۴۸ میلادی به تصویب رسید و ده سال بعد اجرایی شد. علاوه بر این دو سازمان مهم، می توان از سازمان‌های بین المللی دیگری نظیر سازمان بین المللی کار در رابطه با دریانوردان و آژانس بین المللی انرژی اتمی در رابطه با مسؤولیت مدنی خسارات ناشی از کشتی‌های هسته ای یاد کرد. علاوه بر سازمان‌های بین المللی جهان شمول، سازمان‌های منطقه‌ای نظیر "کمسیون اروپا" و "کمسیون حفظ

محیط زیست دریایی بالتیک"^۱ وجود دارند که با تدوین مقرراتی که برای اعضای آن لازم الاجراء خواهد بود، در بسط حقوق بین‌الملل دریایی نقش آفرینی قابل توجهی ایفاء می‌نمایند.

گفتار چهارم) مفاهیم و اصطلاحات حقوقی بنیادین بکار رفته در ادبیات قانون گذاری آیمو

سازمان بین‌المللی دریانوردی صلاحیت تهیه متون معاهدات بین‌المللی را بر اساس کنوانسیون موجد خود به دست آورد. این سازمان در تصویب مقررات خود از استانداردهای موجود بین‌المللی به ویژه اصول و قواعد آمده در "کنوانسیون وین راجع به حقوق معاهدات" مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی استفاده می‌نماید. مفاد کنوانسیون‌های مصوب آیمو، صرف نظر از محتوای فنی و تخصصی آن‌ها نیز مؤید چنین امری است. در لسان حقوقی آیمو از یک عنوان و یا لفظ برای معرفی مقررات دریایی استفاده نگردید. الفاظ و اصطلاحات متعددی در عنوان بخشی مقررات به کار رفته است. بخشی از این اصطلاحات ناظر به مقررات الزام‌آور می‌باشد که همگی در تعریف کلی معاهده بین‌المللی، آن گونه که در کنوانسیون وین آمد، می‌گنجد و بخشی دیگر نیز ناظر به مقررات غیر الزام‌آور هستند که هر کدام تعریف و جایگاه خاص خود را دارا می‌باشند.^۲ در این گفتار سعی شد، درک و فهم درستی از این مفاهیم حقوقی کلیدی مورد استفاده از سوی آیمو ارائه گردد. دانستن این مفاهیم و مصادیق آن‌ها برای فهم بهتر مقررات دریایی آیمو و پی بردن به ماهیت این مقررات و جایگاه حقوقی آن‌ها ضروری است.

بند اول - مقررات الزام‌آور

رکن اصلی مقررات آیمو، مقررات الزام‌آور می‌باشند^۳ که در اسناد مختلف و تحت عناوین متعدد تجلی پیدا می‌کنند. اکثر مقررات غیر الزام‌آور که در قالب‌های مختلفی تبلور پیدا کرده و بیان می‌گردند، یا ناظر به مقررات الزام‌آور می‌باشند و یا در پرتو این مقررات معنا و مفهوم پیدا

^۱. "European Commission, Baltic Marine Environment Protection Commission (HELCOM)".

^۲. حقوق دانان انگلیسی زبان معمولاً از دو اصطلاح "Hard Law" and "Soft Law" ترتیباً برای معرفی مقررات الزامی و غیر الزامی استفاده می‌نمایند.

^۳. "Legally Binding, Mandatory Instruments".

می‌کنند. با بررسی های دقیق به عمل آمده در اسناد آیمو مشخص شد، برای هیچ کدام از اسناد الزام‌آور از عنوان "معاهده" استفاده نگردید. این عنوان لفظی عام تلقی می‌شود که در خصوص کلیه اسناد الزام‌آور دریایی قابل استفاده است. مقامات دبیرخانه آیمو و نمایندگان دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی نیز در اثنای نشست‌های آیمو از این لفظ بارها استفاده نموده و می‌نمایند. در همه‌ی این موارد منظور از این لفظ چیزی جز مقررات و اسناد الزام‌آور اعم از دریایی و یا غیر دریایی نیست. عناوینی که برای اسناد الزام‌آور مصوب آیمو، از اولین تا آخرین آن‌ها که در سال ۲۰۱۰ میلادی به تصویب رسید، استفاده شدند، عبارتند از کنوانسیون، موافقت‌نامه و پروتکل. هسته اصلی و مرکزی همه‌ی این اسناد را ویژگی الزام‌آور بودن آن‌ها برای طرف‌های معاهده، در فرض اجرایی شدن، تشکیل می‌دهد.

اسنادی که با هدف الزام‌آور شدن برای طرف‌های معاهده به تصویب می‌رسند، زمانی برای دولت‌های عضو الزام‌آور خواهند بود که شرایط لازم را کسب نمایند. این شرایط که مهم‌ترین آن‌ها عضویت تعداد خاصی از دولت‌ها با مجموع تناژ ناخالص معین در رابطه با اسناد دریایی آیمو می‌باشد، به روشنی در متون کنوانسیون‌ها پیش‌بینی می‌گردند. حتی در صورت تحقق دو شرط فوق معمولاً یک زمان حداقلی برای اجرایی شدن سند در نظر گرفته می‌شود.^۲ با ذکر مقدمه فوق در ذیل به هر یک از عناوین سندهای الزام‌آور مورد استفاده توسط آیمو پرداخته می‌شود.

الف) کنوانسیون

"کنوانسیون" در زبان فارسی به قرارداد، معاهده، پیمان، توافق‌نامه و عهدنامه ترجمه شده است. امروزه از همین لفظ توسط حقوق دانان و سایرین استفاده می‌شود. از عنوان کنوانسیون بیش از سایر عناوین برای اسناد الزام‌آور آیمو استفاده گردید. اولین سندی که در آن از لفظ

^۱. "Treaty".

^۲. در این جا منظور از اسناد الزام آور مصوب آیمو صرفاً نهایی شدن متن آن‌ها از سوی ارگان‌های مختلف ذی صلاح آیمو است. به عبارت دیگر مفهوم تصویب که معادل انگلیسی آن "adoption" می‌باشد، با مفهوم الزامی و اجرایی بودن این اسناد که معادل انگلیسی آن "Entry Into force" است، تفاوت دارند. ویژگی متعهد بودن دولت‌های عضو یک معاهده به مفاد آن، نتیجه اجرایی شدن آن می‌باشد که از آن به "Legally binding and/or obligation" تعبیر می‌شود.

کنوانسیون استفاده شد، "کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا" مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی می‌باشد. این کنوانسیون بعدها جای خود را به کنوانسیون با همین نام، مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی داد. آخرین کنوانسیون که تا زمان پایان نگارش کتاب به تصویب آیمو رسید، "کنوانسیون هنگ کنگ راجع به بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها" می‌باشد. این معاهده در سال ۲۰۰۹ میلادی به تصویب رسید. تا پایان زمان نگارش کتاب تصویب هیچ کنوانسیونی در دستور کار کمیته‌های آیمو قرار نگرفته است.

معمولاً کنوانسیون با پسوند "بین‌المللی" همراه است. استفاده از این پسوند به نوعی نشان دهنده ی جهان شمولی کنوانسیون مربوطه می‌باشد؛ اینکه تمامی دولت‌های عضو آیمو و حتی غیر عضو می‌توانند علی‌الاصول به عضویت کنوانسیون مصوب آیمو در آیند. کنوانسیون را باید خلاف پروتکل یک سند مستقل دانست، اگرچه در آن ممکن است، حسب نیاز به کنوانسیون‌ها و معاهدات دیگر اشاره و ارجاع شده باشد.

ب) موافقت‌نامه

"موافقت‌نامه"^۱ و یا قرارداد عنوان دیگری است که به ندرت در ادبیات حقوقی آیمو برای اسناد الزام‌آور استفاده می‌شود. موافقت‌نامه نیز همانند کنوانسیون از اصول کلی حقوقی معاهدات بین‌المللی تبعیت می‌نماید و یک سند مستقل محسوب می‌شود. در مجموع آیمو دو بار از این عنوان برای معاهدات مصوب خود استفاده نمود. این دو عبارتند از "موافقت‌نامه‌ی کشتی‌های مسافری تجاری ویژه" مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی و "موافقت‌نامه‌ی عملیاتی مربوط به کنوانسیون راجع به سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی دریایی" مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی. از این تاریخ به بعد آیمو سعی نمود، رویهٔ واحدی را نسبت به سایر اسناد الزام‌آور در پیش گیرد و تا آنجا که ممکن است، صرفاً از لفظ کنوانسیون استفاده نماید.^۲

^۱. "Agreement".

^۲. تا پایان زمان نگارش کتاب تنها تهیه و تصویب یک موافقت‌نامه در دستور کار آیمو قرار داشت. این موافقت‌نامه راجع به اجرای پروتکل مصوب سال ۱۹۹۳ تورمولینوس مربوط به کنوانسیون تورمولینوس راجع به کشتی‌های ماهی‌گیری، مصوب سال ۱۹۷۷ میلادی می‌باشد.

ج) پروتکل

"پروتکل"^۱ یک لغت انگلیسی است. در زبان فارسی پروتکل به معنای مقابله نامه، پیش‌نویس سند، صورت جلسه کنفرانس، تشریفات و پیش‌نویس معاهده ترجمه و تعبیر شده است. این اصطلاح با توجه به کثرت استفاده همانند اصطلاح کنوانسیون، در جامعه حقوقی و تخصصی ایران رواج پیدا نمود و معمولاً از همین اصطلاح برای معرفی سندهای بین‌المللی استفاده می‌شود. پروتکل در حوزه‌های مختلف بین‌المللی ممکن است در معانی مختلفی به کار رود. به طور مثال در حوزه روابط خارجی دولت‌ها، منظور از پروتکل معمولاً تشریفات دیپلماتیک می‌باشد. در لسان حقوقی آیمو از پروتکل معنا و مفهوم خاصی مستفاد می‌گردد. پروتکل در ادبیات قانون‌گذاری آیمو نه پیش‌نویس سند و معاهده است و نه صورت جلسه کنفرانس و نه تشریفات دیپلماتیک. در فرهنگ آیمو پروتکل خلاف کنوانسیون و موافقت‌نامه یک سند مستقل محسوب نمی‌شود، بلکه در ارتباط با این دو و به ویژه کنوانسیون معنا پیدا می‌کند. به عبارت دیگر ریشه‌ی پروتکل‌های آیمو را باید در کنوانسیون‌ها و یا موافقت‌نامه‌های مصوب آن جستجو کرد. طبق بررسی صورت گرفته از سوی نگارنده، پروتکل‌های آیمو را با توجه به ماهیت و اهداف آن‌ها می‌توان به سه گروه و دسته ذیل تقسیم نمود:

- دسته اول پروتکل‌های با هدف انجام یک اصلاح مهم و اساسی در کنوانسیون و یا موافقت‌نامه؛
- دسته دوم پروتکل‌های با هدف اصلاح اساسی و سپس جای‌گزینی کنوانسیون و یا موافقت‌نامه‌ی مادر؛
- دسته سوم پروتکل‌های با هدف الحاق و افزودن بخش و یا مقررات جدیدی به کنوانسیون و یا موافقت‌نامه موجود.

^۱. "Protocol".

۱- دسته اول پروتکل‌های با هدف انجام یک اصلاح مهم در کنوانسیون و یا موافقت‌نامه

اصلاح مفاد کنوانسیون‌ها و یا موافقت‌نامه‌های دریایی تابع تشریفات خاصی است که دقیقاً در متن خود این اسناد پیش‌بینی شدند. تشریفات اصلاح مفاد اصلی کنوانسیون‌ها که معمولاً از آن‌ها به عنوان "مواد"^۱ یاد می‌شود، پیچیده تر و سخت تر می‌باشد، حال آن که در اصلاح "بخش‌ها، ضمایم و پیوست‌های"^۲ کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌ها معمولاً از تشریفات سهل‌تری استفاده می‌گردد. برای انجام اصلاحات مفاد اصلی کنوانسیون و یا موافقت‌نامه‌ها معمولاً از عنوان پروتکل استفاده می‌شود، اگرچه در خصوص اصلاحیه بخش‌ها و ضمایم آن نیز ممکن است، به ندرت از این عنوان استفاده گردد. برای این دسته از پروتکل‌های دریایی می‌توان به پروتکل‌های اصلاحی کنوانسیون "STCW" و "SOLAS" مصوب سال‌های ۱۹۹۵ و ۱۹۸۸ میلادی اشاره نمود.

۲- دسته دوم پروتکل‌های با هدف اصلی جای‌گزینی کنوانسیون و یا موافقت‌نامه مادر

این دسته از پروتکل‌های آیمو نه تنها تغییرات و اصلاحات عمده‌ای را در معاهده مادر ایجاد می‌کنند، بلکه پس از مدتی و با تحقق شرایط خاص آمده در آن، ضمن نسخ کنوانسیون و یا موافقت‌نامه مورد نظر جایگزین آن خواهند شد و اثر حقوقی آن را زایل خواهند نمود. در این خصوص فرقی میان کنوانسیون‌های در حال اجراء و یا در انتظار اجراء وجود ندارد. پروتکل‌های "SFV 93, CLC 92" و "Fund 92" نمونه بارز این نوع از پروتکل‌ها می‌باشند. آخرین پروتکل از این نوع که توسط کمیته‌ی حقوقی آیمو به تصویب رسید، پروتکل "HNS 2010" می‌باشد که با هدف اصلاح اساسی کنوانسیون "HNS 96"، در ماه آوریل سال ۲۰۱۰ میلادی به تصویب رسید و جایگزین کنوانسیون مادر شد.

۱. "Articles".

۲. "Chapter, Annex, Appendix".

۳- دسته سوم پروتکل‌های با هدف الحاق و افزودن بخش و یا مقررات جدیدی به کنوانسیون و موافقت‌نامه موجود

گاهی اوقات هدف اصلی از تهیه و تصویب یک پروتکل اصلاح مفاد کنوانسیون و یا موافقت‌نامه نیست و این اسناد مادر قابلیت آن را دارند که بدون اصلاح مفادشان ادامه حیات دهند و کارآمدی مورد انتظار خود را حفظ نمایند. هدف اصلی در خصوص این گونه پروتکل‌ها افزودن یک بخش و یا مقررات جدید به کنوانسیون و یا موافقت‌نامه مادر می‌باشد، ولو این که حسب ضرورت ممکن است، اصلاحات ولو جزئی مفاد کنوانسیون را نیز در پی داشته باشد. متن این دسته از پروتکل‌ها معمولاً پس از تصویب کنوانسیون و اجرایی شدن آن‌ها، حسب ضرورت‌های زمانی و پیشرفت‌های صورت گرفته در عرصهٔ دریانوردی، طبق تشریفات ویژه‌ی آمده در خود کنوانسیون‌ها تهیه و به تصویب می‌رسند. از سوی دیگر معنی در تصویب یک پروتکل در هنگام تصویب کنوانسیون مادر وجود ندارد. این مورد اگر چه بسیار نادر است اما غیر ممکن نیست. به طور مثال می‌توان به پروتکل "SUA 88" اشاره نمود که هم زمان با تصویب خود کنوانسیون در سال ۱۹۸۸ میلادی به تصویب رسید. حتی در این موارد نیز پروتکل از خود استقلالی ندارد و اعتبار خود را از کنوانسیون مادر می‌گیرد. پروتکل تکمیلی مصوب سال ۲۰۰۳ میلادی راجع به کنوانسیون "FUND 71"، پروتکل "OPRC/HNS 2000" و پروتکل سال ۱۹۹۷ میلادی راجع به کنوانسیون مارپول از جمله پروتکل‌های دسته سوم قلمداد می‌شوند.

بند دوم- مقررات غیر الزام‌آور

سازمان بین‌المللی دریانوردی علاوه بر مقررات الزام‌آور که در قالب کنوانسیون، موافقت‌نامه و یا پروتکل به تصویب می‌رسند، مقررات دریایی بی شماری را که فاقد ویژگی الزام و اجبار برای دولت‌های عضو آیمو می‌باشند، به تصویب می‌رساند. برای اجرای این "مقررات توصیه‌ای و غیر اجباری"^۱ نیازی به تأیید، تصویب و پذیرش و یا الحاق دولت‌ها به آن‌ها نیست. این مقررات پس از تصویب از سوی ارگان‌های مختلف آیمو جهت اجرای داوطلبانه‌ی دولت‌ها منتشر و ابلاغ می‌شوند. در اکثر قریب به اتفاق موارد در این مقررات توصیه‌ای غیر الزام‌آور، پس از بیان اهداف

^۱. "Recommendatory, Non-mandatory".

تهیه آن، از دولت‌های عضو و یا سایر اشخاص ذی‌ربط و ذی نفع دعوت به عمل می‌آید تا نسبت به رعایت و اعمال آن‌ها نهایت اهتمام را مبذول دارند. لحن خطاب دولت‌ها در مقررات الزام‌آور با مقررات غیر الزام‌آور فرق دارد. در اسناد الزام‌آور معمولاً از الفاظ و اصطلاحات آمرانه ای نظیر "باید از نوع تحکم، حتماً، تعهد و مسئولیت دولت طرف معاهده" استفاده می‌شود^۱، اما در اسناد توصیه‌ای از الفاظ و اصطلاحات نرم و غیر آمرانه نظیر "دعوت، درخواست، تشویق، توصیه و باید از نوع غیر تحکم" استفاده می‌گردد.^۲

تمامی مقررات توصیه‌ای مصوب آی‌مو در دایره صلاحیت این سازمان مصرح در کنوانسیون موجود آی‌مو قرار دارند. اهداف این مقررات نیز همانند مقررات الزام‌آور حفظ و ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و افزایش بهره‌وری کشتی‌رانی می‌باشند. با این حال ماهیت این مقررات توصیه‌ای با هم دیگر فرق دارند. بعضی از آن‌ها ناظر به مقررات الزام‌آور هستند و در جهت تکمیل و یا اجرای بهتر و درست آن‌ها به تصویب می‌رسند و بعضی نیز تا حدود زیادی مستقل بوده و ناظر به هیچ کدام از مقررات الزام‌آور نیستند. با ذکر مقدمات فوق در ادامه به عناوین مهم مورد استفاده جهت مقررات توصیه‌ای در ادبیات قانون گذاری آی‌مو پرداخته می‌شود.

الف) دستور العمل

مرسوم ترین عنوانی که برای مقررات توصیه‌ای آی‌مو مورد استفاده قرار می‌گیرد، "دستورالعمل و یا راهنما"^۳ می‌باشد. تاکنون صدها دستورالعمل در حوزه‌های مختلف ایمنی، امنیتی، محیط زیستی و یا بهره‌وری کشتی‌رانی توسط ارگان‌های مختلف آی‌مو به تصویب رسیدند. اگرچه دستورالعمل‌هایی را می‌توان یافت که از استقلال برخوردارند، اما اکثریت آن‌ها با

۱. "Hard words like Shall, Have to, Obligation and Responsibility of State Party".

۲. "Soft words like Should, Encouraged, Recommended, Invited, Requested."

۳. "Guideline, Guidance".

هدف اجرای بهتر مقررات الزام آور و در جهت تکمیل و یا شفافیت سازی آن‌ها تهیه گردیدند.^۱

گاهی اوقات در کنوانسیون‌ها تهیه یک سری دستورالعمل‌ها برای اجرای بعضی از مفاد و بخش‌های آن در آینده ضروری تشخیص داده می‌شود. در این صورت اگرچه این دستورالعمل‌ها پس از تهیه و تصویب از سوی ارگان ذی صلاح آیمو جهت اجراء به دولت‌های عضو کنوانسیون ابلاغ می‌شوند، اما هم چنان واجد خصیصه توصیه‌ای و نه الزامی خواهند بود، مگر این که صراحتاً بر الزامی بودن رعایت آن‌ها تأکید شده باشد. مثال بارزی که برای این نوع از دستورالعمل‌ها می‌توان آورد، دستورالعمل‌های موضوع کنوانسیون بازیافت کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۹ میلادی می‌باشد. در چند ماده این کنوانسیون بر انجام تعهد دولت عضو راجع به موضوعی تأکید شد و از ایشان خواسته شد، در انجام آن تعهدات دستورالعمل‌هایی را که توسط آیمو تهیه می‌شوند، مورد توجه و لحاظ قرار دهند. لحن مورد استفاده برای این گونه دستورالعمل‌ها آمرانه نیست.^۲ دلیل اصلی آن نیز این است که ممکن است، بعضی از دولت‌ها دارای دستورالعمل‌ها و استانداردهای پیشرفته‌تر و بهتری نسبت به استانداردهای آیمو به عنوان حداقل‌ها باشند و یا بعدها به تصویب رسانند. با این تفصیل معمولاً قالب دولت‌ها سعی می‌نمایند، دستورالعمل‌های آیمو را در این موارد ملاک عمل قرار دهند. البته دولت‌ها این حق را دارند که بخش‌هایی از این دستورالعمل‌ها را حذف و یا اضافه نموده و با شرایط خود وفق دهند. چنین اقدامی در خصوص متن کنوانسیون‌ها و ضمایم آن که جزو لاینفک سند محسوب می‌شوند، امکان پذیر نیست و دولت‌ها مکلفند، مفاد آن را بدون کم و کاست اجراء نمایند.

^۱. یکی از دستورالعمل‌های مستقل، دستورالعمل‌های راجع به بازیافت کشتی‌ها می‌باشد که تحت قطعنامه شماره ی "A.962(23)" توسط مجمع آیمو در تاریخ پنجم ماه دسامبر سال ۲۰۰۳ میلادی به تصویب رسید. این قطعنامه به هیچکدام از مقررات الزام آور آیمو مربوط نیست و به عنوان یک سند توصیه‌ای مستقل در نظر گرفته شد. این سند بعدها مبنای تصویب کنوانسیون بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۹ میلادی قرار گرفت. این دستورالعمل با اصلاحاتی که به موجب قطعنامه شماره ی "A.980(24)" به آن وارد شد، همچنان معتبر می‌باشد. مورد دیگری را که می‌توان به عنوان یک دستورالعمل مستقل نام برد، قطعنامه ی شماره "A.949(23)" مصوب مجمع آیمو راجع به پناهگاه‌ها برای کشتی‌های نیازمند به کمک می‌باشد که در روز پنجم ماه دسامبر سال ۲۰۰۳ میلادی به تصویب رسید.

^۲. "... Taking into account the guidelines developed by the organization..".

چنانچه بنا باشد دستورالعملی جزو لاینفک یک کنوانسیون و یا موافقت‌نامه تلقی و لازم الاجراء شود، معمولاً مفاد آن از قبل تهیه و در هنگام بررسی مفاد کنوانسیون مورد لحاظ و بررسی قرار می‌گیرد و نهایتاً به همراه متن کنوانسیون و به عنوان بخش و یا ضمیمه آن به تصویب می‌رسند تا بعدها باب هرگونه ابهام آفرینی و یا اعتراض دولت‌ها بسته شود. هم چنین ممکن است، دستورالعملی بعدها بنا به شرایط و ضرورت با انجام یک اصلاحیه نسبت به یک معاهده به آن ضمیمه گردد و به عنوان جزو لاینفک آن درآید و بنابراین اجرای آن اجباری و الزامی گردد. بنابراین ملاحظه می‌شود، رویکرد ثابت و یکنواختی در این رابطه وجود ندارد و در هر حال آنچه که مهم است، مراجعه به متن هر یک از کنوانسیون‌ها و نیز خود دستورالعمل می‌باشد تا از جایگاه حقوقی آن به لحاظ الزامی و یا اختیاری بودن، آگاهی حاصل شود. روی هم رفته به عنوان یک قاعده می‌توان گفت، دستورالعمل‌ها در ادبیات قانون گذاری آیمو جنبه توصیه‌ای و غیر الزامی دارند، مگر آن که استثنائاً به موجب یک معاهده الزامی به عنوان جزو لاینفک معاهده در نظر گرفته شوند که در این صورت عمل به آن الزامی و اجباری خواهد بود.

طیف دستورالعمل‌ها و محتوای آن‌ها بسیار گسترده است و حتی شامل رویه‌های کاری ارگان‌های مختلف آیمو نیز می‌شود. به طور مثال می‌توان به "دستورالعمل‌های راجع به سازمان و روش‌های کاری کمیته‌های ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی و نهادهای فرعی آن‌ها" اشاره نمود که پس از تصویب این دو کمیته طی بخشنامه ای ابلاغ گردید.

ب) کتابچه ی راهنمای انجام کار

یکی از اصطلاحاتی که برای سندهای غیر الزام‌آور استفاده می‌شود و نسبت به دستورالعمل کاربرد کم‌تری دارد، "کتابچه ی راهنمای انجام کار"^۱ می‌باشد. به عنوان مثال می‌توان به "کتابچه ی راهنمای بارگیری و تخلیه کالاهای فله جامد برای نمایندگان ترمینال‌ها"^۲ اشاره نمود. اجرای این کتابچه جنبه توصیه‌ای و نه اجباری دارد.

^۱. "Manual".

^۲. "Manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives", MSC/Circ.1160 as amended by MSC/Circ.1230.

ج) کد

"کد" در زبان فارسی به معنای نظام نامه، رمز، علامت، مجموعه قوانین می‌باشد. استفاده از کد در زبان فارسی نیز متداول است و بیش‌تر در معنای رمز به کار می‌رود. در لسان حقوقی از کد معنای مجموعه قوانین مستفاد می‌شود.^۲ در ادبیات قانون گذاری آیمو هیچ کدام از معنای رمز و یا مجموعه قوانین در معنای خاص حقوقی از کد استنباط نمی‌گردد، بلکه از آن در معنای نظام نامه و یا دستورالعمل استفاده می‌شود که حاوی یک سری مقررات فنی و تخصصی راجع به یک موضوع خاص است. کد در همین معنا میان جامعه دریانوردان رواج یافت، بدون آن که نیازی برای ترجمه آن به فارسی احساس شود. در ادبیات قانون گذاری آیمو ریشه‌ی کد را باید در مقررات توصیه‌ای و نه الزامی جستجو نمود. کاربرد عنوان کد اگر چه کم‌تر از دستورالعمل می‌باشد، اما تعداد آن قابل توجه است. چنانچه به محتوای کدهای مصوب آیمو نگریده شده، در خواهید یافت، کشیدن یک خط تمیزدهنده میان دستورالعمل و کد چندان آسان نیست و اصولاً آیمو از یک قاعده روشن و یکنواختی در عنوان گذاری مقررات توصیه‌ای پیروی نمی‌کند.

کدها نیز همانند دستورالعمل‌ها ناظر به موضوعات ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی می‌باشند. عمده کدها ناظر به امور ایمنی و سپس حفظ محیط زیست دریایی هستند و می‌توانند مستقل و یا ناظر به یک کنوانسیون، موافقت‌نامه و یا پروتکل باشند.^۳ کدها معمولاً از حجم و جزئیات بیش‌تری نسبت به دستورالعمل‌ها برخوردارند. البته در موارد نادری دیده شد، دستورالعمل‌هایی به تصویب رسیدند که از حجم بالا و نیز پیچیدگی‌های فنی و تخصصی همانند کد برخوردارند.

^۱. "Code"

^۲. در حقوق فرانسه از مجموعه قوانین جزایی با عنوان "Penal Code" یاد می‌شود. در حقوق بعضی از کشورها نظیر استرالیا از لفظ "Criminal Code" نیز استفاده می‌شود.

^۳. از کد مستقل می‌توان به کد "شیوه و رویه‌ای برای تحقیقات جرایم دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها" اشاره نمود که در بیست و ششمین نشست مجمع آیمو تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی A.1025(26) به تاریخ دوم ماه دسامبر سال ۲۰۰۹ میلادی به تصویب رسید.

کدهایی وجود دارند که اگرچه در ابتداء جنبهٔ اختیاری و توصیه‌ای داشتند، اما به مرور زمان و حسب ضرورت طی اصلاحاتی که به مقررات الزام‌آور وارد شدند، خود به عنوان بخش لاینفک یک معاهد درآمدند و تبدیل به مقررات الزام‌آور گردیدند. به عنوان نمونه می‌توان به "کد عملیات ایمن برای کالاهای جامد فله‌ای" معروف به "BC Code"^۱ اشاره نمود. اجرای این کد با الحاق به کنوانسیون سولاس اجباری شد. یکی از کدهای معروفی که اجرای آن الزامی است، "کد بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی" می‌باشد که به "IMDG Code" موسوم است. این کد در سال ۱۹۶۵ میلادی طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.81(4)" به تصویب مجمع آیمو رسید و جهت اجراء به دولت‌ها توصیه گردید. کد مزبور از اول ماه ژانویه سال ۲۰۰۴ میلادی به موجب اصلاحیه‌ی ای که نسبت به کنوانسیون "SOLAS" وارد شد، الزامی گردید. کدهای دیگری نیز وجود دارند که آیمو در حال بررسی اجباری کردن آن با اعمال اصلاحاتی در مفادشان است. بطور مثال می‌توان به تهیه کدی برای اجرای اسناد آیمو و کدی برای سازمان‌های مجاز از سوی دولت‌های پرچم اشاره نمود. این دو کد در برنامه‌ی کاری "اجرای مقررات توسط دولت‌های پرچم" قرار دارد.

ج) توصیه

عنوان "توصیه"^۲ کم‌تر از دستورالعمل و کد مورد استفاده قرار می‌گیرد و از درجه اهمیت کم‌تری نسبت به آن‌ها برخوردار است. یکی از مصادیق توصیه قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.689" (17) مصوب سال ۱۹۹۱ میلادی مجمع آیمو می‌باشد که در آن راجع به نحوهٔ تست اسباب و ادوات نجات موضوع "کد بین‌المللی اسباب و ادوات نجات"^۳ توصیه‌هایی ارائه شده است.^۴ اگرچه امکان تبدیل یک توصیه به مقررات الزام‌آور از طریق اصلاح کنوانسیون و یا موافقت‌نامه و

۱. "Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code)".

۲. "Recommendation".

۳. "International Life Saving Appliance (LSA) Code, MSC 48(66), adopted in June 1996".

۴. این قطعنامه طبق اختیاری که به کمیته ایمنی دریانوردی داده شد، طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "MSC.81(70)" و "MSC 244 (85)" مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفت.

پروتکل وجود دارد، اما به ندرت چنین اتفاقی می افتد. توصیه نیز ممکن است، ناظر به مفاد و یا بخشی از یک کنوانسیون باشد و یا مستقلاً تهیه و برای اجراء به دولت‌ها ابلاغ گردد.

د) استانداردهای اجرایی و مختصات فنی

دو اصطلاح دیگری که برای بعضی از مقررات دریایی آیمو استفاده می‌شود، "استانداردهای اجرایی و مختصات فنی"^۱ می‌باشد. اکثر استانداردهای اجرایی و مختصات فنی به طور مستقیم و یا غیر مستقیم ناظر به مقررات الزام‌آور می‌باشند و چنانچه از نامش پیداست، هدف آن تهیه یک سری استانداردها برای اجرای درست و بهتر یک موضوع خاص است. به طور مثال می‌توان به استانداردهای اجرایی موضوع قطعنامه‌ی شماره‌ی "MSC.130(75)" مصوب کمیته‌ی ایمنی دریانوردی در سال ۲۰۰۲ میلادی و یا قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.861(20)" مصوب مجمع آیمو در سال ۱۹۹۷ میلادی اشاره نمود.^۲ هر دوی این قطعنامه جنبه‌ی توصیه‌ای دارند. استانداردهای اجرایی و مختصات فنی به عنوان یک مرجع و شاخصی برای ارزیابی انطباق با الزامات یک موضوع خاص فنی مورد استفاده قرار می‌گیرند. قطعنامه‌ی اخیرالذکر، متضمن استانداردهای اجرایی برای دستگاه ثبت اطلاعات سفر دریایی (VDR) می‌باشد و در آن از دولت‌ها خواسته شد، از انطباق این دستگاه‌ها با استانداردهای آمده در پیوست قطعنامه به عنوان حداقل‌ها اطمینان حاصل نمایند.

استانداردهای اجرایی و مختصات فنی به عنوان یک اصل غیر الزامی و توصیه‌ای تلقی می‌شوند. طبق بند ششم قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.911(22)" مصوب مجمع آیمو، استانداردهای اجرایی و مختصات فنی در اسناد آیمو نظیر سولاس و ماریپول، همانند استانداردهای اجرایی برای تجهیزات سیستم "GMDSS" و یا سیستم‌های تخلیه و ردیابی مواد نفتی که ترتیباً به تصویب کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی رسیدند، در ردیف اسناد الزامی نیستند و بنابراین به عنوان بخش لاینفک کنوانسیون مادر محسوب نمی‌شوند. با این حال

^۱. "Performance Standards and technical Specifications".

^۲. "Resolution MSC.130 (75): Performance Standards for INMARSAT Ship Earth Standards Capable of Two-Way Communications and Resolution A.861 (20) as amended by Resolution MSC.214(81): Performance Standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs)".

دولت‌های عضو این کنوانسیون‌ها متعهد می‌باشند، استانداردهای ملی خود را که نباید کم‌تر از استانداردهای آی‌مو باشند، تهیه و به اجراء رسانند.

استانداردهای اجرایی الزامی تعدادشان بسیار محدود می‌باشد و به عنوان یک استثناء در مقابل استانداردهای اجرایی غیر الزامی به عنوان یک اصل قرار می‌گیرند. از جمله استانداردهای اجرایی الزامی می‌توان به "استانداردهای اجرایی برای روکش‌های محافظ تانک‌های آب توازان کشتی‌ها و فضاهای بین دو جداره کشتی‌های فله"^۱ که در تاریخ هشتم ماه دسامبر سال ۲۰۰۶ میلادی به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "MSC.215(82)" به تصویب رسید، اشاره نمود. اجرای این استانداردهای اجرایی تحت کنوانسیون "SOLAS" اجباری گردید.

ه) تفسیر یکنواخت

در هنگام تصویب اسناد الزام‌آور نهایت تلاش صورت می‌گیرد تا مفاد آن واضح و فاقد هرگونه ابهامی باشد. با این حال از میان حجم انبوه مقررات با هزاران ماده، بند و تبصره، مواردی پیدا می‌شوند که به دلیل نحوه نگارش و الفاظ به کار رفته در آن تعابیر و برداشت‌های مختلفی را از سوی مراجع دریایی کشورها و یا صنعت دریانوردی موجب می‌گردند. اگر چه تعداد مواد و تبصره‌های ابهام‌آفرین یک کنوانسیون و یا پروتکل در مقابل صدها ماده و تبصره آن بسیار اندک می‌باشد، اما در این موارد نادر نیز لازم است، ابهام زدایی صورت گرفته و "تفسیر و برداشت یکنواختی"^۲ حتی المقدور از متن ماده و تبصره ارائه شود.

در چنین وضعیتی پس از طرح موضوع در کمیته‌های ذی‌ربط آی‌مو و بحث و تبادل نظر سعی می‌شود، یک تفسیر و برداشت یکنواخت از ماده و یا بند و تبصره ابهام‌آفرین ارائه گردد. در ارائه تفسیر یکنواخت نقش فعالان عرصه دریانوردی و سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی نظیر "انجمن بین‌المللی مؤسسات رده بندی"^۳ بسیار مهم و راه‌گشا است تفاسیر و تعابیر یکنواخت تحت همین عنوان به تصویب کمیته‌های ذی‌ربط آی‌مو می‌رسند و به عنوان یک سند توصیه‌ای

^۱. "Performance Standard for protective coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of bulk carriers", referring to SOLAS regulation II/1/3-2".

^۲. "Unified Interpretation".

^۳. "International Association of Classification Society (IACS)".

به دولت‌ها و یا سایر اشخاص ذی نفع صنعت دریانوردی ابلاغ می‌گردند تا در اجرای مقررات مورد لحاظ قرار گیرند. با توجه به اهمیت ارائه تفاسیر و تعبیر واحد و یکنواخت از مفاد ابهام برانگیز مقررات دریایی، در برنامه‌ی کاری نشست‌های بعضی از کمیته‌های آیمو دستور کاری خاص برای همبن منظور پیش‌بینی شده است.

بند سوم - قطعنامه و بخشنامه

دو عنوان دیگری که در ادبیات قانون گذاری آیمو بسیار به چشم می‌خورد، "قطعنامه و بخشنامه"^۱ می‌باشند که ماهیت آن‌ها با عناوین آمده در قبل تفاوت دارد.

الف) قطعنامه

در یک تعریف عام قطعنامه عبارت است از سند حاوی تصمیمات، نظرات و مواضع سازمان، انجمن و یا مؤسسه دولتی اعم از بین‌المللی و منطقه‌ای. قطعنامه در سازمان‌های بین‌المللی دولتی کاربرد بیشتری دارد. بسیاری از تصمیمات مجمع عمومی سازمان ملل متحد و شورای امنیت این سازمان در قالب قطعنامه تصویب و منتشر می‌شوند. تعریف عام فوق در خصوص قطعنامه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز صادق است. قطعنامه‌های آیمو می‌تواند از سوی هر یک از نهادهای اصلی آن یعنی مجمع، شورا، کمیته‌های پنج گانه اصلی و یا کنفرانس‌های دیپلماتیک برگزار شده برای تصویب یک معاهده صادر شوند.

طیف قطعنامه‌های مصوب نیز بسیار متنوع می‌باشد. بیش‌ترین قطعنامه‌ها از سوی مجمع آیمو به تصویب رسیدند. این نهاد سازمان از ابتدای فعالیت خود تا پایان اجلاس بیست و هفتم که در ماه نوامبر سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار شد، مجموعاً ۱۰۵۹ قطعنامه را در خصوص صدها موضوع به تصویب رساند. وزن و ارزش قطعنامه‌ها با یک دیگر تفاوت دارند. بعضی از این قطعنامه‌ها متضمن تصمیمات بسیار مهم از قبیل اصلاح مفاد کنوانسیون آیمو، سیاست گذاری های کلان کاری و یا اصلاح مفاد یک کنوانسیون دریایی می‌باشند و بعضی از آن‌ها نیز حاوی تصمیمات صرف اداری و جزئی هستند. مجموع قطعنامه‌های صادره از نهادهای آیمو تا پایان

^۱. "Resolution and Circular".

سال ۲۰۱۱ میلادی بالغ بر ۱۶۸۵ فقره می‌شود. اجلاس مشورتی دول عضو کنوانسیون لندن که انجام امور دبیری آن برعهده آیمو می‌باشد، تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی ۵۹ قطعنامه صادر نمود. بعد از مجمع بیش‌ترین قطعنامه‌ها به ترتیب از سوی کمیته‌های ایمنی دریانوردی، حفظ محیط‌زیست دریایی و شورای آیمو به تصویب رسیدند. اکثر قریب به اتفاق دستورالعمل‌ها، اصلاحات نسبت به مقررات الزام‌آور و یا غیر الزام‌آور، توصیه‌ها، کد ها و استانداردهای اجرایی و سایر تصمیمات مشابه اجرایی به همراه یک قطعنامه به تصویب می‌رسند. معمولاً در قطعنامه مقدمه ای راجع به موضوع مورد بحث، اهمیت آن، صلاحیت ارگان ذی‌ربط در ورود به بحث ذکر می‌شود و در صورت لزوم به مقررات مربوطه اشاره و ارجاع می‌گردد و سپس تصمیم ارگان ذی‌ربط مبنی بر تصویب یک متن در قالب های فوق‌الاشاره اعلام می‌شود. در مواردی دیده می‌شود که کل تصمیم و مواضع ارگان ذی‌ربط آیمو در خود قطعنامه گنجانده می‌شود و قطعنامه مصوب فاقد هرگونه ضمیمه می‌باشد. قطعنامه ممکن است بسیار کوتاه و حتی در کم‌تر از یک صفحه تهیه و به تصویب رسد و یا ممکن است از تفصیل بیش‌تری برخوردار بوده و به همراه ضمایم آن شامل ده‌ها صفحه گردد.

معمولاً در هنگام تصویب کنوانسیون‌ها و پروتکل‌ها توسط کنفرانس دیپلماتیک، قطعنامه‌هایی نیز از سوی کنفرانس به تصویب می‌رسند. این قطعنامه‌ها عمدتاً ناظر به نحوه اجرای مقررات کنوانسیون و یا پروتکل مصوب، تشویق دولت‌ها به اجرای داوطلبانه ی مفاد آن‌ها قبل از الزامی‌شدن سند، ارائه توصیه‌هایی در خصوص موضوع کنفرانس و یا برنامه‌ها و اهداف آینده و نیز قدردانی و تشکر از دولت میزبان و یا سایر مقامات و اشخاص مؤثر در تدوین سند می‌باشد.

ب) بخشنامه

بخشنامه‌های آیمو معمولاً از سوی دبیرخانه‌ی آیمو صادر می‌شود و طی آن مصوبات ارگان‌ها به دولت‌های عضو و یا سایر اشخاص ذی نفع و ذی‌ربط از قبیل سازمان‌های بین‌المللی ابلاغ می‌گردد. بخشنامه‌ها بسیار متنوع می‌باشند و بخش عمده‌ای از آن جنبه‌ی اداری دارند. از زمان

تأسیس آیمو تاکنون هزاران بخش نامه صادر و ابلاغ گردید. بخشنامه‌ها با توجه به ارتباط موضوعی با ارگان‌های ذی‌ربط به دسته‌های مختلف تقسیم بندی و شماره گذاری می‌شوند.

بند چهارم- اصطلاحات فنی و اختصارات

در صنعت دریانوردی همانند سایر صنایع از اصطلاحات فنی و تخصصی بی شماری استفاده می‌شود. در متن هر یک از کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها، کدها و دستورالعمل‌ها از این اصطلاحات به کرات استفاده شده است. اصطلاحات فنی و تخصصی به کار رفته در بعضی از کنوانسیون‌های مهمی هم چون سولاس و یا مارپول به همراه کدها و ضمایم پیوست آن از عدد هزار نیز تجاوز می‌کند.

علاوه بر اصطلاحات فنی و تخصصی مورد استفاده در صنعت کشتی سازی و کشتی‌رانی، علائم اختصاری زیادی وجود دارند که به خاطر سپردن همه‌ی آنها حتی برای اهالی فن حوزه دریایی نیز تا حد زیادی ناممکن جلوه می‌نماید. خلاف زبان فارسی، استفاده از علائم اختصاری در زبان انگلیسی بسیار رایج می‌باشد و موجب سهولت در نام بردن سیستم‌ها، تجهیزات و سایر موضوعات می‌شود. با بررسی‌های به عمل آمده علائم اختصاری مورد استفاده در فرهنگ آیمو را می‌توان به سه دسته زیر تقسیم نمود:

- علائم اختصاری مورد استفاده برای اصطلاحات و عناوین فنی و تخصصی آمده در مفاد مقررات دریایی همانند "LRIT" و "ECDIS"؛
- علائم اختصاری مورد استفاده برای عناوین مقررات دریایی همانند "SOLAS 74" و "MARPOL 78"؛
- علائم اختصاری مورد استفاده برای ارگان‌ها، گروه‌های کاری و تشکیلات آیمو همانند "MSC" و "STW".

گفتار پنجم) نحوه تصویب و به اجراء در آمدن مقررات دریایی آیمو

طرح موضوع، تهیه متن مقررات، تصویب و اجرای آن‌ها اعم از مقررات الزام‌آور و غیر الزام‌آور دارای شرایط و مقررات خاصی می‌باشد و بعضاً از پیچیدگی‌هایی نیز برخوردار است. در این گفتار که یکی از مباحث مهم فصل دوم را تشکیل می‌دهد، ابتداء به نحوه تصویب و اجرای مقررات الزام‌آور و سپس مقررات غیر الزامی آیمو پرداخته خواهد شد.

بند اول - مقررات الزامی

چنان که در گفتار پیشین گفته شد، مقررات الزام‌آور آیمو در سه قالب اصلی کنوانسیون، موافقت‌نامه و پروتکل به تصویب می‌رسند. طرح یک موضوع، پروراندن آن، تهیه متن اولیه پیشنهادی، بحث و تبادل نظر راجع به مفاد آن در کمیته‌ها و ارگان‌های مختلف و نهایتاً برگزاری کنفرانس دیپلماتیک برای تصویب مفاد مقررات دریایی و پس از آن آماده شدن برای عضویت دولت‌ها، همگی جریان پیچیده و زمان بر می‌باشند. مهم‌ترین مأموریت و وظیفه آیمو به عنوان یک نهاد قانون گذار تهیه متون این مقررات می‌باشد. برای این منظور دستورالعمل‌ها و رویه‌های کاری متعددی وجود دارد. تهیه مقررات الزام‌آور را می‌توان به دو مرحله مشخص تقسیم کرد. مرحله اول از طرح ایده تا تهیه پیش‌نویس متن معاهده و مرحله دوم از برگزاری کنفرانس دیپلماتیک بین‌المللی تا تصویب نهایی متن معاهده. بعد از تصویب مقررات نوبت به اجرای آن‌ها می‌رسد که در همین قسمت به آن پرداخته خواهد شد.

الف) مرحله اول، طرح ایده تا تهیه پیش‌نویس معاهده

در این مرحله پس از شناسایی مشکلات و معضلات موجود در رابطه با یک موضوع مهم در عرصه دریانوردی و تبیین ضرورت تهیه یک سند الزام‌آور حقوقی برای مواجهه با آن، موضوع تهیه سند الزام‌آور به عنوان یک دستورکار در برنامه‌ی کاری یکی از کمیته‌های ذی صلاح و عمدتاً کمیته‌های ایمنی دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و یا حقوقی قرار می‌گیرد.^۱

^۱ طبق بندهای "i and l" ماده پانزدهم کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی دریانوردی، تصمیم‌گیری راجع به تهیه اسناد حقوقی الزام‌آور از قبیل کنوانسیون و یا موافقت‌نامه نیاز به موافقت و تأیید اولیه مجمع آیمو دارد. در خصوص پروتکل‌ها نیز وضع به همین منوال است اما چنانچه پروتکل پیشنهادی ناظر به کنوانسیون در حال اجراء باشد، مقررات ویژه آن کنوانسیون برای تنظیم پروتکل لازم‌الاتباع خواهد بود.

ایده‌ی اولیه‌ی ضرورت تهیه‌ی یک سند الزام‌آور می‌تواند از سوی یک یا چند دولت عضو آیمو در یکی از نهادهای آیمو مطرح گردد و در این خصوص منعی وجود ندارد. معذک تنها در صورتی پروژه‌ی تهیه‌ی یک معاهده در دستور کار قرار می‌گیرد که ضرورت تهیه‌ی آن به تصویب شورا و سپس تأیید مجمع رسیده باشد. با گنجاندن دستور کار تهیه‌ی یک سند الزام‌آور در برنامه‌ی کاری کمیته‌ی تخصصی ذی‌ربط، کار اصلی بر روی پروژه تهیه‌ی سند حقوقی با هدف الزام سازی آن آغاز می‌شود و تا زمانی که متن پیش‌نویس سند تهیه نگردید، از برنامه‌ی کاری کمیته خارج نمی‌گردد. کمیته در روند تهیه‌ی سند از دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی همکار دعوت می‌نماید تا با ارائه‌ی سندهای متضمن پیشنهاد مفاد سند، زمینه را برای بررسی گام به گام آن فراهم سازند. کمیته در جریان تهیه‌ی پیش‌نویس سند از اختیارات کافی برخوردار است و می‌تواند از کمیته‌های دیگر آیمو و عنداللزوم از سازمان‌های بین‌المللی دولتی دیگر نظیر سازمان بین‌المللی کار استعلام‌های لازم را به عمل آورد و دیدگاه‌های آن‌ها را در خصوص برخی مفاد سند جویا شود. کمیته هم چنین می‌تواند در صورت نیاز و در جهت تسریع در کار با تأیید شورای آیمو اقدام به تشکیل گروه‌های کاری بین‌الاجلاس بنماید. علاوه بر این در خلال برگزاری نشست‌های کمیته نیز معمولاً یک گروه کاری مختص دستور کار مربوط به تهیه‌ی سند مورد نظر تشکیل خواهد شد. گروه‌های کاری بین‌الاجلاس و یا متشکله در خلال نشست‌های فصلی و یا سالیانه‌ی کمیته، به طور تخصصی به کلیه‌ی جزئیات طرح تهیه‌ی سند حقوقی خواهد پرداخت و تحت هدایت کمیته سندهای ارجاعی به آن را که معمولاً از سوی دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی همکار و دبیرخانه‌ی آیمو تهیه و تقدیم می‌گردد، مورد بررسی و در روند تهیه‌ی متون سند مورد لحاظ قرار خواهد داد. گاهی اوقات برای تهیه‌ی یک متن ده‌ها سند ارائه می‌شود. به طور مثال برای تهیه‌ی متن کنوانسیون بازیافت کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۹ میلادی بیش از دویست سند ماهوی به گروه کاری بین‌الاجلاس متشکله، کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و هم چنین کنفرانس برگزار شده برای تصویب آن ارائه شده بود.^۱ برای پروتکل "HNS" مصوب

^۱. معمولاً برای تهیه‌ی یک سند متن پیش‌نویس اولیه‌ی آن از سوی یک یا چند کشور تهیه و ارائه می‌شود و کمیته‌ی مزبور آن را به عنوان اساس و پایه بحث در نظر می‌گیرد و از کشورها می‌خواهد دیدگاه‌ها و نظرات خود را در پروراندن این سند پایه بیان دارند.

سال ۲۰۱۰ میلادی نیز در مجموع حدود بیست سند ماهوی به کمیته‌ی حقوقی و کنفرانس تصویب‌کننده‌ی پروتکل ارائه شده بود.

از سوی دیگر دبیرخانه‌ی آیمو تحت هدایت کمیته نقش مهمی را در اداره‌ی امور مربوطه به ویژه تهیه‌ی متن یکپارچه سند در هر مرحله و تشکیل جلسه‌ی کمیته و یا گروه‌های کاری بین الاجلاس ایفاء می‌نماید. حضور دبیرخانه آیمو بیش‌تر جنبه‌ی تسهیلی داشته و همانند یک مشاور امین برای کمیته و رییس آن نقش آفرینی می‌کند. دبیری جلسات کمیته و گروه‌های کاری ویژه نیز برعهده‌ی مسؤولان دبیرخانه‌ی آیمو خواهد بود.

پس از برگزاری جلسات متعدد که بعضاً ممکن است بین سه تا پنج سال و در موارد استثنایی بیش از این مدت به طول کشد، نهایتاً متن سند از سوی کمیته تهیه و مراتب به شورای آیمو گزارش می‌گردد. در روند بررسی تک تک مواد و بندهای سند ممکن است کمیته نتواند در خصوص بعضی از آن‌ها به یک نظر واحد و اجماع برسد، در این موارد موضوع در گزارش کمیته درج و رسیدگی به آن‌ها به کنفرانس دیپلماتیک ارجاع می‌گردد.

با اتمام کار تهیه‌ی سند، دبیرخانه‌ی آیمو مبادرت به ابلاغ پیش‌نویس سند به دولت‌های عضو آیمو می‌نماید و از آن‌ها می‌خواهد در صورتی که دیدگاه، انتقاد و پیشنهادی نسبت به هر یک از مفاد سند دارند، در اسرع وقت و در ضرب الاجل از پیش اعلام شده در قالب سند به دبیرخانه آیمو ارسال دارند. این اسناد پس از وصول بلافاصله در سایت رسمی اسناد آیمو گنجانده می‌شوند تا در معرض دیدگان همه قرار گیرد. از طرف دیگر کمیته‌ی ذی‌ربط گزارش خود را به شورای آیمو ارائه و در آن شرایط را برای برگزاری کنفرانس دیپلماتیک جهت بررسی و تصویب نهایی متن سند مفید ارزیابی می‌کند. شورا پس از وصول گزارش مربوطه، زمان و مکان برگزاری کنفرانس را مشخص و به مجمع آیمو پیشنهاد می‌نماید. مجمع نیز طبق بند (L) ماده‌ی پانزدهم

کنوانسیون موجد آیمو آن را مورد تأیید قرار می‌دهد و دستور تهیه مقدمات لازم را صادر می‌کند.^۱

ب) مرحله دوم، برگزاری کنفرانس بین‌المللی دیپلماتیک و تصویب نهایی متن معاهده

پس از طی فازهای مختلف مرحله اول، نوبت به مرحله دوم و دور تازه ای از اقدامات یعنی برگزاری کنفرانس بین‌المللی جهت بررسی و تصویب نهایی متن سند تهیه شده از سوی آیمو می‌رسد. کنفرانس دیپلماتیک را باید یک نهاد موقتی دانست که از استقلال کامل برخوردار است. اگرچه مسؤلیت برگزاری کنفرانس و تهیه مقدمات آن و نیز تهیه متن اولیه سند بر عهده آیمو می‌باشد، اما به محض برگزاری کنفرانس، نقش آیمو به لحاظ ثئوریک کم رنگ می‌گردد و من بعد این کنفرانس است که حرف اول و آخر را در تهیه مفاد سند و حتی رد آن خواهد زد. کنفرانس در تصمیم‌گیری‌های خود کاملاً آزاد و مختار عمل می‌کند. در نشست‌های کنفرانس کلیه دولت‌ها حق حضور و اظهار نظر راجع به تک تک مواد سند را به طور مساوی دارا می‌باشند. در این میان نقش آیمو در کنفرانس به عنوان یک نهاد بین‌المللی، فرعی و پشتیبانی کننده و نقش دولت‌های شرکت کننده در کنفرانس اصلی و تعیین کننده خواهد بود. سازمان‌های بین‌المللی اعم از دولتی و غیر دولتی نیز می‌توانند حسب ارتباط با موضوع سند مورد بحث، به عنوان ناظر در نشست‌های کنفرانس شرکت نموده و با کسب اجازه قبلی دیدگاه‌های خود را مطرح نمایند و حتی در صورت صلاح‌دید خود سندهایی را متضمن پیشنهادها راجع به مفاد سند معاهده ارائه نمایند. سازمان‌های بین‌المللی حاضر در نشست‌های کنفرانس حق رأی برای تصویب معاهده را ندارند و نقش شان بیش‌تر مشاوره‌ای می‌باشد.

هر کنفرانس بین‌المللی برای تصویب یک معاهده دارای تشریفات قانونی و قواعد اجرایی و کاری خاص خود می‌باشد و از مقررات آیمو تبعیت نمی‌نماید. این "قواعد کاری" که از سوی دبیرخانه‌ی آیمو تهیه و به کنفرانس ارائه می‌گردد، در ابتدای نشست کنفرانس به تصویب خواهد

^۱. با توجه به فاصله زیاد میان دو اجلاس مجمع و به منظور جلوگیری از اتلاف وقت، این امکان وجود دارد که شورا با اخذ مجوز اولیه و قبلی از مجمع، خود رأساً زمان و مکان برگزاری نشست دیپلماتیک را مشخص و اعلام نماید. در این صورت مراتب به اولین نشست آتی مجمع گزارش خواهد شد.

رسید. در این مقررات نحوه ریاست و اداره نشست‌ها، نحوه تشکیل کمیته‌ها و گروه‌های کاری، ارائه پیشنهادها و تصمیم‌گیری‌ها، سیستم رأی‌گیری و نهایتاً نحوه تصویب متن سند و ختم جلسه پیش‌بینی می‌گردد.^۱

در اینجا برای تقریب ذهن و آشنایی با نحوه تصویب یک سند الزام‌آور، از زمان طرح ایده تا ظهور، به عنوان نمونه به آخرین کنوانسیون و پروتکل اصلاحی که به ترتیب در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ میلادی به تصویب رسیدند، اشاره می‌شود.^۲

نمونه‌ی اول: تصویب کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ راجع به بازیافت ایمن و سازگار با محیط

زیست‌کشتی‌ها

ریشه‌ی طرح جدی و رسمی موضوع "بازیافت کشتی‌ها"^۳ در سازمان بین‌المللی دریانوردی را باید در اجلاس چهل و دوم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی که در سال ۱۹۹۸ میلادی برگزار شد، جستجو کرد. در این اجلاس بود که بر نقش آیمو در بازیافت درست کشتی‌ها و به ویژه آمادگی کشتی‌ها قبل از آغاز بازیافت و اوراق‌سازی تأکید شده بود. اقدام عملی این کمیته به اجلاس چهل و نهم آن مربوط می‌شود. در این اجلاس که در ماه جولای سال ۲۰۰۳ میلادی

^۱ اصول و مفاد کلی این رویه‌ها و قواعد کاری برگرفته از مقررات عمومی مورد عمل سازمان ملل متحد و نیز "کنوانسیون وین راجع به حقوق معاهدات" مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی می‌باشد. عناوین بخش‌های مختلف این مقررات برای تصویب کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌ها که تقریباً برای تمامی کنفرانس‌ها یکسان است، عبارتند از: نحوه شرکت در کنفرانس و اعتبار نامه‌ها، نحوه انتخاب مقامات کنفرانس، دبیرخانه‌ی کنفرانس، اداره امور جلسات، سیستم رأی‌گیری، تشکیل کمیته‌ها و نحوه اداره آن‌ها، زبان‌های کنفرانس و ثبت تصمیمات متخذه توسط کنفرانس، برگزاری جلسات علنی و غیر علنی، شرکت ناظران در کنفرانس، اصلاحات نسبت به قواعد و مقررات کاری و امضای سند نهایی موسوم به "Final Act". مقررات و قواعد کاری برای تصویب پروتکل‌ها نیز شبیه مقررات و قواعد کاری کنوانسیون‌ها می‌باشد، جز آن که در خصوص پروتکل‌های اصلاحی معاهدات در حال اجراء، مفاد ویژه‌ی نحوه برگزاری کنفرانس‌های مربوطه که معمولاً در بخش اصلاحات کنوانسیون‌ها پیش‌بینی می‌شوند، می‌بایست مورد توجه و رعایت قرار گیرند.

^۲ اصلاحاتی که از طریق برگزاری کنفرانس دیپلماتیک و تحت عنوان "Amendment" به تصویب می‌رسند، ماهیتاً تفاوت چندانی با پروتکل‌های اصلاحی مصوب کنفرانس‌های دیپلماتیک ندارند و قواعد کاری حاکم بر آن‌ها نیز مشابه یک دیگر هستند. بطور مثال می‌توان به برگزاری کنفرانس دیپلماتیک برای تصویب اصلاحات جامع نسبت به بخش‌های هشت‌گانه "کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان" مصوب سال ۱۹۷۸ میلادی اشاره نمود.

^۳ "Ship Recycling".

برگزار شد، کمیته دستوراتعملی را در خصوص نحوهٔ بازیافت کشتی‌ها تهیه نمود. این دستوراتعمل به مجمع آیمو ارائه گردید و مجمع نیز در بیست و سومین نشست عادی خود که در ماه دسامبر سال ۲۰۰۳ میلادی برگزار شد، آن را تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی "A. 962(23)" به تصویب رساند و به عنوان یک سند توصیه‌ای غیرالزامی جهت اجراء به دولت‌های عضو آیمو ابلاغ کرد. این قطعنامه توسط کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی مورد بازبینی قرار گرفت و نهایتاً در بیست و چهارمین اجلاس مجمع که در سال ۲۰۰۵ میلادی برگزار شده بود، تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.980(24)" به تصویب رسید. علاوه بر این مجمع آیمو در همین اجلاس بنا به پیشنهاد کمیته‌ی "MEPC 53" قطعنامه‌ی دیگری را تحت شماره‌ی "A.981(24)" به تصویب رساند. به موجب این قطعنامه کمیته‌ی مزبور مکلف گردید، در جهت تهیهٔ یک سند حقوقی الزام‌آور در خصوص بازیافت کشتی‌ها گام بردارد و این سند را بین سال‌های ۲۰۰۸ الی ۲۰۰۹ میلادی جهت برگزاری یک کنفرانس دیپلماتیک بین‌المللی آماده نماید. با توجه به این قطعنامه، از اجلاس پنجاه و چهارم کمیته، موضوع تهیهٔ پیش‌نویس متن کنوانسیون بین‌المللی بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها به عنوان یک دستورکار با اولویت بالا در برنامه‌ی کاری آن گنجانده شد. تلاش‌های مستمر این کمیته پس از برگزاری چندین نشست، تشکیل گروه کاری بین‌الاجلاس، چند گروه کاری در خلال نشست‌های فصلی کمیته، بالاخره در اجلاس پنجاه و هشتم که در ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی برگزار شد، نتیجه داد و متن پیش‌نویس سند تهیه گردید. در اجلاس بیست و پنجم مجمع که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۷ میلادی برگزار گردید، مجمع با پیشنهاد کمیته و شورای آیمو مبنی بر برگزاری کنفرانس بین‌المللی در شهر هنگ کنگ کشور چین جهت تصویب مفاد کنوانسیون مورد نظر موافقت و مقرر نمود، این کنفرانس در اوایل سال ۲۰۰۹ میلادی برگزار شود. متعاقب آن پیش‌نویس متن کنوانسیون در ماه نوامبر سال ۲۰۰۸ میلادی از سوی دبیرخانه‌ی آیمو جهت مطالعه دولت‌ها بخشنامه گردید و در سایت رسمی اسناد آیمو گنجانده شد. دولت‌های عضو آیمو نیز با مطالعه مفاد کنوانسیون دیدگاه‌ها و پیشنهادهای خود را طی سندهای کتبی به دبیرخانه آیمو اعلام داشتند.

با انجام هماهنگی‌ها و تهیه مقدمات لازم کنفرانس دیپلماتیک از روز دوشنبه مورخ یازدهم ماه می سال ۲۰۰۹ میلادی مطابق با بیست و یکم اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۸ ه.ش به مدت پنج روز به میزبانی دولت چین و اداره منطقه ویژه ی هنگ کنگ در این شهر برگزار شد و نهایتاً متن کنوانسیون را به تصویب رساند. برای این کنفرانس نماینده‌ی کشور چین به عنوان رییس و نمایندگان کشورهای لیبریا، ترکیه و پاناما به عنوان نواب رییس برگزیده شدند. ریاست کمیته‌ی عمومی جهت بررسی سندها و مفاد کنوانسیون را نماینده‌ی کشور قبرس، کمیته‌ی تهیه متن پیش‌نویس (ویرایش) را نماینده‌ی کشور ایالات متحده آمریکا و کمیته‌ی بررسی اعتبار نامه‌های شرکت کنندگان در کنفرانس را نماینده‌ی کشور بنگلادش برعهده داشتند.

نمونه‌ی دوم: تصویب پروتکل اصلاحی کنوانسیون بین‌المللی مسؤلیت و پرداخت غرامت برای خسارت‌های ناشی از حمل کالاهای خطرناک و سمی از طریق دریا

"کنوانسیون بین‌المللی مسؤلیت و پرداخت غرامت برای خسارات ناشی از حمل کالاهای خطرناک و سمی از طریق دریا" در سال ۱۹۹۶ میلادی به تصویب رسید. در آن زمان شاید کم‌تر کسی تصور می‌کرد، این کنوانسیون با عدم استقبال مناسب دولت‌ها و در نتیجه شکست مواجه شود. بعد از گذشت دوازده سال از تصویب این معاهده و عدم اجرایی شدن آن زمره‌هایی مبنی بر لزوم انجام اصلاحات اساسی با هدف خارج ساختن معاهده از بن بست، در سطح دولت‌های عضو آیمو به خصوص بعضی کشورهای اروپایی مطرح شد. اگرچه موضوع تهیه پروتکل اصلاحی کنوانسیون در نشست نود و سوم و به ویژه نود و چهارم کمیته‌ی حقوقی آیمو و تحت دستورکار "ردیابی/اجرای کنوانسیون HNS" مطرح شد، اما ریشه‌ی آن به نشست‌های مجمع "صندوق بین‌المللی جبران خسارات ناشی از آلودگی مواد نفتی (IOPC Fund)" بر می‌گردد. مجمع این صندوق در دوازدهمین نشست خود که در ماه اکتبر سال ۲۰۰۷ میلادی برگزار شد، با هدف تسهیل اجرای کنوانسیون مورد نظر اقدام به تشکیل یک گروه کاری^۱ نمود. این گروه کاری پس از دوبار تشکیل جلسه و با شناسایی ضعف‌های کنوانسیون و موانع اجرایی آن، نهایتاً متن اولیه یک پروتکل اصلاحی را تهیه و پیشنهاد نمود. شورای اداری صندوق در

^۱. "HNS Focus Group".

نشست ماه ژوئن سال ۲۰۰۸ میلادی متن پیشنهادی گروه کاری را به نیابت از مجمع صندوق مورد تأیید قرار داد. متعاقب آن مدیر صندوق طی نامه ای رسمی گزارشی از گردش کار و متن پیشنهادی پروتکل اصلاحی را برای دبیر کل آیمو ارسال داشت. این گزارش و متن اولیه پروتکل در نشست نود و چهارم کمیته‌ی حقوقی آیمو که در ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی برگزار شد، طرح گردید. در این نشست اکثر دولت‌ها بر ضرورت اصلاح اساسی کنوانسیون اصرار ورزیدند و موافقت خود را با پایه و اساس قرار دادن متن اولیه‌ی تهیه شده از سوی صندوق اعلام داشتند. پس از اتخاذ این تصمیم پروتکل وارد فاز جدیدی شد و کمیته از دولت‌ها خواست، با ارائه‌ی اسناد کمیته را در روند تهیه‌ی متن نهایی و فراهم سازی شرایط برای برگزاری یک کنفرانس بین‌المللی یاری رسانند. نشست نود و پنجم کمیته‌ی حقوقی در ماه آوریل سال ۲۰۰۹ میلادی برگزار شد و در آن تک تک مواد پروتکل پیشنهادی مورد بررسی و بحث و تبادل نظر دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی همکار قرار گرفت. در این نشست کمیته متن پروتکل را تهیه و دبیرخانه‌ی آیمو را مأمور کرد، آن را برای اطلاع دولت‌ها بخشنامه نماید. کمیته هم چنین در گزارش خود به نشست یکصد و دوم شورای آیمو، برگزاری کنفرانس دیپلماتیک را در اولین فرصت ممکن در سال ۲۰۱۰ میلادی پیشنهاد نمود. شورا نیز ماه آوریل سال ۲۰۱۰ میلادی را برای این منظور در نظر گرفت و مراتب را به مجمع آیمو گزارش کرد. مجمع در نشست بیست و ششم خود که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۹ میلادی برگزار شد، طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1014(26)" برگزاری کنفرانس را در تاریخ پیشنهادی شورا مورد تصویب قرار داد.

پس از انجام مقدمات لازم، کنفرانس دیپلماتیک از روز دوشنبه مورخ بیست و ششم ماه آوریل سال ۲۰۱۰ میلادی برابر با ششم اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۹ ه.ش به مدت پنج روز در مقر آیمو در شهر لندن برگزار شد و نهایتاً متن پروتکل اصلاحی را به تصویب رساند.

ج) مرحله‌ی سوم، اجرای مقررات الزامی

با تصویب یک معاهده نوبت به مرحله‌ی اجرایی شدن آن می‌رسد. صرف تصویب یک معاهده در یک کنفرانس دیپلماتیک برای به اجراء درآمدن آن کافی نیست. تصویب یک کنوانسیون،

موافقت‌نامه و یا پروتکل و حتی اصلاحیه نسبت به آن‌ها زمانی دارای ارزش است که بتوان شاهد به اجراء در آمدن آن‌ها و تقیید دولت‌های عضو نسبت به مفاد آن بود. شرایط به اجراء در آمدن هر معاهده‌ای در خود معاهده به روشنی پیش‌بینی می‌شود. دولت‌ها در هنگام تصویب معاهدات در چارچوب حقوق بین‌الملل عرفی و نیز کنوانسیون حقوق معاهدات از آزادی کامل در تعیین شرایط به اجراء در آمدن آن‌ها برخوردارند.

شرایط به اجراء در آمدن معاهدات ممکن است ساده و یا پیچیده باشد. بعضی از کنوانسیون‌ها به محض عضویت تعداد خاصی از دولت‌ها در آن اجرایی می‌شوند، در حالی که در خصوص بعضی دیگر علاوه بر این، شرایط دیگری نیز لازم است. در اغلب معاهدات دریایی مصوب آیمو صرف عضویت چند دولت برای اجرایی شدن معاهده کافی دانسته نشد و علاوه بر آن میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش این دولت‌ها نیز به عنوان یکی از دو رکن اصلی در نظر گرفته شد. توجیه آن هم این است که موضوع اکثر قریب به اتفاق معاهدات دریایی آیمو کشتی‌ها هستند و چنانچه یک معاهده نتواند تعداد قابل توجهی از این کشتی‌ها و به عبارتی تناژ ناخالص جهانی را تحت پوشش قرار دهد، آن وقت اجرایی شدن معاهده تأثیر چندانی در نیل به اهداف آن نخواهد داشت. علاوه بر دو شرط اخیر الذکر، شرایط دیگری ممکن است وجود داشته باشند که در خود کنوانسیون و با توجه به ویژگی‌های خاص آن پیش‌بینی خواهند شد. شرایط به اجراء در آمدن کنوانسیون هرچه قدر پیچیده تر باشد، جلب عضویت دولت‌ها در آن سخت تر شده و اجرایی شدن آن با تأخیر بیش‌تر مواجه خواهد شد. تعیین شرایط سخت اجرایی به همراه پیچیدگی مفاد بعضی از مواد مهم یک کنوانسیون، می‌تواند موجب عدم استقبال دولت‌ها و در نتیجه شکست یک معاهده و متروکه شدن آن گردد. چنین وضعیتی را می‌توان در خصوص تعداد محدودی از سندهای آیمو مشاهده نمود؛ سندهایی که هرگز به اجراء در نیامده و گذشت زمان زیاد از تاریخ تصویب، آن‌ها را به فراموشی سپرد.

شرایط اجرایی شدن پروتکل‌های اصلاحی و یا اصلاحات مستقلى که از طریق برگزاری یک کنفرانس به تصویب می‌رسند و هم چنین اصلاحات نسبت به هر یک از مفاد و ضمایم مقررات الزامی بر اساس مقررات خود معاهده خواهد بود. استثنائاً در خصوص پروتکل‌های اصلاحی که

هدف از تصویب آن‌ها جای‌گزینی معاهده مادر می‌باشد، شرایط اجرایی شدن آن ممکن است از مقررات کلی آمده در معاهده تبعیت نکند. بهترین مثالی را که می‌توان برای این وضعیت آورد، کنوانسیون‌های "CLC 69" و "IOPC Fund 69" و یا کنوانسیون "HNS 96" می‌باشد. این سه کنوانسیون توسط پروتکل‌های سال ۱۹۹۲ میلادی و ۲۰۱۰ میلادی مورد بازنگری اساسی قرار گرفتند. هدف نیز این بوده است که به مرور زمان این پروتکل‌ها جایگزین کنوانسیون‌های مادر شوند.

بند دوم- مقررات غیر الزامی

جریان تصویب مقررات غیر الزامی از قبیل دستورالعمل و کد از آنجایی که فاقد ویژگی اجباری و الزامی می‌باشند، بسیار آسان تر از مقررات الزامی است. برای تصویب این مقررات نیازی به برگزاری کنفرانس‌های دیپلماتیک نیست. تمامی مقررات غیر الزامی دریایی توسط نهادهای ذی‌ربط آیمو و در حدود اختیارات و صلاحیت‌های آن‌ها به تصویب می‌رسند. طرح موضوعاتی که نیاز به تدوین مقررات غیر الزامی دارند، از همان قواعد کلی و عمومی بررسی دستورکارها و برنامه‌های ارگان‌های آیمو و به ویژه کمیته‌های اصلی و فرعی تبعیت می‌کنند. بدین معنا که موضوع مورد بحث می‌بایست از قبل به عنوان یکی از دستورکارهای نهاد ذی‌ربط در برنامه‌ی کاری آن گنجانده شده باشد، در غیر این صورت آن نهاد نمی‌تواند رأساً و یا با صرف طرح موضوع توسط یک یا چند دولت در صحن اجلاس، اقدام به تهیه یک دستورالعمل غیر الزامی نماید.

طرح اولیه موضوع ممکن است توسط یک یا چند دولت عضو آیمو و یک و یا چند دولت عضو به همراه یک یا چند سازمان بین‌المللی همکار صورت گیرد. در صورتی که نهاد ذی‌ربط استدلال‌ات ارائه شده برای اثبات نیاز به وجود مقررات غیر الزامی برای یک موضوع را بپذیرد، طرح مورد نظر به عنوان یک دستورکار جدید در برنامه‌ی کاری نهاد ذی‌ربط گنجانده می‌شود. با این کار نهاد مزبور صلاحیت و به عبارتی وظیفه پیدا می‌کند، در خصوص موضوع مطالعه و

بررسی نماید و در صورتی که قادر باشد، اقدام به تهیه مقررات غیر الزامی کند.^۱ مقررات غیر الزامی که تعداد آن‌ها به مراتب بیش‌تر از مقررات الزامی است، همان اهداف مقررات الزامی را در چارچوب اهداف کلان سازمان بین‌المللی دریانوردی دنبال می‌کنند.

گفتار ششم) الزامات اجرای درست مقررات، نحوه اصلاح آن و تبدیل مقررات توصیه‌ای به الزامی

تصویب مقررات زمانی دارای ارزش هستند که به مرحله اجراء درآیند تا بتوان شاهد اثر بخشی آن‌ها بود. اجرای درست و مؤثر مقررات توسط دولت‌ها دارای یک سری الزامات می‌باشد. هم چنین مقررات مصوب چه قبل و چه بعد از به اجراء در آمدن، حسب نیاز ممکن است مورد اصلاح قرار گیرند. اصلاح مقررات الزامی با مقررات غیر الزامی تفاوت‌های فاحشی دارند. علاوه بر این مقررات غیر الزامی ممکن است، بسته به شرایط و اوضاع و احوال زمانی با طی مراحل قانونی به مقررات الزامی تبدیل شوند. در این گفتار به این موضوعات که حایز اهمیت می‌باشند، پرداخته می‌شود.

بند اول - الزامات اجرای درست و مؤثر مقررات دریایی

برای اجرای صحیح و اثر بخش هر یک از معاهدات بین‌المللی از جمله معاهدات دریایی مصوب آیمو، یک سری مقدمات و شرایطی لازم و ضروری است. عضویت یک دولت در یک کنوانسیون دریایی و اجرایی شدن آن اگرچه اولین و مهم‌ترین گام محسوب می‌شود، اما مهم‌تر از آن اجرای درست و قابل قبول معاهده است که خود مستلزم برداشتن اقداماتی می‌باشد. با عضویت یک کشور در یک کنوانسیون، کنوانسیون در حکم قانون ملی و داخلی آن کشور محسوب خواهد شد. پس از اجرایی شدن کنوانسیون، تمامی اشخاصی که به نحوی با آن مرتبط هستند، مکلف خواهند شد، مفاد آن را همانند سایر قوانین و مقررات مصوب پارلمان مورد عمل قرار دهند. الزامات اجرای یک معاهده نسبت به معاهده دیگر تفاوت دارد. بعضی معاهدات از

^۱. گاهی اوقات ممکن است، تهیه مقررات راجع به موضوعی توسط مجمع آیمو و یا شورای آن از یکی از کمیته‌های اصلی آیمو خواسته شود. در این صورت کمیته ی مزبور مکلف است، آن را در برنامه ی کاری خود بگنجانند و اقدامات لازم را به عمل آورد.

الزامات ساده تری نسبت به بعضی دیگر برخوردارند و بعضی دیگر نیاز به تهیه دستورالعمل‌های متعدد و ای بسا سرمایه گذاری و هزینه های سنگین دارند.

الف) تصویب مقررات دریایی بین‌المللی توسط مجالس قانون گذاری کشورها

نحوه برخورد با معاهدات بین‌المللی، تصویب و اجرای آن‌ها کاملاً بستگی به نظام تدوین و تصویب مقررات یک کشور دارد. کشورها برای این منظور بر اساس اصل حاکمیت مطلق از آزادی کامل برخوردارند. این مقررات معمولاً در "قانون اساسی" و یا "قانون عالی سرزمینی" دولت‌ها پیش‌بینی می‌گردند. به طور مثال اصل ۱۲۵ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در رابطه با تصویب و الحاق به مقررات بین‌المللی می‌گوید:

"امضای عهدنامه‌ها، مقاوله نامه‌ها، موافقت‌نامه‌ها و قراردادهای دولت ایران با سایر دولت‌ها و هم چنین امضای پیمان‌های مربوط به اتحادیه های بین‌المللی پس از تصویب مجلس شورای اسلامی با رییس جمهوری یا نماینده‌ی قانونی آن است."

کنوانسیون و به طور کلی هر معاهده بین‌المللی ابتداء از سوی دولت در قالب لایحه به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌شود و مجلس نیز پس از بررسی آن در صورتی که معاهده را برای منافع کشور مناسب تشخیص دهد، عضویت در آن را به موجب یک ماده واحده به تصویب می‌رساند. در سیستم قانون گذاری ایران همانند بسیاری از کشورها صرف تصویب ماده واحده برای عضویت در یک معاهده بین‌المللی کفایت می‌کند.^۲ پس از تصویب الحاق دولت به معاهده و انجام تشریفات تسلیم سند عضویت، مفاد آن بدون کم و کاست همانند یک قانون داخلی به

^۱. "Constitutional Law, Supreme Law of the Land".

^۲. به این سیستم از پذیرش مقررات بین‌المللی اصطلاحاً "Monistic Method" می‌گویند. در کشورهایی نظیر ایالات متحده آمریکا، فرانسه، هلند و بلژیک نیز از چنین روشی برای اجرای مقررات بین‌المللی استفاده می‌شود. به عنوان نمونه ماده ۲۶ قانون اساسی فرانسه می‌گوید: "معاهدات دیپلماتیکی به محضی که تصویب شدند و انتشار یافتند، الزام قانونی دارند، حتی در جایی که در تعارض با مقررات فرانسوی باشند و نیازی به مقررات قانونی دیگری برای اطمینان از اعمال آن‌ها، وراى آنچه که برای تصویب آن‌ها ضروری است، ندارند".

اجراء در می‌آید. در بعضی دیگر از کشورها همانند انگلیس که سیستم حقوقی آن‌ها مبتنی بر "حقوق عرفی"^۱ می‌باشد، صرف عضویت در کنوانسیون کفایت نمی‌کند و برای این که کنوانسیون به عنوان یک قانون ملی در نظر گرفته شود، نیاز به اقدامات قانونی دیگری دارد و مفاد معاهده می‌بایست مجدداً نوشته و به تصویب رسد.^۲

(ب) تهیه آیین‌نامه‌های اجرایی توسط آیمو و یا مراجع دریایی دولت‌های عضو معاهده

اجرای بسیاری از معاهدات بین‌المللی دریایی نیاز به تهیه و تصویب آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌هایی اجرایی دارند. بدون این مصوبات اجرای معاهدات عملاً غیر ممکن خواهد گردید و یا با نواقص و مشکلات زیادی همراه خواهد شد. تهیه دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های اجرایی به موجب خود کنوانسیون بر عهده دولت‌های عضو و یا نهادی بین‌المللی که عمدتاً آیمو خواهد بود، گذاشته می‌شود. در بعضی از مواد کنوانسیون‌هایی نظیر سولاس و مارپول، مراجع دریایی دولت‌های عضو مکلف شدند، دستورالعمل‌های اجرایی لازم را در جهت اجرای بهینه‌ی مقررات آمده در این مواد تهیه نمایند.

گاهی اوقات کمیته‌های ذی‌ربط آیمو برای کمک به دولت‌های عضو نمونه ای از دستورالعمل‌های اجرایی را تهیه و جهت استفاده به دولت‌ها توصیه می‌نمایند. این امر در یکنواخت سازی اجرای معاهدات دریایی نیز مؤثر خواهد بود. علاوه بر دستورالعمل‌های مورد اشاره در مفاد معاهدات، دولت‌ها دارای اختیار کامل برای تهیه دستورالعمل‌های اجرایی دیگر برای اجرای بهتر این معاهدات هستند. دولت‌ها هم چنین مجازند، مقررات تکمیلی راجع به مفاد کنوانسیون‌ها را به تصویب رسانند و نسبت به کشتی‌های تحت پرچم خود اعمال نمایند. این

^۱. "Common Law".

^۲. به این سیستم پذیرش و اجرای مقررات اصطلاحاً "Dualistic System" می‌گویند. اگرچه عمدتاً در کشورهای با سیستم حقوق عرفی و در رأس آن‌ها انگلیس از این روش استفاده می‌شود، معهداً در بعضی از کشورهای با سیستم حقوقی نوشته موسوم به "Civil Law" نظیر آلمان و ایتالیا نیز از سیستم دوگانه استفاده می‌گردد. نمونه‌ی استفاده از این سیستم در کشورهای مختلف یکسان نیست. حتی در کشور انگلیس نیز در مواجهه با معاهدات مختلف یکسان عمل نمی‌شود. در این سیستم معمولاً مواد اصلی و ماهوی یک معاهده استخراج و در قانون دیگری آورده می‌شود و مقررات شکلی

و غیر ماهوی حذف می‌گردد. Source: Mukherjee, the same source, pages 128-129.

مقررات چنانچه مستلزم تعهدات جدیدی فراتر از مفاد کنوانسیون باشند، نسبت به کشتی‌های تحت پرچم سایر دولت‌ها که در آب‌ها و بنادر چنین کشورهایی حضور دارند، اعمال نخواهد شد.

ج) تهیه امکانات، تسهیلات و تجهیزات اجرایی

اجرای بسیاری از مقررات دریایی علاوه بر تهیه دستورالعمل‌های اجرایی، نیاز به تهیه ابزار، تجهیزات و ادوات دارد. به عبارت واضح تر اجرای کنوانسیون بدون تهیه این اسباب و ادوات امکان پذیر نخواهد بود. مثال بارز این گونه مقررات دریایی، کنوانسیون "OPRC" و "SAR" می‌باشد. بدیهی است، آمادگی برای مقابله با آلودگی نفتی بدون تهیه تجهیزات مقابله و یا تجسس و نجات کشتی‌ها و سرنشینان آن بدون تهیه تجهیزات تجسس و نجات بی معنا خواهد بود و اصولاً بدون آن‌ها اجرای مؤثر کنوانسیون امکان پذیر نخواهد بود. تهیه این تجهیزات بعضاً مستلزم سرمایه گذاری کلان و تأمین منابع مالی می‌باشد. به همین جهت اجرای درست این گونه کنوانسیون‌ها عملاً بستگی به میزان توانایی مالی دولت‌های عضو و تهیه نیروهای انسانی ورزیده و ماهر دارد؛ امری که در توان بعضی از کشورهای عضو به خصوص کشورهای کم‌تر توسعه یافته نیست و ای بسا خود به صورت مانعی بر سر راه عضویت آن‌ها عمل می‌کند.

د) سایر الزامات

علاوه بر موارد فوق، اکثر کنوانسیون‌های دریایی الزامات متعدد دیگری را برای اجرای صحیح مفاد کنوانسیون در نظر می‌گیرند. این موارد اگرچه ممکن است به عنوان الزامات اصلی و اساسی مطرح نباشند، اما عمل به آن‌ها به عنوان بخشی از تعهدات مندرج در کنوانسیون، می‌تواند در نیل به اهداف تصویب کنوانسیون مربوطه سهیم باشد. این الزامات شامل مواردی هم چون بسط همکاری‌های منطقه‌ای و یا بین‌المللی، گردش و تبادل اطلاعات میان اعضاء و یا ارائه گزارش‌های دوره‌ای به سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌شوند.

بند دوم - نحوه اصلاح مقررات دریایی

مقررات دریایی آیمو اعم از الزامی و غیر الزامی همواره در معرض تغییر و اصلاح قرار دارند. این یک امر معمولی در فرآیند قانون گذاری آیمو و سایر سازمان‌های بین‌المللی با صلاحیت

قانون گذاری محسوب می‌شود. اصلاح مقررات الزام‌آور از ضوابط سخت تری نسبت به مقررات غیرالزام‌آور توصیه‌ای برخوردار است.

الف) اصلاح مقررات الزامی

اصلاح مقررات الزامی از هر نوعی که باشد، امکان پذیر است. معمولاً در هر یک از معاهدات بین‌المللی از جمله مقررات الزامی دریایی مصوب آی‌مو، بخش و موادی به نحوه اصلاح مقررات معاهده اختصاص می‌یابد. برای پیشنهاد هرگونه اصلاحیه‌ای، کلیه مقررات مربوط به اصلاحات مذکور در خود معاهده می‌بایست مورد لحاظ و عمل قرار گیرد.

شیوه‌ی اصلاح مفاد معاهدات دریایی متنوع می‌باشند. شرایط اصلاح مواد اصلی کنوانسیون و موافقت‌نامه معمولاً سخت‌تر از ضمایم و پیوست‌های آن است. دلیل آن هم جایگاه ممتاز این مواد به عنوان عناصر اصلی تشکیل دهنده‌ی یک معاهده می‌باشد که می‌بایست از ثبات نسبی محتوایی و زمانی برخوردار باشند.

شرایط اجرایی شدن اصلاحات به عمل آمده نسبت به مقررات الزامی نیز همانند نحوه اصلاح متنوع می‌باشد. با تحقق شرایط لازم، اصلاحات در اکثر اوقات پس از گذشت یک فرجه‌ی زمانی منطقی که از سوی دولت‌ها به هنگام تصویب اصلاحیه توافق می‌گردد، اجرایی می‌شوند.^۱

در خصوص نحوه اجرایی شدن اصلاحات به عمل آمده نسبت به کنوانسیون‌های دریایی دو اصطلاح بسیار متداول و معروف می‌باشد. این دو اصطلاح که هر کدام اثر حقوقی خاص خود را دارند، "پذیرش صریح و پذیرش ضمنی" می‌باشند.^۲

منظور از پذیرش صریح و ایجابی یک اصلاحیه نسبت به مقررات الزامی این است که پس از تصویب آن برای اجرایی شدن، ضروری است نصابی از دولت‌های عضو که معمولاً دو - سوم در نظر گرفته می‌شود، نظر مثبت و صریح خود را مبنی بر پذیرش آن اعلام نمایند و سند آن را تحویل امین اسناد که غالباً دبیر کل آی‌مو خواهد بود، تسلیم نمایند. پس از احراز تعداد مورد

^۱ . در بسیاری از معاهدات این فرجه‌های زمانی قید و یا حداقل و حداکثری برای آن مقرر می‌گردد.

^۲ . "Explicit Acceptance and Tacit Acceptance".

نیاز، اصلاحیه با لحاظ سایر شرایط مقرر در اصلاحیه به مرحلهٔ اجراء در خواهد آمد. اصلاحیهٔ به اجراء در آمده از این طریق نه تنها نسبت به دولت‌های عضوی که آن را پذیرفتند، لازم الاجراء خواهد بود، بلکه دولت‌هایی که رضایت خود را اعلام نداشتند، نیز معمولاً متعهد به اجرای آن خواهند شد، مگر این که در یک محدودهٔ زمانی خاص که در خود معاهده پیش‌بینی خواهد شد، دولت عضو معاهده عدم رضایت و پذیرش خود را کتباً اعلام نماید. در این صورت اصلاحیه نسبت به دولت مزبور اجرایی نخواهد شد.^۱ در بعضی از معاهدات عدم پذیرش اصلاحیه می‌تواند موجب خروج دولت از عضویت در آن بشود. کنوانسیون موجد آیمو از همین رویه تبعیت نمود.

از شیوه‌ی رضایت صریح و ایجابی معمولاً برای "مواد"^۲ اصلی معاهده استفاده می‌شود. در آخرین کنوانسیون تصویبی آیمو با عنوان بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها نیز از همین شیوه برای مواد اصلی کنوانسیون استفاده گردید.

استفاده از سیستم رضایت صریح و ایجابی برای کلیهٔ مقررات و مفاد معاهدات دریایی آیمو از جمله ضمایم و پیوست‌ها باعث شد، اصلاحات نسبت به حجم عظیم این مقررات که از ویژگی فنی و تخصصی برخوردار بودند، در عمل با مشکل و مانع مواجه شود و روند تسریع در انجام این اصلاحات و اعمال آن‌ها مختل گردد. کنوانسیون‌های مهمی هم چون سولاس، مارپول و یا "STCW" علاوه بر مواد اصلی دارای ضمایم متعددی هستند که هر کدام از آن‌ها خود از مقررات تفصیلی فنی زیادی برخوردارند. از سوی دیگر پیشرفت‌های حاصله در صنعت دریانوردی و یا بروز نواقص اجرایی در مقررات موجود، اصلاح این مقررات را اجتناب ناپذیر می‌نمود. به همین دلیل دولت‌ها به دنبال سیستم جدیدی به خصوص برای مفاد ضمایم و

^۱ در بعضی از کنوانسیون‌های دریایی همانند "STCW 78" و "Ship Recycling 2009" اصلاحات نسبت به مواد اصلی کنوانسیون در صورتی اجرایی خواهد شد که مورد پذیرش حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون قرار گرفته باشد. در این صورت اصلاحات صرفاً نسبت به این دولت‌ها اجرایی خواهد شد و نسبت به دولت‌هایی که پذیرش خود را اعلام ننمودند، به اجراء در نخواهد آمد. عدم پذیرش نیز مقید به اعلام کتبی در یک فرجه زمانی خاص نگردید و اصلاحات تا هر زمانی که پذیرش صریح صورت نگرفت، اجراء نخواهد شد. در هر حال آنچه که ملاک است، مقررات آمده در هر معاهده می‌باشد.

^۲ "Article".

پیوست‌های کنوانسیون‌ها گشتند تا روند اجرای اصلاحات را تسهیل و تسریع بخشد. روشی که برای این منظور ابداع شد، به سیستم رضایت و پذیرش ضمنی معروف گردید. در این سیستم برای اینکه اصلاحیه ای به اجراء درآید، نیازی به اعلام پذیرش صریح دولت‌های عضو معاهده نخواهد بود، بلکه پس از تصویب اصلاحیه مورد نظر چنانچه پس از گذشت یک مدت زمان که در خود معاهده پیش‌بینی می‌شود، تعداد خاصی از دولت‌های عضو که معمولاً یک - سوم در نظر گرفته می‌شود، مخالفت خود را رسماً و کتباً با اصلاحیه اعلام ننمایند، اصلاحیه پس از گذشت مدت مورد نظر به طور ضمنی پذیرفته شده تلقی شده و نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو به جز آن‌هایی که مخالفت خود را کتباً اعلام دارند، اجرایی خواهد شد. استفاده از سیستم پذیرش ضمنی بسیار کارساز بوده و به همین دلیل در اکثر قریب به اتفاق معاهدات دریایی که دارای ضمایم و پیوست‌ها می‌باشند، مورد استفاده قرار گرفت.

در سیستم پذیرش ضمنی حق دولت‌هایی که تمایل به اجرای اصلاحات مصوب ندارند، محفوظ گردید. به این ترتیب که چنانچه دولتی در مهلت مقرر پیش‌بینی شده در کنوانسیون مراتب مخالفت و عدم پذیرش اصلاحیه را صراحتاً و کتباً اعلام نماید، این اصلاحیه نسبت به ایشان اجراء نخواهد شد. به عنوان نمونه پاراگراف نهم از قسمت اول بند یک ماده دوازدهم کنوانسیون "STCW" مصوب سال ۱۹۷۸ میلادی می‌گوید:

" یک اصلاحیه نسبت به پیوست بعد از شش ماه از تاریخی که در آن پذیرش شده فرض گردید، نسبت به همه‌ی طرف‌ها به جز آن‌هایی که طبق ذیل پاراگراف بند پنجم از قسمت "a" نسبت به اصلاحیه مخالفت نمودند و چنین مخالفتی را پس نگرفتند، اجراء خواهد شد."

در اکثر موارد دولت‌ها مخالفتی نسبت به اصلاحاتی که از طریق پذیرش ضمنی اجرایی می‌گردند، به عمل نمی‌آورند. دلیل آن هم بحث و بررسی‌های فراوان صورت گرفته نسبت به آن و نیز تصویب شان توسط حداقل دو - سوم دولت‌های عضو از طریق سیستم اجماع می‌باشد. حجم اصلاحاتی که از طریق سیستم پذیرش ضمنی صورت گرفتند، زیاد می‌باشد. به طور مثال تعداد اصلاحات صورت گرفته نسبت به کنوانسیون سولاس از مرز یکصد مورد گذشت. تعداد

اصلاحاتی که از طریق سیستم پذیرش صریح صورت می‌گیرند، به مراتب کم‌تر می‌باشند. این اصلاحات نسبت به کنوانسیون سولاس از عدد انگشتان یک دست نیز تجاوز نمی‌نماید.

ب) اصلاح مقررات غیر الزامی

اصلاح مقررات غیر الزامی همانند تصویب این مقررات نیاز به تشریفات پیچیده ندارد. این اصلاحات از همان قواعد عمومی تصویب مقررات تبعیت می‌نمایند. چنانچه دستورالعمل، توصیه نامه و کد غیر الزام‌آوری نیاز به اصلاح داشته باشد، نهاد ذی‌ربط با رعایت قواعد و مقررات حاکم بر نحوه رسیدگی به دستور کارها، اقدام به بررسی اصلاحات درخواستی می‌نماید و در صورت لزوم نسبت به اصلاح مقررات موجود اقدام می‌کند. این اصلاحات یا جزئی و یا کامل و جامع می‌باشند. در صورتی که اصلاحات کلی و جامع باشند، معمولاً نسخه جدیدی از دستورالعمل، توصیه نامه، کد و یا هر عنوان دیگر تهیه می‌شود. با تهیه و تصویب نسخه جدید، نسخه قبلی کان لم یکن تلقی می‌گردد و از مخاطبین درخواست می‌شود، من بعد مقررات جدید را مورد لحاظ و عمل قرار دهند.

اجرای اصلاحات به عمل آمده نسبت به مقررات غیرالزامی نیز علی‌الاصول فاقد تشریفات خاصی است. معمولاً به محض این که اصلاحات به تصویب رسید، جهت اجراء به دولت‌ها و سایر طرف‌های ذی‌نفع ابلاغ می‌گردد. دلیل این امر هم جنبه اختیاری و نه اجباری بودن اجرای مقررات است. دولت‌ها تعهد مسؤولیت‌آوری نسبت به عدم اجرای مقررات غیر الزامی ندارند، در حالی که عدم اجرای مقررات الزامی و اصلاحات آن مسؤولیت‌آور خواهد بود.

بند سوم - تبدیل مقررات دریایی غیرالزامی به مقررات الزامی

یکی از موضوعاتی که همواره در نهادهای مختلف آیمو مطرح می‌باشد، تبدیل مقررات توصیه‌ای به مقررات الزامی است. در طول فعالیت بیش از نیم قرن آیمو مقررات غیر الزامی متعددی را می‌توان سراغ داد که به مقررات الزامی تبدیل شدند. این تبدیل وضعیت که قطعاً با یک سری تغییراتی در محتوای مقررات مورد نظر همراه خواهد بود، از آن جهت صورت می‌گیرد که به آن‌ها اعتبار بیش‌تر و ضمانت اجرایی قوی‌تری اعطاء شود. احساس ضرورت و نیاز،

مهم‌ترین عامل برای طرح موضوع تبدیل مقررات غیر الزامی به الزامی می‌باشد. پیشرفت‌های تکنولوژیک، گسترش فعالیت‌های کشتی‌رانی، افزایش سطح انتظارات و مطالبات جامعه دریانوردی، مطالبات زیست محیطی جهانی و حتی عدم توجه بعضی از دولت‌ها به مقررات غیر الزامی مهم، همگی در ایجاد چنین احساس نیازی تأثیر گذارند. تبدیل مقررات غیر الزامی به مقررات الزامی از همان شیوه‌ی قواعد و فرمول‌های تصویب مقررات الزامی چه در قالب کنوانسیون و موافقت‌نامه و چه در قالب پروتکل و یا اصلاحیه تبعیت می‌نمایند. این تبدیل به دو صورت ذیل قابل تصور و تحقق می‌باشد:

- تبدیل مقررات غیر الزامی به یک معاهده جدید مانند کنوانسیون بازیافت کشتی‌ها؛
- تبدیل مقررات غیر الزامی به مقررات الزامی به صورت بخشی از مفاد کنوانسیون و یا ضمیمه و پیوست‌های آن مانند اجباری شدن بسیاری از کدها با انجام اصلاح مفاد کنوانسیون.

دولت‌ها به هنگام تبدیل مقررات غیرالزامی از آزادی کامل برخوردارند و می‌توانند هرگونه دخل و تصرفی را به عمل آورند و با هدف بهبود بخشی، آن را مورد اصلاح و بازنگری قرار دهند و به روز نمایند.

بخش دوم - خدمات سازمان بین‌المللی دریانوردی به صنعت دریانوردی در قالب مقررات جهان شمول

خدمات اصلی سازمان بین‌المللی دریانوردی در قالب چندین کنوانسیون، موافقت‌نامه، پروتکل و صدها مقررات توصیه‌ای نظیر دستورالعمل، توصیه نامه و کد ارائه گردید. این خدمات که در طول بیش از پنجاه سال از عمر سازمان ارائه شدند، نقش بسیار ممتازی در بهبود صنعت دریانوردی در ابعاد ایمنی، امنیتی، زیست محیطی، جبران خسارات وارده ناشی از فعالیت‌های دریایی و بهره‌وری کشتی‌رانی داشتند. در این بخش خدماتی که در قالب مقررات الزامی ارائه و موجب بسط حقوق بین‌الملل دریایی گردیدند، تفصیلاً در چهار گفتار مورد مطالعه قرار می‌گیرند.^۱ برای این منظور سعی شد، این مقررات با توجه به موضوع و ماهیت اصلی آن‌ها در دسته‌بندی‌های مختلف گنجانده شوند. دسته‌بندی تعداد محدودی از مقررات چندان آسان نیست. در این موارد سعی شد، این مقررات در دسته‌بندی‌هایی قرار گیرند که بیش‌تر به آن مرتبط می‌باشند.

عناوین گفتارهای چهارگانه‌ی این بخش عبارتند از " خدمات آیمو در زمینه‌ی حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی"، " خدمات آیمو در زمینه‌ی حفظ محیط زیست دریایی"، " خدمات آیمو در زمینه‌ی جبران خسارات آلودگی و غیر آلودگی ناشی از فعالیت‌های کشتی‌رانی" و " خدمات آیمو در زمینه‌ی بهره‌وری کشتی‌رانی و امنیت دریانوردی". معرفی مقررات الزام‌آور آیمو به عنوان وظیفه و مأموریت اولی و اصلی آیمو موجب می‌شود که اولاً یک شناخت کلی نسبت به هدف، موضوع، ساختار و اهمیت این اسناد برای صنعت دریانوردی و وضعیت حقوقی آن‌ها از

^۱ در خصوص پروتکل‌ها باید گفت، اگرچه این اسناد از خود استقلالی ندارند و با توجه به یک کنوانسیون و احیاناً موافقت‌نامه معنا پیدا می‌کنند، معیناً با توجه به اهمیت آن‌ها و این واقعیت که اکثر پروتکل‌ها متضمن اصلاحات اساسی و بنیادین در مفاد کنوانسیون بوده و بعضی از آن‌ها جای‌گزین کنوانسیون مادر گردیدند و تصویب آن‌ها نیز از طریق برگزاری کنفرانس‌های بین‌المللی و دیپلماتیک صورت گرفتند، فلذا در این بخش به آن‌ها نیز به عنوان یک سند حقوقی و در رتبه کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌ها نگریسته شد. پروتکل‌هایی که در این بخش مورد بررسی قرار می‌گیرند، بجز در یکی-دو مورد در ذیل کنوانسیون و یا موافقت‌نامه‌ی مادر آورده شدند.

حیث اجراء و دولت‌های عضو بدست آید و ثانیاً به ارزش و جایگاه رفیع آیمو در تدوین این مقررات و سهم کم نظیر آن در گسترش و توسعه حقوق بین‌الملل دریایی بیش‌تر پی برده شود.

در اینجا ذکر این نکته ضروری است که در بسیاری از معاهدات دریایی بین‌المللی، گواهینامه‌هایی پیش‌بینی شدند که برای کشتی‌های مشمول صادر خواهند شد. مسؤولیت صدور این گواهینامه‌ها علی‌الاصول بر دوش مراجع دریایی دولت‌های عضو معاهدات می‌باشد. با این حال انجام معاینات و بازرسی‌ها و به دنبال آن صدور گواهینامه‌ها می‌تواند از سوی دولت‌های عضو به سازمان‌های موسوم به "مؤسسات رده بندی"^۱ مجاز واگذار شوند. در این صورت نقش این "سازمان‌های مجاز و مورد شناسایی واقع شده"^۲ از نوع وکالتی و نمایندگی خواهد بود و مسؤولیت اقدامات هم‌چنان بر عهده مراجع دریایی باقی خواهد ماند.^۳

تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی موفق به تصویب ۵۶ سند بین‌المللی در قالب کنوانسیون، موافقت‌نامه و یا پروتکل گردید. از این تعداد ۲۸ مورد کنوانسیون، ۲۶ مورد پروتکل و ۲ مورد موافقت‌نامه می‌باشند. از تعداد کل اسناد چهل فقره به مرحله اجراء در آمدند و هم‌چنان معتبر می‌باشند. هشت سند هم‌چنان در انتظار اجراء بسر می‌برند و هشت سند نیز قبل و یا بعد از اجرائی شدن توسط سندهای مؤخرالتصویب نسخ گردیده و از دور اسناد معتبر خارج شدند. کلیه این اسناد در این بخش مورد بررسی و مطالعه قرار می‌گیرند.

در متون اصلی به زبان انگلیسی معاهدات دریایی و نیز برای عناوین آن‌ها از یک سری اصطلاحات استفاده شد که در سراسر این بخش از کتاب به آن‌ها اشاره و ارجاع می‌شود. به

1. "Classification Societies".

2. "Recognized/Authorized Organizations".

3. با توجه به اهمیت این گواهینامه‌ها عناوین آن‌ها با ذکر معاهده مربوطه طی لیستی در بخش ضمیمه آورده شد.

منظور جلوگیری از هرگونه ابهام و ارائه فهم واحد از این اصطلاحات، در جدول ذیل معادل انگلیسی و فارسی آن‌ها آورده شد:^۱

معادل فارسی اصطلاحات کلیدی مقررات آیمو

اصطلاح انگلیسی	معادل فارسی
Instrument	سند (مصوب کنفرانس‌های بین‌المللی و یا ارگان‌های ذی صلاح بین‌المللی اعم از الزام‌آور و یا غیر الزام‌آور)
Treaty	معاهده (معمولاً به صورت کلی و برای هر سه نوع سند الزام‌آور یعنی کنوانسیون، موافقت‌نامه و پروتکل استفاده می‌شود)
Convention	کنوانسیون
Agreement	موافقت‌نامه/توافق‌نامه
Protocol	پروتکل
Article	ماده (از یک سند معمولاً الزام‌آور)
Regulation	مقرره/قاعده (مشابه ماده است و معمولاً در ضمیمه و پیوست‌های یک معاهده از آن استفاده می‌شود)
Annex	ضمیمه (معمولاً برای یک معاهده)
Appendix	پیوست (معمولاً برای پیوست یک ضمیمه)

گفتار اول) خدمات آیمو در زمینه‌ی حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی

حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی اصلی‌ترین و مهم‌ترین مأموریت سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌باشد. سنگ بنای اولیه‌ی تشکیل این سازمان نیز بر ایمنی دریانوردی استوار گردید. به همین جهت بیش‌ترین خدمات آیمو در قالب مقررات دریایی به همین مقوله مرتبط است.

اصولاً دولت‌ها در گذشته دخالتی در طراحی و ساختمان کشتی‌ها و تجهیزات مورد استفاده بر روی آن‌ها نداشتند. در اوایل قرن نوزدهم میلادی بسیاری از کشتی‌ها غرق می‌شدند، بدون آن که اطلاعات دقیقی از وضعیت ایمنی آن‌ها وجود داشته باشد. مسائل مربوط به طراحی، ساخت و تجهیزات کشتی‌ها در ابتداء به بخش خصوصی یعنی سازندگان کشتی‌ها واگذار شده بود. سازندگان کشتی‌ها نیز با نظارت انجمن‌ها و مؤسسات رده بندی که کمی بیش‌تر از

^۱ در هر جایی که مراد از این اصطلاحات انگلیسی و یا فارسی چیز دیگری غیر از آنچه که در جدول ذکر گردید، باشد، در جای خود به آن‌ها اشاره خواهد شد.

دویست سال از عمر آن می‌گذرد، اقدام به ساخت کشتی‌ها و تحویل آن به مالکان می‌نمودند. از نیمه‌ی دوم قرن نوزدهم به بعد این احساس ایجاد شد که با موضوع ساختمان کشتی‌ها نباید به عنوان یک امر خصوصی صرف برخورد شود و ایمنی در دریا مسأله‌ای است که نیاز به مداخله و کنترل دولتی دارد. با این حال به دلیل فقدان استراتژی مشخص، اقدامات خاصی در این رابطه صورت نگرفت. اگرچه اولین مقررات بین‌المللی جدی راجع به ایمنی دریانوردی در اوایل قرن بیستم با تصویب کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا به سال ۱۹۱۴ میلادی ظهور پیدا کرد، اما از جنگ جهانی دوم به بعد بود که مقررات مربوط به ایمنی دریانوردی از طراحی و ساخت کشتی‌ها گرفته تا تجهیزات و علایم ناوبری به طور گسترده یکی پس از دیگری به تصویب رسیدند.^۱

از سال ۱۹۶۰ میلادی، یعنی کم‌تر از دو سال از تأسیس دبیرخانه‌ی آیمو تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد دوازده کنوانسیون و دو موافقت‌نامه در زمینه‌ی ایمنی دریانوردی به تصویب آیمو رسیدند. تعداد پروتکل‌های مربوط به ایمنی دریانوردی نیز پنج فقره می‌باشد. در گفتار حاضر به تک تک این معاهدات پرداخته خواهد شد. انتظار این است که در پایان این گفتار و نیز سایر گفتارهای این بخش از فصل دوم، خواننده‌ی کتاب با اهداف تصویب این معاهدات، وضعیت حقوقی، ساختار، ترکیب و عناصر مهم آن‌ها و نیز نحوه‌ی اصلاح مقررات و وضعیت عضویت کشورها در این معاهدات آشنایی پیدا نماید. بدیهی است، این شناخت و آگاهی عمومی و کلی از مقررات دریایی، با ترسیم یک دسته‌بندی منطقی از آن‌ها، برای تمامی کسانی که به نحوی از انحاء با صنعت دریانوردی بین‌المللی در ابعاد مختلف آن سروکار دارند و هم چنین حقوق دانان عرصه‌ی حقوق بین‌الملل دریایی ضروری است. این آگاهی هم چنین دستیابی و مراجعه به مقررات دریایی را در مراحل بعد تسهیل می‌نماید و زمینه را برای مطالعات عمقی تر آن‌ها فراهم می‌سازد. در جدول ذیل اسامی معاهدات مربوط به ایمنی دریانوردی به ترتیب تقدم زمانی تصویب ذکر گردید:

^۱. Mankabady Samir , "The International Maritime Organization", Volume 1., Great Britain, 1986, P.44 and 45.

عناوین اسناد الزامی در زمینه‌های ایمنی دریانوردی

ردیف	عنوان معاهده	سال تصویب به میلادی
۱	کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS)	۱۹۶۰
۲	کنوانسیون بین‌المللی راجع به خطوط بارگیری (Load Line) و پروتکل اصلاحی آن، مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی	۱۹۶۶
۳	کنوانسیون راجع به اندازه‌گیری تناژ کشتی‌ها (Tonnage)	۱۹۶۹
۴	موافقت‌نامه‌ی کشتی‌های مسافری مخصوص تجاری (STP) و پروتکل مربوط به الزامات فضای اختصاصی برای مسافران مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی (Space STP)	۱۹۷۱
۵	کنوانسیون راجع به مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا (COLREG)	۱۹۷۲
۶	کنوانسیون بین‌المللی برای کانتینرهای ایمن (CSC)	۱۹۷۲
۷	کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS) و دو پروتکل اصلاحی آن، مصوب سال ۱۹۷۸ و ۱۹۸۸ میلادی	۱۹۷۴
۸	کنوانسیون راجع به سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی دریایی (INMARSAT/IMSO) و موافقت‌نامه‌ی عملیاتی آن (INMARSAT OA)، مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی	۱۹۷۶
۹	کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس برای ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری (SFV) و پروتکل اصلاحی آن، مصوب سال ۱۹۹۳ میلادی	۱۹۷۷
۱۰	کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهداری برای دریانوردان (STCW)	۱۹۷۸
۱۱	کنوانسیون بین‌المللی راجع به تجسس و نجات دریایی (SAR)	۱۹۷۹
۱۲	کنوانسیون بین‌المللی راجع به نجات (Salvage)	۱۹۸۹
۱۳	کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهداری برای پرسنل کشتی ماهی‌گیری (STCW-F)	۱۹۹۵

بند اول - کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی

اولین کنوانسیون مرتبط با ایمنی دریانوردی که در پرتو حادثه غرق کشتی معروف تایتانیک به سال ۱۹۱۲ میلادی به تصویب رسید، کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا می‌باشد. این کنوانسیون که در سال ۱۹۱۴ میلادی به تصویب رسید، به دلیل بروز جنگ جهانی اول به مرحله‌ی اجراء در نیامد. در سال ۱۹۲۹ میلادی کنوانسیون مزبور مورد اصلاح و بازبینی قرار گرفت و در سال ۱۹۳۳ میلادی به اجراء در آمد. مجدداً در سال ۱۹۴۸ میلادی با توجه به پیشرفت‌های حاصله در عرصه کشتی سازی و کشتی‌رانی، کنوانسیون مزبور مورد بازنگری قرار گرفت. این کنوانسیون اصلاح شده در سال ۱۹۵۲ میلادی به اجراء در آمد.

در سال ۱۹۵۸ میلادی کنوانسیون تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی اجرایی شد و مقر آن در شهر لندن بنا گردید. اولین مأموریت این سازمان بازنگری جامع کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا بود. پس از گذشت حدود دوازده سال از تصویب آخرین نسخه کنوانسیون مزبور، آیمو اقدام به بازنگری مفاد آن نمود و بدین ترتیب اولین گام جدی و محکم خود را در جهت تحقق شعار خود مبنی بر حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی با تصویب کنوانسیون جدید ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS) برداشت. این کنوانسیون در تاریخ هفدهم ماه ژوئن سال ۱۹۶۰ میلادی به تصویب رسید و با تحقق شرایط آمده در آن در تاریخ بیست و ششم ماه می سال ۱۹۶۵ میلادی اجرایی شد.

کنوانسیون سال ۱۹۶۰ میلادی تا سال ۱۹۸۰ میلادی قابلیت اجرایی داشت. با تصویب کنوانسیون جدیدتر "SOLAS" در سال ۱۹۷۴ میلادی و اجرایی شدن آن در سال ۱۹۸۰ میلادی، کنوانسیون سال ۱۹۶۰ قابلیت اجرایی خود را از دست داد و جای خود را به کنوانسیون جدیدتر بخشید. با این که کنوانسیون مزبور اجرایی شد، اما مهم‌ترین دلیل شکست آن در ادامه حیات، عدم اجرایی شدن بسیاری از اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن طی سال‌های مختلف منتهی به سال ۱۹۷۳ میلادی بود. دلیل وقوع چنین وضعیتی نیز استفاده از سیستم رضایت و پذیرش صریح و ایجابی برای اجرایی شدن اصلاحات مربوط به مقررات فنی بود. بدین معنا که برای اجرایی شدن هر یک از اصلاحات علاوه بر تصویب اولیه آن، پذیرش دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون لازم و ضروری بود. این امر باعث شده بود، کنوانسیون نتواند خود را با پیشرفت‌های حاصله در عرصه دریانوردی و تکنولوژیک وفق دهد و نواقص و مشکلات موجود در خود را برطرف سازد.

بند دوم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به خطوط بارگیری (خط شاهین) مصوب سال ۱۹۶۶ میلادی و پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی

میزان بارگیری انجام شده توسط یک کشتی برای حفظ تعادل و ثبات آن بسیار مهم است. بسیاری از کشتی‌ها به دلیل بارگیری بیش از حد ظرفیت خود دچار حوادث دریایی شده و غرق گردیدند. فلذا تدوین استانداردهای لازم برای جلوگیری از بارگیری بیش از حد کشتی ضروری

تشخیص داده شد. هدف اصلی از تصویب معاهده‌ای راجع به خطوط بارگیری در کشتی‌ها، تعیین شرایط و محدودیت‌های لازم برای بارگیری کالا توسط کشتی‌ها می‌باشد. چنین مقرراتی موجب ارتقای ایمنی دریانوردی و در نتیجه حفظ جان اشخاص و اموال در دریا خواهد شد.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح کنوانسیون

برای تصویب معاهده مربوط به خطوط بارگیری کشتی‌ها کنفرانسی بین‌المللی با تولیت آیمو از تاریخ سوم ماه مارس لغایت پنجم ماه آوریل سال ۱۹۶۶ میلادی در شهر لندن برگزار شد. کنفرانس پس از بحث و تبادل نظر راجع به پیش‌نویس متن تهیه شده، نهایتاً در تاریخ پنجم ماه آوریل "کنوانسیون بین‌المللی راجع به خطوط بارگیری، ۱۹۶۶ (LL 66)" را به تصویب رساند.^۱

طبق ماده بیست و هشت کنوانسیون برای به اجراء درآمدن آن لازم است، اولاً حداقل پانزده کشور به عضویت در آن در آیند و ثانیاً هفت کشور از این پانزده کشور حداقل دارای یک میلیون تناژ ناخالص کشتی‌رانی باشند و ثالثاً دوازده ماه از تحقق دو شرط اول و دوم بگذرد. چنانچه دولتی در خلال دوازده ماه قبل از اجرایی شدن کنوانسیون عضویت در آن را بپذیرد، از تاریخی که این مدت پایان پذیرفت و یا پس از گذشت سه ماه از زمان تسلیم سند عضویت، هر تاریخی که بزرگ تر است و مهلت بیشتری به دولت جدیدالعضو می‌دهد، به اجرای مفاد کنوانسیون متعهد خواهد شد. دولت‌هایی که بعد از انقضای مدت دوازده ماه و اجرایی شدن کنوانسیون به عضویت در آن در می‌آیند، سه ماه پس از تاریخ تسلیم سند عضویت ملزم به رعایت مفاد کنوانسیون خواهند گردید. با تحقق شرایط لازم فوق‌الذکر، کنوانسیون در تاریخ بیست و یکم ماه جولای سال ۱۹۶۸ میلادی به اجراء در آمد.

مقررات ناظر بر نحوه اصلاح کنوانسیون "LL 66" در ماده بیست و نه آن بیان گردید. طبق این ماده برای تصویب اصلاحیه از سه روش استفاده شد. این سه روش عبارتند از اصلاح از

^۱. "International Convention on Load Line, 1966 (LL 1966)".

طریق "پذیرش جمعی/اجماع"^۱، اصلاح از طریق طرح در آیمو و اصلاح از طریق طرح در یک کنفرانس. برای پذیرش اصلاحیه های مصوب نیز صرفاً از سیستم پذیرش صریح اصلاحات استفاده گردید.

در شیوه اصلاح از طریق پذیرش اجماع، پیشنهاد اصلاح از سوی یک یا چند دولت به آیمو اعلام خواهد شد و دبیر کل آیمو نیز آن را جهت پذیرش به دولت‌های عضو ابلاغ خواهد نمود. در صورتی که تمامی دولت‌های عضو پیشنهاد ابلاغی را مورد پذیرش کتبی قرار دهند، اصلاحیه با گذشت دوازده ماه از تاریخی که آخرین کشور پذیرش خود را اعلام نماید، به اجراء در خواهد آمد. چنانچه از زمان ابلاغ اصلاحیه توسط آیمو تا مدت سه سال، دولت یا دولت‌هایی نظر خود را مبنی بر پذیرش یا رد اصلاحیه اعلام ننمایند، اصلاحیه در حق این چنین دولت یا دولت‌هایی پذیرفته تلقی خواهد شد.

چنانچه در خلال سه سال از زمان ابلاغ، اصلاحیه توسط حتی یک دولت عضو رسماً و کتباً مورد رد واقع شود، اصلاحیه مردود و کان لم یکن تلقی خواهد شد چرا که در این صورت اصطلاح پذیرش اجماع مصداق پیدا نخواهد کرد.

در شیوه ی اصلاح از طریق طرح در آیمو، اصلاحیه پیشنهادی ابتداء در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مطرح و با موافقت دو سوم دولت‌های حاضر در نشست کمیته و مراسم رأی‌گیری به تصویب خواهد رسید. اصلاحیه مصوب کمیته به تمامی دولت‌های عضو آیمو و نیز دولت‌های عضو کنوانسیون ابلاغ خواهد شد و پس از گذشت حداقل شش ماه از تاریخ این ابلاغ، در مجمع آیمو جهت تصویب نهایی مطرح خواهد گردید. اصلاحیه مطروحه در مجمع با تصویب دو سوم دولت‌های حاضر و شرکت‌کننده در رأی‌گیری به تصویب خواهد رسید و سپس برای تمامی دولت‌های عضو کنوانسیون جهت پذیرش ابلاغ خواهد شد. چنین اصلاحیه ای پس از گذشت دوازده ماه از تاریخی که در آن توسط دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون مورد پذیرش قرار گرفت، نسبت به همه‌ی دولت‌ها اجرایی خواهد شد، مگر اینکه قبل از اجرایی شدن آن دولتی

^۱. "Amendment by Unanimous Acceptance".

اعلامیه عدم پذیرش اصلاحیه را تسلیم دبیر کل آیمو نماید. در این صورت اصلاحیه نسبت به چنین دولتی اجرایی نخواهد شد. مجمع در زمان تصویب اصلاحیه می‌تواند پیشنهاد نماید که با توجه به اهمیت موضوع اصلاحیه، چنانچه دولتی آن را حداکثر تا یک سال پس از اجرایی شدنش مورد پذیرش قرار ندهد، از عضویت در کنوانسیون خارج خواهد شد. چنین تصمیمی می‌بایست قبلاً توسط دو سوم دولت‌های عضو مورد پذیرش قرار گیرد.

برای استفاده از روش طرح اصلاحیه در یک کنفرانس، حداقل یک سوم دولت‌های عضو می‌بایست با برگزاری آن موافقت نمایند. با چنین موافقتی آیمو اقدام به برگزاری کنفرانس خواهد نمود. اصلاحیه مطروحه با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های حاضر در کنفرانس و شرکت کننده در رأی‌گیری به تصویب خواهد رسید و سپس برای پذیرش به کلیه دولت‌های عضو ابلاغ خواهد شد. اصلاحیه مصوب کنفرانس دوازده ماه پس از تاریخی که در آن حداقل دو سوم

دولت‌های عضو آن را مورد پذیرش قرار دادند، نسبت به تمام دولت‌های عضو کنوانسیون به جز آن‌هایی که قبل از اجرایی شدن با آن مخالفت کتبی نمودند، به اجراء در خواهد آمد. همانند مورد قبل در اینجا نیز چنانچه کنفرانس تشخیص دهد که با توجه به اهمیت مفاد اصلاحیه، پذیرش آن توسط همه دولت‌های عضو کنوانسیون الزامی است، می‌تواند با تصویب دو سوم دولت‌های شرکت کننده در کنفرانس و رأی‌گیری، مقرر نماید که در صورت عدم پذیرش اصلاحیه ظرف مدت یک سال از تاریخ اجرایی شدن آن توسط دولت مخالف، چنین دولتی از عضویت در کنوانسیون کنار گذاشته خواهد شد.

شیوهی اصلاح کنوانسیون نسبت به بسیاری دیگر از کنوانسیون‌هایی که از سیستم پذیرش ضمنی استفاده نمودند، از پیچیدگی خاصی برخوردار است که خود موجب تأخیر و احیاناً شکست یک اصلاحیه مصوب خواهد شد. به همین دلیل و با هدف ساده سازی جریان اصلاح، مجمع آیمو در نشست نهم خود که در ماه نوامبر سال ۱۹۷۵ میلادی برگزار شد، به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.319(IX)" اقدام به اصلاح ماده بیست و نهم کنوانسیون نمود. در این

اصلاحیه سیستم پذیرش اجماع حذف گردید. علاوه بر این در شیوه‌ی اصلاح از طریق آی‌مو، مجمع حذف شد و کلیه مراحل تصویب یک اصلاحیه صرفاً به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی محول گردید. در اصلاحیه مورد نظر از هر دو سیستم پذیرش صریح و ضمنی به ترتیب برای مواد و ضمیمه کنوانسیون استفاده شد. تا پایان ماه آوریل سال ۲۰۱۲ میلادی ۴۷ کشور عضو کنوانسیون، اصلاحیه مورد نظر را مورد پذیرش قرار دادند و سند آن را تحویل دبیر کل آی‌مو نمودند. فلذا این اصلاحیه به دلیل عدم تحقق حد نصاب لازم برای پذیرش همچنان در انتظار اجراء بسر می‌برد.

ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم کنوانسیون

کنوانسیون از سی و چهار ماده و سه ضمیمه تشکیل شد. ضمایم جزو لاینفک کنوانسیون محسوب می‌شوند و دولت‌های عضو به رعایت آن نیز متعهد هستند. عناوین این ضمایم به شرح ذیل می‌باشند:

- ضمیمه شماره‌ی یک با عنوان " مقرراتی برای تعیین خطوط بارگیری " مشتمل بر چهار بخش. عناوین این بخش‌ها عبارتند از کلیات (بخش اول)، شرایط تعیین ارتفاع آزاد^۱ (بخش دوم)، ارتفاع آزاد (بخش سوم) و الزامات ویژه برای تعیین ارتفاع آزاد کشتی‌های حمل‌کننده‌ی الوار؛^۲
- ضمیمه شماره‌ی دو با عنوان " نواحی، مناطق و دوره‌های فصلی (چارت مناطق و محدوده‌های فصلی) ". در این ضمیمه مقررات مربوط به ویژگی‌های خاص مناطق مختلف گرم سیری و سرد سیری و یا مناطق حاره‌ای در فصول مختلف سال بیان شد. کشتی‌های فعال در این مناطق و فصول مختلف سال می‌بایست مقررات خاص این مناطق و فصول را به هنگام بارگیری رعایت نمایند.

^۱ ارتفاع آزاد در کشتی‌ها از خط آب تا عرشه‌ی اصلی کشتی می‌باشد. "freeboard".

^۲ "Ships Assigned Timber Freeboard".

• ضمیمه شماره‌ی سه با عنوان "گواهینامه‌ها"^۱.

عناوین موضوعاتی که تحت مواد مختلف کنوانسیون بیان گردیدند، عبارتند از تعهدات و مقررات کلی تحت کنوانسیون و تعاریف اصطلاحات به کار رفته در آن، قلمرو اعمال کنوانسیون و استثنائات وارده بر آن، معافیت از مقررات کنوانسیون تحت شرایط خاص، تعمیرات، تغییرات و اصلاحات نسبت به یک کشتی و نحوه اعمال مقررات کنوانسیون نسبت به چنین کشتی‌هایی، مناطق و محدوده‌های فعالیت کشتی‌ها و لزوم رعایت مقررات خاص این مناطق توسط کشتی‌ها به هنگام بارگیری، قابلیت رؤیت خطوط بارگیری در بدنه کشتی‌ها، بازرسی، معاینه و علامت گذاری کشتی‌ها، بازرسی و معاینات اولیه و دوره‌ای کشتی‌ها، حفظ وضعیت موجود بعد از انجام بازرسی، صدور گواهینامه توسط دولت صاحب پرچم و یا سایر دولت‌های عضو کنوانسیون، فرم و مدت اعتبار گواهینامه و پذیرش آن از سوی دولت‌های عضو، کنترل و بازرسی گواهینامه‌ها، بروز حوادث دریایی و لزوم انجام تحقیقات سوانح از سوی دولت‌های عضو با هدف اصلاح کنوانسیون (در صورت نیاز و ضرورت)، اعتبار کنوانسیون‌ها و معاهدات دیگر مربوط به خطوط بارگیری و حاکم بودن مقررات کنوانسیون حاضر در صورت تعارض با آن‌ها، ارائه نمونه گواهینامه‌ها و متون قوانین و بخشنامه‌های اجرایی کنوانسیون از سوی دولت‌های عضو به دبیر کل آی‌مو و نیز تقدیم لیست سازمان‌های غیر دولتی مجاز از سوی دولت‌های عضو به آی‌مو جهت انتشار میان دولت‌های عضو و سایر مقررات کلی و عمومی مربوط به هر معاهده از قبیل نحوه عضویت و اجراء.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

کنوانسیون خطوط بارگیری یکی از معاهدات قدیمی و مهم آی‌مو محسوب می‌شود. این کنوانسیون با استقبال قابل توجه دولت‌ها مواجه گردید. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی یکصد و شصت و یک کشور به عضویت این معاهده در آمدند. مجموع تناژ ناخالص تحت پوشش

^۱. Annexes: "Annex I: Regulations for Determining Load Lines, Annex II: Zones, Areas and Seasonal Periods (Chart of Zones and Seasonal Areas), Annex III Certificates- International Load Line certificate (1966) and, International Load Line Exemption certificate".

این کشورها تقریباً ۹۹.۱۹٪ تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی می‌باشد. این میزان نشان دهنده ی اهمیت کنوانسیون در میان سایر کنوانسیون‌های آیمو است.^۱

اولین کشوری که عضویت در کنوانسیون را پذیرفت، پاناما می‌باشد. دولت پاناما در تاریخ سیزدهم ماه می سال ۱۹۶۶ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود. در منطقه خلیج فارس تمامی کشورها به جز عراق عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند. در این منطقه کویت اولین کشوری بود که سند عضویت خود را در تاریخ بیست و هشتم ماه آگوست سال ۱۹۶۸ میلادی تسلیم امین اسناد نمودند. جمهوری اسلامی ایران نیز در تاریخ پنجم ماه اکتبر سال ۱۹۷۳ میلادی عضو این کنوانسیون گردید.

د) پروتکل مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به خطوط بازرگانی (خط شاهین)، مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی

پس از گذشت دو دهه از اجرای کنوانسیون نواقص و نارسایی‌های موجود در آن به خصوص مقررات فنی ضمایم آشکار گردید و بنابراین ضرورت بازبینی این مقررات احساس شد. علاوه بر این، پیش‌بینی سیستم بازرسی و صدور گواهی‌نامه در کنوانسیون‌های دیگر مصوب آیمو، لزوم تجمیع و یکنواخت سازی آن‌ها تا حد امکان را آشکار نمود. اگرچه سعی شد، با تصویب چند اصلاحیه نسبت به مفاد کنوانسیون این نارسایی‌ها و نواقص مرتفع گردند، اما با توجه به لزوم پذیرش اصلاحیه‌ها توسط حداقل دو سوم دولت‌های عضو جهت اجراء و عدم تحقق این شرط، هیچ کدام از آن‌ها به مرحله اجراء در نیامدند. استفاده صرف سیستم پذیرش صریح حتی برای ضمایم کنوانسیون، به عنوان سدی محکم در برابر اصلاحات ضروری کنوانسیون محسوب گردید

^۱ اطلاعات مربوط به تعداد دولت‌های عضو و میزان تناژ ناخالص جهانی تحت پوشش کنوانسیون راجع به خطوط بازرگانی و همچنین کلیه کنوانسیون‌ها، موافقت‌نامه‌ها و پروتکل‌های مورد بررسی واقع شده در این کتاب از سند منتشره از سوی آیمو که در سایت رسمی اینترنتی آن نیز درج گردید، استخراج شد. عنوان این سند که به صورت ماهیانه به روز می‌شود، عبارت است از:

“*Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary – General performs depositary or other functions*”, as at 30th April 2012.

و مانع از پویایی و به روز رسانی آن شد. دلایل فوق کافی بود تا دولت‌های عضو به فکر چاره ای اساسی بیافتند. این فکر سرانجام در قالب یک پروتکل اصلاحی عملی شد.

۱- تاریخ تصویب، نحوهٔ اجراء و اصلاح

برای تصویب پروتکل اصلاحی کنوانسیون "LL 66" کنفرانسی با تولیت آیمو در تاریخ سی و یکم ماه اکتبر الی یازدهم ماه نوامبر سال ۱۹۸۸ میلادی در شهر لندن برگزار گردید. در روز آخر نشست، کنفرانس موفق شد، پس از بررسی پیش‌نویس تهیه شده، متن سندی را با عنوان "پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به خطوط بارگیری، ۱۹۶۶"^۱ به تصویب رساند. در این کنفرانس علاوه بر پروتکل مزبور پروتکل دیگری نیز با عنوان "پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴" به تصویب رسید که در جای خود به آن اشاره خواهد شد.

طبق مادهٔ پنجم پروتکل برای به اجراء در آمدن آن لازم است، اولاً حداقل پانزده کشور که مجموع تناژ ناخالص ناوگان تجاری آن‌ها نباید از پنجاه درصد تناژ ناخالص جهانی کم‌تر باشد، به عضویت در پروتکل در آیند، ثانیاً شرایط مقرر برای اجرایی شدن پروتکل سال ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون "SOLAS 74" محقق شده باشد و ثالثاً دوازده ماه از تحقق دو شرط اول و دوم گذشته باشد. با تحقق این شرایط پروتکل در تاریخ سوم ماه فوریه سال ۲۰۰۰ میلادی به اجراء در آمد.

مقررات نحوهٔ اصلاح پروتکل و هم چنین اصلاح مفاد کنوانسیون که یکی از تحولات اساسی مربوط به کنوانسیون "LL66" محسوب می‌شود، در مادهٔ شش آن ذکر گردید. در این ماده از هر دو سیستم پذیرش صریح و ضمنی برای اصلاح پروتکل و ضمائم آن استفاده شد و بنابراین کنوانسیون را از بن بست چندین ساله رها ساخت. در مقایسه با مادهٔ بیست و نه کنوانسیون، در مادهٔ شش پروتکل روش پذیرش اصلاحیه از طریق اجماع حذف و از دو روش طرح اصلاحیه در آیمو و یا کنفرانس استفاده گردید.

^۱ "Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966, (LL PROT 1988)".

برای طرح اصلاحیه در آیمو، هر یک از دولت‌های عضو پروتکل می‌تواند پیشنهاد آن را به دبیر کل آیمو ارائه نماید. دبیر کل نیز بلافاصله اصلاحیه پیشنهادی را به کلیه دولت‌های عضو آیمو و عضو پروتکل ابلاغ می‌نماید. اصلاحیه پیشنهادی به کمیته ایمنی دریانوردی ارجاع می‌شود. کمیته نیز پس از گذشت حداقل شش ماه از تاریخ ابلاغ اصلاحیه به دولت‌ها، اصلاحیه پیشنهادی را در یکی از نشست‌های خود و در صورت لزوم در چند جلسه مورد بررسی قرار می‌دهد. متن نهایی اصلاحیه مطروحه در کمیته با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو پروتکل که در نشست کمیته و رأی‌گیری آن شرکت نمودند، به تصویب خواهد رسید، مشروط بر اینکه در هنگام رأی‌گیری حداقل یک سوم دولت‌های عضو پروتکل در نشست حضور داشته باشند.

اصلاحیه مصوب کمیته برای کلیه دولت‌های عضو پروتکل جهت پذیرش ابلاغ خواهد شد. چنانچه اصلاحیه مزبور مربوط به مواد پروتکل و یا مواد کنوانسیون و هم چنین ضمیمه "A" پروتکل باشد، از تاریخی که در آن حداقل دو سوم دولت‌های عضو آن را مورد پذیرش صریح قرار دهند، پذیرفته تلقی خواهد شد. چنانچه اصلاحیه مربوط به ضمیمه "B" پروتکل و یا یک ضمیمه کنوانسیون باشد، با گذشت دو سال از زمان ابلاغ آن به دولت‌ها، پذیرفته تلقی خواهد شد. این مدت دو سال می‌تواند با تصویب کمیته کاهش یابد، اما در هر صورت نمی‌تواند از یک سال کمتر در نظر گرفته شود. در صورتی که در مهلت مقرر فوق یک سوم دولت‌هایی که مجموع تناژ ناخالص آن‌ها نباید از پنجاه درصد تناژ ناخالص جهانی کمتر باشد، مخالفت کتبی خود را با اصلاحیه مصوب به دبیر کل آیمو اعلام نمایند، اصلاحیه پذیرفته فرض نخواهد شد.

اصلاحات صورت گرفته نسبت به مواد پروتکل و ضمیمه "A" و نیز مواد کنوانسیون، پس از گذشت شش ماه از زمان پذیرفته تلقی شدن آن، نسبت به همه دولت‌هایی که آن را مورد پذیرش قرار دادند، اجرایی خواهد شد. دولت‌هایی که بعد از اجرایی شدن اصلاحیه آن را مورد پذیرش قرار می‌دهند نیز بعد از انقضای شش ماه از زمان تسلیم سند پذیرش، مکلف به اجرای مفاد اصلاحیه خواهند شد.

اصلاحات اعمال شده نسبت به ضمیمه "B" پروتکل یا یک ضمیمه کنوانسیون، با گذشت شش ماه از تاریخ پذیرفته تلقی شدن آن نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو پروتکل، به جز آن‌هایی که مخالفت خود را کتباً اعلام دارند و از این مخالفت انصراف حاصل نمایند، اجرایی خواهد شد. برای رعایت حال دولت‌هایی که امکان اجرای مفاد اصلاحیه را در اولین فرصت ندارند، تسهیلاتی در نظر گرفته شد. بدین صورت که دولت عضو پروتکل می‌تواند قبل از به اجراء در آمدن اصلاحیه و با اعلام کتبی به دبیر کل آیمو خود را از اعمال اصلاحیه تا مدت حداکثر یک سال پس از اجرایی شدن آن معاف بدارد. این مهلت یک ساله می‌تواند با تصویب دو سوم دولت‌های شرکت کننده در جلسه کمیته و رأی‌گیری به هنگام تصویب اصلاحیه، افزایش یابد.

برای طرح اصلاحیه پیشنهادی در یک کنفرانس، موافقت قبلی حداقل یک سوم دولت‌های عضو پروتکل ضروری است. با اعلام وصول چنین درخواستی آیمو اقدام به برگزاری کنفرانسی در یک موعد مناسب خواهد نمود. اصلاحیه مطروحه در کنفرانس با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو پروتکل که در نشست کنفرانس و مراسم رأی‌گیری آن شرکت نمودند، به تصویب خواهد رسید و سپس برای تمامی دولت‌های عضو جهت پذیرش ابلاغ خواهد شد. از این مرحله به بعد مقررات مربوط به پذیرش و اجراء که در خصوص اصلاحات مصوب کمیته ایمنی دریانوردی بیان شد، اعمال خواهد گردید و در این رابطه فرقی میان مصوبات کنفرانس و کمیته وجود ندارد.

۲- ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

پروتکل "LL 88" از نه ماده و دو ضمیمه تشکیل گردید. ضمایم جزو لاینفک پروتکل محسوب می‌شود و اجرای آن‌ها الزامی است. پروتکل مصوب سال ۱۹۸۸ مواد کنوانسیون و ضمایم آن را مورد بازنگری قرار داد. اصلاحیه نسبت به مواد کنوانسیون در قالب ضمیمه "A" و اصلاحیه نسبت به ضمایم سه‌گانه‌ی کنوانسیون در قالب ضمیمه "B" چینش شده‌اند. در اصلاح

کنوانسیون تعداد مواد حفظ گردید، اما محتوای بعضی از آن‌ها با جرح و تعدیل و حذف و اضافه همراه بود. عمده اصلاحات مواد کنوانسیون ناظر به نحوه بازرسی و صدور گواهینامه می‌باشد.

عناوین ضمایم پروتکل عبارتند از:

- ضمیمه "A": " مواد کنوانسیون بین‌المللی راجع به خطوط بارگیری، ۱۹۶۶، آن گونه که توسط پروتکل سال ۱۹۸۸ مربوط به آن اصلاح گردید"^۱؛

- ضمیمه "B": " ضمایم مربوط به کنوانسیون، آن گونه که توسط پروتکل سال ۱۹۸۸ اصلاح گردید"^۲.

بند دوم ماده یک پروتکل در تعهدات کلی دولت‌های عضو پروتکل می‌گوید:

" در میان دولت‌های عضو پروتکل حاضر، مقررات کنوانسیون بین‌المللی راجع به خطوط بارگیری، ۱۹۶۶ (من بعد اشاره می‌شود به کنوانسیون) به جز ماده ۲۹، با لحاظ اصلاحات و اضافات آمده در پروتکل حاضر اعمال خواهد شد."

مهم‌ترین اصلاحاتی که توسط پروتکل صورت گرفت، در سه زمینه می‌باشد. این‌ها عبارتند از اصلاح اساسی مقررات فنی آمده در ضمایم یک و دو، اصلاح گواهینامه‌های موضوع کنوانسیون با هدف یکنواخت سازی آن با سایر گواهینامه‌های موضوع کنوانسیون‌های دریایی به خصوص کنوانسیون سولاس و اصلاح مقررات مربوط به نحوه اصلاح مقررات کنوانسیون و ضمایم آن.

در اصلاحیه صورت گرفته نسبت به ضمیمه یک کنوانسیون، عنوان ضمیمه و عناوین بخش‌های چهارگانه‌ی آن حفظ گردید، اما در مقررات فنی آن تغییرات و اصلاحاتی اعمال شد. ضمیمه دوم نیز تغییرات و اضافاتی را در مقرراتش شاهد بود، اما عنوان و ساختار مقررات آن حفظ گردید. ضمیمه سوم که حاوی فرم‌های گواهینامه می‌باشد، تغییرات عمده‌ای را در خود

¹. Annex A: " Articles of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto".

². Annex B: " Annexes to the Convention as modified by the Protocol of 1988 relating thereto".

شاهد بود. به موجب پروتکل گواهینامه‌های جدید جایگزین گواهینامه‌های قبلی موضوع کنوانسیون گردید. عناوین گواهینامه‌ها نیز تغییرات جزئی پیدا کردند. عنوان ضمیمه سوم پروتکل عبارت است از "گواهینامه‌ها شامل فرم گواهینامه‌ی بین‌المللی راجع به خطوط بارگیری و فرم گواهینامه‌ی بین‌المللی معافیت راجع به خطوط بارگیری".^۱ مهم‌ترین نوآوری پروتکل در زمینه‌ی گواهینامه مربوط به بخش آخر ضمیمه سوم می‌باشد. در این بخش "بازرسی‌های سالیانه و بازرسی مجدد"^۲ و نحوه تأیید آن‌ها بیان گردید.

۳- وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد نود و هشت کشور با مجموع ۹۵.۹۶٪ تناژ ناخالص جهانی به عضویت در پروتکل در آمدند. این تعداد اگر چه از تعداد یکصد و شصت عضو کنوانسیون کم‌تر است، اما آن چه که مهم می‌باشد، میزان تناژ ناخالص تحت پوشش است که فاصله چندانی با تناژ تحت پوشش کنوانسیون ندارد. این امر نشان دهنده‌ی این واقعیت است که اکثر قریب به اتفاق کشورهایی که عضویت در پروتکل را نپذیرفتند، همانند بنین، گواتمالا و هائیتی فاقد ناوگان تجاری قابل توجهی می‌باشند و به عنوان یک دولت پرچم قوی فعال در عرصه کشتی‌رانی بین‌المللی محسوب نمی‌شوند.

اولین کشوری که نام خود را به عنوان عضو پروتکل ثبت نمود، سیشل می‌باشد. دولت این کشور کوچک در تاریخ بیست و هفتم ماه سپتامبر سال ۱۹۸۹ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود. از منطقه خلیج فارس تنها دو کشور عمان و ایران عضویت در پروتکل را پذیرفتند. این دو کشور به ترتیب در تاریخ‌های هفدهم ماه ژوئن سال ۱۹۹۱ میلادی و سی و یکم ماه اکتبر سال ۲۰۰۶ میلادی سند عضویت خود را تسلیم نمودند.

^۱. Annex III: "Certificates: Form of International Certificate on Load Lines, Form of International Exemption Certificate on Load Lines".

^۲. "Annual Survey, Renewal Survey".

بند سوم - کنوانسیون راجع به اندازه‌گیری تناژ کشتی‌ها مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی

امروزه ظرفیت ناوگان کشتی‌های کشورهای جهان را بر اساس میزان تناژ آن‌ها می‌سنجند. به عبارت واضح‌تر میزان تناژ کشتی‌ها مؤید میزان ظرفیت آن‌ها است. تناژ کشتی کاربردهای زیادی در صنعت دریانوردی دارد. به عنوان نمونه کشتی‌ها بر اساس میزان تناژشان دستور ساخت داده می‌شوند و تعرفه‌ها و عوارض نیز عمدتاً بر اساس آن محاسبه و وصول می‌گردند. هم‌چنین میزان تناژ کشتی‌ها به عنوان مبنایی برای اعمال مقررات بعضی از معاهدات دریایی نظیر کنوانسیون سولاس نسبت به کشتی‌ها در نظر گرفته می‌شود.^۱ بنابراین ملاحظه می‌شود، میزان تناژ کشتی‌ها از اهمیت زیادی برخوردار است و به همین دلیل تعیین شاخص‌هایی برای محاسبه دقیق میزان آن ضروری است.

با توجه به نفس فعالیت کشتی‌ها و حرکت آن‌ها از یک بندر به بندر دیگر و در دریا‌های آزاد، تعیین شاخص و فرمول‌های محاسب تناژ که در سطح بین‌المللی ملاک عمل واقع شود، ضروری دانسته شد. برای همین منظور آیمو سعی نمود، با تصویب یک سند حقوقی قابل اعمال در سطح جهانی، یک فرمول یکنواخت را معرفی نماید. در مقدمه کنوانسیون چنین آمده است:

" با ابراز تمایل برای ارائه اصول یکنواخت در رابطه با تعیین تناژ کشتی‌های فعال در سفرهای بین‌المللی؛ و با لحاظ این که این هدف می‌تواند به بهترین وجه از طریق تهیه یک کنوانسیون تحصیل گردد؛ دولت‌های طرف قرارداد به نحو ذیل توافق نمودند: ...".

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

برای تصویب معاهده‌ای در زمینه‌ی تعیین تناژ کشتی‌ها، کنفرانسی بین‌المللی با تولیت آیمو از تاریخ بیست و هفتم ماه می الی بیست و سوم ماه ژوئن سال ۱۹۶۹ میلادی در شهر لندن

^۱. طبق مقرره/قاعده سه از بخش یک ضمیمه کنوانسیون سولاس، مقررات این بخش نسبت به کشتی‌های با تناژ ناخالص کم‌تر از پانصد تن جز در مواردی که خلاف آن تصریح شده باشد، اعمال نخواهد شد. در بخش‌های دیگر کنوانسیون سولاس تناژهای مختلفی برای اعمال مقررات مربوطه نسبت به کشتی‌ها در نظر گرفته شد.

برگزار شد. کنفرانس پس از برگزاری جلسات متعدد و با گذشت مدت زمان طولانی، توانست در روز بیست و سوم ماه ژوئن متن کنوانسیون را با عنوان "کنوانسیون بین‌المللی راجع به اندازه‌گیری تناژ کشتی‌ها، ۱۹۶۹ (Tonnage 1969)" به تصویب رساند.^۱

مقررات مربوط به نحوه به اجراء در آمدن کنوانسیون در ماده هفده آن بیان گردید. طبق این ماده برای اجرای کنوانسیون لازم است، اولاً حداقل بیست و پنج کشور به عضویت در آن در آیند و ثانیاً مجموع تناژ ناخالص این تعداد از کشورها کم‌تر از ۶۵٪ تناژ ناخالص کشتی‌رانی تجاری جهانی نباشد و ثالثاً از تحقق دو شرط اول و دوم بیست و چهار ماه گذشته باشد. با تحقق این شرایط کنوانسیون در تاریخ هجدهم ماه جولای سال ۱۹۸۲ میلادی به اجراء در آمد و دولت‌های عضو مکلف به اجرای مفاد آن گردیدند.

دولت‌هایی که قبل از انقضای مدت بیست و چهار ماه به عضویت کنوانسیون در آیند، پس از گذشت بیست و چهار ماه و یا سه ماه از زمان ارائه سند عضویت، هر تاریخی که دیرتر منقضی شود، متعهد به اجرای مفاد کنوانسیون خواهند شد. دولت‌هایی هم که بعد از گذشت بیست و چهار ماه و اجرایی شدن کنوانسیون به عضویت در آن در آیند، با گذشت سه ماه از زمان تسلیم سند عضویت، به اجرای مفاد کنوانسیون ملتزم خواهند گردید.

نحوه اصلاح مفاد کنوانسیون در ماده هجده آن بیان گردید. برای این منظور سه روش در نظر گرفته شد. این روش‌ها عبارتند از اصلاح از طریق پذیرش جمعی (اجماع)، اصلاح از طریق طرح در آیمو و اصلاح از طریق برگزاری یک کنفرانس.

هر یک از دولت‌های عضو کنوانسیون می‌تواند درخواست اصلاح کنوانسیون را بنماید. در شیوه‌ی پذیرش جمعی، اصلاحیه پیشنهادی یک یا چند دولت توسط آیمو به تمامی دولت‌های طرف معاهده ابلاغ خواهد شد. اصلاحیه مزبور در صورتی که از سوی تمامی دولت‌های عضو مورد پذیرش صریح و کتبی قرار گیرد، با گذشت دوازده ماه از تاریخ آخرین سند پذیرش تسلیمی به دبیر کل آیمو به مرحله اجراء درخواهد آمد. در صورتی که دولتی از زمان ابلاغ

^۱ "International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (Tonnage 1969)".

اصلاحیه به مدت بیست و چهار ماه پذیرش و یا رد اصلاحیه را کتباً اعلام ننماید، چنین فرض خواهد شد که با اصلاحیه موافق است و آن را مورد پذیرش قرار داده است.

در شیوه‌ی طرح اصلاحیه در آیمو، اصلاحیه پیشنهادی ابتداء توسط کمیته‌ی مربوطه آیمو مورد بررسی قرار می‌گیرد و چنانچه حداقل دو سوم دولت‌هایی که در نشست کمیته و رأی‌گیری آن شرکت نمودند، با آن موافقت نمایند، اصلاحیه به تصویب خواهد رسید. اصلاحیه مصوب کمیته به تمامی دولت‌های عضو آیمو و هم چنین دولت‌های عضو کنوانسیون ابلاغ و سپس برای طرح و تصویب نهایی به مجمع آیمو ارسال خواهد شد. برای طرح اصلاحیه در مجمع لازم است، حداقل شش ماه از تاریخ ابلاغ به دولت‌ها گذشته باشد. اصلاحیه مطروحه در مجمع با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های حاضر در نشست و شرکت کننده در رأی‌گیری به تصویب خواهد رسید و سپس برای پذیرش به کلیه دولت‌های عضو ابلاغ خواهد شد. اصلاحیه مصوب مجمع با انقضای دوازده ماه از تاریخی که در آن حداقل دو سوم دولت‌های طرف معاهده آن را مورد پذیرش قرار دادند، نسبت به تمامی دولت‌های عضو به اجراء در خواهد آمد. استثنائاً چنانچه دولتی قبل از به اجراء در آمدن اصلاحیه، اعلامیه عدم پذیرش خود را تسلیم دبیر کل آیمو نماید، از اجراء اصلاحیه معاف خواهد شد. البته چنانچه مجمع با موافقت دو سوم دولت‌ها چنین تشخیص دهد که اصلاحیه مصوب از چنان اهمیتی برخوردار است که عضویت تمامی دولت‌ها را ایجاب نماید، می‌تواند پیشنهاد کند که مخالفت با اصلاحیه مصوب منجر به خروج دولت از عضویت در کنوانسیون خواهد شد. برای تحقق این چنین وضعیتی لازم است، اولاً تصمیم متخذه مورد پذیرش حداقل دو سوم دولت‌های عضو قرار گیرد و ثانیاً دوازده ماه از زمان اجراء اصلاحیه گذشته باشد و دولت هم چنان بر عدم پذیرش خود اصرار ورزد.

در شیوه‌ی تصویب اصلاحیه از طریق کنفرانس لازم است، حداقل یک سوم دولت‌های عضو با برگزاری آن موافقت نمایند. با تحصیل این نصاب، آیمو اقدام به برگزاری کنفرانس خواهد نمود. اصلاحیه مطروحه در کنفرانس با موافقت دو سوم دولت‌های حاضر و شرکت کننده در رأی‌گیری به تصویب خواهد رسید. اصلاحیه به تمامی دولت‌های عضو ابلاغ خواهد شد تا مورد پذیرش قرار گیرد. اصلاحیه مصوب پس از گذشت دوازده ماه از تاریخی که در آن حداقل دو

سوم دولت‌های عضو آن را مورد پذیرش قرار دادند، نسبت به همه‌ی دولت‌ها به جز آن‌هایی که قبل از اجرایی شدن آن مخالفت خود را کتباً اعلام نمایند، اجرایی خواهد شد.

همانند مورد قبل، با تصویب دو سوم دولت‌های حاضر در نشست کنفرانس می‌توان چنین تصمیم گرفت که در صورت مخالفت دولتی با اصلاحیه مصوب و عدم پذیرش آن تا انقضای مدت دوازده ماه از زمان به اجراء درآمدن اصلاحیه، عضویت آن در کنوانسیون ملغی خواهد شد.

ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون اندازه‌گیری تناژ از بیست و دو ماده و دو ضمیمه تشکیل گردید. عناوین موضوعاتی را که کنوانسیون برای شان مقرراتی وضع نمود، عبارتند از:

تعاریف و اصطلاحات به کار رفته در کنوانسیون، قلمرو اعمال کنوانسیون نسبت به کشتی‌های فعال در سفرهای بین‌المللی و استثنائات آن، تکلیف دولت‌ها به تعیین تناژهای کشتی و صدور گواهینامه‌ی مربوطه، صدور گواهینامه توسط دولت دیگر، فرم گواهینامه و لغو آن، پذیرش گواهینامه‌ی صادره توسط دولت‌های عضو، اعتبار معاهدات و کنوانسیون‌های دیگر مربوط به مسائل تناژ کشتی‌ها و حاکم بودن مقررات کنوانسیون حاضر در صورت بروز تعارض، ارائه نمونه‌هایی از گواهینامه‌های صادره تحت کنوانسیون، متون قوانین و بخش نامه‌های موضوع کنوانسیون و لیست سازمان‌های غیر دولتی عمل کننده از سوی دولت‌های عضو کنوانسیون به دبیر کل آی‌مو، سایر مقررات عمومی و کلی مربوط به هر معاهده از قبیل نحوه عضویت، اجراء، اصلاح، تسلیم سند عضویت و زبان کنوانسیون.

عناوین ضمایم کنوانسیون که جزو لاینفک آن محسوب می‌شوند، عبارتند از "مقرراتی برای تعیین تناژ ناخالص و خالص کشتی‌ها" و "گواهینامه‌ی بین‌المللی تناژ (۱۹۶۹)".^۱ ضمیمه اول حاوی مقررات فنی و فرمول‌های نحوه محاسبه میزان تناژ اعم از "تناژ خالص و ناخالص"^۲ می‌باشد. این ضمیمه خود دارای دو پیوست است. عناوین این پیوست‌ها عبارتند از

^۱. Annex I: "Regulations for Determining Gross and Net Tonnage of Ships", Annex II: "Certificate-International Tonnage Certificate (1969)".

^۲. "Net and Gross Tonnage".

"شاخص‌های اشاره شده در مقررات ۵(۲)"^۱ و "K1 Coefficients" و "K2" اشاره شده در مقررات ۳ و (۱) ۴"^۲.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

کنوانسیون "Tonnage 69" یکی از کنوانسیون‌های موفق می‌باشد. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی یکصد و پنجاه و یک کشور با در اختیار داشتن تقریباً ۹۸.۷۶٪ تناژ ناخالص جهانی به عضویت این معاهده مهم در آمدند. اولین کشوری که عضویت در کنوانسیون را پذیرفت، ایسلند می‌باشد. این کشور در تاریخ هفدهم ماه ژوئن سال ۱۹۷۰ میلادی سند خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود. در منطقه خلیج فارس کلیه دولت‌ها به عضویت در کنوانسیون در آمدند. عراق اولین کشوری بود که سند عضویت خود را در تاریخ بیست و نهم ماه آگوست سال ۱۹۷۲ تسلیم نمود. جمهوری اسلامی ایران نیز دومین کشور از منطقه خلیج فارس بود که در تاریخ بیست و هشتم ماه دسامبر سال ۱۹۷۳ میلادی عضو کنوانسیون شد.

بند چهارم - موافقت‌نامه‌ی کشتی‌های مسافری مخصوص تجاری مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی و پروتکل مربوط به الزامات فضای اختصاصی برای مسافران، مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی

" موافقت‌نامه‌ی کشتی‌های مسافری مخصوص تجاری، ۱۹۷۱ (STP 71) " ^۳ اگرچه تمام ارکان یک معاهده را دارا است و یک سند مستقل محسوب می‌شود، اما فلسفه وجودی آن وابسته به معاهده دیگری است که بدون آن اصولاً موافقت‌نامه منعقد نمی‌گردید. موافقت‌نامه مزبور ناظر به "کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا" مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی می‌باشد. در بخش‌های دوم و سوم این کنوانسیون مقرراتی راجع به کشتی‌های مسافری پیش‌بینی شده بود، اما از سوی دیگر مقرر گردید، این مقررات می‌تواند نسبت به کشتی‌های

^۱. Appendix I: " Figures referred to in regulation 2(5)".

مقرره ۵(۲) ناظر به فضاهای مستثنی شده از فضاهای محدود و بسته می‌باشد. فضاهای محدود و بسته ی کشتی ها به عنوان شاخصی برای تعیین تناژ مورد استفاده قرار می گیرد.

^۲. " Appendix II: " Coefficients K1 and K2 referred to regulation 3 and 4(1)".

مقرره های سه و چهار مورد اشاره به ترتیب متضمن فرمول های نحوه محاسبه تناژ ناخالص و خالص می باشند.

^۳. " Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971, (STP 71)".

مسافری که اقدام به حمل مسافران تحت اوضاع و احوال خاصی همانند اهداف زیارتی در مناطق ویژه می‌نمایند، با هدف تطبیق مقررات با این شرایط ویژه مورد اصلاح و بهبود قرار گیرد. به همین دلیل آیمو اقدام به برگزاری کنفرانس بین‌المللی جهت تصویب معاهده‌ای برای تعیین حداقل استانداردهای ایمنی برای کشتی‌های مسافری فعال در تجارت‌های مخصوص و ویژه نمود. مادهٔ دوم این موافقت‌نامه با عنوان "اعمال مقررات" می‌گوید:

" (a) کشتی‌هایی که موافقت‌نامه‌ی حاضر نسبت به آن اعمال می‌گردد، کشتی‌های مسافری‌ای هستند که در تجارت مخصوص و ویژه فعال می‌باشند و در کشورهایی به ثبت رسیدند که دولت‌های آن طرف قرارداد کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی (بعد از این به عنوان کنوانسیون شناخته می‌شود) و طرف‌های موافقت‌نامه‌ی حاضر هستند و

(b) چنین کشتی‌هایی باید با الزامات و شرایط کنوانسیون تا آنجا که قابل اعمال نسبت به کشتی‌های مسافری می‌باشند، با قید و لحاظ اصلاحات و اضافات آمده در قواعد پیوست موافقت‌نامه‌ی حاضر، انطباق یابند."

مادهٔ دوم موافقت‌نامه‌ی مورد بحث دولت‌های عضو را مکلف نمود، اصلاحات نسبت به کنوانسیون سولاس ۱۹۶۰ را مورد توجه و لحاظ قرار دهند و در صورت نیاز موافقت‌نامه را در جهت تطبیق با کنوانسیون مورد اصلاح قرار دهند. از سوی دیگر مادهٔ ششم کنوانسیون سولاس مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی، کنوانسیون سولاس مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی را نسخ نمود و نسبت به دولت‌های طرف کنوانسیون، جایگزین آن گردید. بنابراین در حال حاضر کنوانسیون سولاس مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی جایگزین کنوانسیون ۱۹۶۰ در ارتباط با مفاد و ارجاعات موافقت‌نامه شد.^۱ علاوه بر این بند پنجم مقرره یک از بخش دوی کنوانسیون سولاس^۲ مصوب سال ۱۹۷۴ به دولت‌های عضو اجازه داد، کشتی‌های مسافری فعال در تجارت‌های مخصوص از

^۱. دبیرخانه‌ی آیمو به عنوان امین اسناد در یک مورد، سند عضویت دولتی را که بعد از نسخ کنوانسیون سولاس مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی به عضویت در موافقت‌نامه‌ی مورد نظر در آمده بود، مورد پذیرش قرار داد.

^۲. "SOLAS 74, Chapter II-1, Part A, Regulation 1-5".

قبیل تجارت های زیارتی را با این استدلال که امکان اعمال مقررات بخش دو- یک نسبت به آن‌ها امکان پذیر نیست، از شمول مقررات این بخش معاف دارند. در این صورت این کشتی‌ها لازم است، با مقررات آمده در ضمیمه موافقت‌نامه‌ی "STP" و ضمیمه پروتکل راجع به الزامات فضا برای کشتی‌های مسافری تجاری مخصوص مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی تطبیق یابند.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

برای تصویب موافقت‌نامه کنفرانسی در مقر آیمو از تاریخ بیست و هفتم ماه سپتامبر الی ششم ماه اکتبر سال ۱۹۷۱ میلادی برگزار گردید. متن موافقت‌نامه در روز آخر نشست به تصویب دولت‌های حاضر رسید و برای عضویت دولت‌ها در آن آماده شد. طبق ماده ششم برای به اجراء در آمدن موافقت‌نامه لازم است، حداقل سه دولت طرف قرارداد کنوانسیون سولاس مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی به عضویت آن در آیند و حداقل دو عضو از این سه عضو کشتی‌های مسافری مشمول موافقت‌نامه را در سرزمین خود به ثبت رسانده باشند و یا اینکه اتباع آن‌ها توسط این کشتی‌ها حمل و نقل گردند. با عضویت کشورهای نروژ، اندونزی و فیلیپین به موافقت‌نامه به ترتیب در تاریخ های دوم ماه مارس، سیزدهم ماه آوریل و دوم ماه جولای سال ۱۹۷۳ میلادی، موافقت‌نامه به استناد ماده ششم پس از گذشت شش ماه یعنی روز دوم ماه ژانویه سال ۱۹۷۴ میلادی به مرحله اجراء در آمد.

نحوه اصلاح موافقت‌نامه در ماده هفتم آن بیان گردید. طبق این ماده مفاد موافقت‌نامه می‌تواند از دو طریق توافق جمعی و اجماع و یا برگزاری یک کنفرانس به تصویب رسد. چنانچه اصلاحیه ای از سوی یک یا چند دولت عضو پیشنهاد شده باشد، آیمو آن را به تمامی دولت‌های عضو جهت پذیرش ابلاغ خواهد کرد. اصلاحیه ابلاغی پس از گذشت شش ماه از زمان پذیرش تمامی دولت‌های عضو به اجراء در خواهد آمد. چنانچه در مدت دوازده ماه از تاریخ ابلاغ اصلاحیه توسط آیمو هیچ کدام از دولت‌ها پذیرش و یا مخالفت خود را کتباً اعلام ننمایند، اصلاحیه نسبت به آن‌ها پذیرفته تلقی خواهد شد.

برای طرح اصلاحیه در یک کنفرانس، موافقت حداقل یک سوم دولت‌های عضو با برگزاری چنین کنفرانسی الزامی است. با توافق این تعداد از دولت‌ها آیمو اقدام به برگزاری کنفرانس خواهد نمود. اصلاحیه مطروحه در کنفرانس می‌بایست توسط حداقل دو سوم دولت‌های عضو موافقت‌نامه که در کنفرانس حاضر و در رأی‌گیری شرکت نمودند، به تصویب برسد. با تصویب اصلاحیه، آیمو آن را به کلیه دولت‌های عضو برای پذیرش ابلاغ خواهد نمود. اصلاحیه ابلاغی پس از گذشت دوازده ماه از تاریخی که توسط حداقل دو سوم دولت‌های عضو مورد پذیرش صریح و کتبی قرار گرفت، نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو به اجراء در خواهد آمد. چنانچه دولت یا دولت‌هایی با اصلاحیه مصوب ابلاغی مخالفت ورزند، می‌بایست قبل از اجرایی شدن آن مراتب مخالفت خود را کتباً به دبیر کل آیمو اعلام نمایند. در این صورت اصلاحیه نسبت به چنین دولت یا دولت‌هایی اجراء نخواهد شد.

(ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

موافقت‌نامه از یازده ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. ضمیمه نیز جزو لاینفک موافقت‌نامه می‌باشد و بنابراین اجرای آن نیز الزامی است. مواد موافقت‌نامه شامل مقررات کلی و عمومی مربوط به هر معاهده‌ای می‌باشد. مقررات فنی نیز در ضمیمه موافقت‌نامه آورده شد. ضمیمه موافقت‌نامه با عنوان "قواعد کشتی‌های مسافری تجاری ویژه"^۱ مشتمل بر پنج قسمت، بیست قاعده و دو پیوست می‌باشد. عنوان پیوست اول "محدوده تجارت ویژه" و عنوان پیوست دوم "فرم گواهینامه‌ی ایمنی باری کشتی‌های مسافری تجاری ویژه"^۲ می‌باشد.

عناوین موضوعاتی که در ضمیمه موافقت‌نامه برای آن‌ها مقرراتی وضع شد، عبارتند از تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی به کار رفته در ضمیمه، قلمرو اعمال قواعد مندرج در ضمیمه نسبت به کشتی‌ها و معافیت‌های آن، صدور گواهینامه‌ها و مسائل مربوط به آن، مسائل فنی و مهندسی ساختمان کشتی‌های موضوع موافقت‌نامه، اسباب و ادوات نجات مخصوص

¹. Annex: "Special Trade Passenger Ship Rules".

². Appendix I: "Special Trade Area", Appendix II: "Form of Safety Certificate for Special Trade Passenger Ship".

کشتی‌های مشمول موافقت‌نامه، ممنوعیت حمل کالاهای خطرناک و نهایتاً لزوم اعمال مقررات بین‌المللی بهداشت مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی نسبت به کشتی‌های مشمول موافقت‌نامه.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا تاریخ سی و یکم ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی هفده کشور به عضویت موافقت‌نامه در آمدند. اولین کشوری که در تاریخ دوم ماه مارس سال ۱۹۷۳ میلادی عضویت در موافقت‌نامه را پذیرفت، نروژ بود. مجموع تناژ ناخالص جهانی تحت پوشش موافقت‌نامه بالغ بر ۲۳٪ می‌شود. از منطقه خلیج فارس تنها کشور عربستان سعودی عضو موافقت‌نامه می‌باشد. این کشور در تاریخ پنجم ماه سپتامبر سال ۱۹۷۵ میلادی سند الحاق خود را تسلیم نمود.

د) پروتکل راجع به الزامات فضا برای کشتی‌های مسافری تجاری مخصوص، مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی

در هنگام تصویب موافقت‌نامه‌ی "STP 71"، کنفرانس متشکله قطعنامه‌ای را به تصویب رساند که به موجب آن از آیمو خواسته شد، کنفرانسی را به منظور تهیه قواعد و استانداردهای فنی در زمینه‌ی ایمنی جانمایی مسافران در کشتی‌های مسافری تجاری مخصوص برگزار نماید. متعاقب آن مجمع آیمو در نشست هفتم خود با برگزاری این کنفرانس در سال ۱۹۷۳ میلادی موافقت نمود و آن را در برنامه‌ی کاری آیمو گنجاندهد. کنفرانس مزبور از تاریخ نهم ماه جولای این سال به مدت پنج روز برگزار شد و نهایتاً در تاریخ سیزدهم همین ماه پروتکلی را در خصوص قواعد و استانداردهای فنی مورد نظر به تصویب رساند. عنوان این پروتکل عبارت است از "پروتکل راجع به الزامات فضا برای کشتی‌های مسافری تجاری مخصوص، ۱۹۷۳ (Space STP 71)".^۱ این پروتکل و مقررات آمده در آن فی الواقع جنبه تکمیلی برای موافقت‌نامه‌ی "STP 71" دارد و صرفاً دولت‌هایی می‌توانند به عضویت در آن در آیند که عضویت در موافقت‌نامه اخیر الذکر را پذیرفته اند.

^۱. "Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973, (SPACE STP 1973)".

۱- نحوهٔ اجراء و اصلاح

طبق مادهٔ پنج پروتکل مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی، این معاهده با گذشت شش ماه از تاریخی که در آن حداقل سه دولت عضو موافقت‌نامه‌ی "STP 71" عضویت در پروتکل را پذیرفتند، به اجراء در خواهد آمد، مشروط بر این که حداقل دو عضو از این سه عضو جزو آن دسته از کشورهایی باشند که کشتی‌های تحت پرچم آن‌ها در تجارت‌های مخصوص موضوع موافقت‌نامه اشتغال یافته و یا ملیت‌های این کشورها توسط چنین کشتی‌هایی حمل و نقل کردند. دولت‌هایی که پس از گذشت شش ماه فوق‌الذکر به عضویت در پروتکل در می‌آیند، با گذشت سه ماه از زمان ارائهٔ سند عضویت خود به اجراء مقررات پروتکل متعهد خواهند شد.

دولت‌هایی نیز که در خلال مدت شش ماه مورد نظر عضویت در پروتکل را می‌پذیرند، بعد از گذشت این شش ماه به اجراء مقررات آن پایبند خواهند بود. البته چنانچه این عضویت در طول فرجه‌ی شش ماهه در ماه چهارم و بعد صورت پذیرد، برای چنین دولتی مهلت حداقل سه ماه در نظر گرفته خواهد شد.

مقررات مربوط به نحوهٔ اصلاح پروتکل در مادهٔ شش ذکر گردید. در این ماده از اصطلاح "توافق جمعی (اجماع)"^۱ برای تصویب اصلاحیه‌های پیشنهادی استفاده شد. هر یک از دولت‌های عضو می‌توانند در خواست اصلاح مفاد پروتکل را بنمایند. این درخواست به آیمو ارائه خواهد شد و آیمو نیز آن را برای کلیهٔ دولت‌های عضو ارسال خواهد نمود. اصلاحیهٔ پیشنهادی پس از گذشت شش ماه از تاریخی که تمامی دولت‌های عضو پروتکل آن را پذیرفتند، اجرائی خواهد شد. دولتی که پذیرش و مخالفت خود را به آیمو اعلام ننماید، پس از گذشت دوازده ماه از تاریخ ابلاغ اصلاحیه به آن، چنین فرض خواهد شد که با اصلاحیهٔ مورد نظر موافق است.

علاوه بر سیستم توافق اجماعی، برای تصویب اصلاحیه می‌توان اقدام به برگزاری کنفرانس نمود. با در خواست هر یک از دولت‌های عضو پروتکل و با شرط موافقت قبلی حداقل یک سوم دولت‌های عضو با آن، آیمو اقدام به برگزاری کنفرانسی جهت بررسی اصلاحیه پیشنهادی خواهد

^۱. "Unanimous Agreement".

نمود. اصلاحیه پیشنهادی با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو که در کنفرانس حاضر و در رأی‌گیری نیز شرکت نمودند، به تصویب خواهد رسید. اصلاحیه مصوب کنفرانس به همه‌ی دولت‌های عضو پروتکل جهت پذیرش ابلاغ خواهد شد. این اصلاحیه دوازده ماه پس از پذیرش آن توسط حداقل دو سوم دولت‌های عضو، نسبت به همه‌ی دولت‌ها اجرایی خواهد شد. البته چنانچه دولتی با اصلاحیه مصوب مخالف باشد، می‌تواند قبل از تاریخ اجراء عدم پذیرش خود را کتباً به آیمو اعلام نماید. در این صورت اصلاحیه نسبت به چنین دولتی به اجراء در نخواهد آمد.

۲- ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

پروتکل مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی از ده ماده و یک ضمیمه تشکیل یافت. مواد پروتکل حاوی مقررات کلی و عمومی مربوط به هر معاهده می‌باشد. ضمیمه جزو لاینفک پروتکل است و دولت‌های عضو ملزم به رعایت آن نیز خواهند بود. عنوان ضمیمه عبارت است از "قواعد و الزامات فضای کشتی‌های مسافری تجاری مخصوص، ۱۹۷۳".^۱ این ضمیمه مشتمل بر چهار قسمت با عناوین مقررات کلی، الزامات فضا، کشتی‌های موجود و مقررات بهداشت جهانی می‌باشد. ضمیمه هم چنین دارای دو پیوست است. عناوین پیوست‌ها عبارتند از:

- پیوست یک: "جدول فضا".^۲ در این جدول حداقل فضای اختصاصی برای هر مسافر بر اساس محل جانمایی آن‌ها و مدت زمان سفر دریایی مشخص گردید؛
- پیوست دو: فرم گواهینامه با عنوان "گواهینامه‌ی فضای کشتی مسافری تجاری مخصوص".^۳

۳- وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی شانزده کشور از هفده کشور عضو موافقت‌نامه عضویت در پروتکل را پذیرفتند. مجموع تناژ ناخالص ناوگان تجاری تحت پوشش این تعداد از اعضاء تقریباً ۲۳٪ تناژ ناخالص جهانی می‌باشد. اولین کشوری که به عضویت در این پروتکل در

1. Annex: "Special Trade Passenger Ships (Space Requirements) Rules, 1973".

2. Appendix I: "Table of Space".

3. Appendix II: "Form of Certificate (Special Trade Passenger Ship Space Certificate)".

آمد، فرانسه می‌باشد. این کشور در تاریخ بیست و هفتم ماه دسامبر سال ۱۹۷۴ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آی‌مو نمود. از منطقه خلیج فارس عربستان سعودی به عنوان تنها کشور عضو موافقت‌نامه، در تاریخ پنجم ماه دسامبر سال ۱۹۷۵ میلادی به عضویت در پروتکل نیز در آمد.

بند پنجم - کنوانسیون راجع به مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی

ریشه‌ی تدوین مقررات مربوط به جلوگیری از تصادم در دریا را باید در اواسط قرن نوزدهم میلادی جستجو کرد. اولین دسته از قواعد و استانداردهای راجع به جلوگیری از تصادم در دریا در سال ۱۸۶۳ میلادی تهیه گردید. این مقررات که برگرفته از عرف مورد عمل طی سال‌های متمادی بود، از سوی سی کشور مورد پذیرش و اجراء قرار گرفت. در سال ۱۹۱۰ میلادی این مقررات مورد بازنگری کامل قرار گرفت و سپس در سال ۱۹۴۸ میلادی و به هنگام تصویب کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، "مقررات تصادم"^۱ جدیدی تهیه و تدوین گردید.^۲

اولین مداخله سازمان بین‌المللی دریانوردی در زمینه‌ی مقررات راجع به جلوگیری از تصادم در دریا به زمان برگزاری کنفرانس بین‌المللی برای تصویب کنوانسیون جدید ایمنی جان اشخاص در دریا به سال ۱۹۶۰ میلادی بر می‌گردد. در این کنفرانس دولت‌های حاضر علاوه بر تصویب کنوانسیون "SOLAS 60"، مقررات جلوگیری از تصادم در دریای موجود و مورد عمل را مورد بازنگری قرار دادند و مقررات جدید را تدوین و ضمیمه سند نهایی کنفرانس نمودند. در سند نهایی کنفرانس راجع به این مقررات چنین آمده است:

- "کنفرانس هم چنین در پیش روی خود مقررات بین‌المللی فعلی برای جلوگیری از تصادم در دریا را داشت و از آن به عنوان پایه و اساس بحث خود استفاده نمود. کنفرانس بازنگری این مقررات را مناسب تشخیص داد و بدین ترتیب مقررات بین‌المللی بازنگری شده برای جلوگیری از تصادمات در دریا را آماده و تأیید نمود، اما تصمیم گرفت، مقررات

^۱. "Collision Rules".

^۲. Mankadaby Samir, "The Law of Collision at Sea", The Netherland, 1987, P. 47.

بازنگری شده را ضمیمه کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی نماید.

- کنفرانس از سازمان بین‌الدولی مشورتی دریایی^۱ دعوت می‌نماید، مقررات بازنگری شده برای ممانعت و جلوگیری از تصادمات در دریا را به دولت‌هایی که مقررات فعلی و موجود برای جلوگیری از تصادمات در دریا را پذیرفتند، ارائه نماید و هم چنین از سازمان بین‌الدولی مشورتی دریایی دعوت می‌نماید، هنگامی که اجماع قابل ملاحظه‌ای نسبت به پذیرش مقررات بین‌المللی بازنگری شده برای جلوگیری از تصادمات در دریا تحصیل گردید، تاریخ و زمانی را مشخص نماید که در آن و بعد از آن، این مقررات توسط دولت‌هایی که پذیرش آن را توافق نمودند، اعمال شود.

مقررات فوق‌الذکر به عنوان ضمیمه "b" پیوست سند نهایی کنفرانس سال ۱۹۶۰ میلادی گردید و در سال ۱۹۶۵ میلادی به اجراء درآمد. دیری نپایید که با توجه به ضعف‌های موجود در آن، آیمو بر آن شد تا تصویب یک کنوانسیون جامع در این رابطه را در دستور کار خود قرار دهد. پیگیری و تلاش آیمو در سال ۱۹۷۲ میلادی نتیجه داد و "کنوانسیون راجع به مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادمات در دریا، ۱۹۷۲ (COLREG 72)"^۲ به تصویب رسید و جایگزین مقررات موجود تا آن زمان گردید.

در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی نوآوری‌های متعددی صورت گرفت و مفاد زیادی از مقررات مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی مورد بازبینی و اصلاح واقع شد. شاید بتوان پیش‌بینی طرح موسوم به جداسازی ترافیک دریایی را مهم‌ترین نوآوری در مقررات جدید دانست. این طرح برای اولین بار در تنگه ی "Dover" به اجراء درآمد. آیمو نیز در سال ۱۹۶۷ میلادی این طرح را مورد پذیرش قرار داد و به دولت‌های عضو خود توصیه نمود، آن را به هنگام تردد در این تنگه مورد توجه و رعایت قرار دهند. هدف غایی تصویب مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادمات در دریا، افزایش ایمنی تردد کشتی‌ها در دریا می‌باشد. هدف از تصویب یک کنوانسیون

۱. نام سابق سازمان بین‌المللی دریانوردی، "International Maritime Consultative Organization (IMCO)".

۲. "Convention on the International Regulation for Preventing Collision at Sea, 1972, (COLREG 72)".

جامع در این رابطه نیز به روز و کارآمد تر نمودن مقررات موجود با لحاظ نوآوری‌هایی از قبیل طرح جداسازی ترافیک دریایی بوده است. در مقدمه خود کنوانسیون نیز بر دو هدف فوق‌الذکر تأکید و تصریح گردید.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

برای تصویب کنوانسیون کنفرانسی از تاریخ چهارم لغایت بیستم ماه اکتبر سال ۱۹۷۲ میلادی در شهر لندن برگزار شد. کنفرانس موفق شد، در روز آخر نشست خود متن نهایی کنوانسیون را به تصویب رساند. طبق ماده چهارم کنوانسیون برای اجرایی شدن آن لازم است، اولاً حداقل پانزده کشور به عضویت آن در آیند و ثانیاً مجموع ناوگان تجاری آن‌ها نیز از شصت و پنج درصد کل تعداد و یا تناژ کشتی‌های بالای یکصد تن تناژ ناخالص جهانی کم‌تر نباشد. از زمان تحقق این دو شرط، کنوانسیون پس از دوازده ماه اجرایی خواهد گردید. البته قید دیگری که در این ماده پیش‌بینی شد، این است که کنوانسیون در هر حالتی ولو تحقق دو شرط مذکور نباید قبل از اول ماه ژانویه سال ۱۹۷۶ میلادی به اجراء در آید. با تحقق تمامی شرایط آمده در ماده چهارم، کنوانسیون در تاریخ پانزدهم ماه جولای سال ۱۹۷۷ میلادی به اجراء در آمد. دولت‌هایی که پس از تحقق دو شرط اصلی فوق و قبل از اجرایی شدن معاهده به عضویت در آن در آیند نیز مکلف خواهند بود، به محض اجرایی شدن کنوانسیون مقررات آن را اجراء نمایند. دولت‌هایی هم که بعد از اجرایی شدن کنوانسیون عضویت در آن را می‌پذیرند، بلافاصله پس از تسلیم سند عضویت متعهد به اجراء مفاد آن خواهند شد. این رویه که خلاف معمول رویه‌های مورد عمل اکثر قریب به اتفاق معاهدات دریایی مصوب آی‌مو می‌باشد، نشان دهنده اهمیت و جایگاه ممتاز کنوانسیون مورد بحث است.

مقررات مربوط به اصلاح کنوانسیون در ماده شش آن ذکر گردید. خلاف اکثر معاهدات دریایی، در این ماده از سیستم پذیرش ضمنی برای اصلاح کلیه مفاد کنوانسیون اعم از مواد اصلی، قسمت‌ها و ضمایم استفاده شد. هر یک از دولت‌های عضو می‌تواند پیشنهاد اصلاح مقررات را به آی‌مو بنماید. اصلاحیه پیشنهادی در مرحله اول در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی این

سازمان مطرح خواهد شد و با موافقت حداقل دو سوم دولت‌هایی که در نشست و رأی‌گیری حضور دارند، به تصویب خواهد رسید. اصلاحیه مصوب کمیته سپس به کلیه دولت‌های عضو کنوانسیون و آیمو ابلاغ خواهد شد و پس از گذشت شش ماه از تاریخ ابلاغ، جهت طی مرحله دوم رسیدگی و تصویب نهایی به اجلاس مجمع آیمو ارجاع خواهد گردید. نکته ای که در خصوص اصلاح مفاد این کنوانسیون جالب بنظر می‌رسد، این است که علاوه بر دولت‌های عضو کنوانسیون، دولت‌های غیر عضو آن که به دلیل عضویت در آیمو، حق حضور در نشست‌های کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و یا مجمع را دارند، می‌توانند در فرآیند اصلاح مفاد کنوانسیون مشارکت نموده و با حق رأی مساوی مخالفت و یا موافقت خود را نسبت به اصلاحات پیشنهادی اعلام نمایند.

اصلاحیه مطروحه در نشست مجمع آیمو با موافقت دو سوم دولت‌های شرکت کننده در نشست و رأی‌گیری به تصویب خواهد رسید و سپس توسط آیمو به تمامی دولت‌های عضو کنوانسیون جهت پذیرش ابلاغ خواهد شد. اصلاحیه مصوب در تاریخی که توسط مجمع در زمان تصویب آن تعیین خواهد شد، برای کلیه دولت‌های عضو به اجراء درخواهد آمد. در صورتی که در فرجه‌ی زمانی از قبل تعیین شده توسط مجمع، بیش از یک سوم دولت‌های عضو با اصلاحیه کتباً مخالفت ورزند، اصلاحیه مردود و کان لم یکن تلقی خواهد شد. بنابراین در زمان تصویب اصلاحیه ممکن است، مجمع آیمو اجرای آن را بعد از گذشت دو سال از زمان تصویب و مهلت ابراز مخالفت را حداکثر یکسال از زمان تصویب در نظر بگیرد. برای مثال می‌توان به اصلاحات مصوب اجلاس پانزدهم مجمع به تاریخ نوزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۸۷ میلادی که به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.626(15)" صورت گرفت، اشاره نمود. در این مصوبه تاریخی که برای اجرایی شدن این اصلاحات در نظر گرفته شد، نوزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۸۹ میلادی و مهلتی که برای اعلام مخالفت با آن در نظر گرفته شد، نوزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۸۸ میلادی می‌باشد.

(ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون "COLREG 72" از نه ماده، پنج قسمت و چهار ضمیمه تشکیل گردید. کلیه این مواد، قسمت‌ها و ضمایم جزولاینفک یک سند محسوب می‌شوند و اجرای آن‌ها الزامی می‌باشد. مواد کنوانسیون شامل موضوعات کلی و عمومی مربوط به هر معاهده می‌باشد. قسمت‌های پنج‌گانه‌ی کنوانسیون بلافاصله بعد از پایان مواد و تحت عنوان "مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادمات در دریا، ۱۹۷۲" آورده شدند. عناوین این قسمت‌ها که به "قواعد" مشهورند، به شرح ذیل می‌باشند:

- قسمت "A" - کلیات، شامل مقررات مربوط به نحوه اعمال قواعد، مسؤولیت‌ها و تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی؛
- قسمت "B" - قواعد سگن و دریانوردی، شامل مقررات مربوط به دیده بانی، سرعت ایمن، ارزیابی ریسک تصادم و نحوه اجتناب از آن، عبور از کانال‌های باریک، طرح جدا سازی ترافیک دریایی،^۲ نحوه تردد کشتی‌ها از کنار و مقابل یک دیگر و در موقعیت‌های با دید کم؛
- قسمت "C" - چراغ‌ها و اشکال؛
- قسمت "D" - علائم و سیگنال‌های بوق و چراغ، و
- قسمت "E" - معافیت‌ها^۳

عناوین ضمایم کنوانسیون عبارتند از:

- موقعیت‌یابی و جزئیات فنی چراغ‌ها و اشکال؛
- سیگنال‌های اضافی برای کشتی‌های ماهی‌گیری در حال ماهی‌گیری در فواصل نزدیک؛
- جزئیات فنی اسباب و ادوات سیگنال بوق؛ و

1. "Rules".

2. "Traffic Separation System(TSS)".

3. Parts: "Part A- General, Part B- Steering and Sailing Rules, Part C- Lights and Shapes, Part D- Sound and Light Signals, Part E- Exemptions".

• سیگنال‌های اضطراری^۱

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی یکصد و پنجاه و پنج کشور دارنده ی مجموعاً ۹۸.۷۱٪ تناژ جهانی کشتی‌ها به عضویت کنوانسیون درآمدند که خود نشان دهنده ی استقبال گسترده‌ی دولت‌ها و البته اهمیت کنوانسیون و تأثیر آن در کاهش قابل توجه حوادث دریایی به ویژه در مسیرهای پر ترافیک می‌باشد. اولین کشوری که به عضویت در کنوانسیون در آمد، هند است. این کشور در روز سی ام ماه می سال ۱۹۷۳ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آی‌مو نمود.

در منطقه خلیج فارس بجز عراق سایر دولت‌ها به عضویت این کنوانسیون درآمدند. در این منطقه عربستان سعودی اولین کشوری بود که در روز سوم ماه جولای سال ۱۹۷۸ میلادی به این کنوانسیون ملحق شد. جمهوری اسلامی ایران نیز در روز هفدهم ماه ژانویه سال ۱۹۸۹ میلادی عضویت در این معاهده را پذیرفت.

بند ششم - کنوانسیون بین‌المللی برای کانتینرهای ایمن مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی

امروزه استفاده از کانتینرها برای جا به جایی کالاها از طریق کشتی‌ها و یا حتی اتومبیل‌ها و قطارها بسیار متداول می‌باشد. در دهه‌ی شصت میلادی این نوع از انبارسازی و جا به جایی کالاها ابداع گردید و با توجه به مزیت‌های متعدد ایمنی و تسهیل در حمل و نقل و از همه مهم‌تر کاهش هزینه‌ها، به سرعت دامنه‌ی استفاده از این شیوه ی حمل و نقل کالاها گسترش یافت، به نحوی که در حال حاضر صنعت دریانوردی کانتینری به یکی از روش‌های مهم حمل و نقل تبدیل شده است.

با گسترش استفاده از کانتینرها، از اواخر دهه‌ی شصت میلادی نیاز به تدوین قواعد و استانداردهای جهان شمول برای ساخت، بهره برداری و نگهداری از این جعبه‌های بزرگ حمل

^۱ “ Annexes: Annex I- Positioning and Technical Details of Lights and Shapes, Annex II- Additional Signals for Fishing Vessels, Fishing in Close Proximity, Annex III- Technical Details of Sound Signal Appliances, Annex IV- Distress Signals.”

کالا احساس شد. اگرچه تلاش‌های "سازمان بین‌المللی استانداردها"^۱ منجر به تهیه یک سری قواعد یکنواخت در این زمینه گردید، اما این قواعد فاقد جنبه لازم الاجرای بودند و از یک سری نواقص فنی نیز رنج می‌بردند. از سوی دیگر، قیمت تمام شده‌ی کانتینرهای ساخته شده بر اساس این استانداردها تا حدودی زیاد تصور می‌شد. به همین دلیل سازمان بین‌المللی دریانوردی تهیه متن معاهده‌ای برای استانداردهای ساخت، آزمایش، بهره‌برداری و نگهداری کانتینرها را در دستور کار خود قرار داد. این تلاش آیمو در سال ۱۹۷۲ میلادی نتیجه داد و نهایتاً متن "کنوانسیون بین‌المللی برای کانتینرهای ایمن، ۱۹۷۲، (CSC 72)"^۲ برای طرح و تصویب در یک کنفرانس بین‌المللی آماده گردید. توجیهاتی که در مقدمه کنوانسیون برای تهیه چنین سندی آورده شد، به شرح ذیل می‌باشد:

- نیاز به تأمین سطح عالی ایمنی جان اشخاصی که به کار جابه‌جایی، صافایی و حمل کانتینرها مشغولند؛
- نیاز به تسهیل حمل و نقل بین‌المللی کانتینرها؛ و
- استفاده از مزایای الزامات و شرایط ایمن یکنواخت بین‌المللی

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

با تهیه متن کنوانسیون، کنفرانس بین‌المللی با تولیت و مسؤولیت مشترک سازمان ملل متحد و سازمان بین‌المللی دریانوردی در ماه نوامبر سال ۱۹۷۲ میلادی در شهر ژنو کشور سوئیس برگزار گردید. پس از بحث و بررسی مفاد پیش‌نویس کنوانسیون، کنفرانس توانست متن نهایی آن را در روز دوم ماه دسامبر همین سال به تصویب رساند و برای امضاء، پذیرش و الحاق دولت‌ها آماده نماید.

برای به اجراء در آمدن کنوانسیون، طبق ماده هشتم آن لازم است، اولاً حداقل ده کشور عضویت در آن را بپذیرند و ثانیاً دوازده ماه از تاریخ عضویت دهمین کشور بگذرد. با تحقق این شرایط کنوانسیون در تاریخ ششم ماه سپتامبر سال ۱۹۷۷ میلادی به اجراء در آمد. دولت‌هایی

^۱. "International Standards Organization, (ISO)".

^۲. "International Convention for Safe Containers, 1972, (CSC 72)".

که پس از تسلیم سند توسط دهمین کشور، سند عضویت خود را تسلیم نمایند، با گذشت دوازده ماه از تاریخ تسلیم سند نسبت به اجرای مفاد کنوانسیون متعهد خواهند شد. به عبارت دیگر نسبت به دولت‌های عضو بعدی مهلت یک ساله برای التزام نسبت به مفاد کنوانسیون در نظر گرفته شد، خواه این عضویت در مهلت یک ساله تا زمان اجرایی شدن صورت گیرد و خواه بعد از آن.

نحوه و مراحل اصلاح مواد و ضمایم کنوانسیون مبسوطاً در مواد نه و ده آن پیش‌بینی گردید. به موجب این مواد از هر دو سیستم پذیرش ضمنی و صریح استفاده شد. چنانچه اصلاحیه صرفاً ناظر به مواد اصلی کنوانسیون و یا مواد و ضمایم توأمأ باشد، از سیستم پذیرش صریح پس از طی مراحل تصویب و ابلاغ استفاده خواهد شد. چنانچه اصلاحیه صرفاً ناظر به ضمایم کنوانسیون باشد، موضوع تنها در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی آیمو مطرح خواهد شد و در صورت تصویب اصلاحیه از سیستم پذیرش ضمنی برای اجرایی شدن آن استفاده خواهد گردید.

برای اصلاح مواد کنوانسیون خواه همراه با ضمایم باشد یا خیر، از دو روش طرح در آیمو و یا طرح در یک کنفرانس استفاده خواهد شد. طرح اصلاحیه پیشنهادی در آیمو شامل دو مرحله می‌باشد. در مرحله اول اصلاحیه پیشنهادی از سوی یک یا چند دولت عضو توسط کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مورد بررسی قرار خواهد گرفت و چنانچه حداقل دو سوم دولت‌ها اعم از دولت‌های عضو کنوانسیون و آیمو به آن رأی مثبت دادند، مفاد اصلاحیه از سوی آیمو به تمامی دولت‌های عضو آیمو و کنوانسیون ابلاغ خواهد شد. در مرحله دوم پس از گذشت حداقل شش ماه از زمان ابلاغ اصلاحیه، مفاد آن در مجمع آیمو مطرح خواهد شد. در اجلاس مجمع دولت‌های عضو کنوانسیون که عضو آیمو نمی‌باشند نیز حق حضور در نشست و رأی‌گیری را خواهند داشت. اصلاحیه مطروحه با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های شرکت کننده در نشست و رأی‌گیری به تصویب خواهد رسید، مشروط بر اینکه این نصاب شامل حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون نیز گردد.

اصلاحیه مصوب سپس از سوی دبیر کل آیمو به تمامی دولت‌های عضو کنوانسیون ابلاغ می‌شود تا مورد پذیرش قرار گیرد. چنین اصلاحیه ای پس از گذشت دوازده ماه از تاریخی که توسط حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون مورد پذیرش قرار گرفت، نسبت به تمامی دولت‌های عضو به اجراء در خواهد آمد. استثنائاً چنانچه دولتی مخالف با اصلاحیه مصوب باشد، می‌بایست مراتب مخالفت و عدم تعهد خود نسبت به آن را کتباً تا قبل از اجرایی شدن اصلاحیه به اطلاع دبیر کل آیمو برساند. در این صورت چنین دولت یا دولت‌هایی متعهد به اجرای اصلاحیه نخواهند شد.

روش دومی که برای اصلاح مفاد کنوانسیون در نظر گرفته شد، اصلاح از طریق برگزاری یک کنفرانس می‌باشد. با درخواست هر یک از دولت‌های عضو کنوانسیون و با شرط موافقت حداقل یک سوم دولت‌های عضو با آن، دبیر کل آیمو اقدام به برگزاری یک کنفرانس متشکل از دولت‌های عضو کنوانسیون خواهد نمود. ماده‌ی نه کنوانسیون در خصوص مقررات نحوه‌ی تصویب، پذیرش و اجرای اصلاحات مصوب کنفرانس ساکت است. بنابراین همه چیز در این خصوص به نظر کنفرانس بستگی خواهد داشت.

چنانچه اصلاحیه پیشنهادی صرفاً ناظر به ضمایم کنوانسیون و نه مواد اصلی آن باشد، در این صورت طبق ماده‌ی ده کنوانسیون عمل خواهد شد. طبق این ماده اصلاحات پیشنهادی نسبت به هر یک از ضمایم در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مطرح خواهد شد. نحوه‌ی تصویب اصلاحیه مطروحه در کمیته همانند نحوه‌ی تصویب اصلاحیه مطروحه در مجمع آیمو می‌باشد. با تصویب اصلاحیه و ابلاغ آن به دولت‌های عضو کنوانسیون جهت پذیرش، مفاد آن در تاریخی که توسط کمیته مشخص خواهد شد، نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو به اجراء در خواهد آمد، مگر اینکه در یک فرجه‌ی زمانی خاص که آن هم از سوی کمیته تعیین خواهد شد، یک پنجم اعضاء و یا پنج دولت عضو (هر عددی که کم‌تر باشد) مخالفت خود را با اصلاحیه مصوب به دبیر کل آیمو اعلام نماید، در این صورت اصلاحیه کان لم یکن تلقی و مردود اعلام خواهد شد. تاریخ مقرر برای به اجراء در آمدن اصلاحیه نسبت به ضمایم و نیز مهلت مقرر برای اعلام مخالفت

می‌بایست به تصویب دو سوم دولت‌های شرکت‌کننده در نشست و رأی‌گیری کمیته برسد و این نصاب می‌بایست شامل حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون نیز گردد.

نکته ای که در خصوص اجرای اصلاحات مصوب جالب بنظر می‌رسد، این است که اگرچه دولتی که با اصلاحیه مخالفت ورزید، به مفاد آن متعهد نیست، اما این مخالفت برای سایر دولت‌هایی که موافق اصلاحیه می‌باشند، الزام‌آور و قابل احترام نیست. بنابراین دولت‌های موافق در هنگام پذیرش کانتینرها در بنادر و یا کشتی‌های تحت پرچم خود می‌توانند مقررات اصلاحی را صرف نظر از مبدأ بارگیری و یا مالکیت آن، نسبت به آن‌ها اعمال نمایند.

طبق ماده دهم کنوانسیون "CSC 72" چنانچه اصلاحیه پیشنهادی نسبت به هر یک از ضمایم معاهده در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مورد تصویب کمیته واقع نشود، هر یک از دولت‌های عضو می‌تواند درخواست برگزاری کنفرانسی را برای بررسی مجدد اصلاحیه بنماید. در این صورت با موافقت حداقل یک سوم دولت‌های عضو، دبیر کل آیمو اقدام به برگزاری کنفرانسی جهت بررسی و نتیجتاً تصویب و یا رد اصلاحیه خواهد نمود.

چنان که ملاحظه می‌شود، نحوه اصلاح مفاد کنوانسیون و ضمایم آن از پیچیدگی‌های خاص برخوردار است. تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی یک بار مواد کنوانسیون به همراه ضمایم یک و دوی آن و سه بار صرفاً ضمایم یک و دوی آن مورد اصلاح واقع شدند. اصلاحات نسبت به ضمایم صرف که با استناد به ماده ده انجام گرفتند، به مرحله اجرا در آمدند، اما اصلاحات نسبت به مواد کنوانسیون به همراه ضمایم آن که به استناد ماده نه و از طریق طرح در مجمع آیمو به تصویب رسیدند، هم چنان با گذشت بیش از هجده سال بلا اجرا باقی ماندند.

ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون بین‌المللی برای کانتینرهای ایمن از شانزده ماده و دو ضمیمه تشکیل گردید. ضمایم جزو لاینفک کنوانسیون محسوب می‌شوند و دولت‌های عضو مکلف به اجرای آن نیز می‌باشند. مواد کنوانسیون مشتمل بر مقرراتی راجع به تعهدات دولت‌های عضو در اجرای مفاد کنوانسیون، تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی بکار رفته در مفاد کنوانسیون، قلمرو اعمال

مقررات، نحوه تست، بازرسی، تأیید و نگهداری کانتینرها، نحوه کنترل کانتینرها و مقررات عمومی مربوط به هر معاهده‌ای نظیر شرایط عضویت، اجراء، اصلاح، انصراف و حل و فصل اختلاف می‌باشد. عناوین ضمایم به شرح ذیل است:

- ضمیمه یک: " مقرراتی برای آزمایش، بازرسی، تأیید و حفظ و نگهداری کانتینرها" مشتمل بر مقررات عمومی برای همه سیستم‌های تأیید (بخش یکم)، مقرراتی برای تأیید کانتینرهای جدید با توجه به نوع طراحی (بخش دوم)، مقرراتی برای تأیید کانتینرهای جدید به صورت فردی (بخش سوم)، مقرراتی برای تأیید کانتینرهای موجود و کانتینرهای جدید که در زمان ساخت تأیید نشدند (بخش چهارم) و مقرراتی برای تأیید کانتینرهای اصلاح شده (بخش پنجم)؛
 - ضمیمه دو: " الزامات ایمنی سازه ای و آزمایش ها" مشتمل بر مقرراتی راجع به طراحی و ساختمان کانتینرها جهت حصول اطمینان از ایمن بودن آنها در طول عمرشان و نیز مقرراتی در خصوص آزمایش های مختلف بر روی انواع کانتینرها.^۱
- ضمیمه یک کنوانسیون خود دارای یک پیوست می‌باشد. این پیوست که فاقد عنوان خاصی است، حاوی مدلی از یک " صفحه گواهی ایمنی " ^۲ می‌باشد که می‌بایست بر روی هر یک از کانتینرها چسبانده و نصب گردد.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد هفتاد و هشت کشور به عضویت کنوانسیون در آمدند. با این تعداد عضویت دولت‌ها، حدود ۶۱٪ تناژ جهانی تحت پوشش کنوانسیون قرار

^۱. Annex I: " Regulations for the Testing, Inspection, Approval and Maintenance of Containers" consists of : " Regulations common to all systems of approval (Chapter I), Regulations for approval of new containers by design type (Chapter II), Regulations for approval of new containers by individual approval (Chapter III), Regulations for approval of existing containers and new containers not approved at time of manufacture (chapter IV) and finally Regulations for approval of modified containers (Chapter V)". AnnexII: " Structural Safety Requirements and Tests".

^۲. " Safety Approval Plate (SCS Safety Approval)".

گرفت. اولین کشوری که در ماه ژانویه سال ۱۹۷۴ میلادی به عضویت کنوانسیون درآمد، بلغارستان می‌باشد.

تنها دو کشور جمهوری اسلامی ایران و عربستان سعودی از منطقه خلیج فارس عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند. عربستان سعودی در تاریخ هفدهم ماه اکتبر سال ۱۹۷۸ میلادی و جمهوری اسلامی ایران در تاریخ یازدهم ماه اکتبر سال ۲۰۰۱ میلادی اسناد عضویت خود را تسلیم امین اسناد نمودند.

بند هفتم - کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی و پروتکل‌های مصوب سال ۱۹۷۸ و ۱۹۸۸ میلادی مربوط به آن

چنان که در قبل گفته شد، کنوانسیون "SOLAS" مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی به دلیل عدم اجرای اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن کار آمدی مورد انتظار خود را با توجه به پیشرفت‌های صورت گرفته در عرصه دریانوردی و بروز نقص‌های متعدد در مفاد آن از دست داد. به همین خاطر جامعه دریایی جهانی با تولیت آی‌مو در صدد برآمد تا اقدام به خلق کنوانسیون جدیدی در زمینه ایمنی جان اشخاص در دریا نماید.

هدف غایی تصویب این کنوانسیون چنان که از عنوانش پیداست، حفظ جان اشخاص حاضر بر روی کشتی‌ها می‌باشد؛ چه آن‌هایی که بر روی آن کار می‌کنند و چه آن‌هایی که به هر دلیلی از قبیل مسافرت سرنشین آن محسوب می‌شوند. نیل به این هدف غایی خود مستلزم حفظ ایمنی کشتی‌ها نیز می‌باشد. به عبارت دیگر زمانی ایمنی جان اشخاص بر روی کشتی‌ها تأمین خواهد شد که خود کشتی از ایمنی لازم برخوردار باشد. این ایمنی در سه مرحله ساخت، بهره برداری و نگهداری تأمین خواهد شد. کنوانسیون جان اشخاص در دریا نیز در صدد است، با پیش‌بینی استانداردهای طراحی، ساخت، تجهیزات، فعالیت، تعمیر و نگهداری کشتی‌ها بتواند ایمنی کشتی، سرنشینان و کالاهای آن‌ها را تضمین نماید.

کنوانسیون مورد نظر را از این منظر باید مهم‌ترین معاهده آیمو تلقی نمود که بدون آن یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین مأموریت‌های آیمو یعنی حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی محقق نمی‌شد؛ مأموریتی که فی الواقع فلسفه وجودی این سازمان بین‌المللی را تشکیل می‌دهد.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

برای تصویب معاهده کنفرانسی بین‌المللی راجع به ایمنی جان اشخاص در دریا در تاریخ بیست و یکم ماه اکتبر الی اول ماه نوامبر سال ۱۹۷۴ میلادی در مقر آیمو برگزار گردید. پس از بحث و بررسی مفاد متن پیشنهادی که از سوی آیمو تهیه و ارائه شده بود، کنفرانس موفق شد، در روز اول ماه نوامبر سندی را با عنوان "کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ (سولاس- SOLAS 74)"^۱ به تصویب رساند.

برای به اجراء در آمدن کنوانسیون تحقق دو شرط لازم دانسته شد. بند "a" ماده دهم کنوانسیون در این خصوص می‌گوید:

"کنوانسیون حاضر دوازده ماه پس از تاریخی که در آن حداقل بیست و پنج دولت که مجموع ناوگان تجاری آنها حداقل پنجاه درصد تناژ ناخالص کشتی‌رانی تجاری جهان را تشکیل می‌دهد و مطابق با ماده نهم عضو کنوانسیون شدند، به اجراء در خواهد آمد."

با تحقق شرایط آمده در ماده فوق، کنوانسیون در روز بیست و پنجم ماه می سال ۱۹۸۰ میلادی به اجراء درآمد.

شرایط اصلاح کنوانسیون در ماده هشت آن ذکر شد. در این ماده از هر دو سیستم پذیرش صریح و ضمنی استفاده گردید. پذیرش صریح برای مواد اصلی و بخش اول ضمیمه کنوانسیون و پذیرش ضمنی برای سایر بخش‌های ضمیمه و پیوست آن در نظر گرفته شد. اصلاح مفاد کنوانسیون یا از طریق طرح در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی آیمو و یا برگزاری کنفرانس بین‌المللی قابل انجام می‌باشد.

^۱. "International Convention for Safety of Life at Sea, 1974, (SOLAS 74)".

برای طرح اصلاحیه در کمیته دبیر کل آیمو پیش‌نویس اصلاحیه ارائه شده از سوی دولت یا دولت‌ها را برای تمام دولت‌های عضو کنوانسیون سولاس و هم چنین دولت‌های عضو آیمو بخشنامه می‌نماید و سپس آن را برای بررسی به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ارائه می‌کند. کمیته نیز پس از گذشت حداقل شش ماه از زمان بخشنامه‌ی آیمو اصلاحیه‌ی پیشنهادی را مورد بررسی قرار می‌دهد. در روند بررسی اصلاحیه تمامی دولت‌ها اعم از آن‌هایی که عضو کنوانسیون می‌باشند و یا صرفاً عضو آیمو هستند، حق اظهار نظر دارند. با این حال اصلاحیه‌ی پیشنهادی توسط دو سوم دولت‌هایی که عضو کنوانسیون می‌باشند و در نشست مربوطه کمیته حاضر و در رأی‌گیری شرکت نمودند، به تصویب خواهد رسید و دولت‌های غیر عضو، ولو اینکه عضو آیمو باشند، حق رأی نخواهند داشت. با این تفصیل حضور حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون به هنگام رأی‌گیری در نشست کمیته الزامی می‌باشد، در غیر این صورت اصلاحیه به تصویب نخواهد رسید. اصلاحات نسبت به کنوانسیون توسط "کمیته بسط یافته‌ی ایمنی دریانوردی" ^۱ به تصویب خواهد رسید. این کمیته به همین نام شناخته می‌شود و در صورت لزوم در خلال نشست اصلی کمیته که در هر سال برنامه ریزی می‌شود، تشکیل می‌گردد.

اصلاحات مصوب کمیته از سوی دبیر کل آیمو به اطلاع تمامی دولت‌های عضو کنوانسیون خواهد رسید. بعد از این مرحله نوبت به پذیرش اصلاحیه مصوب می‌رسد. اصلاحیه مصوب چنانچه مربوط به یک یا چند ماده از کنوانسیون و یا بخش اول از ضمیمه کنوانسیون باشد، از سیستم پذیرش صریح استفاده خواهد شد. به این معنا که اصلاحیه در صورتی پذیرفته تلقی خواهد شد که حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون اصلاحیه مصوب را مورد پذیرش کتبی قرار دهند و سند این پذیرش را تسلیم امین اسناد نمایند.

^۱ "The Expanded Maritime Safety Committee".

منظور از این کمیته این است که پس از طرح و بررسی موضوع اصلاحیه در نشست عادی کمیته، کمیته با هدف تصویب اصلاحیه صرفاً با حضور دولت‌های عضو کنوانسیون تشکیل خواهد شد و نسبت به تصویب و یا رد اصلاحیه اقدام خواهد نمود. معمولاً در این موارد کمیته‌ی ایمنی دریانوردی تعطیل و سپس جلسه دیگری تشکیل نمی‌گردد، بلکه در ادامه‌ی نشست و تحت دستور کار مربوط به اصلاح مقررات مورد نظر، رییس کمیته رسمیت جلسه با عنوان "کمیته‌ی بسط یافته‌ی ایمنی دریانوردی" را اعلام می‌نماید.

اصلاحیه مصوب چنانچه مربوط به جز بخش‌های ضمیمه کنوانسیون به بخش اول آن باشد، از سیستم پذیرش ضمنی برای پذیرش آن استفاده خواهد شد. به این معنا که اصلاحیه دو سال پس از تاریخی که در آن اصلاحیه به دولت‌های عضو ابلاغ گردید، به طور ضمنی پذیرفته تلقی خواهد شد. مهلت دو ساله ی فوق می‌تواند تا مدت یک سال کاهش یابد. برای چنین کاهش‌ی لازم است، حداقل دو سوم دولت‌های حاضر در نشست کمیته و شرکت‌کننده‌ی در رأی‌گیری با آن موافقت نمایند.

اصلاحیه‌هایی که از طریق سیستم پذیرش ضمنی مورد پذیرش قرار می‌گیرند، چنانچه در خلال مدت تعیینی از سوی کمیته توسط بیش از یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون و یا دولت‌هایی که مجموع تناژ ناخالص تحت پوشش آن‌ها کم‌تر از پنجاه درصد تناژ ناخالص جهانی نیست، مورد مخالفت کتبی قرار گیرد، ملغی اعلام خواهد شد. سند این مخالفت‌های کتبی می‌بایست در طول مدت فوق تسلیم دبیر کل آیمو گردد.

با تصویب و پذیرش اصلاحات نوبت به مرحله سوم یعنی فاز اجرایی می‌رسد. چنانچه اصلاحات صورت گرفته مربوط به مواد کنوانسیون و یا بخش اول ضمیمه باشد، زمانی به اجراء در خواهد آمد که شش ماه از زمان پذیرفته تلقی شدن آن به شرح فوق گذشته باشد. البته چنین اصلاحیه‌هایی صرفاً نسبت به دولت‌هایی که آن‌ها را مورد پذیرش قرار دادند، اجرایی خواهد شد. دولت‌هایی هم که بعد از اجرایی شدن این اصلاحات آن را مورد پذیرش قرار می‌دهند، بعد از گذشت شش ماه از زمان تحویل سند پذیرش خود به آیمو، به اجرای مفاد اصلاحیه متعهد خواهند شد.

اصلاحات مربوط به بخش‌های ضمیمه بجز بخش یک، بعد از شش ماه از زمان پذیرفته تلقی شدن آن نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو کنوانسیون اجرایی خواهد شد. البته دولت و یا دولت‌هایی که مخالفت کتبی خود را با اصلاحیه مصوب در مهلت قبل از پذیرفته تلقی شدن آن اعلام نمودند و از این مخالفت خود انصراف حاصل نکردند، تکلیفی در اجرای مفاد اصلاحیه نخواهند داشت و از اجرای آن معاف خواهند بود.

دولت‌ها می‌توانند قبل از اجرایی شدن اصلاحیهٔ مربوط به بخش‌های مختلف ضمیمه به جز بخش یک آن، طی نامه‌ای خطاب به آیمو خود را تا حداکثر یک سال پس از زمان اجرایی شدن اصلاحیه معاف از اجرای آن معرفی نمایند. این مهلت یک ساله برای تسهیل در آماده‌سازی چنین دولت‌هایی در نظر گرفته شد و در صورت لزوم با تصویب دو سوم دولت‌هایی که در هنگام تصویب اصلاحیه در نشست کمیته و رأی‌گیری حضور داشتند، می‌تواند افزایش یابد.

اصلاحیهٔ نسبت به هر یک از مواد و بخش‌های مختلف ضمیمهٔ کنوانسیون می‌تواند با برگزاری یک کنفرانس بین‌المللی نیز به تصویب رسد. هر یک از دولت‌های عضو می‌تواند درخواست برگزاری کنفرانس بین‌المللی را بنماید، اما برگزاری آن منوط به این است که حداقل یک سوم دولت‌های عضو با چنین درخواستی موافقت نمایند. در این صورت آیمو اقدام به برگزاری کنفرانس در اولین فرصت ممکن خواهد نمود. اصلاحات مطروحه در نشست کنفرانس با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو حاضر در نشست و شرکت‌کننده در رأی‌گیری به تصویب خواهد رسید و سپس برای پذیرش به کلیهٔ دولت‌های عضو کنوانسیون ابلاغ خواهد گردید.

کلیهٔ مراحل پذیرش و اجرای مفاد اصلاحیه همانند اصلاحیهٔ مصوب کمیته خواهد بود و فرقی میان این دو اصلاحیه وجود ندارد، مگر این که کنفرانس تصمیم دیگری بگیرد.^۱

از زمان تصویب و اجرایی شدن کنوانسیون تا پایان ماه آوریل سال ۲۰۱۲ میلادی ۱۱۴ اصلاحیه نسبت به کنوانسیون به تصویب رسید. اکثر قریب به اتفاق این اصلاحیه‌ها که عمدتاً ناظر به بخش‌های مختلف ضمیمه کنوانسیون و کدهای آن، غیر از بخش اول می‌باشند، توسط کمیته‌ی ایمنی دریانوردی آیمو به تصویب رسیده و از طریق سیستم پذیرش ضمنی در مدت زمان کوتاهی اجرایی شدند. چهار اصلاحیه نیز از طریق برگزاری کنفرانس متشکل از دولت‌های عضو کنوانسیون به تصویب رسید.

^۱ در اکثر قریب به اتفاق موارد کنفرانس منطبق با مقررات پیش‌بینی شده برای مصوبات کمیته ایمنی دریانوردی عمل می‌نماید و سعی می‌کند از آن عدول ننماید.

(ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

اصول و ساختار کنوانسیون "SOLAS 74" برگرفته از کنوانسیون "SOLAS" سال ۱۹۶۰ میلادی می‌باشد، با این تفاوت که اولاً کلیه اصلاحات معطل مانده نسبت به کنوانسیون سال ۱۹۶۰ میلادی در کنوانسیون جدید مورد لحاظ قرار گرفت و ثانیاً کنوانسیون سال ۱۹۶۰ میلادی به روز گردید و ضمن رفع نواقص موجود در آن، آخرین پیشرفت‌های تکنولوژیک در عرصه طراحی، ساخت و تجهیز کشتی‌ها و نیز درس‌های آموخته از حوادث دریایی در تدوین کنوانسیون سال ۱۹۷۴ میلادی ملحوظ واقع شد، ثالثاً سیستم پذیرش ضمنی اصلاحات وارد کنوانسیون جدید شد و بدین ترتیب مانع بزرگ بر سر راه اجرایی شدن اصلاحات بعدی نسبت به بخش‌های مختلف کنوانسیون مرتفع گردید.

کنوانسیون مورد نظر با اعمال کلیه اصلاحیه‌های صورت گرفته نسبت به آن، از سیزده ماده و یک ضمیمه تشکیل شد. عناوین موضوعات مطروحه در مواد مختلف کنوانسیون عبارتند از تعهدات کلی دولت‌های عضو به موجب کنوانسیون، قلمرو اعمال مقررات کنوانسیون، قوانین و مقررات ملی دولت‌های عضو در رابطه با کنوانسیون و لزوم اعلام آن به آیمو، موارد فورس ماژور (قوه قهریه) و استثنایی اعمال کنوانسیون، حمل اشخاص در مواقع ضروری و خلاف مقررات کنوانسیون، معاهدات و کنوانسیون‌های مقدم التصویب و ارتباط آن‌ها با کنوانسیون حاضر، قواعد و مقررات ویژه تنظیمی از طریق توافق‌نامه میان دولت‌های عضو و منطبق با مفاد کنوانسیون، مقررات مربوط به نحوه اصلاح مفاد کنوانسیون، نحوه امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق به کنوانسیون، شرایط به اجراء درآمدن کنوانسیون نسبت به اعضای آن، نحوه اعراض از کنوانسیون، امین اسناد، ثبت و انتشار کنوانسیون از سوی سازمان ملل متحد و زبان‌های رسمی کنوانسیون.

ضمیمه کنوانسیون به عنوان جز لاینفک آن مشتمل بر دوازده بخش و یک پیوست می‌باشد. هر یک از بخش‌ها متضمن مقررات فنی و تکنیکی^۱ هستند. بخش‌های دوم و یازدهم نیز از دو

^۱ "Regulations".

قسمت تشکیل گردیدند. پیوست ضمیمه با عنوان "گواهینامه‌ها" مشتمل بر فرم گواهینامه‌های موضوع کنوانسیون می‌باشد.

عناوین بخش‌های ضمیمه به شرح ذیل عبارتند از:

- بخش یک- "مقررات عمومی و کلی" شامل موضوعاتی هم چون قلمرو اعمال کنوانسیون نسبت به کشتی‌ها و تعاریف اصطلاحات کلیدی بکار رفته در آن، بازرسی‌های کشتی‌های مختلف و تجهیزات آن‌ها از قبیل ادوات نجات، منصوبات رادیو، صدور گواهینامه‌ها و یا تأیید آن‌ها و صدور گواهینامه از سوی دولت‌هایی غیر از دولت صاحب پرچم، مدت زمان اعتبار گواهینامه‌ها و فرم آن‌ها و نیز نحوه کنترل اعتبار و درستی آن‌ها؛
- بخش دو- یک - "ساختمان - ساختار، تقسیم بندی و تعادل، منصوبات ماشینی و الکتریکی" شامل موضوعاتی هم چون قلمرو اعمال مقررات بخش و تعاریف اصطلاحات بکار رفته در آن، الزامات مربوط به ساختار کشتی‌ها از جنبه‌های مختلف، تقسیم بندی و تعادل کشتی‌ها، منصوبات مکانیکی و الکترونیکی؛
- بخش دو - دو - "ساختمان-حفاظت در برابر حریق، کشف حریق و اطفای آن" شامل موضوعاتی از قبیل قلمرو اعمال مقررات بخش، تعاریف اصطلاحات، پیشگیری از حریق و انفجار، اطفای حریق، فرار از دامن حریق، الزامات عملیاتی شامل نحوه آمادگی، حفظ و نگهداری تجهیزات، دستورالعمل‌ها، آموزش‌ها و تمرین‌ها و الزامات ویژه نظیر تسهیلات هلیکوپتری، حفاظت کالاهای خطرناک و غیره؛
- بخش سه- "اسباب، لوازم و ترتیبات نجات" شامل موضوعاتی از قبیل قلمرو اعمال مقررات بخش، تعاریف اصطلاحات به کار رفته در آن، ارزیابی، تست و تأیید اسباب و ترتیبات نجات، الزامات مربوط به کشتی‌های باری و مسافری و اسباب و ادوات نجات؛
- بخش چهارم- "ارتباطات رادیویی" مشتمل بر مقرراتی راجع به قلمرو اجراء و تعاریف اصطلاحات به کار رفته در بخش، ارائه خدمات ارتباطات رادیویی توسط دولت‌های عضو کنوانسیون، مشخصات سیستم ایمنی و اضطرار دریایی جهانی، الزامات مربوط به

کشتی‌ها در رابطه با منصوبات رادیویی و تجهیزات آن‌ها در مناطق دریایی مختلف تقسیم بندی شده، استانداردهای اجرایی، رکوردهای رادیویی و غیره؛

- بخش پنجم- " ایمنی ناوبری " مشتمل بر مقرراتی از قبیل قلمرو اعمال مقررات و تعاریف اصطلاحات به کار رفته در بخش، اخطارهای هواشناسی، خدمات تجسس و نجات، خدمات هیدروگرافی، سیستم‌های گزارش دهی کشتی‌ها، سرویس های ترافیک کشتی‌ها، تأسیس و فعالیت علائم کمک ناوبری، تجهیز انسانی کشتی‌ها و ده‌ها موضوع دیگر مربوط به ناوبری کشتی‌ها ؛
- بخش ششم- " حمل کالاهای " شامل موضوعاتی نظیر قلمرواعمال مقررات بخش، اطلاعات مربوط به کالا، تجهیزات آنالیز اکسیژن و کشف گاز، استفاده از ماده شیمیایی " پستی ساید " ^۱ در کشتی‌ها، انبارسازی، مقررات ویژه برای کالاهای فله ای غیر از غلات و الزامات مربوط به کشتی‌های باری حمل کننده‌ی غلات؛
- بخش هفتم- " حمل کالاهای خطرناک " شامل مقرراتی راجع به نحوه حمل و نقل کالاهای خطرناک در فرم بسته بندی شده و یا در فرم جامد و به صورت فله، ساختمان و تجهیزات مربوط به کشتی‌های حمل کننده‌ی مواد شیمیایی مایع خطرناک به صورت فله، ساختمان و تجهیزات کشتی‌های حمل کننده‌ی گازهای مایع به صورت فله و الزامات ویژه برای حمل سوخت هسته ای پرتوزا به صورت بسته بندی شده و هم چنین پلاتینیوم و زباله‌های رادیواکتیو قوی بر روی کشتی‌ها؛
- بخش هشتم- " کشتی‌های هسته ای " شامل مقرراتی راجع به قلمرو اعمال مقررات بخش حاضر و سایر بخش‌ها، معافیت‌ها، تأییدیه نصب رآکتور، ایمنی رادیو اکتیو، ارزیابی ایمنی، راهنمای عملیاتی، بازرسی‌ها، گواهینامه‌ها، کنترل مخصوص و حوادث دریایی؛
- بخش نهم- " مدیریت برای عملیات ایمن کشتی‌ها " شامل موضوعاتی هم چون تعاریف و قلمرو اجرای مقررات بخش، الزامات مدیریت ایمنی، تأییدیه و گواهی، حفظ و نگهداری شرایط، صحنه‌گزارى و کنترل؛

^۱. "Pesticide".

- بخش دهم- " تدابیر ایمنی برای شناورهای تندرو" شامل مقرراتی راجع به تعاریف اصطلاحات و قلمرو اعمال مقررات بخش و الزامات مربوط به شناورهای تندرو؛
- بخش یازدهم - یک - " تدابیر و اقدامات ویژه برای ارتقاء بخشی ایمنی دریانوردی" مشتمل بر موضوعاتی هم چون تجویز سازمان‌های مجاز عمل کننده از سوی مراجع دریایی، بازرسی‌های پیشرفته، شماره‌ی شناسایی کشتی، شماره‌ی شناسایی شرکت و مالک ثبت شده، کنترل بندری نسبت به الزامات عملیاتی، رکورد اجمالی اطلاعات مربوط به کشتی^۱؛
- بخش یازدهم - دو- " تدابیر و اقدامات ویژه برای ارتقاء بخشی امنیت دریانوردی" شامل مقرراتی راجع به تعاریف اصطلاحات بکار رفته در بخش و قلمرو اجرای آن، تعهدات دولت‌های عضو در رابطه با امنیت، الزامات مربوط به شرکت‌ها و کشتی‌ها، مسؤولیت خاص کشتی‌ها، سیستم اخطار امنیتی کشتی، تهدیدهای نسبت به کشتی‌ها، اقدامات کنترلی، الزامات مربوط به تسهیلات بندری، توافقات امنیتی دیگر، ترتیبات امنیتی هم سان و تبادل اطلاعات؛ و
- بخش دوازدهم- " تدابیر ایمنی اضافی برای کشتی‌های فله بر" شامل مقرراتی راجع به مواردی هم چون تعاریف اصطلاحات و قلمرو اجرای مقررات بخش، الزامات "تعادل صدمات"^۲ قابل اعمال برای کشتی‌های فله بر، قوام ساختاری کشتی‌های فله بر، بازرسی و نگهداری کشتی‌های فله بر و غیره.^۳

فرم‌های آمده در پیوست ضمیمه کنوانسیون که جزو لاینفک آن محسوب می‌شود و رعایت آن‌ها نیز همانند مفاد ضمیمه اجباری است، عبارتند از :

1. "Continuous Synopsis Record".

2. "Damage Stability".

3. "Chapter I- General Provisions, Chapter II- 1- Construction- Subdivision and Stability, Machinery and Electrical Installation, Chapter II-2- Fire Protection, Fire Detection and Fire Extinction, Chapter III- Life Saving Appliances and Arrangements, Chapter IV- Radio communications, Chapter V- Safety of Navigation, Chapter VI- Carriage of Cargoes, Chapter VII- Carriage of Dangerous Goods, Chapter VIII- Nuclear Ships, Chapter IX- Management for the Safe Operation of Ships, Chapter X- Safety Measures for High-Speed Craft, Chapter XI-1- Special Measures to Enhance Maritime Safety, Chapter XI-2- Special Measures to Enhance Maritime Security, Chapter XII- Additional Safety Measures for Bulk Carriers".

- فرم گواهینامه‌ی ایمنی کشتی مسافری؛
- فرم گواهینامه‌ی ایمنی ساختمان کشتی باری؛
- فرم گواهینامه‌ی ایمنی تجهیزات کشتی باری؛
- فرم گواهینامه‌ی ایمنی رادیوی کشتی باری؛
- فرم گواهینامه‌ی ایمنی کشتی باری؛
- فرم گواهینامه‌ی معافیت؛
- فرم گواهینامه‌ی ایمنی کشتی مسافری هسته‌ای؛
- فرم گواهینامه‌ی ایمنی کشتی باری هسته‌ای^۱

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

اولین کشورهایی که نام خود را به عنوان اعضای کنوانسیون ثبت نمودند، اکراین و موناکو می‌باشند.^۲ این دو کشور در تاریخ اول ماه نوامبر سال ۱۹۷۴ میلادی به عضویت معاهده در آمدند.

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی یکصد و شصت و دو کشور به عضویت کنوانسیون درآمدند. با این تعداد اعضاء میزان تناژ ناخالص جهانی که تحت پوشش کنوانسیون قرار گرفت، ۹۹.۲۰٪ می‌باشد.

در منطقه خلیج فارس همه‌ی کشورها به عضویت در کنوانسیون درآمدند. کویت اولین کشوری بود که عضویت در کنوانسیون را در تاریخ بیست و نهم ماه ژوئن سال ۱۹۷۹ میلادی

^۱. Certificates: “Form of Passenger Ship Safety Certificate”, “Form of Cargo Ship Safety Construction Certificate”, “Form of Cargo Ship Safety Equipment Certificate”, “Form of Cargo Ship Safety Radio Certificate”, “Form of Cargo Ship Safety Certificate”, “Form of Exemption Certificate”, “Form of Nuclear Passenger Ship Safety Certificate”, “Form of Nuclear Cargo Ship Safety Certificate”.

^۲. کشور اکراین اگرچه به عنوان یکی از جمهوری‌های سابق اتحادیه جم‌هایر شوری سابق محسوب می‌شد، اما در آن زمان استثنائاً با حفظ عضویت در سازمان ملل متحد، در خصوص عضویت در معاهدات بین‌المللی نظیر کنوانسیون سولاس مستقلاً عمل می‌نمود.

پذیرفت. جمهوری اسلامی ایران نیز آخرین کشور از منطقه خلیج فارس بود که در تاریخ هفدهم ماه اکتبر سال ۱۹۹۴ میلادی به این کنوانسیون معروف ملحق گردید.

د) پروتکل مصوب سال ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ میلادی

قبل از به اجراء در آمدن کنوانسیون سولاس در سال ۱۹۸۰ میلادی، در طول چهار سال از زمان تصویب آن نواقص و کمبودهایی در بعضی از مفاد آن پدیدار شد. این موارد عمدتاً مربوط به بازرسی و صدور گواهینامه برای کشتی‌ها و بخصوص کشتی‌های تانکری بود؛ کشتی‌هایی که در کنوانسیون به آن توجه نشده بود. این نواقص تنها مربوط به کنوانسیون سولاس نبود، بلکه شامل مقررات جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق کشتی‌ها نیز می‌شد. به همین دلیل آیمو اقدام به بررسی موارد نقص و راه‌های بهبود مقررات نمود و نهایتاً متون اصلاح مقررات موجود را با هدف افزودن بعضی مقررات جدید به دو کنوانسیون سولاس و مارپول تهیه کرد. متعاقب آن شورای آیمو در سال ۱۹۷۷ میلادی با برگزاری کنفرانسی بین‌المللی راجع به ایمنی کشتی‌های تانکری و پیشگیری از آلودگی در سال ۱۹۷۸ میلادی موافقت نمود و آن را در برنامه‌ی کاری سازمان گنجانید.

کنفرانس مورد نظر از تاریخ ششم الی هفدهم ماه فوریه سال ۱۹۷۸ میلادی در شهر لندن برگزار شد و توانست در روز آخر نشست خود هم زمان دو پروتکل را با عناوین ذیل به تصویب رساند:

- "پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴"
- "پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳".

¹. "Protocol of 1978 relating to the International Convention for Safety of Life at Sea, 1974, (SOLAS Protocol 78)".

۱- نحوهٔ اجراء و اصلاح

طبق مادهٔ پنج پروتکل برای به اجراء در آمدن آن لازم است، اولاً پانزده دولت به عضویت آن در آیند و ثانیاً تناژ ناخالص این پانزده کشور کم‌تر از پنجاه درصد تناژ ناخالص جهانی نباشد. با تحقق این دو شرط پروتکل شش ماه بعد به اجراء در خواهد آمد. قید دیگری که در مادهٔ پنج پیش‌بینی شد، این است که پروتکل در هر زمانی ولو با تحقق دو شرط فوق، قبل از اجرایی شدن خود کنوانسیون سولاس به اجراء در نخواهد آمد. دولت‌هایی که بعد از به اجراء در آمدن پروتکل عضویت در آن را می‌پذیرند، سه ماه بعد از تسلیم سند عضویت به اجرای مفاد آن متعهد خواهند شد. با تحقق شرایط فوق پروتکل در تاریخ یکم ماه می سال ۱۹۸۱ میلادی به اجراء در آمد.

شرایط اصلاح مقررات پروتکل همانند مقررات اصلاح کنوانسیون در نظر گرفته شد. بنابراین نیازی به ذکر مجدد آن‌ها در اینجا نیست.

۲- ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

پروتکل اصلاحی سال ۱۹۷۸ میلادی از هشت ماده و یک ضمیمه تشکیل شد. ضمیمه جزو لاینفک پروتکل محسوب می‌شود و عنوان آن عبارت است از "اصلاحات و اضافات نسبت به کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴"^۱. محتویات اصلی پروتکل را فی الواقع ضمیمهٔ آن تشکیل می‌دهد. در این ضمیمه بخشی از مقررات بخش یک، بخش دو- یک، بخش دو - دو و بخش پنج کنوانسیون اصلاح گردید.

هم چنین یکی از پیوست‌های کنوانسیون در خصوص "فرم گواهینامه‌ی ایمنی ساختمان برای کشتی‌های باری" نیز اصلاح شد. به موجب این اصلاحیه یک فرم مکمل و متمم برای گواهینامه‌ی مزبور در رابطه با کشتی‌های تانکری در نظر گرفته شد. عنوان این فرم عبارت است

^۱. Annex : " Modifications and additions on the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974".

از "متمم گواهینامه‌ی ایمنی ساختمان کشتی باری"^۱. این فرم ناظر به مقررات مربوطه پروتکل راجع به کشتی‌های تانکری می‌باشد.

۳- وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی یکصد و هفده کشور عضو کنوانسیون سولاس با در اختیار داشتن ۹۶.۸۶٪ تناژ ناخالص جهانی عضویت در پروتکل را پذیرفتند. باهاماس اولین کشوری بود که سند عضویت خود را در تاریخ شانزدهم ماه فوریه سال ۱۹۷۹ میلادی تسلیم امین اسناد نمود.

در منطقه خلیج فارس بجز کشورهای بحرین، قطر و عراق الباقی عضویت در پروتکل را پذیرفتند. کویت اولین کشوری بود که در تاریخ بیست و نهم ماه ژوئن سال ۱۹۷۹ میلادی به عضویت در پروتکل درآمد. جمهوری اسلامی ایران نیز آخرین کشور از منطقه خلیج فارس است که در تاریخ سی و یکم ماه آگوست سال ۲۰۰۰ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

ه) پروتکل سال ۱۹۸۸ میلادی مربوط به کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ میلادی

حصول اطمینان از اجرای صحیح مفاد کنوانسیون‌های دریایی از اهمیت فراوانی برخوردار است. برای این منظور در اکثر کنوانسیون‌های مصوب آیمو که مربوط به ساخت و فعالیت کشتی‌ها می‌باشند، نظیر کنوانسیون سولاس، خطوط بارگیری و یا مارپول، گواهینامه‌هایی مبنی بر تأیید انطباق کشتی‌ها با مقررات مربوطه پیش‌بینی گردید. صدور گواهینامه‌هایی که توسط کشتی‌ها می‌بایست حمل گردد، مستلزم انجام بازرسی‌های اولیه، دوره‌ای و یا سالیانه می‌باشند. افزایش تعداد گواهینامه‌ها در طول دهه‌ی هشتاد میلادی مشکلاتی را برای کشتی‌ها به لحاظ انجام هماهنگی‌های لازم برای انجام بازرسی‌های متعدد ایجاد نمود. این امر باعث شد، بحث ایجاد یک سیستم هماهنگ و یکنواخت بازرسی و گواهی به طور جدی مطرح گردد.

^۱. "Supplement to the cargo ship safety construction certificate".

متعاقب آن مجمع آیمو در اجلاس پانزدهم خود که در ماه نوامبر سال ۱۹۸۷ میلادی برگزار شد، با برگزاری "کنفرانس بین‌المللی راجع به سیستم یکنواخت بازرسی و گواهی" موافقت نمود. هدف از این کنفرانس اصلاح کنوانسیون‌های سولاس و خطوط بارگیری برای هماهنگ سازی بازرسی ها و گواهینامه‌ها بود. کنفرانس مورد نظر از تاریخ سی و یکم ماه اکتبر الی یازدهم ماه نوامبر سال ۱۹۸۸ میلادی در مقر آیمو برگزار و نهایتاً موفق شد، در روز آخر نشست دو پروتکل را با عناوین زیر به تصویب رساند:

- "پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴"؛^۲

- "پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به خطوط بارگیری، ۱۹۶۶"؛^۳

۱- نحوهٔ اجراء و اصلاح

پروتکل مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی دوازده ماه پس از تاریخی که در آن حداقل پانزده دولت عضو کنوانسیون "SOLAS 74" عضویت در آن را پذیرفتند، به اجراء در خواهد آمد، مشروط بر این که اولاً مجموع تناژ ناخالص این کشورها از پنجاه درصد مجموع تناژ ناخالص کشتی‌رانی جهانی کم‌تر نباشد و ثانیاً شرایط اجراء پروتکل مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به خطوط بارگیری مصوب سال ۱۹۶۶ میلادی نیز محقق شده باشد. قید دیگری که در مادهٔ پنج پروتکل ذکر گردید، این است که حتی در صورت تحقق شرایط فوق، پروتکل نمی‌تواند زودتر از تاریخ یکم ماه فوریه سال ۱۹۹۲ میلادی به اجراء درآید. با تحقق کلیهٔ شرایط فوق، پروتکل در تاریخ سوم ماه فوریه سال ۲۰۰۰ میلادی به اجراء در آمد.

شرایط اصلاح مفاد پروتکل در مادهٔ شش آن بیان گردید. طبق این ماده شرایط اصلاح مفاد کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی که در مادهٔ هشت آن بیان گردید، در خصوص اصلاح مفاد پروتکل نیز قابل اعمال می‌باشد. طبق مادهٔ شش پروتکل مقررات اصلاح مواد و هم چنین

۱. "International Conference on the Harmonized System of Survey and Certifications".

۲. "Protocol of 1988 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974".

۳. "Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966".

ضمیمه پروتکل همانند مواد و بخش یک ضمیمه کنوانسیون می‌باشد. اصلاحات نسبت به پیوست ضمیمه پروتکل نیز همانند اصلاحات نسبت به ضمیمه کنوانسیون به جز بخش یک در نظر گرفته شد.

۲- ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

پروتکل سال ۱۹۸۸ میلادی از نه ماده و یک ضمیمه تشکیل شد. عنوان ضمیمه پروتکل عبارت است از "اصلاحات و اضافات نسبت به ضمیمه مربوط به کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴"^۱.

در این ضمیمه مقررات بخش یک ضمیمه کنوانسیون با عنوان "مقررات عمومی" مورد اصلاح قرار گرفت. این اصلاحات شامل قسمت‌های "A" (اعمال مقررات، تعاریف و غیره) و قسمت "B" (بازرسی‌ها و گواهینامه‌ها) می‌باشد. عنوان پیوست ضمیمه پروتکل نیز عبارت است از "اصلاحات و اضافات نسبت به پیوست مربوط به ضمیمه کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴"^۲. به موجب این اصلاحات تغییراتی در اکثر گواهینامه‌های پیوست ضمیمه کنوانسیون ایجاد شد و فرم‌های جدیدی طراحی و جایگزین آن‌ها گردید.

پروتکل مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی نه تنها بخشی از مفاد کنوانسیون "SOLAS 74" را به شرح فوق مورد اصلاح قرار داد، بلکه در میان دولت‌های عضو آن جایگزین پروتکل مصوب سال ۱۹۷۸ میلادی گردید و آن را نسخ نمود. دولت‌هایی که به عضویت در پروتکل در می‌آیند، برای صدور گواهینامه می‌بایست مقررات کنوانسیون را با لحاظ اصلاحات صورت گرفته به موجب پروتکل مورد عمل قرار دهند.

^۱. "Modifications and Additions to the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974".

^۲. "Modifications and Additions to the Appendix to the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974".

۳- وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی یکصد و سه کشور با در اختیار داشتن ۹۵.۶۷٪ تناژ ناخالص جهانی عضویت در پروتکل را پذیرفتند. سیشل در تاریخ بیست و هفتم ماه سپتامبر سال ۱۹۸۹ میلادی به عنوان اولین کشور سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

در منطقه خلیج فارس تنها کشورهای عمان و جمهوری اسلامی ایران عضویت در پروتکل را پذیرفتند. این دو کشور به ترتیب در تاریخ‌های هفدهم ماه ژوئن سال ۱۹۹۱ میلادی و سی و یکم ماه اکتبر سال ۲۰۰۶ میلادی سندهای عضویت خود را تسلیم نمودند.

(و) جواز انعقاد موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای راجع به الزامات ویژه‌ی تعادل کشتی‌های مسافری رو - رو

کنوانسیون سولاس مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی الزامات فنی برای ساخت کشتی‌ها را در بخش دوم خود به ویژه قسمت اول آن بیان نمود. اگرچه اغلب قریب به اتفاق مقررات کنوانسیون سولاس نسبت به تمامی کشتی‌ها صرف نظر از نوع و مکان تردد و فعالیت آن‌ها قابل اعمال است، اما ویژگی‌های خاص بعضی از مناطق جغرافیایی دریایی به ویژه شرایط جوی و مختصات آب منطقه، وجود مقررات تکمیلی و یا اصلاح ولو جزئی مقررات جهان شمول کنوانسیون سولاس را نسبت به کشتی‌های فعال در این مناطق اجتناب ناپذیر می‌سازد. با درک این واقعیت‌ها بود که در ماده هفت این معاهده امکان توافق بر مقررات ویژه قابل اعمال نسبت به بعضی از کشتی‌های فعال در بعضی مناطق خاص دریایی پیش‌بینی گردید. این ماده تحت عنوان "قواعد ویژه‌ی تدوین شده توسط موافقت‌نامه‌ها"^۱ می‌گوید:

" هنگامی که مطابق با کنوانسیون حاضر قواعد و مقررات ویژه‌ای از طریق موافقت‌نامه میان همه یا بعضی از دولت‌های طرف قرارداد تدوین گردید، این مقررات می‌بایست جهت توزیع میان همه‌ی دولت‌های طرف قرارداد، به دبیر کل سازمان ارائه شود."

در ماه نوامبر سال ۱۹۹۵ میلادی کنفرانسی با هدف اصلاح بعضی مقررات ضمیمه کنوانسیون سولاس برگزار گردید. از جمله مقرراتی که در این کنفرانس مورد اصلاح واقع شد،

^۱. "Special Rules Drawn Up by Agreement".

مقررات مربوط به کشتی‌های مسافری می‌باشد. در این کنفرانس چهارده قطعه‌نامه به تصویب رسید. قطعه‌نامه‌ی چهاردهم ناظر به امکان تنظیم " موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای در خصوص الزامات ویژه‌ی تعادل برای کشتی‌های مسافری رو-رو"^۱ می‌باشد. در مقدمه‌ی این قطعه‌نامه که در نشست روز بیست و نهم ماه نوامبر به تصویب رسید، آمده است، با عنایت به مقررات ماده‌ی هفت کنوانسیون سولاس، بعضی از دولت‌های عضو کنوانسیون تمایل دارند، با توجه به وضعیت دریا و سایر شرایط محلی " الزامات ویژه‌ی تعادل"^۲ را نسبت به همه‌ی کشتی‌های مسافری رو-رو که اقدام به سفرهای برنامه‌ریزی شده‌ی میان بنادر چنین دولت‌هایی می‌نمایند، اعمال کنند. بنابراین چنین دولت‌هایی می‌توانند با تنظیم موافقت‌نامه‌هایی میان خود الزامات مذکور در مواد ذی‌ربط قسمت یکم از بخش دوم کنوانسیون را اصلاح و تکمیل نمایند. دولت‌هایی که اقدام به تنظیم چنین موافقت‌نامه‌هایی می‌نمایند، به موجب قطعه‌نامه‌ی مورد نظر می‌بایست آیمو را در جریان امر قرار دهند. هم چنین در این قطعه‌نامه از کلیه‌ی دولت‌های عضو کنوانسیون خواسته شد، در صورت وجود چنین موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای، مقررات آن را نسبت به کشتی‌های مسافری تحت پرچم خود که به طور منظم بین بنادر تحت پوشش چنین موافقت‌نامه‌هایی فعالیت می‌نمایند، اعمال دارند. قطعه‌نامه‌ی چهاردهم هم چنین متضمن ضمیمه‌ای با عنوان " الزامات تعادل در رابطه با موافقت‌نامه"^۳ می‌باشد. دولت‌هایی که می‌خواهند اقدام به تهیه‌ی الزامات ایمنی خاص برای کشتی‌های مسافری نمایند، مکلف هستند در تعیین الزامات تعادل ویژه‌از آنچه در ضمیمه‌ی فوق آمده است، فراتر نروند.

با فراهم شدن زمینه برای تنظیم چنین توافق‌نامه‌هایی، اولین نوع آن که قابل اعمال در دریای بالتیک و قسمتی از آب‌های اروپای غربی می‌باشد، کم‌تر از شش ماه از زمان برگزاری کنفرانس به تصویب رسید. این توافق‌نامه که به "توافق‌نامه‌ی استکهلم" معروف می‌باشد، در تاریخ بیست و هشتم ماه فوریه سال ۱۹۹۶ میلادی به تصویب رسید و در تاریخ اول ماه آوریل سال ۱۹۹۷ میلادی به اجراء درآمد. عنوان کامل این معاهده عبارت است از " موافقت‌نامه‌ی

1. "Regional Agreement on Specific Stability Requirements for Ro-Ro Passenger Ships".

2. "Specific Stability Requirements".

3. "Annex: Stability Requirements Pertaining to the Agreement".

مربوط به الزامات تعادل ویژه برای کشتی‌های مسافری رو-رو فعال در سفرهای بین‌المللی منظم برنامه ریزی شده میان/ یا به سوی/ یا از بنادر مشخص و تعیینی در اروپای شمال غربی و دریای بالتیک^۱ .

در موافقت‌نامه برای دبیر کل آیمو نقش امین سند و مسؤول دریافت سند عضویت دولت‌ها و اعلام مراتب به کلیه دولت‌های عضو موافقت‌نامه و نیز دریافت سند انصراف از آن در نظر گرفته شد.^۲

با توجه به منطقه‌ای بودن موافقت‌نامه، تعداد اعضای آن محدود می‌باشد. تا پایان ماه آوریل سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد یازده کشور که همگی از کشورهای واقع در منطقه تحت پوشش موافقت‌نامه می‌باشند، عضویت در آن را پذیرفتند. این کشورها عبارتند از دانمارک، استونی، فنلاند، آلمان، ایرلند، لاتویا، هلند، نروژ، لهستان، سوئد و انگلیس. کشورهای انگلیس و ایرلند هم زمان در تاریخ اول ماه جولای سال ۱۹۹۶ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمودند و نام خود را به عنوان اولین کشورهای عضو به ثبت رساندند.

مجموع تناژ تحت پوشش این یازده کشور ۸.۵۹٪ تناژ ناخالص جهانی را شامل می‌شود. البته این به آن معنا نیست که تمامی این تناژ مشمول موافقت‌نامه هستند، بلکه تنها بخش کوچکی از آن یعنی کشتی‌های مسافری رو-رو را شامل می‌گردد.

بند هشتم- کنوانسیون راجع به سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی و موافقت‌نامه‌ی عملیاتی آن

ارسال اولین ماهواره‌ی ارتباطی به فضا در دهه‌ی ششم قرن بیستم، تحول عظیمی در عرصه ارتباطات ایجاد نمود. از این فن آوری جدید در زمینه‌های مختلف از جمله زمین شناسی، جغرافیا، آب و هوا نیز استفاده و هر ساله بر دامنه‌ی بهره برداری از این ساخته‌ی بشر افزوده

^۱ "Agreement Concerning Specific Stability Requirements for Ro-Ro Passenger Ships Undertaking Regular Scheduled International Voyages Between or to or from Designated Ports in North West Europe and the Baltic sea."

^۲ از آنجایی که متولی تنظیم موافقت‌نامه آیمو نبود، فلذا در کتاب حاضر به عنوان یکی از معاهدات مصوب آیمو در نظر گرفته نشد و در آمار معاهدات نیز نیامد.

گردید. در حال حاضر با استفاده از ماهواره می‌توان هر نقطه‌ای از زمین را به سهولت شناسایی و هر جنبنده‌ای را ردیابی کرد. علاوه بر استفاده از این تکنولوژی در برقراری ارتباطات تلفنی، ایده‌ی بهره‌مندی از آن در صنعت دریایی، هوایی و حمل و نقل جاده‌ای و ریلی نیز به سرعت مطرح و به واقعیت پیوست. در همین راستا سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز از طریق کمیته‌ی ایمنی دریانوردی خود جنبه‌های مختلف استفاده از ماهواره در صنعت کشتی‌رانی را با هدف ارتقای سطح ایمنی دریانوردی و بعدها امنیت دریانوردی مورد مطالعه قرار داد. مطالعه برای طراحی یک سیستم ارتباطی ماهواره‌ای دریایی از سال ۱۹۶۶ میلادی در دستور کار کمیته‌ی فوق‌الذکر قرار گرفت. تلاش‌های مستمر این کمیته پس از گذشت ده سال نتیجه داد و منجر به تصویب یک معاهده بین‌المللی برای تشکیل یک سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی دریایی در سال ۱۹۷۶ میلادی گردید.

هدف اصلی و اولی تصویب چنین معاهده‌ای، چنان که در مقدمه و ماده‌سه معاهده مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی ذکر شد، عبارت بود از استفاده از ماهواره برای بهبود قابل ملاحظه سیستم‌های اضطرار و ایمنی دریایی در سطح جهانی، ایجاد حلقه ارتباطی میان کشتی‌ها و نیز میان کشتی‌ها و مدیریت آن‌ها و نهایتاً برقراری ارتباط میان مسافران و دریانوردان حاضر بر روی کشتی با اشخاص حاضر در خشکی.

با اصلاحاتی که بعدها نسبت به معاهده مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی صورت گرفت، اهداف و مأموریت‌های دیگری در کنوانسیون پیش‌بینی و ترسیم گردید که به موجب آن دامنه‌ی فعالیت سازمان نیز گسترش یافت. با این اصلاحات، خدمات ارتباطی لازم برای ترافیک هوایی، خدمات ارتباطی عمومی جوی و قابلیت‌های جانمایی رادیویی و سپس ارتباطات خشکی نیز به مأموریت‌های کنوانسیون اضافه شد.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح کنوانسیون و موافقت‌نامه

برای تهیه پیش‌نویس متن یک معاهده برای تأسیس یک سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی دریایی، آیمو از طریق کمیته‌ی ایمنی دریانوردی اقدام به تشکیل گروهی مرکب از کارشناسان

متخصص در امور ماهواره‌ی دریایی نمود^۱. این پنل کارشناسی پس از صرف وقت زیاد موفق شد، گزارش نهایی خود را به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ارائه نماید. کمیته نیز متعاقباً مراتب را به شورای آیمو گزارش نمود و بدین ترتیب زمینه برای برگزاری کنفرانس بین‌المللی جهت ملاحظه و بررسی متن پیش‌نویس سندی بین‌المللی فراهم گردید. قبل از آن نیز مجمع آیمو در نشست هشتم خود که در ماه نوامبر سال ۱۹۷۳ میلادی برگزار شده بود، با صدور قطعنامه‌ای برگزاری کنفرانس بین‌المللی مورد نظر را در سال ۱۹۷۵ میلادی مورد تأیید قرار داد^۲.

برای بررسی پیشنهادهای ارائه شده، کنفرانس متشکله در سه نوبت اقدام به تشکیل جلسه نمود. جلسه اول در اواخر ماه آوریل و اوایل ماه می سال ۱۹۷۵ میلادی، جلسه دوم در ماه فوریه و جلسه سوم در ماه سپتامبر سال ۱۹۷۶ میلادی برگزار گردید. کنفرانس در نشست سوم خود موفق شد، دو سند حقوقی را به همراه دو قطعنامه و چهار توصیه نامه در تاریخ سوم ماه سپتامبر سال ۱۹۷۶ میلادی به تصویب رساند. عناوین این دو سند عبارتند از :

- "کنوانسیون راجع به سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی دریایی (INMARSAT 76)"^۳؛
- "موافقت‌نامه‌ی عملیاتی راجع به سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی دریایی"^۴.

مقررات نحوه به اجراء در آمدن کنوانسیون در ماده ۳۳ آن بیان گردید. به موجب این ماده کنوانسیون شصت روز بعد از تاریخی که در آن دولت‌های دارنده‌ی مجموعاً نود و پنج درصد سهام سرمایه گذاری اولیه^۵، به عضویت در آن در آیند، به مرحله اجراء در خواهد آمد. دولتی که بعد از اجرایی شدن کنوانسیون عضویت در آن را بپذیرد، بلافاصله از تاریخ تسلیم سند عضویت ملزم به اجرای مفاد آن خواهد شد.

کنوانسیون "INMARSAT 76" با استقبال خوب کشورها مواجه شد و در کم‌تر از سه سال از زمان تصویب آن، در تاریخ شانزدهم ماه جولای سال ۱۹۷۹ میلادی به اجراء در آمد.

1. "IMCO Panel of Experts on Maritime Satellites".

2. Resolution A. 305 (VIII) adopted on 23 November 1973: "International Conference on the Establishment of an International Maritime Satellite System".

3. "Convention on the International Maritime Satellite Organization, (INMARSAT)".

4. "Operating agreement on the International Maritime Satellite Organization, (INMARSAT OA)".

5. "Initial Investment Share".

ماده هفده موافقت‌نامه‌ی عملیاتی نیز با توجه به وابستگی آن به کنوانسیون، زمان اجراء را با زمان اجراء کنوانسیون یکسان در نظر گرفت. بند سوم از ماده دوم کنوانسیون در خصوص این موافقت‌نامه می‌گوید:

" هر دولتی مکلف است، موافقت‌نامه‌ی عملیاتی را امضاء نماید و یا یک نهاد عمومی و خصوصی ذی صلاح را با لحاظ صلاحیت آن دولت، تعیین نماید که (در این صورت) باید موافقت‌نامه عملیاتی را امضاء کند."

ماده ۳۴ کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی به مقررات مربوط به نحوه اصلاح مفاد کنوانسیون اختصاص داشت. به مرور زمان مفاد کنوانسیون از جمله مقررات مربوط به نحوه اصلاح آن اصلاح گردید. در نتیجه تغییرات بوجود آمده در شماره‌ی مواد، با اعمال اصلاحیه مصوب سال ۲۰۰۸ میلادی، ماده بیست به نحوه اصلاح مفاد کنوانسیون و نحوه به اجراء در آمدن اصلاحات اختصاص یافت.^۱ طبق این ماده هر یک از دولت‌های عضو می‌توانند اصلاح مفاد کنوانسیون را پیشنهاد نمایند. اصلاحیه پیشنهادی از سوی مدیرکل سازمان به کلیه دولت‌های عضو و هم چنین ناظران بخشنامه خواهد شد. پس از آن مجمع سازمان با گذشت شش ماه از زمان بخشنامه اصلاحیه پیشنهادی، آن را مورد بررسی قرار خواهد داد. این مدت در موارد خاص می‌تواند با تصمیم مجمع کاهش یابد. مفاد اصلاحیه پس از گذشت یکصد و بیست روز از تاریخ پذیرش آن توسط دو سوم دولت‌هایی که در زمان تصویب اصلاحیه عضو سازمان بودند، به اجراء در خواهد آمد. تنها دولت‌هایی که اصلاحیه را مورد پذیرش قرار دادند، ملکف به اجراء آن خواهند بود. دولت‌هایی که پس از اجرایی شدن اصلاحیه آن را کتباً مورد پذیرش قرار دهند، از همان روز تحویل سند پذیرش به امین اسناد، متعهد به اجراء مفاد اصلاحیه خواهند گردید. اصلاحیه ضمیمه کنوانسیون نیز از مقررات اصلاح مواد کنوانسیون تبعیت می‌کند.

^۱ اصلاحیه مصوب سال ۲۰۰۸ میلادی طبق تصمیم مجمع سازمان به صورت مشروط به اجراء درآمد. در حال حاضر علی‌رغم عدم تحقق شرایط لازم برای اجراء اصلاحیه مورد نظر، سازمان بر اساس کنوانسیون با لحاظ این اصلاحات عمل می‌نماید. در سایت رسمی سازمان به آدرس www.imsa.org نیز متن کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی با اعمال کلیه اصلاحات مصوب بعدی از جمله اصلاحات سال ۲۰۰۸ میلادی گنجانده شده است. به همین دلیل نحوه اصلاح و سایر مباحث این قسمت بر اساس این سند مورد بررسی قرار گرفتند.

از زمان تصویب و اجرایی شدن کنوانسیون و موافقت‌نامه‌ی عملیاتی آن و نیز تأسیس سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی دریایی، اصلاحات متعددی نسبت به آن‌ها صورت گرفت، به نحوی که موجب تغییرات بنیادین و مهم در بسیاری از مقررات کنوانسیون و بالتبع کارکرد سازمان گردید. در جدول ذیل اصلاحات مصوب مربوط به کنوانسیون و وضعیت آن‌ها مشخص گردیده است^۱:

اصلاحات مربوط به کنوانسیون IMSO

ردیف	تاریخ تصویب اصلاحیه	وضعیت اجرایی	موضوع اصلاحیه
۱	۱۶/اکتبر/۱۹۸۵	۱۳/اکتبر/۱۹۸۹	تعمیم کنوانسیون به ارتباطات ماهواره‌ای هوایی
۲	۱۹/ژانویه/۱۹۸۹	۲۶/ژوئن/۱۹۹۷	تعمیم کنوانسیون به ارتباطات ماهواره‌ای زمینی
۳	۰۹/دسامبر/۱۹۹۴	قبل از اجراء به موجب اصلاحیه‌ی مصوب سال ۱۹۹۸ میلادی لغو گردید.	-----
۴	۲۴/آوریل/۱۹۹۸	۳۱/جولای/۲۰۰۱	تغییر نام عنوان سازمان و خصوصی سازی فعالیت "INMARSAT"
۵	۲۹/سپتامبر/۲۰۰۶	قبل از اجراء به موجب اصلاحیه‌ی مصوب سال ۲۰۰۸ میلادی لغو گردید.	-----
۶	۰۲/اکتبر/۲۰۰۸	در انتظار اجراء- به موجب تصمیم مجمع سازمان در نشست بیستم آن، به صورت مشروط از تاریخ ششم ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی به اجراء درآمد.	بازنگری جامع کنوانسیون با هدف به روز رسانی و گسترش نقش نظارتی سازمان نسبت به سایر اپراتورهای ماهواره‌ای غیر از "INMARSAT" و پیش‌بینی وظایف و مسؤولیت‌های سازمان در رابطه با سیستم "LRIT" در نقش هماهنگ کننده

ب) توسعه مأموریت و دامنه‌ی فعالیت سازمان و تغییر نام آن به سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی سیار با گذشت زمان و با اثبات کارآمدی "INMARSAT" دامنه‌ی مأموریت و فعالیت آن گسترش یافت و علاوه بر ارتباطات دریایی، ارتباطات زمینی و هوایی را نیز شامل گردید. توسعه‌ی خدمات ماهواره‌ای توسط "INMARSAT" به ارتباطات هوایی به موجب اصلاحیه‌ی مصوب

^۱ با توجه به لغو موافقت‌نامه‌ی عملیاتی از ذکر اصلاحات نسبت به آن صرف نظر می‌شود.

شانزدهم ماه اکتبر سال ۱۹۸۵ میلادی و توسعه این خدمات به خشکی به موجب اصلاحیه مصوب نوزدهم ماه ژانویه سال ۱۹۸۹ میلادی صورت گرفت. این دو اصلاحیه مصوب مجمع به ترتیب در تاریخ سیزدهم ماه اکتبر سال ۱۹۸۹ میلادی و بیست و ششم ماه ژوئن سال ۱۹۹۷ میلادی به اجراء در آمدند. توسعه خدمات ماهواره ای به ارتباطات هوایی و زمینی به ناچار تغییر عنوان کنوانسیون و سازمان را از سازمان بین‌المللی ماهواره ی دریایی به "سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی سیار (IMSO)"^۱ سبب گردید. برای این منظور و هم چنین اصلاح ترکیب شورای سازمان، اصلاحیه ای توسط مجمع سازمان در تاریخ نهم ماه دسامبر سال ۱۹۹۴ میلادی به تصویب رسید. این اصلاحیه قبل از اینکه به اجراء در آید، توسط اصلاحیه دیگری که در تاریخ بیست و چهارم ماه آوریل سال ۱۹۹۸ میلادی به تصویب مجمع در نشست دوازدهم آن رسید، لغو گردید. این اصلاحیه که متضمن تغییر نام کنوانسیون و بالتبع سازمان و هم چنین بازسازی ساختار سازمان بود، در تاریخ سی و یکم ماه جولای سال ۲۰۰۱ میلادی به اجراء درآمد.

ج) خصوصی سازی خدمات ماهواره ای و لغو موافقت‌نامه‌ی عملیاتی آن

با توجه به گسترش روز افزون خدمات ماهواره ای و غلبه جنبه‌های تجاری و خصوصی آن و هم چنین بروز رقابت در این عرصه، ایده ی تفکیک وظایف خصوصی و حاکمیتی سازمان در دهه‌ی نود به طور جدی مطرح گردید. تفکیک این وظایف و ایجاد یک شرکت کاملاً خصوصی تحت قلمرو مقررات ملی یک کشور و به تبع آن بازسازی ساختار سازمان کار چندان آسانی نبود و طرح مسائل متعدد اقتصادی، حقوقی و حتی سیاسی را سبب گردید. موضوع خصوصی سازی و در عین حال تضمین ارائه خدمات به دولت‌های عضو سازمان جهت حفظ ایمنی دریانوردی در چند جلسه مجمع سازمان مطرح گردید. نهایتاً دولت انگلیس در ماه فوریه سال ۱۹۹۷ میلادی پیشنهادی را در خصوص اصلاح کنوانسیون و نیز خاتمه دادن به موافقت‌نامه‌ی عملیاتی ارائه نمود. این اصلاحیه در نشست دوازدهم مجمع سازمان مطرح و تصویب شد. به موجب این اصلاحیه سیستم "INMARSAT" من بعد توسط یک شرکت خصوصی تأسیس شده بر اساس

^۱ "Convention on the International Mobile Satellite Organization, as amended (IMSO 1976)", "International Mobile Satellite Organization (IMSO)".

قانون انگلیس فعالیت خواهد نمود، اما تعهدات خدمات عمومی آن به ویژه خدمات “GMDSS” هم چنان تحت نظارت و کنترل یک سازمان بین‌المللی که “IMSO” نام گرفت، باقی خواهد ماند.

مجمع سازمان در نشست سیزدهم خود که به طور فوق‌العاده برگزار شد، با آغاز به کار مشروط پروژه‌ی انتقال و بازسازی ساختار سازمان از ماه آوریل سال ۱۹۹۹ میلادی موافقت نمود. اصلاحیه نیز متعاقباً به صورت رسمی از تاریخ سی و یکم ماه جولای سال ۲۰۰۱ میلادی به مرحله‌ی اجراء در آمد.

با اجرایی شدن اصلاحیه‌ی مصوب سال ۱۹۹۸ میلادی مربوط به کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی، موافقت‌نامه‌ی عملیاتی نیز ملغی گردید، چرا که عملیات خدمات ماهواره ای به یک شرکت خصوصی تأسیس یافته بر اساس قانون انگلیس واگذار شد.

عناصر اصلی ساختار جدید را می‌توان در چند مورد ذیل خلاصه نمود:

- خدمات “INMARSAT” توسط یک شرکت هلدینگ و یک شرکت عملیاتی^۱ خصوصی ثبت شده بر اساس قانون انگلیس ارائه خواهد شد و مقر آن در لندن خواهد بود؛
- به دولت‌های عضو کنوانسیون سهام عادی در شرکت هلدینگ داده خواهد شد و مسؤولیت شان نیز از نوع مسؤولیت محدود خواهد بود؛
- تمامی اموال “INMARSAT” و فعالیت‌های تجاری آن به شرکت عملیاتی جدیدالتأسیس منتقل خواهد شد؛
- اهداف شرکت فوق هم چنان ارائه‌ی خدمات ماهواره ای در سطح جهانی، منطقه‌ای و محلی به خصوص خدمات تجاری هوایی، دریایی و زمینی و نیز خدمات ایمنی، اضطرار و ناوبری خواهد بود؛

^۱“ INMARSAT One Limited (INMARSAT Holdings Limited) and INMARSAT Two Company (INMARSAT Limited/Operating Company)”.

- سازمان بین‌المللی "INMARSAT" با نام و ساختاری جدید اما مختصرتر از قبل ادامه‌ی حیات خواهد داد و مأموریت آن نیز عبارت خواهد بود از حصول اطمینان از ارائه خدمات در زمینه‌ی "GMDSS" و سایر خدمات عمومی توسط شرکت هلدینگ و عملیاتی؛
- به سازمان بین‌المللی جایگزین سهام ویژه‌ای در شرکت هلدینگ داده خواهد شد و علاوه بر این به موجب قراردادی که میان سازمان و شرکت منعقد خواهد گردید،^۱ سازمان قادر خواهد بود بر عملکرد شرکت در زمینه‌ی اصول اولیه و تعهدات خدمات عمومی نظارت داشته باشد و در صورت لزوم اقدامات لازم را به عمل آورد.^۲

(د) گسترش دامنه‌ی نظارتی سازمان

با رهاسازی سازمان از ارائه خدمات ماهواره‌ای و واگذاری آن به یک شرکت خصوصی، نقش نظارتی آن برای حفظ منافع دولت‌های عضو سازمان تقویت گردید. این نظارت بیش‌تر مربوط به خدمات "GMDSS" می‌باشد که توسط آی‌مو و در قالب کنوانسیون سولاس پیش‌بینی گردید. با ظهور ارائه دهندگان خدمات ماهواره‌ای^۳ متعدد و هم‌چنین تأسیس سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها موسوم به "LRIT"، ضرورت نظارت بر ارائه دهندگان خدمات و نیز نقش آفرینی به عنوان هماهنگ کننده‌ی ارائه این خدمات^۴ احساس گردید. برای این منظور کنوانسیون "IMSO" با هدف گسترش دادن نقش نظارتی سازمان به سایر ارائه دهندگان خدمات مشابه شرکت "INMARSAT" و نیز خدمات "LRIT" در تاریخ بیست و نهم ماه سپتامبر سال ۲۰۰۶ میلادی مورد اصلاح واقع شد. این اصلاحیه به دلیل نواقص و ابهاماتی که در آن مطرح شد، با استقبال مناسب دولت‌های عضو مواجه نگردید و به اجراء در نیامد. متعاقباً در تاریخ دوم ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی مجمع سازمان در نشست بیستم خود، کنوانسیون را مورد مطالعه و بازنگری اساسی قرار داد و اصلاحیه جدیدی را به تصویب رساند. این اصلاحیه جایگزین اصلاحیه سال ۲۰۰۶ میلادی شد و آن را لغو نمود.

^۱ "Public Services Agreement (PSA)" between IMSO and Companies.

^۲ Sagar David and Mc Cormick Patricia K.: "In the forefront of Mobile Satellite Communications", INMARSAT, published by IMSO, 2011, pages 17 to 19.

^۳ "Mobile Satellite Service Providers".

^۴ "Co-ordinator Role".

تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی تنها نه دولت عضو کنوانسیون اصلاحیه‌ی فوق‌الذکر را پذیرفتند. معه‌ذا همان‌طور که در قبل ذکر شد، مجمع در نشست بیستم خود با اجرای مشروط آن (قبل از تحقق شرایط اجرای رسمی)، از تاریخ ششم ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی موافقت نمود.

ه) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

“کنوانسیون راجع به سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی سیار (IMSO)” با لحاظ کلیه‌ی اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن، از بیست و دو ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. ضمیمه‌ی کنوانسیون با عنوان “رویه‌هایی برای حل و فصل دعاوی مذکور در ماده‌ی هفده کنوانسیون”^۱ مشتمل بر دوازده ماده می‌باشد و جزو لاینفک کنوانسیون محسوب می‌شود.

عناوین موضوعاتی که در کنوانسیون به آن‌ها پرداخته شد، عبارتند از:

تعاریف اصطلاحات بکار رفته در کنوانسیون، تأسیس سازمانی با عنوان سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی سیار، اهداف و وظایف اصلی کنوانسیون و سازمان، نظارت بر “GMDSS”، تسهیلات لازم برای ارائه‌ی هر چه بهتر خدمات ماهواره‌ی، موافقت‌نامه‌های مربوط به نحوه‌ی ارائه‌ی خدمات “LRIT” و پوشش هزینه‌های آن، ساختار و ترکیب سازمان، مجمع سازمان و نحوه‌ی برگزاری نشست‌ها و قواعد کاری حاکم بر آن، وظایف مجمع، مدیریت سازمان شامل مواردی هم چون انتخاب مدیر کل و وظایف آن، هزینه‌های سازمان و نحوه‌ی پوشش قرار دادن آن، مسؤلیت دولت‌های عضو سازمان در قبال تعهدات و اعمال سازمان یا شرکت‌های ارائه‌ی کننده‌ی خدمات ماهواره‌ی، شخصیت حقوقی سازمان، روابط میان سازمان و سایر سازمان‌های بین‌المللی، حل و فصل اختلافات میان دولت‌های عضو و یا دولت‌های عضو با سازمان در رابطه با هر موضوع منبعت از کنوانسیون و نهایتاً سایر مقررات عمومی و کلی مربوط به معاهدات بین‌المللی از قبیل نحوه‌ی اجراء، اصلاح، عضویت و غیره..

^۱. “Annex: Procedures for the settlement of disputes referred to in article 17 of the convention”.

(و) ساختار و تشکیلات سازمان

سازمان بین‌المللی ماهواره‌ی سیار دارای شخصیت حقوقی مستقل است. این سازمان از دو رکن اصلی "مجمع و هیأت مدیره"^۱ تشکیل یافت. کلیه دولت‌های عضو کنوانسیون عضو مجمع نیز می‌باشند. مجمع هر دو سال یک بار تشکیل جلسه عادی خواهد داد. برگزاری جلسات فوق‌العاده نیز با درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون و یا مدیر کل سازمان امکان پذیر می‌باشد.^۲

نحوه تشکیل جلسات مجمع، اتخاذ تصمیم، رأی‌گیری، وظایف و سایر مسائل اجرایی مجمع در کنوانسیون و هم چنین "قواعد کاری"^۳ مجمع پیش‌بینی شده است. وظایف مجمع عبارتند از:

- ملاحظه و بررسی اهداف، سیاست‌های کلی و مقاصد دراز مدت سازمان و فعالیت‌های ارائه‌کنندگان خدمات ماهواره‌ای؛
- برداشتن گام‌ها و اتخاذ رویه‌های مورد نیاز برای حصول اطمینان از عمل به تعهدات مربوط به ارائه خدمات ارتباطات ماهواره‌ای سیار دریایی برای "GMDSS"؛
- تصمیم‌گیری راجع به مسائل مربوط به روابط رسمی میان سازمان و دولت‌های عضو یا غیر عضو سازمان و هم چنین سازمان‌های بین‌المللی؛
- تصمیم‌گیری راجع به هرگونه اصلاحیه نسبت به کنوانسیون؛
- تصویب بودجه‌های پیشنهادی از سوی مدیر کل و استقرار رویه‌هایی برای بازنگری و تأیید بودجه؛

^۱. "Assembly and Directorate".

^۲. تا قبل از تغییر ساختار سازمان علاوه بر دو رکن مجمع و هیأت مدیره، یک رکن دیگری به نام شورا نیز وجود داشت. مواد سیزدهم الی پانزدهم کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی به ترکیب، رویه‌های کاری و وظایف شورا اختصاص داشت. به موجب اصلاحیه مصوب سال ۱۹۹۸ میلادی شورا از ساختار سازمان حذف گردید.

^۳. "Rules of Procedure".

- ملاحظه و بازبینی اهداف، سیاست‌های کلی و مقاصد بلند مدت سازمان در اجرای نقش سازمان به عنوان هماهنگ کننده سیستم "LRIT" و برداشتن اقدامات لازم برای حصول اطمینان از اجرای نقش هماهنگ کننده این سیستم توسط سازمان؛
- انجام وظایف محوله به مجمع حسب مورد، ذکر شده در هر یک از مواد دیگر کنوانسیون. هیأت مدیره سازمان نیز از یک "مدیر کل" ^۱ و تعداد اندکی کارمند تشکیل گردید. هیأت مدیره اجرای وظایف سازمان را بر عهده دارد. مدیر کل به عنوان رأس هرم سازمانی، نماینده‌ی حقوقی سازمان و رییس اجرایی هیأت مدیره محسوب می‌شود ^۲ و تحت هدایت مجمع انجام وظیفه می‌نماید و در قبال آن مسؤول می‌باشد.
- یک نهاد فرعی نیز وجود دارد که به عنوان بازوی مشورتی و معین مجمع عمل می‌نماید. اگرچه در کنوانسیون از این نهاد نامی برده نشد، اما در قواعد اجرایی مجمع پیش‌بینی گردید. نسبت این نهاد که به "کمیته‌ی مشورتی" ^۳ موسوم است، با مجمع سازمان همانند نسبت مجمع با شورای آیمو می‌باشد. کمیته‌ی مشورتی می‌بایست متشکل از نمایندگان حداقل پانزده دولت عضو سازمان باشد. این اشخاص از سوی مجمع انتخاب می‌شوند و در گزینش آن‌ها توزیع جغرافیایی نیز مورد لحاظ قرار می‌گیرد. مجمع شرایط کاری کمیته مشورتی را تهیه می‌نماید. ^۴ کمیته نیز مکلف است، به عنوان نماینده‌ی مجمع و از طرف آن وظایف آمده در شرایط کاری تعیینی را به انجام رسانیده و گزارش خود را تسلیم مجمع و دولت‌های عضو کنوانسیون نماید. اعضای کمیته برای یک دوره ی دو ساله تا نشست بعدی مجمع انتخاب می‌شوند. در نشست بیست و دوم مجمع که در ماه ژوئن سال ۲۰۱۲ میلادی برگزار شد، سی و هشت دولت عضو از جمله جمهوری اسلامی ایران به عنوان اعضای کمیته انتخاب شدند.

1. "General Director".

2. "Legal Representative of the Organization and Chief Executive Officer of the Directorate".

3. "Advisory Committee".

^۴ این شرایط کاری در نشست پانزدهم مجمع تعیین گردید و به مرور زمان در نشست های بعدی مجمع جرح و تعدیل شد. بعضی از وظایف مجمع نیز به کمیته ی مشورتی احاله شد و در این موارد کمیته به نیابت از مجمع عمل می کند و گزارش اقدامات را به نشست بعدی مجمع ارائه می نماید.

ز) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی نود و هفت کشور با در اختیار داشتن تقریباً ۹۴.۹۲٪ تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی به عضویت کنوانسیون و سازمان در آمدند. کشور کویت به عنوان اولین عضو کنوانسیون، سند عضویت خود را در تاریخ بیست و پنجم ماه فوریه سال ۱۹۷۷ میلادی تحویل دبیر کل آیمو نمود.

در منطقه خلیج فارس تمامی کشورها به عضویت در کنوانسیون در آمدند. کویت اولین کشوری بود که جلوتر از همه‌ی کشورهای این منطقه سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود. جمهوری اسلامی ایران در تاریخ دوازدهم ماه اکتبر سال ۱۹۸۴ میلادی سند عضویت خود را تسلیم کرد.

ح) پروتکل راجع به مزایا و مصونیت‌های سازمان بین‌المللی ماهواره ی سیار، مصوب سال ۱۹۸۱ میلادی

در ماده بیست و ششم کنوانسیون "INMARSAT" مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی، ضرورت برخورداری از مزایا و مصونیت‌ها برای سازمان و پرسنل آن و نیز نمایندگان دولت‌های عضو مورد تأکید و شناسایی قرار گرفت. علاوه بر موافقت‌نامه‌ی مقرر سازمان که میان سازمان و دولت انگلیس منعقد گردید،^۱ در بند چهارم ماده فوق‌الذکر لزوم اعطای مزایا و مصونیت‌های ویژه برای سازمان، مدیر کل، کارمندان سازمان و هم‌چنین نمایندگان دولت‌های عضو سازمان که در مأموریت خارج از مقر سازمان بسر می‌برند، مورد تأکید قرار گرفت و از سازمان خواسته شد، به محض اجرایی شدن کنوانسیون، پروتکلی را در این زمینه تهیه نماید.

به دنبال اجرایی شدن کنوانسیون در سال ۱۹۷۹ میلادی، پروتکل راجع به مزایا و مصونیت‌ها در تاریخ اول ماه دسامبر سال ۱۹۸۱ میلادی با عنوان " پروتکل راجع به مزایا و مصونیت‌های سازمان بین‌المللی ماهواره ی دریایی "^۲ به تصویب رسید و در روز سی ام ماه جولای سال ۱۹۸۳ میلادی به مرحله اجراء در آمد. با اصلاح کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۶

^۱. "Headquarter Agreement" signed between IMSO and the Government of UK".

^۲. "Protocol on Privileges and Immunities of the International Maritime Satellite Organization".

میلادی و تغییر نام و ساختار سازمان، پروتکل نیز مورد بازنگری قرار گرفت و اصلاحات آن در تاریخ پانزدهم ماه آوریل سال ۱۹۹۹ میلادی به تصویب رسید. عنوان این مصوبه عبارتست از "پروتکل اصلاح شده راجع به مزایا و مصونیت‌ها برای سازمان بین‌المللی ماهواره ی سیار"^۱.

پروتکل مورد نظر با اعمال اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن، از بیست و دو ماده تشکیل شد. تنها دولت‌های عضو کنوانسیون می‌توانند به عضویت در پروتکل در آیند. این پروتکل تقریباً همه‌ی عناصر یک معاهده مستقل را داراست. به موجب ماده نوزده پروتکل در سی امین روز بعد از تاریخی که در آن حداقل ده کشور عضو کنوانسیون آن را پذیرفتند، به اجراء در خواهد آمد. در صورت انحلال سازمان و لغو کنوانسیون، پروتکل نیز اعتبار خود را از دست خواهد داد. دولت‌هایی که بعد از به اجراء در آمدن پروتکل به عضویت در آن در می آیند نیز سی روز پس از تاریخ تحویل سند عضویت خود، به رعایت مفاد پروتکل متعهد خواهند شد.

تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد چهل و چهار کشور عضو کنوانسیون، عضویت در پروتکل را نیز پذیرفتند. نروژ به عنوان اولین کشور در تاریخ نوزدهم ماه آوریل سال ۱۹۸۲ میلادی سند عضویت خود را تسلیم مدیر کل "IMSO" به عنوان امین اسناد نمود.

از منطقه خلیج فارس کشورهای عراق، عمان، کویت، عربستان سعودی و قطر عضویت در پروتکل را پذیرفتند. کویت به عنوان اولین کشور عضو کنوانسیون از این منطقه در تاریخ بیست و پنجم ماه مارس سال ۱۹۸۶ میلادی سند عضویت خود را تسلیم نمود.

بند نهم - کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس برای ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری مصوب سال ۱۹۷۷ میلادی و پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۳ میلادی مربوط به آن

ویژگی‌های خاص کشتی‌های ماهی‌گیری، مقررات ایمنی خاصی را برای آن‌ها ایجاد نمود. عدم شمولیت بسیاری از مقررات ایمنی بین‌المللی نسبت به کشتی‌های ماهی‌گیری از یک سو و حوادث دریایی روزافزون این گونه کشتی‌ها از سوی دیگر، سازمان بین‌المللی دریانوردی را بر آن داشت، چاره‌ای بیاندیشد و مقررات ویژه‌ای را به تصویب رساند. این مقررات اگرچه برگرفته

^۱. "Revised Protocol on Privileges and Immunities of the International Mobile Satellite Organization".

از دو کنوانسیون سولاس و خطوط بارگیری می‌باشند، اما با ویژگی‌های خاص کشتی‌های ماهی‌گیری انطباق داده شدند. هدف اصلی از تصویب کنوانسیون راجع به ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری، تهیه اصول و قواعد یکنواخت راجع به ساخت، بهره‌برداری و تجهیزات کشتی‌های ماهی‌گیری به منظور حفظ و ارتقای ایمنی آن‌ها و سرنشینان می‌باشد.

الف) تاریخ تصویب کنوانسیون و شکست آن

به دنبال موافقت مجمع آیمو که طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.369(IX)" مصوب اجلاس نهم در سال ۱۹۷۵ میلادی صورت گرفت، کنفرانس دیپلماتیک با تولیت آیمو و میزبانی دولت کشور اسپانیا از روز هفتم ماه مارس لغایت دوم ماه آوریل سال ۱۹۷۷ میلادی در شهر "تورمولینوس"^۱ این کشور برگزار شد. این کنفرانس پس از یک نشست طولانی، سرانجام توانست در روز دوم ماه آوریل متن نهایی "کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس برای ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری، ۱۹۷۷ (SFV 77)"^۲ را به تصویب رساند. طبق ماده‌ی ده کنوانسیون برای به‌اجراء در آمدن آن دو شرط لازم بود. اول این که حداقل پانزده کشور به عضویت آن در آیند و دوم این که حداقل تعداد ناوگان کشتی‌های ماهی‌گیری این کشورها از پنجاه درصد تعداد ناوگان جهانی کشتی‌های ماهی‌گیری با طول ۲۴ متر و بالاتر کم‌تر نباشد.

کنوانسیون "SFV 77" به دلیل عدم استقبال دولت‌ها هرگز به اجراء در نیامد و بنابراین ضرورت اصلاح آن با هدف رفع موانع و مشکلات بر سر راه پذیرش و اجرایی شدن آن احساس گردید.

با توجه به این که پروتکل اصلاحی کنوانسیون مادر را در خود هضم نمود و جایگزین آن گردید، فلذا در این قسمت به توضیحات ارائه شده راجع به کنوانسیون بسنده و به پروتکل اصلاحی آن پرداخته می‌شود.

1. "Torremolinos".

2. "Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (SFV 77)".

ب) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۳ میلادی

عدم توفیق کنوانسیون در جلب نظر دولت‌ها و در نتیجه عدم به اجراء در آمدن آن باعث گردید، سازمان بین‌المللی دریانوردی از طریق کمیته‌ی ایمنی دریانوردی اقدام به بازنگری کنوانسیون با هدف رفع موانع فنی و مشکلات بر سر راه پذیرش و اجرای آن بنماید. با طرح موضوع در نشست هفدهم مجمع، این نهاد با برگزاری کنفرانسی موافقت نمود و به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.728(17)" آن را در برنامه‌ی کاری آیمو گنجانده. پس از آن پیش‌نویس متن اصلاحیه جهت بازنگری کنوانسیون در قالب یک پروتکل تهیه و زمینه برای برگزاری کنفرانس بین‌المللی فراهم گردید. متعاقب آن کنفرانس بین‌المللی از تاریخ بیست و دوم ماه مارس لغایت دوم ماه آوریل سال ۱۹۹۳ میلادی مجدداً با میزبانی کشور اسپانیا و در شهر تورمولینوس برگزار شد. پس از بحث و بررسی مفاد پیش‌نویس اصلاحیه، کنفرانس متشکله موفق گردید، متن نهایی پروتکل اصلاحی را در آخرین روز نشست خود به تصویب رساند. عنوان این پروتکل عبارت است از " پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس مربوط به کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس برای ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری"^۱.

پروتکل نه تنها مواد کنوانسیون را مورد اصلاح اساسی قرار داد، بلکه مقررات آمده در ضمیمه آن را نیز اصلاح کرد و خود جانشین کنوانسیون شد. در مقدمه پروتکل ضمن اشاره به مشکلات موجود در کنوانسیون، بهترین راه جهت نیل به یک توافق جمعی در زمینه‌ی استانداردهای ایمنی قابل اعمال نسبت به کشتی‌های ماهی‌گیری، تهیه یک پروتکل اصلاحی نسبت به کنوانسیون مورد نظر عنوان گردید.

ج) نحوه اجراء و اصلاح

شرایط و مقررات مربوط به اجرای پروتکل "FSV 1993" در ماده دهم آن ذکر گردید. این مقررات که با مقررات آمده در خود کنوانسیون تا حدی تفاوت دارد، دو شرط اصلی را برای اجرایی شدن پروتکل بیان داشت. طبق ماده ده، پروتکل زمانی به اجراء در خواهد آمد که اولاً

^۱ "Torremolinos Protocol 1993 Relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, (FSV PROT 1993).

حداقل پانزده دولت به عضویت آن در آمده باشند و ثانیاً مجموع تعداد کشتی‌های ماهی‌گیری بیش‌تر از ۲۴ متر طول این دولت‌ها کم‌تر از ۱۴۰۰۰ فروند نباشد. با تحقق این دو شرط، پروتکل بعد از دوازده ماه برای دولت‌های عضو لازم الاجراء خواهد شد. بعد از اجرایی شدن پروتکل نیز چنانچه دولتی به عضویت در آن درآید، پروتکل بعد از گذشت سه ماه از تاریخ تسلیم سند عضویت به دبیر کل آیمو، نسبت به دولت جدید العضا اجرایی خواهد شد.

برای اصلاح مقررات پروتکل از شیوه‌ی پذیرش صریح برای مواد و پذیرش ضمنی برای ضمیمه استفاده شد. ماده‌ی یازدهم پروتکل ناظر به نحوه‌ی پیشنهاد، طرح اصلاحات و تشریفات تصویب و اجرای آن می‌باشد. طبق این ماده اصلاحات نسبت به پروتکل می‌تواند با طرح در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی آیمو و یا از طریق برگزاری یک کنفرانس متشکل از دولت‌های عضو به تصویب رسد.

اصلاحیه‌ی پیشنهادی از سوی دبیر کل آیمو به اطلاع کلیه‌ی دولت‌های عضو رسانده می‌شود و سپس با گذشت شش ماه از تاریخ ابلاغ جهت بررسی و تصویب به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ارجاع می‌گردد. اصلاحیه‌ی مطروحه در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی در نشست کمیته موسوم به "کمیته‌ی بسط یافته‌ی ایمنی دریانوردی" به رأی گذاشته خواهد شد، مشروط بر اینکه حداقل یک سوم دولت‌های عضو در جلسه و رأی‌گیری شرکت نمایند. اصلاحیه‌ی مطروحه اعم از مواد و ضمیمه‌ی پروتکل با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو به تصویب خواهد رسید. اصلاحیه‌ی مصوب از سوی دبیر کل به کلیه‌ی دولت‌های عضو پروتکل جهت پذیرش ابلاغ خواهد شد. چنانچه اصلاحیه مربوط به مواد پروتکل باشد، مفاد آن زمانی پذیرفته تلقی خواهد شد که حداقل دو سوم دولت‌های عضو سند پذیرش آن را تحویل دبیر کل آیمو نمایند. چنانچه اصلاحیه مربوط به ضمیمه باشد، مفاد آن پس از گذشت دو سال از زمان تصویب و یا تاریخ دیگری که توسط کمیته‌ی مورد اشاره تعیین شده باشد و در هر حال نمی‌تواند از یک سال کم‌تر باشد، پذیرفته تلقی خواهد شد. در صورتی که تا قبل از انقضای مهلت تعیین شده برای پذیرفته تلقی شدن بیش از یک سوم دولت‌های عضو و یا تعدادی از دولت‌های عضو که مجموع تعداد کشتی‌های

تحت پوشش پروتکل آن‌ها بیش از ۶۵٪ کل تعداد کشتی‌های ماهی‌گیری دولت‌های عضو باشد، با اصلاحیه مصوب مخالفت کتبی نمایند، اصلاحیه مردود و کان لم یکن تلقی خواهد شد.

پس از تصویب و پذیرفته تلقی شدن مواد و ضمیمه نوبت به زمان اجرای آن‌ها می‌رسد. اصلاحیه مصوب نسبت به مواد پروتکل شش ماه پس از تاریخ پذیرفته تلقی شدن، صرفاً نسبت به دولت‌های عضو به اجراء در خواهد آمد و چنانچه دولتی پس از اجرایی شدن اصلاحیه آن را مورد پذیرش قرار دهد، پس از گذشت شش ماه از زمان تسلیم سند پذیرش خود به مفاد آن پای بند خواهد شد.

اصلاحیه از طریق کنفرانس بدین صورت است که ابتداء یک یا چند دولت عضو پروتکل با طرح موضوع، در خواست برگزاری کنفرانسی را جهت بررسی اصلاحیه می‌نماید. در صورتی که حداقل یک سوم دولت‌های عضو با چنین درخواستی موافقت نمایند، آیمو اقدام به برگزاری کنفرانس خواهد نمود. اصلاحیه مطروحه در کنفرانس با تصویب دو سوم دولت‌های عضو پروتکل که در نشست کنفرانس و رأی‌گیری آن شرکت نمودند، به تصویب خواهد رسید. اصلاحیه مصوب کنفرانس برای پذیرش به کلیه دولت‌های عضو ابلاغ خواهد شد. نحوه پذیرش و اجرای اصلاحات مصوب کنفرانس اعم از مواد و ضمیمه همانند اصلاحات مصوب کمیته‌ی ایمنی دریانوردی در نظر گرفته شد، مگر این که کنفرانس صراحتاً تصمیم دیگری در این خصوص بگیرد.

اصلاحات مصوب مربوط به ضمیمه پروتکل شش ماه پس از تاریخ پذیرفته تلقی شدن آن نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو به اجراء در خواهد آمد. با این حال دولت‌هایی که مخالفت خود را تا انقضای مهلت پذیرفته تلقی شدن اصلاحیه کتباً اعلام نمایند، به اجرای مفاد آن ملزم نخواهند شد. دولت‌ها می‌توانند به جای مخالفت با اصلاحیه طی نامه‌ای خطاب به دبیر کل آیمو خود را تا حداکثر یک سال از اجرای مفاد اصلاحیه (پس از اجرایی شدن آن) معاف بدانند. این مدت یک سال می‌تواند با موافقت قبلی حداقل دو سوم دولت‌های عضو حاضر در نشست کمیته‌ی ایمنی دریانوردی افزایش یابد.

نکته قابل تأمل در خصوص اصلاحات مطروحه در یک کنفرانس این است که خلاف اصلاحیه مطروحه در کمیته که حضور حداقل یک سوم دولت‌های عضو پروتکل در نشست آن برای تصویب اصلاحیه را ضروری می‌داند، برای اصلاحیه مطروحه در کنفرانس چنین شرطی پیش‌بینی نگردید. بنابراین کنفرانس می‌تواند با تعداد کم‌تر از نصاب یک سوم دولت‌های عضو نیز تشکیل شود و اصلاحیه مطروحه نیز با موافقت دوسوم هر تعداد دولت حاضر در نشست کنفرانس و رأی‌گیری به تصویب رسد با این وصف، کنفرانس می‌تواند طور دیگری تصمیم بگیرد و قبل از ورود به بحث اصلاحات، شرایط لازم برای تصویب آن را تعیین نماید.

(د) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

پروتکل مصوب سال ۱۹۹۳ تورمولینوس از چهارده ماده و یک ضمیمه تشکیل یافت. عناوین موضوعات آمده در مواد پروتکل عبارتند از مقرراتی راجع به تعهدات کلی دولت‌های عضو، تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی به کار رفته در پروتکل، قلمرو اعمال مقررات، تأیید و کنترل توسط "دولت بندری/صاحب بندر"، موارد قوای قهریه، ارائه اطلاعات به آی‌مو، حوادث مربوط به کشتی‌های ماهی‌گیری، نسبت پروتکل با سایر معاهدات و مقررات کلی مربوط به هر معاهده‌ای از قبیل نحوه عضویت، اجراء، اصلاح و غیره.

عنوان ضمیمه پروتکل که بخش مهم و لاینفک آن محسوب می‌شود، عبارت است از "اصلاحات نسبت به ضمیمه و پیوست‌های ضمیمه کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس برای ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری، ۱۹۷۷"^۱. این ضمیمه مشتمل بر ده بخش و یک پیوست می‌باشد. هر یک از بخش‌ها دارای مقرراتی راجع به قواعد و استانداردهای ایمنی در زمینه‌ی کشتی‌های ماهی‌گیری می‌باشد. عنوان پیوست ضمیمه "گواهینامه‌ها و ثبت و ضبط تجهیزات"^۲ است.

عناوین بخش‌های ده گانه‌ی ضمیمه عبارتند از مقررات کلی و عمومی (بخش اول)، ساختمان، یکپارچگی نفوذ ناپذیری آب و تجهیزات (بخش دوم)، توازن و قابلیت دریانوردی

^۱. Annex: " Modifications to the annex and the appendices to the annex to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977".

^۲. "Certificates and Record of Equipment".

مربوطه (بخش سوم)، منصوبات ماشین و الکتریکی و فضا‌های ماشینی که متناوباً بدون حضور کسی هستند (بخش چهارم)، حفاظت در برابر حریق، کشف حریق، آتش نشانی و مبارزه با آتش (بخش پنجم)، حفاظت کارکنان کشتی (بخش ششم)، اسباب و ترتیبات نجات جان (بخش هفتم)، رویه‌های مربوط به حالت اضطرار، فراخوانی نیروها و تمرین (بخش هشتم)، تلگراف‌ها و تلفن‌های رادیویی (بخش نهم)، تجهیزات و ترتیبات ناوبری کشتی (بخش دهم).

ه) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی هفده کشور با در اختیار داشتن تقریباً ۱۹٪ (حدود ۳۲۳۷) کشتی‌های ماهی‌گیری با طول ۲۴ متر و بالاتر به عضویت پروتکل در آمدند. بنابراین تا تحقق شرایط اجرایی شدن پروتکل راه درازی در پیش است. البته عضویت کشور چین به تنهایی و یا چند کشور دارنده ی ناوگان بزرگ ماهی‌گیری می‌تواند زمینه‌ی اجرای پروتکل را فراهم سازد. اولین کشوری که به عضویت این معاهده در آمد، نروژ می‌باشد. این کشور سند عضویت خود را در تاریخ چهاردهم ماه اکتبر سال ۱۹۹۶ تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

از منطقه خلیج فارس هیچ کشوری از پروتکل تورمولینوس استقبال ننمود و به عضویت آن در نیامد.

و) طرح بازنگری پروتکل و تهیه پیش‌نویس موافقت‌نامه‌ی اجرای آن

تلاش آیمو در ترغیب دولت‌ها به عضویت در پروتکل نتیجه‌ی ای در برنداشت و بنابراین آیمو را بار دیگر به چاره‌اندیشی برای به‌اجراء در آمدن هر چه سریع‌تر آن واداشت. کمیته‌ی ایمنی دریانوردی در نشست هشتم و سوم خود که در ماه اکتبر سال ۲۰۰۷ میلادی برگزار شد، با در نظر گرفتن گزارش "گروه کاری ویژه مشترک آیمو و فائو راجع به ماهی‌گیری غیرقانونی، بدون نظم و فاقد گزارش"^۱، بررسی گزینه‌های تسریع در اجرای پروتکل را ضروری تشخیص داد و از دولت‌ها درخواست نمود، پیشنهادهای خاص خود را جهت طرح در کمیته به نشست بعدی ارائه نمایند. مجمع آیمو نیز در نشست بیست و پنجم خود که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۷ میلادی

^۱. "FAO/IMO Joint ad hoc Working Group on Illegal, Unregulated and Unreported Fishing".

برگزار شد، به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.1003(25)" ضمن دعوت مجدد از دولت‌ها به عضویت در پروتکل تورمولینوس، از ابتکار کمیته‌ی مذکور استقبال نمود. کمیته نیز کمیته‌ی فرعی "SLF" را مأمور رسیدگی به موضوع کرد. این کمیته موفق شد، پس از چند جلسه نهایتاً در نشست پنجاه سوم خود پیش‌نویس متن موافقت‌نامه‌ی اجرایی پروتکل را به همراه اصلاحات نسبت به ضمیمه‌ی آن تهیه و به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ارائه نماید. این کمیته نیز در نشست هشتاد و نهم خود که در ماه می سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار شد، پیش‌نویس موافقت‌نامه تهیه شده را مورد ملاحظه و بررسی قرار داد و با تغییراتی جزئی به تصویب رساند. با این اقدام کمیته زمینه برای برگزاری کنفرانسی دیپلماتیک در سال ۲۰۱۲ میلادی فراهم گردید. با اعلام آمادگی دولت کشور آفریقای جنوبی برای میزبانی کنفرانس، شورا و به دنبال آن مجمع آیمو با استقبال از چنین پیشنهادی، با برگزاری آن در ماه اکتبر سال ۲۰۱۲ میلادی موافقت نمود.

عنوان سند پیشنهادی "پیش‌نویس موافقت‌نامه‌ی راجع به اجرای پروتکل ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون تورمولینوس ۱۹۷۷ راجع به ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری"^۱ می‌باشد. این موافقت‌نامه در صورت تصویب زمینه را برای اجرای سریع تر پروتکل فراهم خواهد نمود. مهم‌ترین ویژگی این موافقت‌نامه را تغییر شرایط اجرای پروتکل تشکیل می‌دهد. به موجب ماده ۴ موافقت‌نامه‌ی پیشنهادی، برای به اجرا در آمدن پروتکل تعداد کشتی‌های ماهی‌گیری مشمول از ۱۴۰۰۰ فروند به ۳۰۰۰ و یا ۱۸۰۰ فروند تقلیل خواهد یافت و تعداد مورد نیاز دولت‌های عضو به پانزده، بیست و یا سی کشور تغییر پیدا خواهد کرد.

پیش‌نویس موافقت‌نامه‌ی پیشنهادی از چهار ماده و یک ضمیمه تشکیل شد. ضمیمه متضمن اصلاحاتی نسبت به مقررات فنی ضمیمه پروتکل می‌باشد. در این ضمیمه مقررات فنی

^۱. "Draft Agreement on the Implementation of the 1993 Protocol Relating to the 1977 Torremolinos Convention on the Safety of Fishing Vessels".

بخش‌های یکم، پنجم، هفتم و نهم ضمیمه پروتکل و پیوست آن که مربوط به گواهینامه‌ها می‌باشد، با تغییرات و اصلاحاتی همراه خواهد شد^۱.

بند دهم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان مصوب سال ۱۹۷۸ میلادی

یکی از دغدغه‌های اصلی آیمو از همان ابتدای فعالیتش موضوع عامل انسانی، صلاحیت و شایستگی افراد شاغل بر روی کشتی‌ها بود؛ عاملی که در حفظ و ارتقای ایمنی کشتی‌رانی بسیار مؤثر و کلیدی است و محور اصلی فعالیت دریایی را تشکیل می‌دهد. این دغدغه خاطر با تصویب یک معاهده بین‌المللی تا حدود زیادی برطرف گردید؛ سندی که به عنوان یکی از مقررات مهم آیمو جای خود را در میان جامعه دریانوردی جهانی باز کرد. امروزه تصور تردد یک کشتی در آب‌های بین‌المللی و بنادر کشورها بدون انطباق با مقررات این معاهده تقریباً غیر ممکن است.

هدف از تصویب کنوانسیون در رابطه با استانداردهای آموزشی، گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان، ارتقای سطح ایمنی جان اشخاص و اموال در دریا می‌باشد. با تقویت نیروی انسانی و ارتقای سطح شایستگی، مهارت و تجربه دریانوردان می‌توان از بروز حوادث دریایی تا حد قابل توجهی جلوگیری نمود و از این طریق کشتی، جان سرنشینان کشتی و اموال موجود در آن را حفظ کرد. نتیجه ارتقای ایمنی، جلوگیری از تصادم و حوادث دریایی می‌باشد که این امر خود پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی را نیز سبب خواهد شد. بنابراین هدف اصلی کنوانسیون را باید حفظ ایمنی دریانوردی و هدف تبعی آن را حفظ محیط زیست دریایی دانست. این دو هدف در مقدمه کنوانسیون مورد نظر مصوب آیمو نیز مورد اشاره قرار گرفتند.

^۱. کنفرانس در هنگام تصویب موافقت‌نامه از اختیار کامل برخوردار است و می‌تواند هر تغییری را که صلاح بدانند، در مفاد پیش نویس تقدیمی از سوی آیمو به عمل آورد. بنابراین ممکن است، تعداد مواد موافقت‌نامه از چهار ماده کم تر و یا بیش تر شود و یا بخش‌های دیگر ضمیمه پروتکل نیز مورد اصلاح قرار گیرد. با بررسی مفاد اصلاحیه پیشنهادی، تغییری در نحوه اصلاح مواد و ضمیمه ایجاد نخواهد شد.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

تهیه پیش‌نویس کنوانسیون راجع به استانداردهای آموزشی و گواهینامه‌های دریانوردی در قطعنامه‌ی شماره‌ی ۲۴۸ هفتمین نشست مجمع آیمو در سال ۱۹۷۱ میلادی به عنوان یکی از پروژه‌های اولویت دار آیمو تعریف گردید. با تصویب این قطعنامه کار تهیه متن پیش‌نویس در دستور کار کمیته‌ی ایمنی دریانوردی قرار گرفت و پس از گذشت تقریباً هفت سال، متن نهایی آن برای طرح در یک کنفرانس دیپلماتیک آماده گردید.

کنفرانس بین‌المللی در تاریخ چهاردهم ماه ژوئن سال ۱۹۷۸ میلادی افتتاح گردید و پس از برگزاری جلسات طولانی متعدد، با تصویب متن نهایی کنوانسیون در تاریخ هفتم ماه جولای سال ۱۹۷۸ میلادی به کار خود پایان داد. عنوانی را که کنفرانس برای این کنوانسیون انتخاب نمود، عبارت است از "کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهداری برای دریانوردان، ۱۹۷۸ (STCW 78)"^۱.

طبق ماده چهاردهم کنوانسیون، مقررات آن دوازده ماه پس از تاریخی که در آن حداقل بیست و پنج دولت به عضویت در آن در آمده باشند، به اجراء در خواهد آمد، مشروط بر این که مجموع تناژ ناخالص ناوگان تجاری یک صد تن و بالاتر این دولت‌ها حداقل از پنجاه درصد تناژ ناخالص جهانی کم‌تر نباشد. با تحقق شرایط این ماده کنوانسیون از تاریخ بیست و هشتم ماه آوریل سال ۱۹۸۴ میلادی اجرائی گردید و تمامی دولت‌های عضو آن ملزم به رعایت مفاد آن شدند.

شرایط اصلاح کنوانسیون در ماده دوازدهم آن بیان گردید. طبق این ماده اصلاح مفاد کنوانسیون از دو طریق طرح در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و یا برگزاری کنفرانسی متشکل از دولت‌های عضو امکان پذیر می‌باشد. برای طرح یک اصلاحیه در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی درخواست حتی یک دولت نیز کفایت می‌کند، اما برای برگزاری کنفرانس، این درخواست که

^۱. "International Convention on Standards of Training, Certificates and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 78)".

می‌تواند به صورت جمعی نیز صورت گیرد، می‌بایست با موافقت حداقل یک سوم دولت‌های عضو همراه باشد.

برای طرح اصلاحیه در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ابتداء مفاد آن از سوی دبیر کل آی‌مو به اطلاع کلیه دولت‌های عضو این سازمان، دولت‌های عضو کنوانسیون و نیز مدیر کل سازمان بین‌المللی کار رسانده می‌شود و سپس برای طرح و بررسی به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ارجاع می‌گردد. با گذشت شش ماه از تاریخ اطلاع رسانی فوق که معمولاً از طریق سایت رسمی آی‌مو صورت می‌پذیرد، کمیته‌ی مزبور اقدام به بررسی مفاد اصلاحیه می‌نماید^۱.

تمامی دولت‌ها ولو دولت‌های غیر عضو کنوانسیون حاضر در نشست کمیته‌ی ایمنی دریانوردی می‌توانند در زمان بررسی مفاد اصلاحیه پیشنهادی اظهار نظر نمایند و موافقت و یا مخالفت خود را اعلام دارند. معذک اصلاحیه صرفاً با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون "STCW" و در نشست فوق‌العاده‌ی کمیته موسوم به "کمیته‌ی بسط یافته‌ی ایمنی دریانوردی" به تصویب خواهد رسید، مشروط بر این که در زمان برگزاری نشست و رأی‌گیری حداقل یک سوم دولت‌های عضو در آن حضور داشته باشند.

اصلاحیه‌های مطروحه در کنفرانس نیز با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو حاضر در نشست و شرکت‌کننده در رأی‌گیری به تصویب خواهند رسید. برای برگزاری کنفرانس دبیر کل آی‌مو از مدیر کل سازمان بین‌المللی کار نیز نظر خواهی می‌کند. خلاف کمیته‌ی ایمنی دریانوردی، برای رسمیت تشکیل جلسه کنفرانس و تصویب اصلاحیه پیشنهادی نصاب حداقلی در نظر گرفته نشده است. بنابراین اصلاحیه با موافقت دو سوم هر تعداد دولت شرکت‌کننده در نشست کنفرانس و رأی‌گیری می‌تواند به تصویب رسد. نحوه پذیرش و اجرای اصلاحات مصوب کنفرانس اعم از مواد و ضمیمه کنوانسیون همانند مقررات مصرحه در خصوص اصلاحات مصوب

^۱. اگر چه اصلاح مفاد کنوانسیون در صلاحیت کمیته‌ی ایمنی دریانوردی می‌باشد اما این کمیته از کمیته‌های تخصصی فرعی متشکله تحت نظر خود به ویژه کمیته‌ی فرعی استانداردهای آموزش و نگهداری کمک می‌گیرد. به عنوان نمونه اصلاحات جامع صورت گرفته نسبت به ضمیمه کنوانسیون مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی کلاً در کمیته‌ی فرعی اخیر الذکر تهیه شد و سپس به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ارائه گردید.

کمیته‌ی ایمنی دریانوردی است، مگر آن که کنفرانس در زمان تصویب اصلاحیه طور دیگری تصمیم بگیرد.^۱

پس از تصویب اصلاحیه نوبت به پذیرش و اجراء می‌رسد. اصلاحیه‌های مصوب کمیته‌ی ایمنی دریانوردی و کنفرانس از سوی دبیر کل آیمو به دولت‌های عضو کنوانسیون جهت پذیرش ابلاغ خواهد شد. برای پذیرش اصلاحیه‌های کنوانسیون، همانند بسیاری از کنوانسیون‌های دریایی دیگر، از هر دو روش پذیرش صریح و ضمنی استفاده شد. چنانچه اصلاحیه نسبت به مواد کنوانسیون صورت پذیرد، پذیرش صریح و کتبی حداقل دو سوم دولت‌های عضو مورد نیاز است. اصلاحیه نسبت به ضمیمه کنوانسیون نیز پس از گذشت دو سال از زمان تصویب و ابلاغ آن به طور ضمنی پذیرفته تلقی خواهد شد، مگر آن که در طول این مدت بیش از یک سوم دولت‌های عضو مراتب اعتراض و به عبارتی مخالفت خود را با آن اعلام نمایند. در این صورت اصلاحیه کان لم یکن تلقی خواهد گردید. هم چنین است، چنانچه اصلاحیه مورد نظر از سوی کم‌تر از یک سوم دولت‌ها اما دارنده‌ی مجموع تناژ ناخالص بیش از پنجاه درصد تناژ جهانی مورد مخالفت کتبی قرار گیرد. در زمان تصویب اصلاحیه ممکن است تاریخ دیگری برای اجراء در آمدن اصلاحیه نسبت به ضمیمه کنوانسیون در نظر گرفته شود. در هر حال این تاریخ نمی‌تواند کم‌تر از یک سال از زمان تصویب اصلاحیه تعیین شود.

اصلاحیه مربوط به مواد کنوانسیون شش ماه پس از تاریخی که پذیرفته تلقی شد، صرفاً نسبت به دولت‌هایی که آن‌ها را مورد پذیرش قرار دادند، به اجراء در خواهد آمد. دولت‌هایی که در هر زمانی پس از پذیرفته تلقی شدن اصلاحیه و یا اجرایی شدن آن، آن را مورد پذیرش قرار دهند، شش ماه پس از تاریخ تسلیم سند پذیرش خود به اجراء مفاد اصلاحیه متعهد خواهند شد. اصلاحیه نسبت به ضمیمه کنوانسیون نیز شش ماه پس از تاریخ پذیرفته تلقی شدن آن نسبت به تمامی دولت‌های عضو بجز آن‌هایی که مخالفت خود را قبل از پذیرفته تلقی شدن کتباً اعلام داشتند، اجرایی خواهد شد. دولت‌ها می‌توانند بجای مخالفت با اصلاحیه طی نامه‌ای

^۱ در دو کنفرانس متشکله در سال ۱۹۹۵ و ۲۰۱۰ میلادی برای اصلاح ضمیمه کنوانسیون، کنفرانس از نحوه پذیرش و اجراء اصلاحات مصوب کمیته پیروی نمود.

خطاب به دبیر کل آی‌مو، خود را از اجرای مفاد اصلاحیه به مدت یک سال از زمان اجرایی شدن آن معاف دارند. این مهلت یک ساله که برای انطباق با مقررات اصلاحی و آمادگی می‌باشد، با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون در هنگام تصویب اصلاحیه می‌تواند افزایش یابد.

تاکنون اصلاحیه‌های متعددی نسبت به ضمیمه کنوانسیون، با استفاده از روش طرح در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی تصویب و اجرایی شد. در دو مورد نیز با توجه به حجم زیاد و اهمیت موضوعات مطروحه، اصلاحات از طریق برگزاری کنفرانس بین‌المللی به تصویب رسیدند.^۱

ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون "STCW 78" مشتمل بر هفده ماده و یک ضمیمه می‌باشد. عناوین موضوعات مهمی که در مواد کنوانسیون به آن‌ها اشاره شد و مقرراتی برای آن‌ها وضع گردید، عبارتند از تعهدات کلی دولت‌های عضو کنوانسیون در اجرای مفاد آن، تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی به کار رفته در کنوانسیون، حدود اعمال مقررات نسبت به کشتی‌ها، ارائه اطلاعات لازم به دبیر کل آی‌مو از سوی دولت‌های عضو، نسبت کنوانسیون با سایر معاهدات بین‌المللی، گواهینامه‌ها، مقررات انتقالی، صدور مجوز بخشودگی و عدم شمولیت مقررات کنوانسیون برای دسته‌ای از دریانوردان تحت ضوابط ویژه، پذیرش مدارک معادل دریانوردان، کنترل و بازرسی شایستگی دریانوردان در بنادر دولت‌های غیر صاحب پرچم، ترغیب و تشویق همکاری‌های فنی میان دولت‌های عضو کنوانسیون و مقررات عمومی مربوط به هر معاهده بین‌المللی نظیر نحوه عضویت، اجراء، اصلاح و امین اسناد.

^۱ در ادبیات قانون گذاری آی‌مو معمولاً اصلاحاتی که از طریق برگزاری کنفرانس‌های بین‌المللی نسبت به یک معاهده‌ای به تصویب می‌رسند، عنوان پروتکل به خود می‌گیرند. با این حال در موارد محدودی از عنوان اصلاحات (Amendment) برای مصوبات کنفرانس استفاده شده است. این موارد عمدتاً مربوط به اصلاحات ضمایم معاهدات و در جایی که از روش پذیرش ضمنی برای به اجرا در آوردن آن‌ها استفاده می‌شود، می‌باشند. راجع به این دو اصلاحیه اساسی مصوب کنفرانس متعاقباً در همین مبحث سخن به میان خواهد آمد.

عناوین بخش‌های هشت‌گانه‌ی ضمیمه که جزولاینفک معاهده محسوب می‌شود، با اعمال اصلاحات مصوب سال ۱۹۹۵ و سال ۲۰۱۰ میلادی به شرح ذیل می‌باشند:

- بخش یک - مقررات عمومی و کلی
- بخش دو - دپارتمان مستر و عرشه
- بخش سه - دپارتمان موتور
- بخش چهار - ارتباطات رادیویی و اپراتورهای رادیو
- بخش پنج - الزامات آموزش ویژه برای پرسنل در بعضی از کشتی‌های خاص
- بخش ششم - اضطرار، ایمنی حرفه‌ای، امنیت، مراقبت پزشکی و دستورالعمل‌های بقاء
- بخش هفت - گواهینامه‌ی جایگزین
- بخش هشت - نگهبانی^۱

ضمیمه کنوانسیون خود دارای یک پیوست با عنوان " کد " می‌باشد. این کد که عنوانش با عنوان کنوانسیون یکی است، از دو قسمت " A " و " B " تشکیل گردید.^۲ قسمت " A " جنبه الزامی و قسمت " B " جنبه توصیه‌ای و دستورالعملی برای اجرای مقررات کنوانسیون و ضمیمه آن دارد.

بند دوم از مقررۀ یک - یک بخش یکم ضمیمه کنوانسیون^۳ می‌گوید :

" این مقررات توسط مقررات الزامی آمده در قسمت " A " کد " STCW " تکمیل گردیده است، و

۱ - هرگونه ارجاع به الزام در یک مقررۀ هم چنین ارجاع بخش مربوطه قسمت " A " کد " STCW " را تشکیل می‌دهد؛

^۱. " General Provisions (Chapter I), Master and Deck Department(Chapter II), Engine Department (ChapterIII), Radio Communication and Radio Operators (Chapter IV), Special Training Requirements for Personel on Certain Types of Ships (chapter V), Emergency, Occupational Safety, Security, Medical Care and Survival Functions (Chapter VI), Alternative Certification (Chapter VII), Watchkeeping (Chapter VIII)".

^۲. " Part A and B of the Seafarer's Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code".

^۳. " Regulation I-I-2".

۲- در اعمال این مقررات، جزوات تشریحی و راهنماهای مربوطه آمده در قسمت "B" کد "STCW" می‌بایست با هدف نیل به اجرای متحدالشکل مقررات کنوانسیون در سطح جهانی، در عالی‌ترین سطح ممکن مورد لحاظ قرار گیرد؛

۳- اصلاحات نسبت به قسمت "A" کد "STCW" باید طبق مقررات ماده دوازدهم کنوانسیون راجع به نحوه اصلاحات قابل اعمال نسبت به ضمیمه، مورد تصویب قرار گرفته، به اجراء در آورده شود و واجد اثر گردد؛

۴- قسمت "B" کد "STCW" باید توسط کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مطابق با قواعد اجرایی آن مورد اصلاح واقع شود".

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

اولین کشوری که به عضویت کنوانسیون "STCW 78" در آمد، فرانسه بود. دولت این کشور در تاریخ یازدهم ماه آوریل سال ۱۹۸۰ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل وقت آیمو نمود. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی کنوانسیون دارای یکصد و پنجاه و شش دولت عضو می‌باشد. این تعداد دولت‌های عضو دارنده‌ی مجموعاً ۹۹.۲۲٪ تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهان هستند. این میزان درصد خود بیانگر جایگاه ممتاز کنوانسیون مورد نظر در میان سایر کنوانسیون‌های دریایی آیمو می‌باشد.

کلیه کشورهای منطقه خلیج فارس عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند. امارات متحده عربی اولین کشور از این منطقه است که در تاریخ پانزدهم ماه دسامبر سال ۱۹۸۳ میلادی به عضویت در کنوانسیون در آمد. جمهوری اسلامی ایران نیز در تاریخ یکم ماه آگوست سال ۱۹۹۶ میلادی سند عضویت خود را در کنوانسیون تسلیم امین اسناد نمود.

د) دو اصلاحیه اساسی و جامع نسبت به ضمیمه کنوانسیون

اصلاحات متعددی نسبت به بخش‌های مختلف ضمیمه کنوانسیون و کد آن صورت گرفت. در این میان دو اصلاحیه از جایگاه مهمی برخوردار می‌باشند. پس از گذشت حدود پانزده سال

از زمان تصویب کنوانسیون و با بروز اشکالات متعدد در اثنای اجرای مقررات و وجود عبارات مبهم و تفسیر بردار از یک سو و پیشرفت‌های صورت گرفته در حوزه آموزش، گواهینامه‌های دریانوردی و تجهیزات جدید از سوی دیگر، بازنگری و به روز رسانی مقررات فنی و تخصصی کنوانسیون که در ضمیمه آن متمرکز شده بودند، امری اجتناب ناپذیر جلوه نمود. این اصلاحات اساسی و جامع سوای از اصلاحات جزئی و موردی است که در طول سال‌ها پس از اجرای کنوانسیون صورت گرفتند. اصلاحات اساسی کنوانسیون که با استفاده از سیستم پذیرش ضمنی به تصویب رسیدند، در دو مرحله در سال‌های ۱۹۹۵ و ۲۰۱۰ میلادی صورت گرفتند.

اگرچه برای این دو اصلاحیه که به موجب کنفرانس‌های دیپلماتیک متشکل از دولت‌های عضو کنوانسیون به تصویب رسیدند، از عنوان پروتکل استفاده نگردید، اما با توجه به دامنه و گستره‌ی این اصلاحات و تغییرات اساسی در محتوای فصل‌های مختلف ضمیمه کنوانسیون، اهمیت آن کم‌تر از پروتکل‌های اصلاحی نمی‌باشند.^۱

اولین مرحله از اصلاحات اساسی نسبت به ضمیمه کنوانسیون در تاریخ هفتم ماه جولای سال ۱۹۹۵ میلادی به تصویب رسید و در تاریخ اول ماه فوریه سال ۱۹۹۷ میلادی اجرایی شد. به موجب این اصلاحات تعداد بخش‌های ضمیمه کنوانسیون از شش مورد به هشت مورد افزایش یافت و علاوه بر این کد "STCW" نیز به عنوان مقررات تکمیلی بخش‌های مختلف ضمیمه ایجاد گردید. این کد همان‌گونه که در قبل توضیح داده شد، از دو قسمت "A" و "B" تشکیل شد. کنوانسیون با اجرایی شدن اصلاحات سال ۱۹۹۵ میلادی در میان جامعه دریانوردان به "STCW 78/95" معروف گردید.

دومین مرحله از اصلاحات اساسی نسبت به ضمیمه کنوانسیون به موجب کنفرانس بین‌المللی برگزار شده در شهر مانیل، پایتخت کشور فیلیپین در تاریخ بیست و پنجم ماه ژوئن سال ۲۰۱۰ میلادی به تصویب رسید و در تاریخ اول ماه ژانویه سال ۲۰۱۲ میلادی به اجراء در

^۱ معمولاً از اصطلاح "پروتکل" برای اصلاح مفاد معاهدات در معنای خاص آن یعنی مواد و از اصطلاح "اصلاحات" (Amendment) برای ضمیمه و پیوست‌های آن‌ها استفاده می‌شود.

آمد. در اصلاحیه سال ۲۰۱۰ میلادی ساختار ضمیمه و کد از جمله شماره و عناوین بخش‌ها حفظ گردید، اما مقررات آن‌ها با تغییرات و بعضاً افزایش‌هایی مواجه شد. استثنائاً در عنوان بندی بخش چهارم ضمیمه و بخش چهارم قسمت‌های "A" و "B" کد از کلمه " پرسنل " به جای " اپراتور " استفاده گردید که البته هیچ تأثیر ماهوی بر مقررات آمده در آن مترتب نیست.

نکته قابل ذکر در این جا این است که تهیه پیش‌نویس متن اصلاحیه ضمیمه و کد کنوانسیون به مدت تقریباً سه سال در دستور کار کمیته‌ی فرعی استانداردهای آموزش و نگرهبانی آیمو، تحت نظارت و هدایت کمیته‌ی ایمنی دریانوردی قرار داشت. برای این منظور دو گروه کاری تشکیل شد که ریاست یکی از آن‌ها با نماینده‌ی جمهوری اسلامی ایران بود. در مجموع برای اصلاح این مقررات چهل و دو سند از سوی جمهوری اسلامی ایران به کمیته، گروه‌های کاری و کنفرانس متشکله برای تصویب اصلاحیه ارائه شد که این میزان بیش‌ترین سند در میان کشورهای عضو کنوانسیون می‌باشد. نقش هیأت جمهوری اسلامی ایران در اصلاح این مقررات به قدری پر فروغ بود که مورد توجه و قدردانی مقامات آیمو و هیأت‌های نمایندگی سایر دولت‌ها قرار گرفت، به نحوی که بعضی از نمایندگان اصلاحات سال ۲۰۱۰ کنوانسیون مورد نظر را یاد آور نام ایران دانستند.

بند یازدهم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به تجسس و نجات دریایی مصوب سال ۱۹۷۹ میلادی

یکی دیگر از معاهدات آیمو که در دسته‌بندی مقررات ایمنی دریانوردی قرار می‌گیرد، کنوانسیون در زمینه‌ی تجسس و نجات دریایی می‌باشد که در این قسمت مورد بررسی و مطالعه قرار می‌گیرد.

بروز حوادث دریایی، کشتی و سرنشینان آن را در وضعیت اضطراری قرار می‌دهد، به نحوی که به حمایت سریع عمدتاً دولت‌های ساحلی و سایر کشتی‌های عبوری از منطقه نیاز پیدا خواهد کرد. آنچه که در حوادث دریایی در درجه اهمیت و اولویت اول قرار دارد، نجات جان حادثه دیدگان در دریا می‌باشد. اگرچه بسیاری از کشورهای ساحلی دارای مقررات ملی و

تجهیزات تجسس و نجات بودند، اما سازمان بین‌المللی دریانوردی با هدف ارائهٔ چارچوب‌هایی جهان‌شمول برای عملیات‌های تجسس و نجات و نیز با هدف ایجاد هماهنگی میان مراکز تجسس و نجات کشورهای مختلف که ممکن است در یک حادثهٔ دریایی مشارکت نمایند، اقدام به تصویب کنوانسیون در این زمینه نمود.

الف) تاریخ تصویب، نحوهٔ اجراء و اصلاح

برای تهیهٔ کنوانسیون، با تولیت آی‌مو کنفرانسی بین‌المللی در شهر هامبورگ کشور آلمان و به میزبانی دولت این کشور از نهم الی بیست و هفتم ماه آوریل سال ۱۹۷۹ میلادی برگزار گردید. پس از طرح و بررسی پیش‌نویس معاهده، این سند در روز آخر نشست کنفرانس با عنوان "کنوانسیون بین‌المللی راجع به تجسس و نجات دریایی، ۱۹۷۹ (SAR 79)"^۱ به تصویب رسید.

نحوهٔ اجرای کنوانسیون در مادهٔ پنجم آن بیان گردید. طبق این ماده کنوانسیون پس از گذشت دوازده ماه از تاریخی که در آن حد اقل پانزده دولت به عضویت آن در آیند، اجرایی خواهد شد. شرایط عضویت نیز در مادهٔ چهارم کنوانسیون ذکر شد. چنانچه دولتی پس از اجرایی شدن کنوانسیون به عضویت در آن درآید، بعد از گذشت سی روز از تسلیم سند عضویت متعهد به اجرای مفاد آن خواهد شد. پس از گذشت تقریباً شش سال از تاریخ تصویب و با تحقق شرایط فوق‌الذکر، کنوانسیون در تاریخ بیست و دوم ماه ژوئن سال ۱۹۸۵ میلادی به مرحلهٔ اجراء در آمد.

نحوهٔ اصلاح مقررات کنوانسیون در مادهٔ سوم آن ذکر گردید. طبق این ماده اصلاح مفاد کنوانسیون می‌تواند از طریق کمیته‌ی ایمنی دریانوردی آی‌مو و یا برگزاری یک کنفرانس بین‌المللی صورت پذیرد. استفاده از هر کدام از این دو روش تابع تشریفات است که در بندهای مختلف مادهٔ سوم تفصیلاً بیان گردید. برای اصلاح این کنوانسیون از هر دو روش پذیرش صریح و ضمنی استفاده شد. اصلاحیهٔ نسبت به مواد کنوانسیون و بعضی از پاراگراف‌های ضمیمهٔ آن

^۱. "International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR 79)".

در صورتی پذیرفته تلقی خواهد شد که حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون سند پذیرش آن را پس از تصویب و ابلاغ تسلیم دبیر کل آیمو نموده باشند. پس از تحقق این شرط اصلاحات انجام یافته با گذشت شش ماه از این تاریخ نسبت به دولت‌هایی که سند پذیرش خود را تسلیم نمودند، اجرایی خواهد شد. دولت‌هایی که پذیرش خود را مکتوباً اعلام نمودند، الزامی به رعایت مفاد اصلاحیه نخواهند داشت.

اصلاحیه‌های نسبت به ضمیمه کنوانسیون به جز پاراگراف‌هایی که استثناء گردیدند،^۱ پس از گذشت یک سال از تاریخ ابلاغ آن به دولت‌های عضو، به طور ضمنی پذیرفته تلقی خواهند شد، مگر اینکه در خلال این مدت بیش از یک سوم دولت‌های عضو عدم پذیرش و قبولی خود را کتباً و رسماً به دبیر کل آیمو اعلام نمایند. در این صورت اصلاحات انجام یافته کان لم یکن و مردود تلقی خواهد شد. اصلاحات مصوب و مورد پذیرش واقع شده پس از گذشت شش ماه نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو به جز آن‌هایی که مخالفت خود را صراحتاً و کتباً اعلام نمودند، اجرایی خواهد شد.

(ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون "SAR 79" از هشت ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. مواد کنوانسیون شامل مقررات کلی و عمومی از جمله تعهدات دولت‌های عضو، نسبت کنوانسیون با معاهدات بین‌المللی دیگر به خصوص کنوانسیون در حال تدوین راجع به حقوق دریا، نحوه اصلاح، شرایط عضویت و اجراء می‌باشد. ضمیمه کنوانسیون که فاقد عنوان خاصی است، جزو لاینفک آن محسوب و مشتمل بر پنج بخش است. عناوین بخش‌های ضمیمه با اعمال کلیه اصلاحات نسبت به آن عبارتند از لغات و تعاریف (بخش اول)، سازمان دهی و هماهنگی (بخش دوم)، همکاری میان دولت‌ها (بخش سوم)، رویه‌های کاری و عملیاتی (بخش چهارم) و سیستم‌های گزارش دهی کشتی (بخش پنجم).

^۱ نحوه اصلاح پاراگراف‌های ۲۰۱.۴-۲۰۱.۵-۲۰۱.۷-۲۰۱.۱۰-۳۰۱.۲ و ۳۰۱.۳ ضمیمه کنوانسیون همانند مواد کنوانسیون می‌باشند و از قاعده کلی مربوط به اصلاح ضمیمه پیروی نمی‌کنند.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

از زمان تصویب کنوانسیون تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی یکصد و دو کشور به عضویت در کنوانسیون در آمدند. مجموع تناژ ناخالص جهانی که تحت پوشش این دولت‌ها قرار دارد، ۶۱.۴۵٪ می‌باشد. اولین کشوری که عضویت در کنوانسیون را پذیرفت، فرانسه می‌باشد. دولت این کشور در تاریخ نهم ماه آوریل سال ۱۹۸۰ میلادی سند عضویت خود را تسلیم نمود.

در منطقه خلیج فارس پنج کشور جمهوری اسلامی ایران، قطر، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و عمان عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند. عمان اولین کشوری بود که سند عضویت خود را در تاریخ هفدهم ماه می سال ۱۹۹۳ میلادی تقدیم دبیر کل آیمو نمود. جمهوری اسلامی ایران نیز در تاریخ بیست و ششم ماه سپتامبر سال ۱۹۹۵ میلادی عضو این کنوانسیون شد.

بند دوازدهم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به نجات مصوب سال ۱۹۸۹ میلادی

مقررات ایمنی دریانوردی هر چه قدر دقیق و کامل باشند، اما بروز حوادث دریایی از جمله آتش سوزی، تصادم، به گل نشستن و در بدترین وضعیت غرق کشتی‌ها مواردی هستند که دنیای کشتی‌رانی را از آن گریزی نیست. دلیل این حوادث هر چه باشد، عدم توجه به آن را توجیه نمی‌نماید. اگرچه بحث عملیات نجات کشتی‌ها و سرنشینان حادثه دیده از مدت‌ها قبل مطرح بود، اما در دهه‌ی هشتاد میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی در صدد برآمد تا در پرتو پیشرفت‌های بزرگ صورت گرفته در صنعت دریانوردی و در جهت ارائه قواعد بین‌المللی یکنواخت و در عین حال پاسخ‌گویی نگرانی‌های زیست محیطی، اقدام به تهیه متن یک معاهده جهان شمول در زمینه‌ی نجات دریایی بنماید.^۱

در مقدمه کنوانسیون سال ۱۹۸۹ میلادی عملیات مؤثر و به موقع نجات به عنوان تأمین‌کننده‌ی ایمنی کشتی‌ها و کالاهای در معرض خطر و نیز حفظ محیط زیست دریایی

^۱. یکی از معاهداتی که در این زمینه به تصویب رسید، «کنوانسیون یکنواخت سازی بعضی از قواعد حقوقی مربوط به کمک و نجات در دریا» می‌باشد. این کنوانسیون با همت کمیته‌ی بین‌المللی دریایی (CMI) در تاریخ بیست و سوم ماه سپتامبر سال ۱۹۱۰ میلادی در شهر بروکسل به تصویب رسید.

ارزیابی شد. هم چنین یکی از اهداف تصویب چنین سند بین‌المللی ایجاد مکانیزم‌هایی برای ترغیب اشخاصی که عهده دار عملیات نجات می‌شوند، عنوان گردید.

الف) تاریخ تصویب، نحوهٔ اجراء و اصلاح

برای تصویب این معاهده کنفرانسی از تاریخ هفدهم الی بیست و هشتم ماه آوریل سال ۱۹۸۹ میلادی در مقر آیمو برگزار گردید. این کنفرانس نهایتاً توانست متن کنوانسیون را در روز آخر نشست خود به تصویب رساند و آن را برای امضاء و پذیرش دولت‌ها آماده نماید. عنوانی که کنفرانس برای این سند برگزید، عبارت است از "کنوانسیون بین‌المللی راجع به نجات، ۱۹۸۹ (Salvage 89)"^۱.

طبق مادهٔ بیست و نه کنوانسیون، این معاهده زمانی به اجراء در خواهد آمد که حداقل پانزده دولت رضایت خود را مبنی بر تعهد به مفاد آن اعلام نمایند. طبق بند یک مادهٔ بیست و نه، با گذشت یک سال از زمان تحقق شرط فوق‌الذکر کنوانسیون اجرایی خواهد شد. بعد از اجرایی شدن معاهده نیز چنانچه دولتی به عضویت در آن در آید، پس از گذشت یک سال از تاریخ تسلیم سند عضویت به دبیر کل آیمو، مکلف به اجرای مفاد آن خواهد شد. با تحقق شرایط فوق کنوانسیون در تاریخ چهاردهم ماه جولای سال ۱۹۹۶ میلادی به اجراء در آمد.

شرایط اصلاح مفاد کنوانسیون در مادهٔ سی و دوم آن پیش‌بینی گردید. طبق این ماده برای اصلاح مفاد کنوانسیون برگزاری یک کنفرانس توسط آیمو ضروری است. برگزاری چنین کنفرانسی می‌بایست توسط حداقل هشت دولت عضو و یا یک چهارم دولت‌های عضو، هر تعدادی که بیش‌تر باشد، درخواست شود. در خصوص نحوهٔ تصویب و به اجراء در آمدن اصلاحات در کنوانسیون مقرراتی پیش‌بینی نگردید. بنابراین همه چیز در این خصوص به تصمیم دولت‌های عضو حاضر در کنفرانس بستگی خواهد داشت.

^۱. "International Convention on Salvage, 1989 (Salvage 1989)".

ب) ساختار و عناوین موضوعات

کنوانسیون "نجات" از سی و چهار ماده تشکیل گردید. این مواد در پنج بخش دسته‌بندی شدند. عناوین بخش‌ها و موضوعات آمده در مواد کنوانسیون عبارتند از^۱:

- بخش اول - مقررات عمومی مشتمل بر مقرراتی راجع به تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی بکار رفته در کنوانسیون، قلمرو اجرای کنوانسیون، سکوها و واحدهای حفاری، کشتی‌های تحت مالکیت دولت‌ها و چگونگی اعمال مقررات کنوانسیون نسبت به آن‌ها، عملیات‌های نجات کنترل شده توسط مقامات عمومی دولت‌ها، قراردادهای نجات، لغو و یا اصلاح قرار دادها؛
- بخش دوم - اجرای عملیات‌های نجات شامل مقرراتی راجع به وظایف نجات دهنده، مالک و ناخدای کشتی در معرض خطر در قبال یک دیگر، حقوق دولت‌های ساحلی، وظیفه ارائه کمک به اشخاص در معرض خطر در دریا، همکاری میان اشخاص درگیر در عملیات نجات؛
- بخش سوم - حقوق نجات دهنده مشتمل بر مقرراتی راجع به شرایط دریافت اجرت و پاداش و شاخص‌های تعیین آن برای عملیات نجات موفقیت آمیز، شرایط جبران خسارت نجات دهندگانی که عملیات نجات ناموفق داشتند، تسهیم اجرت و پاداش میان چند نجات دهنده، نجات اشخاص در معرض خطر، خدمات ارائه شده تحت قراردادهای موجود، تأثیر عملکردهای منفی نجات دهنده در پرداخت‌ها، ممانعت از عملیات‌های نجات توسط مالک کشتی و یا ناخدای آن؛
- بخش چهارم - ادعاها و اقامه دعوی متضمن مقرراتی راجع به رهن دریایی، وظیفه ارائه تأمین مالی به نجات دهنده، پرداخت بخشی از اجرت و پاداش، محدودیت‌های طرح دعاوی، بهره‌ی مربوط به پرداخت‌های حال، کالاهای تحت مالکیت دولت‌ها، کالاهای بشر دوستانه‌ی اهدایی، انتشار آرای داوری در دعاوی نجات؛ و

¹ "Chapter I- General provisions, Chapter II- Performance of salvage operation, Chapter III- Rights of salvors, Chapter IV- Claims and actions, Chapter V- Final clauses".

- بخش پنجم- مقررات پایانی حاوی مقررات عمومی مربوط به هر معاهده‌ای نظیر نحوه عضویت، اجرا، اصلاح و غیره.

کنوانسیون مورد نظر فاقد هرگونه ضمیمه و پیوستی می‌باشد.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی شصت و دو کشور با تحت پوشش قرار دادن جمعاً ۵۰.۴۸٪ تناژ ناخالص جهانی به عضویت در کنوانسیون درآمدند. نیجریه به عنوان اولین کشور عضو نام خود را ثبت نمود. این کشور در تاریخ یازدهم ماه اکتبر سال ۱۹۹۰ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

در منطقه خلیج فارس چهار کشور جمهوری اسلامی ایران، امارات متحده عربی، عربستان سعودی و عمان عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند. کشورهای عمان و جمهوری اسلامی ایران به ترتیب در تاریخ چهاردهم ماه اکتبر سال ۱۹۹۱ میلادی و یکم ماه آگوست سال ۱۹۹۴ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمودند و نام خود را به عنوان اولین و آخرین کشور عضو از این منطقه ثبت کردند.

بند سیزدهم-کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای پرسنل کشتی‌های ماهی‌گیری مصوب سال ۱۹۹۵ میلادی

در جهان ده‌ها هزار کشتی مخصوص ماهی‌گیری در اندازه‌های مختلف در حال ماهی‌گیری می‌باشند. بسیاری از این کشتی‌ها روزها، هفته‌ها و بلکه ماه‌ها در دل اقیانوس‌ها سرگردم ردگیری ماهی‌های مختلف و به دام انداختن آن‌ها هستند. کشتی‌های ماهی‌گیری با توجه به شرایط خاص آن‌ها به لحاظ بدنه، اندازه، تجهیزات، نوع و محدوده فعالیت و سایر موارد با کشتی‌های تجاری حمل‌کننده کالا تفاوت‌های اساسی دارند. این ویژگی‌های خاص تدوین مقررات ایمنی از جمله شایستگی دریانوردی یکسان و اعمال آن نسبت به تمام کشتی‌ها از جمله کشتی‌های ماهی‌گیری را با مشکل روبرو ساخت. با درک چنین اشکالی، کشتی‌های ماهی‌گیری از شمول بسیاری از کنوانسیون‌های مهم به ویژه کنوانسیون‌های سولاس مستثنی

گردیدند. مع الوصف این امر باعث نگرید که سازمان بین‌المللی دریانوردی از کشتی‌های ماهی‌گیری غافل شود.

این یک واقعیت تلخ است که هر ساله ده‌ها کشتی ماهی‌گیری گرفتار طوفان و حوادث دیگر دریایی می‌شوند و در نتیجه ماهی‌گیران زیادی در گوشه کنار جهان جان خود را از دست می‌دهند. از دلایل اصلی این حوادث می‌توان به عدم رعایت نکات ایمنی چه در ساخت کشتی‌ها و چه در بهره‌برداری آن‌ها و همچنین فقدان شایستگی و تبحر کافی بعضی ماهی‌گیران اشاره نمود. آمار نگران‌کننده‌ی حوادث دریایی مربوط به کشتی‌های ماهی‌گیری و نارسایی‌های ایمنی دریانوردی کافی بود تا آی‌مو را متعاقباً به مداخله و تصویب مقررات مخصوصی با هدف ارتقای سطح ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری و نیز شایستگی دریانوردان نماید. اولین اقدام آی‌مو در این رابطه تصویب کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس برای ایمنی کشتی‌های ماهی‌گیری و پروتکل اصلاحی آن می‌باشد که در بند نهم گفتار حاضر مورد بررسی و مطالعه قرار گرفت. مداخله و اقدام دوم آی‌مو در حوزه نیروی انسانی صورت گرفت. این مداخله منجر به تنظیم یک معاهده آموزشی متضمن حداقل استانداردهای شایستگی دریانوردی و گواهینامه گردید که در این بند مورد مطالعه قرار خواهد گرفت.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

به منظور تصویب کنوانسیون راجع به شایستگی دریانوردان کشتی‌های ماهی‌گیری کنفرانسی از تاریخ بیست و ششم ماه ژوئن الی هفتم ماه جولای سال ۱۹۹۵ میلادی در شهر لندن برگزار گردید. پس از بررسی متن پیشنهادی کنوانسیون که از سوی کمیته‌ی ایمنی دریانوردی آی‌مو تهیه و ارائه شده بود، کنفرانس توانست در روز آخر نشست خود معاهده‌ای را تحت عنوان "کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای پرسنل کشتی ماهی‌گیری، ۱۹۹۵ (STCW)"^۱ به تصویب رساند.

^۱. "International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995, (STCW-F)".

طبق مادهٔ دوازده کنوانسیون، این معاهده دوازده ماه پس از تاریخی که در آن حداقل پانزده دولت به عضویت در آن درآیند برای اعضایش اجرایی خواهد شد. چنانچه دولتی قبل از انقضای دوازده ماه عضویت در کنوانسیون را پذیرفت، پس از انقضای دوازده ماه از تاریخ عضویت ملزم به اجرای مفاد کنوانسیون خواهد شد. البته چنانچه این عضویت بعد از گذشت نه ماه از زمان تحقق شرط عضویت پانزده کشور (سه ماه قبل از انقضای مهلت دوازده ماهه) صورت گرفت، دولت عضو پس از گذشت سه ماه ملزم به اجرای مفاد کنوانسیون خواهد شد. بنابراین چنانچه فرضاً دولتی در اول ماه یازدهم سند عضویت خود را تسلیم نماید، نسبت به ایشان کنوانسیون یک ماه پس از انقضای دوازده ماه یعنی اول ماه چهاردهم اجرایی خواهد شد. دولتهایی نیز که پس از انقضای دوازده ماه و اجرایی شدن کنوانسیون به عضویت در آن در می‌آیند، پس از گذشت سه ماه از تاریخ تحویل سند عضویت ملزم به اجرای مفاد کنوانسیون خواهند شد.

با توجه به عضویت کشور کوچک "پالائو" در تاریخ بیست و نهم ماه سپتامبر سال ۲۰۱۱ میلادی، مهلت دوازده ماه در نظر گرفته شده، در روز بیست و نهم ماه سپتامبر سال ۲۰۱۲ میلادی منقضی خواهد شد و از این روز به بعد کنوانسیون پس از انتظار هفده ساله به اجراء در خواهد آمد.

مقررات مربوط به اصلاح مفاد کنوانسیون در مادهٔ ده آن پیش‌بینی گردید. طبق این ماده کنوانسیون می‌تواند از طریق طرح در سازمان بین‌المللی دریانوردی و یا برگزاری یک کنفرانس متشکل از دولت‌های طرف معاهده مورد اصلاح واقع شود.

- اصلاح از طریق آیمو:

چنانچه یک یا چند دولت عضو اصلاحیه ای را پیشنهاد نماید، متن پیشنهادی به دبیر کل ارائه خواهد شد. دبیر کل نیز آن را به کلیهٔ دولت‌های عضو سازمان و همچنین دبیر کل سازمان بین‌المللی کار و سازمان بین‌المللی غذا و کشاورزی (فائو) بخشنامه خواهد نمود. پس از انقضای شش ماه از تاریخ ابلاغ، اصلاحیهٔ پیشنهادی به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی ارجاع خواهد شد تا

مورد بررسی قرار گیرد. پس از بررسی اصلاحیه توسط کمیته، متن آن به تصویب حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون که در نشست کمیته حاضر بوده و اقدام به رأی‌گیری می‌کنند، خواهد رسید، مشروط بر اینکه در زمان رأی‌گیری حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون نیز حضور داشته باشند. اصلاحیه مصوب سپس از سوی دبیر کل آیمو به کلیه دولت‌های عضو کنوانسیون ابلاغ خواهد شد.

اصلاحیه چنانچه مربوط به مواد کنوانسیون باشد، در صورتی پذیرفته تلقی خواهد شد که توسط حداقل دو سوم دولت‌های عضو مورد پذیرش کتبی و صریح واقع شود. این اصلاحیه شش ماه پس از تاریخ پذیرفته تلقی شدن، نسبت به دولت‌هایی که آن را مورد پذیرش قرار دادند، به اجراء در خواهد آمد. دولت‌هایی که پس از اجرایی شدن اصلاحیه آن را مورد پذیرش قرار دهند نیز پس از گذشت شش ماه از تاریخ تسلیم سند پذیرش به دبیر کل می‌بایست مفاد اصلاحیه را به اجراء گزارند.

اصلاحیه مصوب کمیته ایمنی دریانوردی چنانچه مربوط به ضمیمه یا یکی از پیوست‌های آن باشد، پس از گذشت دو سال از تاریخ تصویب و یا تاریخ دیگری که توسط دولت‌ها در زمان تصویب اصلاحیه تعیین خواهد شد، نسبت به همه دولت‌های عضو کنوانسیون اجرایی خواهد شد، مگر اینکه قبل از به اجراء در آمدن آن، از سوی حداقل یک سوم دولت‌های عضو رسماً و کتباً مورد اعتراض و رد قرار گیرد و سند رد نیز به دبیر کل آیمو تسلیم گردد. در این صورت اصلاحیه کن لم یکن تلقی خواهد شد. چنانچه کمیته ایمنی دریانوردی تاریخی غیر از دو سال را در نظر بگیرد، این تاریخ در هر حال نبایستی کمتر از یک سال از زمان تصویب باشد. اصلاحیه نسبت به ضمیمه پس از گذشت شش ماه از تاریخ پذیرفته تلقی شدن برای کلیه دولت‌های عضو الزام خواهد شد. دولت‌هایی که در مهلت مقرر آن را مورد مخالفت و رد قرار دادند، الزامی به اجرای آن نخواهند داشت مگر اینکه مراتب رد و مخالفت خود را مسترد دارند.

قبل از به اجراء در آمدن اصلاحیه دولت‌های عضو می‌توانند با اعلام کتبی به دبیر کل آیمو اجرای اصلاحیه را تا یک سال پس از تاریخ اجرایی شدن به تعویق اندازند. این مهلت یک ساله می‌تواند در صورت تصویب دو سوم دولت‌های عضو معاهده حاضر و رأی دهنده در نشست کمیته، بیش‌تر از یک سال در نظر گرفته شود.

- اصلاحیه از طریق برگزاری یک کنفرانس:

برای طرح اصلاحیه در یک کنفرانس موافقت اولیه حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون با برگزاری آن ضروری است. برای برگزاری کنفرانس آیمو با سازمان بین‌المللی کار و فائو مشورت خواهد نمود. اصلاحیه پذیرفته شده توسط حداقل دو سوم دولت‌های عضو حاضر و شرکت کننده در مراسم رأی‌گیری، از سوی دبیر کل آیمو برای کلیه دولت‌های عضو کنوانسیون اعلام و ابلاغ خواهد شد. پس از این کلیه ضوابط و مراحل پذیرش تا اجرای اصلاحیه اعم از اصلاحیه نسبت به مواد، ضمیمه و پیوست‌های آن همانند مقررات و ضوابط مربوط به اصلاحیه‌های مصوب کمیته‌ی ایمنی دریانوردی می‌باشد، مگر اینکه کنفرانس ترتیب و تصمیم دیگری در خصوص این موارد اتخاذ نماید.

(ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون "STCW-F" را باید نسخه‌ی تعدیل و تلخیص شده‌ی کنوانسیون "STCW" "78 دانست که از تفصیل کم‌تری برخوردار است و صرفاً برای دریانوردان شاغل بر روی کشتی‌های ماهی‌گیری قابلیت اجرایی دارد. این معاهده از پانزده ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. ضمیمه جزو لاینفک کنوانسیون محسوب می‌شود. عناوین مواد کنوانسیون عبارتند از تعهدات کلی، تعاریف، اعمال مقررات، تبادل اطلاعات، رابطه کنوانسیون با معاهدات دیگر و تفسیر [مفاد کنوانسیون]، گواهینامه، مقررات ملی، کنترل، ترغیب همکاری فنی و سایر مقررات عمومی مربوط به هر معاهده‌ای از قبیل شرایط عضویت، اصلاح و اجراء. ضمیمه کنوانسیون مشتمل بر مقررات فنی می‌باشد. این ضمیمه از چهار بخش با عناوین زیر تشکیل شد:

مقررات کلی (بخش یک)، گواهینامه‌ی فرمانده، افسران، افسران موتور و اپراتورهای رادیو (بخش دو)، آموزش ایمنی اولیه برای همه‌ی پرسنل کشتی ماهی‌گیری (بخش سه)، نگهبانی (بخش چهار)^۱.

برای پرسنل صلاحیت دار کشتی‌های ماهی‌گیری بالای ۲۴ متر طول طبق شرایط مقرر در کنوانسیون به ویژه بخش دوم ضمیمه آن گواهینامه شایستگی دریانوردی صادر می‌شود. صدور این گواهینامه‌ها مشروط به احراز صلاحیت دریانوردان از جمله طی دوره‌های آموزشی و امتحانات مربوطه می‌باشد. حداقل معلومات مورد نیاز برای صدور گواهینامه جهت پرسنل در رتبه‌ها و محدوده‌های دریایی مختلف، در بخش‌های ضمیمه بیان گردید. پیوست‌های سه‌گانه‌ی ضمیمه که از پیوست‌های کنوانسیون "STCW 78" اقتباس شد، مشتمل بر یک گواهینامه و دو مدرک مربوط به آن می‌باشد که رعایت آن‌ها الزامی است. این پیوست‌ها عبارتند از:

- پیوست یک: "گواهینامه‌ی صادره تحت مقررات کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای پرسنل کشتی ماهی‌گیری، ۱۹۹۵"^۲؛
- پیوست دو: "یادداشت تأیید صدور یک گواهینامه تحت مقررات کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای پرسنل کشتی ماهی‌گیری، ۱۹۹۵"^۳؛
- پیوست سه: "یادداشت تأیید شناسایی یک گواهینامه تحت مقررات کنوانسیون بین‌المللی راجع به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی"^۴.

^۱. Annex- Chapters: "General provisions (Chapter I), Certification of skippers, officers, engineer officers and radio operators (Chapter II), Basic safety training for all fishing vessel personnel (Chapter III), Watchkeeping (Chapter IV)".

^۲. "Certificate issued under the provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995".

^۳. "Endorsement Attesting the issue of a Certificate under the provisions of the International Convention on standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995".

^۴. "Endorsement Attesting the recognition of a Certificate under the provisions of the International Convention on standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995".

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی پانزده کشور عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند. دانمارک اولین کشوری بود که در تاریخ بیستم ماه جولای سال ۱۹۹۸ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود. مجموع تناژ ناخالص تحت پرچم کشورهای عضو ۴.۷۵٪ تناژ ناخالص جهانی می‌باشد.

از منطقه خلیج فارس تاکنون هیچ کشوری عضویت در کنوانسیون را مورد پذیرش قرار نداد.

گفتار دوم) خدمات آیمو در زمینه‌ی حفظ محیط زیست دریایی

از سال ۱۹۶۰ میلادی تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی جمعاً تعداد ۶ کنوانسیون و ۵ پروتکل در زمینه‌ی حفظ محیط زیست دریایی به تصویب آیمو رسیدند. از این تعداد دو کنوانسیون هم‌چنان در انتظار اجراء به سر می‌برند. در این گفتار تک تک این کنوانسیون‌ها و پروتکل‌ها مورد مطالعه و بررسی قرار خواهند گرفت. در جدول ذیل عناوین این معاهدات به ترتیب سال تصویب ذکر گردیدند.

عناوین اسناد الزامی آیمو در زمینه‌ی حفظ محیط زیست دریایی

سال تصویب	عنوان معاهده	ردیف
۱۹۶۹	کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در موارد حوادث آلودگی دریایی (INTERVENTION) و پروتکل الحاقی آن مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی	۱
۱۹۷۳	کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL) و پروتکل‌های اصلاحی آن مصوب سال‌های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ میلادی	۲
۱۹۹۰	کنوانسیون بین‌المللی راجع به آلودگی، مقابله و همکاری در هنگام آلودگی نفتی (OPRC) و پروتکل الحاقی آن مصوب سال ۲۰۰۰ میلادی	۳
۱۹۹۶	پروتکل مربوط به کنوانسیون راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق تخلیه زباله‌ها و سایر مواد (LC Protocol)	۴
۲۰۰۱	کنوانسیون بین‌المللی راجع به کنترل سیستم‌های ضد خزه مضر در کشتی‌ها (AFS)	۵
۲۰۰۴	کنوانسیون بین‌المللی برای کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها (BWM)	۶
۲۰۰۹	کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها (Hong Kong SRC)	۷

بند اول - کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در موارد حوادث آلودگی دریایی مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی و پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی

در ماه مارس سال ۱۹۶۷ میلادی یک کشتی سوپر تانکری به نام "توری کنیون"^۱ که تحت پرچم کشور لیبریا قرار داشت، با صخره‌های "پولارد"^۲ واقع در سی و پنج مایلی جنوب غربی کشور انگلیس برخورد می‌کند و با تمام محموله خود غرق می‌شود. در این حادثه که یکی از بزرگ‌ترین حوادث دریایی زیست محیطی آن زمان محسوب می‌شد، حدود سی هزار تن از محموله نفت سنگین در سطح دریای منطقه پخش گردید که این امر موجب بحران زیست محیطی با خسارت‌های فراوان شد. حدود یکصد و نود کیلومتر از سواحل جنوبی کشور انگلیس و هشتاد کیلومتر از سواحل غربی کشور فرانسه به شدت آلوده گردید. هزاران پرنده ی دریایی و موجودات دریایی از جمله ماهیان منطقه از بین رفتند و صنعت توریسم نیز صدمه زیادی دید. برای مقابله با شدت آلودگی و جلوگیری از انتشار بیش‌تر مواد نفتی و اندکی قبل از غرق کامل کشتی، نیروی هوایی و دریایی دولت انگلیس وارد عمل شد و اقدام به بمب باران کشتی و انهدام آن نمود.

این اقدام و مداخله نیروی دریایی انگلیس نسبت به یک کشتی تحت پرچم دیگر کشور که در تقریباً سی و پنج مایلی سواحل سرزمین اصلی (خارج از دریای سرزمینی) صورت گرفت، مباحث حقوقی متعددی را در سطح بین‌المللی سبب شد. علاوه بر این دولت‌ها را بر آن داشت تا در جهت حفظ حقوق دولت‌های ساحلی و جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از فعالیت کشتی‌ها به ویژه کشتی‌های حامل مواد نفتی، در صدد تأسیس یک رژیم حقوقی جدید در قالب معاهدات بین‌المللی برآیند. در این رابطه دو اقدام مهم از سوی آی‌مو صورت گرفت که یکی از آن‌ها پیشگیرانه و در جهت مبارزه با آلودگی نفتی بود و دیگری در جهت جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی مواد نفتی. اقدام اول در قالب تصویب کنوانسیون در زمینه‌ی مداخله در

1. "Torrey Canyon".

2. "Polard, an area between Seilly Isles and Land's End".

موارد بروز یک حادثه دریایی منجر به آلودگی و اقدام دوم در قالب تصویب کنوانسیون راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت های آلودگی نفتی تبلور یافت.

اهداف اصلی تصویب کنوانسیون برای مداخله در موارد بروز حوادث دریایی با پتانسیل آلودگی نفتی، حفظ محیط زیست دریایی و سواحل دولت‌ها در قبال خطراتی است که ممکن است، از ناحیه آلودگی نفتی متوجه آنان گردد. بند یک ماده یک کنوانسیون مصوب می‌گوید:

" ۱- طرف های کنوانسیون حاضر می‌توانند اقداماتی را که در دریاهای آزاد لازم باشد، برای جلوگیری، انحراف سازی یا حذف خطر بزرگ و قریب الوقوع نسبت به ساحل نشینان یا منافع مربوطه ناشی از آلودگی یا تهدید آلودگی دریا توسط نفت، به دنبال یک حادثه دریایی یا اعمال مربوط به چنین حادثه‌ای، به عمل آورند؛ حوادث دریایی که منطقیاً می‌تواند انتظار رود که منجر به نتایج عظیم زیان بار گردند."

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

برای تصویب کنوانسیون مورد نظر یک کنفرانس بین‌المللی با عنوان "کنفرانس حقوقی بین‌المللی راجع به خسارت آلودگی دریایی"^۱ با تولیت آیمو در شهر بروکسل، پایتخت کشور بلژیک برگزار شد. این کنفرانس که نشست‌هایش از تاریخ دهم الی بیست و نهم ماه نوامبر سال ۱۹۶۹ میلادی به طول انجامید، سرانجام توانست متن نهایی معاهده را با عنوان "کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در موارد حوادث آلودگی نفتی، ۱۹۶۹ (Intervention 1969)"^۲ به تصویب رساند.

به موجب ماده نهم کنوانسیون، برای به اجراء در آمدن آن لازم است، حداقل پانزده کشور به عضویت آن در آیند. این شیوه ساده ترین روش برای به اجراء در آوردن یک معاهده دریایی

^۱. "International Legal Conference on Marine Pollution Damage, 1969".

در این کنفرانس کنوانسیون دیگری تحت عنوان "کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی" به تصویب رسید.

^۲. "International Convention Relating to Intervention on the High seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, (Intervention 1969)".

مصوب آیمو محسوب می‌شود، حال آنکه اغلب کنوانسیون‌های مصوب آیمو علاوه بر عضویت تعدادی از دولت‌ها، برخوردار از آن‌ها از یک میزان تناژ ناخالص جهانی را نیز به عنوان شرط اساسی برای به اجراء درآوردن مفاد کنوانسیون ضروری می‌دانند.

کنوانسیون "مدخله" در نودمین روز از تاریخی که در آن پانزدهمین دولت به عضویت در آن در آید، اجرایی خواهد شد. دولت‌هایی که بعد از اجرای کنوانسیون به عضویت در آن در آیند نیز در نودمین روز پس از تسلیم سند عضویت، به اجرای مفاد کنوانسیون ملزم خواهند گردید. با تحقق شرط فوق‌الذکر، کنوانسیون در تاریخ ششم ماه می سال ۱۹۷۵ میلادی به اجراء در آمد.

نحوه اصلاح مفاد کنوانسیون در ماده چهاردهم آن ذکر گردید. این ماده که به طور ساده ای نگارش شد، اصلاح و بازنگری کنوانسیون را منوط به درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو مبنی بر برگزاری یک کنفرانس نمود. در صورت چنین درخواستی، آیمو اقدام به برگزاری کنفرانس خواهد کرد. کنفرانس نیز پس از تصویب اصلاحیه آن را برای پذیرش دولت‌های عضو کنوانسیون عرضه خواهد نمود. کنوانسیون در خصوص نحوه تصویب و اجرای اصلاحات نسبت به مفاد آن مسکوت است. فلذا این مسائل کاملاً به توافق دولت‌های عضو حاضر در کنفرانس بستگی خواهد داشت.

ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون مشتمل بر هفده ماده و یک ضمیمه است. ضمیمه که ناظر به ماده هشتم کنوانسیون می‌باشد، فاقد هر گونه عنوانی بوده و از دو بخش با عناوین "مصلحه و آشتی" و "حکمیت و داوری"^۱ تشکیل گردید. عناوین موضوعات مهمی که در مواد مختلف کنوانسیون به

^۱ "Conciliation (Chapter I) and Arbitration (Chapter II)".

بند یک ماده هشت کنوانسیون می‌گوید: "هرگونه مناقشه میان طرف‌های معاهده نسبت به اینکه آیا اقدامات صورت گرفته تحت ماده یک در تعارض با مقررات کنوانسیون حاضر بود و آیا لازم است، تحت ماده شش غرامت پرداخت شود و نیز مناقشه نسبت به مبلغ چنین غرامتی، طی درخواست هر یک از طرف‌های ذی ربط به مصالحه و آشتی ارجاع خواهد شد و یا اگر مصالحه و آشتی موفقیت آمیز نبود، به حکمیت و داوری به نحو مذکور در ضمیمه کنوانسیون حاضر، ارایه و ارجاع خواهد شد."

آن‌ها پرداخته شد، عبارتند از تعهدات دولت‌های عضو در برداشتن گام‌هایی جهت جلوگیری یا انحراف و حذف خطرات عمده‌ی مربوط به آلودگی از طریق مواد نفتی در دریا، تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی بکار رفته در کنوانسیون، تدابیر لازم که به هنگام اجرای حق مداخله از سوی دولت ساحلی می‌بایست اتخاذ گردد، تناسب میان اقدامات و تدابیر اتخاذی و میزان خسارت واقعی و یا تهدید شده، مسؤولیت دولت در قبال اقدامات فراتر از مقررات کنوانسیون، نحوه‌ی حل و فصل اختلافات میان دولت‌ها در قبال اقدامات و خسارات وارده و مقررات کلی و عمومی مربوط به هر معاهده بین‌المللی از قبیل نحوه‌ی عضویت، اجراء، اصلاح، انصراف و غیره.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد هشتاد و هفت کشور به عضویت در کنوانسیون درآمدند. این تعداد کشورها مجموعاً ۷۵.۱۰٪ تناژ ناخالص جهانی را تحت پوشش قرار دادند. کشور دانمارک در تاریخ هجدهم ماه دسامبر سال ۱۹۷۰ میلادی به عضویت در کنوانسیون درآمد و نام خود را به عنوان اولین کشور عضو معاهده ثبت نمود.

در منطقه‌ی خلیج فارس پنج کشور جمهوری اسلامی ایران، کویت، قطر، امارات متحده‌ی عربی و عمان به عضویت در کنوانسیون درآمدند. کویت اولین کشوری بود که در تاریخ دوم ماه آوریل سال ۱۹۸۱ میلادی سند عضویت خود را به دبیر کل آیمو تسلیم نمود. جمهوری اسلامی ایران نیز در تاریخ بیست و پنجم ماه جولای سال ۱۹۹۷ میلادی عضویت در کنوانسیون را پذیرفت.

د) پروتکل "مداخله" مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی

کنوانسیون "مداخله" تنها شامل حوادثی می‌شود که در بردارنده‌ی آلودگی ناشی از نفت باشد، در حالی که مواد سمی و خطرناک دیگری از جمله مواد شیمیایی نیز وجود دارند که می‌توانند در صورت تخلیه در دریا موجب آلودگی محیط زیست و ایراد خسارت گردند. اندکی پس از تصویب این کنوانسیون و قبل از اجرایی شدن آن در سال ۱۹۷۵ میلادی، آیمو مأموریت یافت، یک سند حقوقی الزام‌آور را با هدف شمول مقررات کنوانسیون مداخله نسبت به مواد مضر و آلاینده‌ی غیر نفتی تهیه نماید. تلاش آیمو در سال ۱۹۷۳ میلادی نتیجه‌داد و منجر به

تصویب پروتکلی در تاریخ دوم ماه نوامبر همین سال با عنوان " پروتکل مربوط به مداخله در آب‌های آزاد در موارد آلودگی ناشی از موادی غیر از نفت، ۱۹۷۳" گردید.^۱

پروتکل مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی را باید یک شبه کنوانسیون قلمداد نمود، چراکه اگر چه ماهیت وجودی آن وابسته به کنوانسیون می‌باشد، اما خود دارای عناصر اصلی یک کنوانسیون است. این پروتکل جزو آن دسته از پروتکل‌های مصوب آی‌مو است که عدم عضویت در آن خدشه‌ای به خود کنوانسیون به لحاظ محتوا وارد نخواهد نمود. عضویت در پروتکل در صورتی امکان پذیر است که متقاضی آن قبلاً عضو کنوانسیون باشد. به عبارت دیگر عضویت در پروتکل وابسته به عضویت در کنوانسیون می‌باشد، اما عضویت در کنوانسیون مستلزم عضویت هم زمان در پروتکل نیست.

شرایط عضویت و به اجراء در آمدن پروتکل، آن گونه که در ماده شش آن ذکر شد و هم چنین نحوه اصلاح مفاد آن تفاوتی با کنوانسیون ندارد.

پروتکل دارای یک لیست از مواد غیر نفتی می‌باشد که به آن ضمیمه گردید. این لیست که از سوی آی‌مو تهیه شد، از اهمیت زیادی برخوردار است و جزو لاینفک پروتکل محسوب می‌شود. به استناد ماده سوم پروتکل اصلاح این لیست از سیستم پذیرش ضمنی تبعیت می‌کند. پس از طرح اصلاحیه و تصویب آن توسط حداقل دو سوم دولت‌های عضو حاضر در نشست کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و شرکت کننده در مراسم رأی‌گیری، اصلاحیه مصوب به تمامی دولت‌های عضو پروتکل ابلاغ خواهد شد. پس از انقضای شش ماه از تاریخ ابلاغ و در صورتی که در این مدت حداقل یک سوم دولت‌های عضو مخالفت خود را با اصلاحیه مورد نظر اعلام ننمایند، اصلاحیه پذیرفته تلقی خواهد شد و پس از گذشت سه ماه از این تاریخ نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو به اجراء در خواهد آمد. البته دولت‌هایی که در فرجه‌ی شش ماهه مخالفت خود را با اصلاحیه اعلام داشتند، متعهد به آن نخواهند بود و مفاد اصلاحیه نسبت به آن‌ها اجرایی نخواهد شد.

^۱. " Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances Other Than Oil, 1973, (Intervention Protocol 1973)".

پروتکل مورد نظر پس از گذشت تقریباً یک دهه از تاریخ تصویب، در تاریخ سی ام ماه مارس سال ۱۹۸۳ میلادی به اجراء در آمد. این پروتکل از یازده ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. عنوان ضمیمه پروتکل " لیست مواد تهیه شده توسط کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی سازمان منطبق با پاراگراف "2(a)" ماده یک^۱ می‌باشد و رعایت آن برای دولت‌های عضو الزامی است. لیست آمده در ضمیمه پروتکل بر اساس اختیارات اعطایی به کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی آی‌مو به موجب بند یک ماده یک پروتکل تهیه گردید. این لیست تاکنون چهار بار در سال‌های ۱۹۹۱، ۱۹۹۶، ۲۰۰۲ و ۲۰۰۷ میلادی مورد اصلاح واقع شد.

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد پنجاه و چهار کشور با در اختیار داشتن مجموعاً ۵۰.۳۶٪ تناژ ناخالص جهانی به عضویت در پروتکل در آمدند. کشور تونس به عنوان اولین دولت عضو در تاریخ چهارم ماه می سال ۱۹۷۶ میلادی سند الحاق خود به پروتکل را تسلیم دبیر کل آی‌مو نمود.

از منطقه خلیج فارس تنها کشورهای عمان و جمهوری اسلامی ایران به عضویت در پروتکل در آمدند. کشور عمان در تاریخ بیست و چهارم ماه ژانویه سال ۱۹۸۵ میلادی و جمهوری اسلامی ایران در تاریخ بیست و پنجم ماه جولای سال ۱۹۹۷ میلادی سند عضویت خود در پروتکل را تسلیم نمودند.

بند دوم - کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی و پروتکل‌های اصلاحی مصوب سال ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ میلادی

اولین معاهده بین‌المللی در رابطه با جلوگیری از آلودگی دریا از قبل فعالیت‌های دریایی، کنوانسیون آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۵۴ میلادی می‌باشد که در سال ۱۹۵۸ میلادی به اجراء در آمد.^۲ این کنوانسیون با هدف جلوگیری از آلودگی دریا از طریق تخلیه مواد نفتی توسط تانکرهای نفتی به تصویب رسید. بعدها در سال ۱۹۶۹ میلادی و سپس سال ۱۹۷۱

^۱. Annex: " List of substances established by the Marine Environment Protection Committee of the Organization in accordance with paragraph 2(a) of article 1".

^۲. " International Convention for the prevention of pollution of the sea by oil, 1954".

میلادی کنوانسیون با هدف پیش‌بینی مقررات و الزامات سخت تری راجع به تخلیه مواد نفتی و مواد آغشته به مواد نفتی و نیز استانداردهای جدید برای ساخت کشتی‌های تانکری اصلاح گردید. اگرچه این کنوانسیون تا حدودی توانست اهداف زیست محیطی تدوین آن را برآورده سازد، اما دیری نپایید که ضعف‌های آن در زمینه‌های مختلف از جمله دامن‌های شمول کنوانسیون نسبت به کشتی‌ها و نیز مواد آلاینده آشکار گردید. به همین دلیل و با توجه به پیشرفت‌های تکنولوژیک از یک سو و وسعت آلودگی‌های دریایی از سوی دیگر، جامعه جهانی به فکر یک معاهده بین‌المللی فراگیر و جامع در زمینه‌ی جلوگیری از آلودگی ناشی از فعالیت‌های کشتی‌ها افتاد. مسؤولیت تهیه چنین سند مهمی با توجه به مأموریت و رسالت سازمان بین‌المللی دریانوردی، بر عهده این سازمان گذاشته شد. تلاش‌ها و اقدامات آیمو در این رابطه در سال ۱۹۷۳ میلادی نتیجه داد و منجر به تصویب معاهده جدیدی شد که در این قسمت تفصیلاً مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی را باید یکی از مهم‌ترین معاهدات دریایی آیمو دانست که از جایگاه رفیعی در کنار سه کنوانسیون دیگر "SOLAS 74"، "STCW 78" و "Load Line" برخوردار است. با تصویب و به اجراء در آمدن کنوانسیون جدید، کنوانسیون مصوب سال ۱۹۵۴ میلادی عملاً متروکه شد و نسبت به دولت‌هایی که عضو کنوانسیون سال ۱۹۷۴ میلادی گردیدند، نسخ گردید. بند یک ماده نه کنوانسیون مزبور در این رابطه می‌گوید:

"کنوانسیون حاضر با به اجراء در آمدنش، کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی دریا توسط نفت مصوب سال ۱۹۵۴ میلادی را، با لحاظ اصلاحات نسبت به آن، نسبت به طرف‌های آن کنوانسیون (MARPOL) نسخ می‌کند."

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

برای تصویب کنوانسیون مورد نظر آیمو اقدام به برگزاری یک کنفرانس بین‌المللی نمود. به دلیل حجم بالای مفاد کنوانسیون به ویژه ضمایم آن و بحث‌های فنی و بعضاً پیچیده، نشست‌های کنفرانس از هشتم ماه اکتبر سال ۱۹۷۳ میلادی شروع و تا روز دوم ماه نوامبر ادامه

یافت. نهایتاً کنفرانس موفق شد، در روز آخر نشست خود متن کنوانسیون را به تصویب رساند و عنوان "کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (MARPOL 73)" را برای آن برگزیند.^۱

نحوه به اجراء در آمدن کنوانسیون در ماده پنزدهم آن پیش‌بینی گردید. قبل از پرداختن به این موضوع لازم است بیان شود، طبق ماده چهارده کنوانسیون دولت‌ها می‌توانند به هنگام تسلیم سند عضویت خود در کنوانسیون، عدم پذیرش و در نتیجه عدم تعهد خود نسبت به ضمایم سوم، چهارم و پنجم کنوانسیون را اعلام نمایند. به این ضمایم، "ضمایم اختیاری"^۲ می‌گویند. با عضویت در کنوانسیون، پذیرش و در نتیجه اجرای مفاد آن و ضمایم اول و دوم الزامی خواهد بود. متعاقباً کنوانسیون در سال ۱۹۷۸ میلادی اصلاح شد و به موجب آن اجرای ضمیمه دوم کنوانسیون خلاف ماده چهاردهم، با تأخیر مواجه گردید. به موجب ماده دوم پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۷۸، دولت‌های عضو پروتکل و کنوانسیون تا مدت سه سال از زمان به اجراء در آمدن کنوانسیون، الزامی در اجرای ضمیمه دوم نخواهند داشت.

به استناد بند یک ماده پنزدهم برای اجرایی شدن کنوانسیون لازم است، اولاً حداقل پانزده دولت به عضویت آن در آیند و ثانیاً مجموع ناوگان تجاری این پانزده دولت کم‌تر از پنجاه درصد تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی نباشد. با تحقق این دو شرط اساسی، کنوانسیون پس از گذشت دوازده ماه نسبت به دولت‌های عضو اجرایی خواهد شد. مقررات فوق نسبت به ضمایم اختیاری نیز حکم فرماست.

با توجه به پیش‌بینی ضمایم اختیاری در ماده چهاردهم کنوانسیون و نیز تأخیر در اجرای ضمیمه دوم به موجب ماده دوم پروتکل سال ۱۹۷۸ میلادی و خلق ضمیمه ششم به موجب ماده دوم پروتکل اصلاحی سال ۱۹۹۷ میلادی، کشورها در تاریخ‌های متعددی به عضویت در کنوانسیون و ضمایم آن در آمدند. بنابراین تاریخ اجرایی شدن کنوانسیون و ضمایم آن نیز با یک دیگر اختلاف پیدا کرد. کشورها با عضویت در پروتکل سال ۱۹۷۸ میلادی مکلف به اجرای

^۱. "International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL 73)".

^۲. "Optional Annexes".

مواد کنوانسیون، دو پروتکل آن، ضمیمه اول و ضمیمه دوم با یک تأخیر چند ساله خواهند شد. اجرای سایر ضمایم به نصاب دولت‌های عضو و حداقل تناژ تحت پوشش از مجموع تناژ ناخالص جهانی بستگی دارد. در جدول ذیل زمان به اجراء در آمدن کنوانسیون و ضمایم در تاریخ‌های مختلف نشان داده شد :

زمان‌های اجرای کنوانسیون MARPOL و ضمایم آن

عنوان سند	زمان اجراء
مواد کنوانسیون، دو پروتکل آن (تا آنجا که به ضمیمه اول مربوط می‌شود) و ضمیمه اول	دوم ماه اکتبر سال ۱۹۸۳ میلادی
ضمیمه دوم	ششم ماه آوریل سال ۱۹۸۷ (طبق تصمیم کمیته‌ی MEPC در نشست بیست و دوم آن، مستنداً به ماده دوم پروتکل مصوب سال ۱۹۷۸ میلادی)
ضمیمه سوم	اول ماه جولای سال ۱۹۹۲ میلادی
ضمیمه چهارم	بیست و هفتم ماه سپتامبر سال ۲۰۰۳ میلادی
ضمیمه پنجم	سی و یکم ماه دسامبر سال ۱۹۸۸ میلادی
ضمیمه ششم	نوزدهم ماه می سال ۲۰۰۵ میلادی

مقررات نحوه اصلاح کنوانسیون مارپول در ماده شانزدهم آن قید گردید. به موجب این ماده اصلاحات نسبت به کنوانسیون می‌تواند هم از طریق طرح در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی آی‌مو و هم از طریق برگزاری یک کنفرانس متشکل از دولت‌های عضو انجام پذیرد. با توجه به اهمیت بحث اصلاح مفاد کنوانسیون مارپول و صورت‌های مختلف آن و این واقعیت که این معاهده به ویژه ضمایم مختلف آن همواره در معرض اصلاح قرار دارند، فلذا در این قسمت تفصیلاً به این موضوع پرداخته خواهد شد.

برای طرح اصلاحیه پیشنهادی در آی‌مو، هر یک از دولت‌های عضو می‌تواند در خواست اصلاح هر یک از مفاد کنوانسیون اعم از پروتکل، ضمایم و سایر پیوست‌های آن را بنماید. در چنین صورتی پیشنهاد اصلاحیه به آی‌مو ارائه خواهد شد و دبیر کل این سازمان آن را به کلیه دولت‌های عضو آی‌مو و نیز دولت‌های عضو کنوانسیون مارپول که عضو آی‌مو نمی‌باشند، ابلاغ خواهد نمود. شش ماه پس از اینکه اصلاحیه مطرح و ابلاغ گردید، ارگان ذی‌ربط آی‌مو که معمولاً کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی خواهد بود، اقدام به بررسی مفاد اصلاحیه خواهد

کرد. در جریان بحث و بررسی مفاد اصلاحیه پیشنهادی، تمامی دولت‌های عضو آیمو و نیز دولت‌های غیر عضو آیمو که عضو کنوانسیون مارپول می‌باشند، می‌توانند مداخله و مشارکت نمایند. معهدا برای تصویب اصلاحیه لازم است، حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون مارپول که در جلسه و رأی‌گیری شرکت نمودند، با آن موافقت نمایند^۱.

دولت‌های عضو کنوانسیون مارپول منفرداً و یا مجتمعاً می‌توانند از دبیر کل آیمو درخواست برگزاری کنفرانسی را جهت بررسی اصلاحات پیشنهادی خود بنمایند. برای این منظور موافقت قبلی حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون ضروری می‌باشد. در صورت موافقت یک سوم دولت‌های عضو، کنفرانس در موعد مقرر که از سوی آیمو تعیین خواهد شد، برگزار و نسبت به بررسی اصلاحات پیشنهادی اقدام خواهد شد. برای تصویب اصلاحات مطروحه موافقت حداقل دو سوم دولت‌هایی که در کنفرانس و رأی‌گیری شرکت نمودند، الزامی است.

اصلاحیه مصوب ارگان ذی‌ربط آیمو و یا کنفرانس، از سوی دبیر کل آیمو به همه‌ی دولت‌های عضو کنوانسیون مارپول جهت پذیرش ابلاغ خواهد شد. مقررات مربوط به نحوه پذیرش و اجرایی شدن اصلاحات مصوب آیمو و کنفرانس یکسان است. در کنوانسیون مارپول از هر دو سیستم پذیرش ضمنی و صریح استفاده گردید. استفاده از این دو سیستم با توجه به ساختار و ترکیب خاص کنوانسیون مورد نظر از پیچیدگی بیش‌تری نسبت به سایر کنوانسیون‌های آیمو برخوردار است. در ذیل صور مختلف اصلاحات و نحوه پذیرش و اجرایی شدن آن‌ها ذکر خواهد شد.

اصلاحات نسبت به مواد :

اصلاحات نسبت به مواد کنوانسیون در تاریخی که حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون آن را صراحتاً مورد پذیرش قرار دهند، پذیرفته تلقی خواهد شد، مشروط بر این که

^۱ اصلاحات نسبت به کنوانسیون مارپول و نیز سایر کنوانسیون‌ها معمولاً از طریق اجماع و بدون رأی‌گیری واقعی از سوی کمیته‌های ذی‌ربط و حتی کنفرانس که برای این منظور تشکیل می‌شوند، به تصویب می‌رسند، مگر در مواردی که به دلیل حساسیت موضوع و اختلاف نظر جدی و دو یا چند دستگی میان دولت‌ها، درخواست رأی‌گیری شود. در این صورت مراسم رأی‌گیری انجام و بر اساس نتیجه آن تصمیم‌گیری خواهد شد.

مجموع تناژ ناخالص این دولت‌ها کمتر از پنجاه درصد تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهان نباشد. با تحقق دو شرط مزبور، اصلاحیه پس از شش ماه برای دولت‌هایی که پذیرش خود را کتباً به دبیر کل آیمو اعلام نمودند، لازم الاجراء خواهد شد. به طور مثال اگر تعداد دولت‌های عضو کنوانسیون را نود دولت در نظر بگیریم، دو سوم این میزان عدد شصت خواهد شد. حال چنانچه در تاریخ سی و یکم فروردین ماه شصتمین دولت عضو طی سندی موافقت خود را با اصلاحیه اعلام و سند آن را تحویل نماید و از سوی دیگر در همین روز مجموع تناژ ناخالص این شصت کشور بیش از پنجاه درصد میزان جهانی باشد، اصلاحیه پس از گذشت شش ماه یعنی در تاریخ اول آبان ماه نسبت به این شصت دولت عضو به اجراء در خواهد آمد. حال چنانچه با عضویت شصتمین کشور میزان تناژ ناخالص تحت پوشش به نصاب حداقل پنجاه درصد جهانی نرسد، اصلاحیه هم چنان بلااجراء باقی خواهد ماند. در صورتی که بعد از گذشت یک ماه و نیم از تاریخ سی و یکم فروردین ماه و با پذیرش فرضاً شش کشور دیگر و یا افزایش تناژ بعضی از آن شصت کشور، مجموع تناژ ناخالص از پنجاه درصد جهانی تجاوز نماید، فرجه‌ی شش ماهه از همین تاریخ یعنی شانزدهم خرداد ماه آغاز و در پانزدهم آذر ماه همان سال خاتمه خواهد یافت و اصلاحیه مصوب از روز شانزدهم آذر ماه به اجراء در خواهد آمد. البته دولت‌هایی که پذیرش اصلاحیه را اعلام نمایند، متعهد به اجرای آن نخواهند بود.

اصلاحات نسبت به ضمایم :

اصلاحیه مصوب نسبت به هر یک از ضمایم کنوانسیون، بعد از گذشت مدتی که از سوی ارگان ذی‌ربط بررسی کننده‌ی اصلاحیه تعیین خواهد شد و در هر حال نمی‌تواند کمتر از ده ماه از تاریخ تصویب اصلاحیه در نظر گرفته شود، به طور ضمنی پذیرفته تلقی خواهد شد، مگر اینکه در خلال این مدت حداقل یک سوم دولت‌های عضو مخالفت خود را کتباً به دبیر کل آیمو اعلام دارند. چنانچه تعداد دولت‌های مخالف کمتر از یک سوم تعداد کل ولی مجموع تناژ ناخالص تحت پرچم آن‌ها بیش‌تر از پنجاه درصد تناژ ناخالص جهانی باشد، در چنین حالتی نیز اصلاحیه مردود و کان لم یکن تلقی خواهد شد.

اصلاحیه مصوب نسبت به یک ضمیمه پس از گذشت شش ماه از تاریخی که پذیرفته فرض شد، نسبت به تمامی دولت‌های عضو کنوانسیون اجرایی خواهد شد. تا قبل از تاریخ اجرایی شدن اصلاحیه مورد نظر هر یک از دولت‌های عضو می‌توانند با تسلیم یک سند به دبیر کل آیمو مخالفت خود را اعلام و یا الزام خود به مفاد اصلاحیه را منوط به تأییدیه کتبی در آینده بنمایند. در این صورت اصلاحیه مصوب و پذیرفته تلقی شده صرفاً نسبت به سایر دولت‌ها اجرایی خواهد شد و دولت یا دولت‌هایی که مخالفت خود را کتباً اعلام داشتند و یا اجرایی شدن آن را نسبت به خود منوط به تأیید و پذیرش کتبی در آینده نمودند، از اجرای مفاد اصلاحی معاف خواهند شد.

نکته‌ای که در این جا قابل ذکر است این است که به استناد بند "2-f-ii" ماده شانزدهم کنوانسیون، ارگان تصویب کننده‌ی اصلاحیه ضمیمه می‌تواند در زمان تصویب، با توجه به اهمیت و حساسیت موضوع، از شیوه‌ی پذیرش صریح اصلاحیه مواد کنوانسیون برای اصلاحیه ضمیمه مورد بحث استفاده نماید. در چنین صورتی مقررات نحوه پذیرش و اجرای اصلاحیه ضمیمه همانند مقررات مواد کنوانسیون خواهد بود که در فوق بیان گردید.

اصلاحات نسبت به پیوست ضمایم :

برای اصلاح پیوست یک ضمیمه تنها از سیستم پذیرش ضمنی استفاده خواهد شد. نحوه اجرایی شدن اصلاحات نسبت به پیوست های مورد نظر نیز همانند خود ضمیمه است .

اصلاحات نسبت به پروتکل اول :

مقررات مربوط به اصلاح مفاد پروتکل اول کنوانسیون کاملاً از مقررات اصلاح ضمیمه آن تبعیت می‌نماید. همانند اصلاح ضمیمه در اینجا نیز اصل بر پذیرش ضمنی است، مگر آن که با تصمیم ارگان ذی‌ربط آیمو که عهده دار اصلاح پروتکل می‌باشد، از سیستم پذیرش صریح استفاده شود. نحوه اجرایی شدن اصلاحیه پذیرفته تلقی شده‌ی این پروتکل نیز همانند ضمیمه کنوانسیون می‌باشد.

اصلاحات نسبت به پروتکل دوم :

خلاف پروتکل اول، نحوه اصلاح و اجرای پروتکل دوم کنوانسیون همانند مقررات مربوط به اصلاح مواد کنوانسیون در نظر گرفته شد.

اصلاحات با هدف الحاق ضمیمه جدید به کنوانسیون :

چنانچه اصلاحیه پیشنهادی متضمن خلق ضمیمه جدید و الحاق آن به کنوانسیون باشد، مقررات مربوط به نحوه تصویب و پذیرش اصلاحات نسبت به مواد کنوانسیون حکم فرما خواهد بود.

ب) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۷۸ میلادی راجع به نحوه اجرای ضمیمه دوم کنوانسیون

پس از تصویب کنوانسیون، بسیاری از دولت‌ها دریافتند که اجرای مفاد ضمیمه دوم کنوانسیون با مشکلات و موانعی همراه خواهد بود. این دولت‌ها نگرانی خود را از عدم امکان اجرای این مفاد از سوی دستگاه‌های اجرایی خود به خصوص مراجع دریایی و بندری در بحث استقرار مراکز دریافت پس مانده‌های مواد شیمیایی موضوع ضمیمه دوم اعلام داشتند و اجرای آن را منوط به آمادگی قبلی و رفع یک سری مشکلات فنی نمودند. این امر باعث گردید، طی یک کنفرانس بین‌المللی متشکله از سوی آی‌مو، پروتکلی در تاریخ هفدهم ماه فوریه سال ۱۹۷۸ میلادی به تصویب رسد که به موجب آن اجرای ضمیمه دوم با تأخیر مواجه گردد.^۱ عنوان این پروتکل عبارت است از " پروتکل سال ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ " ^۲.

به موجب بند یک ماده دوی پروتکل، دولت‌های عضو آن ملزم به اجرای مقررات ضمیمه دوم کنوانسیون برای مدت سه سال از زمان به اجراء در آمدن پروتکل و کنوانسیون نخواهند بود. هم چنین مقرر گردید، این زمان می‌تواند با تصویب دو سوم دولت‌های عضو پروتکل و از طریق طرح در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی آی‌مو افزایش یابد. بنابراین ملاحظه می‌شود، خلاف بند

^۱. " International Conference on Tanker safety and Pollution Prevention", (TSSP Conference, convened by IMO from 6 to 17th February 1978).

^۲. " Protocol of 1978 Relating to International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973".

یک ماده چهاردهم کنوانسیون که زمان اجرای ضمیمه دوم را همگام با ضمیمه اول و به هنگام اجرایی شدن کنوانسیون در نظر گرفته بود، به موجب پروتکل زمان دیگری برای اجرای آن در نظر گرفته شد. پروتکل مصوب سال ۱۹۷۸ میلادی هم چنین بند "b" از پاراگراف اول ماده یازدهم کنوانسیون را نیز مورد اصلاح قرار داد. این بند راجع به لیست بازرسان و سازمان‌های مجاز از سوی مرجع ذی‌ربط دولت‌های عضو در ارتباط با مسائل مربوط به طراحی، ساخت، تجهیزات و فعالیت کشتی‌های حامل مواد خطرناک می‌باشد که می‌بایست به اطلاع سایر دولت‌های عضو رسانده شود.

نکته بسیار مهمی که در پروتکل سال ۱۹۷۸ میلادی نهفته است، این است که مفاد پروتکل و کنوانسیون توأمأ یک سند را تشکیل خواهند داد و دولت‌های عضو پروتکل متعهد به اجرای مفاد کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۳ میلادی خواهند شد. ماده یک پروتکل در این رابطه می‌گوید:

" ۱- طرف‌های پروتکل حاضر متعهد می‌شوند که مقررات (a) پروتکل حاضر و ضمیمه آن را که بخش واحد و یکپارچه ی کنوانسیون حاضر را تشکیل خواهد داد و (b) کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌های سال ۱۹۷۳ را (از این به بعد اشاره می‌شود به عنوان کنوانسیون)، با لحاظ اصلاحات و اضافات آمده در پروتکل حاضر، ترتیب اثر دهند.

۲- مقررات کنوانسیون و پروتکل حاضر با هم دیگر به عنوان یک سند واحد خوانده و تعبیر خواهند شد."

با توجه به ماده یک فوق‌الذکر کنوانسیون من بعد به عنوان کنوانسیون سال ۱۹۷۳ میلادی، آن گونه که در سال ۱۹۷۸ میلادی مورد اصلاح واقع گردید، شناخته می‌شود.

پروتکل مصوب سال ۱۹۷۸ میلادی از نه ماده تشکیل گردید. شرایط به اجراء در آمدن آن همانند شرایط به اجراء در آمدن کنوانسیون در نظر گرفته شد. مقررات مربوط به اصلاح پروتکل نیز طبق ماده ششم آن از مقررات ماده شانزدهم کنوانسیون تبعیت می‌کند.

با تصویب پروتکل اصلاحی و یکی دانستن عضویت در آن با عضویت در کنوانسیون و تلقی سند واحد از آن دو، دولت‌ها به جای تسلیم سند عضویت در کنوانسیون، سند عضویت در پروتکل را تسلیم دبیر کل آی‌مو به عنوان امین اسناد نمودند. به عبارت دیگر عضویت در پروتکل مساوی دانسته شد با عضویت هم زمان در کنوانسیون و عنوان اختصاری کنوانسیون "MARPOL 73" نیز به "MARPOL 73/78" (مارپول ۷۸/۷۳) تغییر یافت و به این عنوان معروف گردید.

ج) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۷ میلادی برای ایجاد و الحاق ضمیمه ششم

به دنبال طرح جدی مسائل مربوط به آلودگی جوی و تلاش‌های بین‌المللی برای کاهش مواد آلاینده‌ی هوا که منجر به تصویب یک سری تفاهم‌نامه‌ها، اعلامیه‌ها و نیز معاهدات بین‌المللی گردید، موضوع انتشار مواد آلاینده جوی از طریق استفاده از مواد سوختی کشتی‌ها نیز از نظرها دور نماند و در سطح آی‌مو مطرح شد. مطالبات جهانی در این خصوص منجر به تهیه مقرراتی برای کاهش آلودگی جوی ناشی از کشتی‌ها گردید و مناسب‌ترین روش برای اجرای آن‌ها گنجاندن در کنوانسیون مارپول در نظر گرفته شد. پس از تهیه مقررات از سوی کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی آی‌مو، کنوانسیون مارپول به استناد ماده شانزدهم آن مورد اصلاح واقع شد و مقررات تهیه شده به عنوان ضمیمه ششم کنوانسیون به آن الحاق گردید. بند پنج ماده مذکور می‌گوید:

" تصویب و پذیرش ضمیمه جدید منوط به رعایت همان روش و طرز عمل مربوط به تصویب و اجرای یک اصلاحیه نسبت به یک ماده کنوانسیون می‌باشد."

به منظور تصویب پروتکل کنفرانسی متشکل از دولت‌های عضو کنوانسیون مارپول از تاریخ پانزدهم الی هفدهم، بیست و دوم و بیست و چهارم الی بیست و ششم ماه سپتامبر سال ۱۹۹۷

میلادی در مقر آیمو برگزار گردید. بند یک سند نهایی کنفرانس در خصوص برگزاری چنین کنفرانسی اشعار می‌دارد:

" به دنبال تصمیمات مجمع در نشست نوزدهم آن (قطعنامه‌ی "A.837(19)", برنامه‌ی کاری و بودجه برای دوره مالی نوزدهم ۱۹۹۶-۱۹۹۷)، آن طور که توسط کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی در نشست‌های سی و ششم و سی و نهم آن پیشنهاد و توسط شورا در نشست هفتاد و هشتم تأیید شد و مطابق با ماده "16(3)" کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳، با لحاظ اصلاحات صورت گرفته توسط پروتکل سال ۱۹۷۸ نسبت به آن (MARPOL 73/78)، سازمان بین‌المللی دریانوردی کنفرانسی از دولت‌های عضو "MARPOL 73/78" را برگزار نمود. هدف کنفرانس بررسی و تصویب پروتکلی برای اصلاح "MARPOL 73/78"، با اضافه نمودن یک ضمیمه جدید راجع به جلوگیری از آلودگی جوی از کشتی‌ها بود."

کنفرانس پس از بحث و بررسی پیش‌نویس پروتکل که از سوی کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی تهیه و ارائه شده بود، توانست متن پروتکل و ضمیمه آن را به همراه کد فنی راجع به اکسیدهای نیتروژن در تاریخ بیست و ششم ماه سپتامبر به تصویب رساند. عنوان این پروتکل عبارت است از " پروتکل سال ۱۹۹۷ برای اصلاح کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳، آن گونه که توسط پروتکل سال ۱۹۷۸ مربوط به آن اصلاح گردید"^۱.

پروتکل سال ۱۹۹۷ میلادی از نه ماده تشکیل شد. مقررات مربوط به نحوه اجرای آن نیز در ماده شش ذکر گردید. این مقررات تفاوتی با مقررات کنوانسیون به شرح آمده در ماده پانزدهم آن ندارد. با تحقق شرایط مذکور در این ماده، پروتکل در تاریخ نوزدهم ماه می سال ۲۰۰۵ میلادی نسبت به طرف‌های عضو به اجراء در آمد. مقررات اصلاح ضمیمه ششم نیز مشمول مقررات مذکور در ماده شانزدهم کنوانسیون راجع به ضمایم می‌باشد.

^۱. " Protocol of 1997 to Amend the International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 Relating thereto".

دو اصلاحیه مهم مربوط به ضمیمه ششم کنوانسیون راجع به جلوگیری از آلودگی جوی :

از میان ده‌ها اصلاحیه ای که نسبت به ضمایم شش‌گانه‌ی کنوانسیون "MARPOL" صورت گرفت، دو اصلاحیه مصوب سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۱۱ میلادی مربوط به ضمیمه ششم از اهمیت و حساسیت ویژه‌ای برخوردار است. با افزایش مطالبات جهانی در خصوص کاهش انتشارات آلاینده‌ی جوی ناشی از کشتی‌ها و فشارهای وارده از سوی نهادهای مردمی بین‌المللی حافظ محیط زیست و حتی بعضی از سازمان‌های بین‌المللی دولتی نظیر اتحادیه اروپا، ضمیمه ششم و کد آن در دو مرحله مورد اصلاح واقع شد. اصلاحیه اول در تاریخ دهم ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "MEPC.176(58)" به تصویب کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی در نشست پنجاه و هشتم رسید و در تاریخ یکم ماه جولای سال ۲۰۱۰ میلادی به مرحله اجراء درآمد. به موجب این اصلاحیه میزان انتشارات سولفور موجود در سوخت کشتی‌ها از حد ۰.۴۵٪ به کم‌تر از ۰.۳۵٪ در سال ۲۰۱۲ میلادی و سپس طی چند مرحله به کم‌تر از نیم درصد در ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی خواهد رسید. هم‌چنین به موجب این اصلاحیه امکان تعیین مناطقی که از حساسیت زیست محیطی زیادی برخوردارند، با تصویب دولت‌های عضو و از طریق طرح در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی آیمو وجود دارد. در این مناطق حساس از ابتدای ماه جولای سال ۲۰۱۰ میلادی میزان سولفور موجود در انتشارات سوخت کشتی‌ها می‌بایست به ۰.۱٪ و از ابتدای سال ۲۰۱۵ میلادی و بعد به کم‌تر از ۰.۱۰٪ برسد.

اصلاحیه دوم راجع به "کاهش انتشار گازهای گل‌خانه‌ای ناشی از کشتی‌ها (GHG)"^۱ می‌باشد. این اصلاحیه پس از بحث و جدل‌های فراوان و علی‌رغم مخالفت شدید بعضی از کشورهای در حال توسعه به رهبری چین و برزیل، در نشست شصت و دوم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی ۲۰۳ به تصویب رسید. به موجب این اصلاحیه "مقرراتی راجع به بهره‌وری انرژی برای کشتی‌ها" با هدف کاهش انتشارات "GHG" به تصویب رسید و تحت بخش چهارم در ضمیمه ششم گنجانده شد. علاوه بر این پیوستی با شماره‌ی هشت و تحت عنوان "فرم گواهینامه‌ی بین‌المللی بهره‌وری انرژی" پیش‌بینی گردید. با توجه به

^۱. "Reduction of Green House Gases (GHG) from Ships".

این مقررات بعضی از مقررات بخش‌های یک و دوی ضمیمه نیز حسب ضرورت امر با اصلاحاتی مواجه شد. طبق برنامه ریزی بعمل آمده اصلاحیه مورد نظر از اول ماه ژانویه سال ۲۰۱۳ میلادی از طریق سیستم پذیرش ضمنی به اجراء در خواهد آمد

(د) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون "MARPOL 73/78" مشتمل بر بیست ماده، دو پروتکل و شش ضمیمه می‌باشد. عناوین موضوعات مهم مواد کنوانسیون عبارتند از تعهدات کلی تحت کنوانسیون، تعاریف اصطلاحات بکار رفته در کنوانسیون، اعمال مقررات کنوانسیون نسبت به کشتی‌ها، سرپیچی و عدول از مقررات کنوانسیون و نحوه برخورد با متخلفین، گواهینامه‌ها و قواعد خاص راجع به بازرسی کشتی‌ها، کشف تخلفات و اجرای مقررات کنوانسیون، تأخیر غیر ضروری کشتی‌ها، گزارش‌های مربوط به حوادث در بردارنده ی مواد مضر، سایر معاهدات و تفسیر و تعبیر مفاد کنوانسیون، حل و فصل اختلافات، ارائه اطلاعات به سازمان بین‌المللی دریانوردی و انتشار میان دولت‌های عضو معاهده، حوادث مربوط به کشتی‌ها، امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق به کنوانسیون، ضمایم اختیاری، اجراء و اصلاح، ترغیب همکاری‌های فنی، اعراض از عضویت در کنوانسیون، نحوه تسلیم و ثبت کنوانسیون و زبان‌های کنوانسیون.

بعضی از ضمایم کنوانسیون دارای پیوست‌هایی هستند. پروتکل‌ها، ضمایم و پیوست‌های آن جزولاینفک کنوانسیون محسوب و اجراء آن‌ها برای دولت‌های عضو الزامی است. پروتکل‌های اول و دوم^۱ و ضمایم اول الی پنجم کنوانسیون در همان زمان تصویب کنوانسیون در سال ۱۹۷۳ میلادی تهیه شدند. ضمیمه ششم نیز به موجب پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۷ میلادی به کنوانسیون اضافه شد. عناوین این سندها به شرح ذیل می‌باشد:

^۱ این نوع پروتکل‌های نادر غیر از پروتکل‌های معمول اصلاحی کنوانسیون‌ها می‌باشند و فی الواقع یک نوع ضمیمه کنوانسیون محسوب می‌شوند. دو پروتکل مورد بحث ناظر به مواد ذی ربط کنوانسیون مارپول هستند و برای به اجراء در آمدن آن‌ها عضویت در کنوانسیون کفایت می‌کند.

۱- پروتکل اول با عنوان " مقررات مربوط به گزارش‌های راجع به حوادث مشتمل بر مواد خطرناک"^۱. این پروتکل ناظر به ماده هشت کنوانسیون می‌باشد و از پنج ماده تشکیل شد. محتوای این پروتکل شامل مواردی هم چون وظیفه ارائه گزارش از سوی ناخدا، مالکان، اجاره کنندگان، مدیران و یا اپراتورهای کشتی‌ها، زمان ارائه گزارش‌های حوادث و محتویات آن، گزارش تکمیلی و نحوه گزارش دهی می‌باشد.

۲- پروتکل دوم با عنوان "دوری"^۲. این پروتکل ناظر به ماده ده کنوانسیون می‌باشد و از یازده ماده تشکیل گردید. ماده ده کنوانسیون با عنوان حل و فصل اختلافات می‌گوید:

" هرگونه اختلاف میان دو یا بیش‌تر طرف‌های کنوانسیون راجع به تفسیر و یا اعمال کنوانسیون، در صورتی که حل و فصل از طریق مذاکره میان طرف‌های درگیر امکان پذیر نبوده و یا اگر طرف‌های اختلاف طور دیگری توافق ننمودند، حسب درخواست هر یک از این طرف‌های اختلاف به دوری، آن گونه که در پروتکل کنوانسیون حاضر آمده است، ارائه خواهد شد."

۳- ضمیمه اول با عنوان " مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی از طریق مواد نفتی"^۳. ضمیمه اول کنوانسیون مشتمل بر هفت بخش و سه پیوست می‌باشد. ضمیمه اول کنوانسیون بیش‌ترین مواد و حجم کنوانسیون را نسبت به سایر ضمایم به خود اختصاص داد. عناوین این بخش‌ها عبارتند از کلیات، بازرسی‌ها و گواهینامه، الزامات مربوط به فضاهای مکانیکی برای همه‌ی کشتی‌ها، الزامات برای مکان بار کشتی‌های تانکری، جلوگیری از آلودگی ایجاد شده از ناحیه یک حادثه آلودگی نفتی، تسهیلات دریافت مواد نفتی، الزامات ویژه برای سکوها ثابت و متحرک، جلوگیری از آلودگی در حین انتقال مواد نفتی/بار نفتی بین تانکرهای نفتی در دریا و الزامات ویژه برای استفاده یا حمل و نقل مواد نفتی در منطقه قطبی. عناوین پیوست‌های ضمیمه اول عبارتند از:

• لیست مواد نفتی (پیوست اول)؛

1. Protocol I: "Provisions Concerning Reports on Incidents Including Harmful Substances".

2. Protocol II: "Arbitration".

3. Annex I: "Regulations for the Prevention of Pollution by Oil".

• فرم گواهینامه‌ی "IOPP" و تکمله‌ها (پیوست دوم)؛

• فرم کتابچه‌ی رکورد نفتی (پیوست سوم).^۱

پیوست‌های ضمیمه و همچنین پیوست‌های سایر ضمایم جزو لاینفک کنوانسیون محسوب می‌شوند و اجرای شان نیز الزامی است.

۴- ضمیمه‌ی دوم با عنوان "مقرراتی برای کنترل آلودگی از طریق مواد سمی مایع فله‌ای"^۲. ضمیمه‌ی دوم کنوانسیون از هشت بخش تشکیل گردید. این ضمیمه دارای هفت پیوست نیز می‌باشد. عناوین بخش‌های هشت‌گانه‌ی ضمیمه‌ی دوم عبارتند از کلیات، طبقه‌بندی مواد مایع سمی، بازرسی‌ها و گواهینامه، طراحی، ساخت، ترتیبات و تجهیزات، تخلیه‌ی پس مانده‌های مواد سمی مایع، تدابیر کنترلی توسط «دولت بندری»، جلوگیری از آلودگی ایجاد شده از یک حادثه در بردارنده‌ی مواد مایع سمی و تسهیلات دریافت.

عناوین پیوست‌های ضمیمه‌ی دوم عبارتند از:

- دستورالعمل‌هایی برای طبقه‌بندی سازی مواد سمی مایع (پیوست اول)؛
- فرم کتابچه‌ی رکورد کالا برای کشتی‌های حامل مواد سمی مایع به صورت فله (پیوست دوم)؛
- فرم گواهینامه‌ی بین‌المللی جلوگیری از آلودگی برای حمل مواد سمی مایع به صورت فله (پیوست سوم)؛
- فرمت استانداردها برای راهنمای روش‌های کاری و ترتیبات (پیوست چهارم)؛
- ارزیابی مقادیر پسمانده موجود در مخازن بار، پمپ‌ها و لوله‌های وابسته (پیوست پنجم)؛
- روش‌های شستشوی مقدماتی (پیوست ششم) و

^۱. Appendix I: "List of Oils", Appendix II: "Form of IOPP Certificate and Supplements", consists of one certificate and two records as supplements to it (International Oil Pollution Prevention Certificate-IOPP, Record of Construction and Equipment for Ships Other Than Oil Tankers and Record of Construction and Equipment for Oil Tankers), Appendix III: "Form of Oil Record Book".

^۲. Annex II: "Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk".

- روش‌های تهویه (پیوست هفتم)^۱.

۵- ضمیمه سوم با عنوان "مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی از طریق مواد خطرناک حمل شده از طریق دریا در فرم بسته بندی"^۲. ضمیمه سوم با یک پیوست کم حجم ترین ضمیمه کنوانسیون محسوب می‌شود. این ضمیمه که فاقد بخش بندی است حاوی مقرراتی راجع به بسته بندی مواد خطرناک و علامت گذاری و بر چسب زنی آن‌ها، مستند سازی، انبارسازی و محدودیت‌های مربوط به میزان مواد خطرناک قابل حمل بر روی کشتی و نحوه کنترل و بازرسی می‌باشد.

عنوان پیوست ضمیمه سوم "دستورالعمل‌هایی برای شناسایی مواد خطرناک در فرم بسته بندی شده"^۳ است.

۶- ضمیمه چهارم با عنوان "مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی توسط فضولات کشتی‌ها"^۴. ضمیمه چهارم کنوانسیون از چهار بخش و یک پیوست تشکیل گردید. عناوین بخش‌ها عبارتند از کلیات، بازرسی ها و گواهینامه، تجهیزات و کنترل تخلیه و کنترل دولت بندری.

عنوان پیوست ضمیمه نیز عبارت است از "فرم گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی فاضلاب"^۵.

۷- ضمیمه پنجم با عنوان "مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی توسط زباله ناشی از کشتی‌ها"^۶. ضمیمه پنجم کنوانسیون دارای یک پیوست نیز می‌باشد. محتوای این ضمیمه که فاقد بخش بندی است، عبارتند از تعاریف، قلمرو اجراء، شرایط تخلیه زباله در خارج از

1. Appendix 1: "Guidelines for the Categorization of Noxious Liquid Substances", Appendix 2: "Form of Cargo Record Book for Ships Carrying Noxious Liquid Substances in Bulk", Appendix 3: "Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk", Appendix 4: "Standards Format for the Procedures and Arrangements Manual", Appendix 5: "Assessment of Residue Quantities in Cargo Tanks, Pips and Associated Piping", Appendix 6: "Prewash Procedures", Appendix 7: "Ventilation Procedures".

2. Annex III: "Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged form".

3. Appendix: "Guideline for the Identification of Harmful Substances in Packaged Form".

4. Annex IV: "Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships".

5. Appendix: "Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate".

6. Annex V: "Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships".

محدوده‌های ویژه و یا داخل آن، استثنائات مربوط به تخلیه مواد زاید، تسهیلات دریافت، شرایط و نحوه کنترل از سوی دولت بندری، پلاکاردها، طرح‌های مدیریت زباله و کتابچه‌ی رکورد زباله.

عنوان پیوست ضمیمه پنجم نیز " فرم کتابچه رکورد زباله " ^۱ نام دارد.

۸- ضمیمه ششم با عنوان " مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی جوی ناشی از کشتی‌ها " ^۲. این ضمیمه با لحاظ آخرین اصلاحات به عمل آمده تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی از چهار بخش و هشت پیوست تشکیل گردید. عناوین بخش‌های چهارگانه عبارتند از کلیات، بازرسی، گواهینامه و لوازم کنترلی، الزامات برای کنترل انتشارات آلاینده و نهایتاً مقرراتی راجع به بهره‌وری انرژی برای کشتی‌ها.

عناوین پیوست‌های هشت‌گانه‌ی ضمیمه به شرح ذیل می‌باشد:

- فرم گواهینامه‌ی "IAPP" (پیوست اول)؛
- چرخه‌ی تست و فاکتورهای توزین (پیوست دوم)؛
- شاخص‌ها و روش‌هایی برای تعیین مناطق کنترل انتشار "SOx" (پیوست سوم)؛
- گواهینامه‌ی تأیید محدودیت‌های عملیاتی برای کوره‌های روی کشتی (پیوست چهارم)؛
- اطلاعاتی که می‌بایست در یادداشت تحویل سوخت گنجانده شود (پیوست پنجم)؛
- نحوه‌ی تأیید سوخت برای نمونه‌های مواد سوختی ضمیمه ششم مارپول (پیوست ششم)؛
- مناطق کنترل انتشارات (پیوست هفتم)؛
- فرم گواهینامه‌ی بین‌المللی بهره‌وری انرژی (پیوست هشتم) ^۳.

1. Appendix: " Form of Garbage Record Book".

2. Annex VI: " Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships".

3. Appendix I: "Form of International Air Pollution Prevention(IAPP) Certificate", Appendix II: " Test Cycles and Weighting Factors", Appendix III: " Criteria and Procedures for Designation of Emission Control Areas", Appendix IV: " Type Approval and Operating Limits for Shipboard Incinerators", Appendix V: " Information to be Included in the Bunker Delivery Note", Appendix VI: " Fuel Verification Procedure for MARPOL Annex VI fuel Oil Samples", Appendix VII: " Emission Control Areas". Appendix VIII: "Form of International Energy Efficiency Certificate (IEE)".

در زمان تصویب پروتکل سال ۱۹۹۷ میلادی برای ایجاد ضمیمه ششم، به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی دو، یک "کد فنی راجع به کنترل انتشار اکسیدهای نیتروژن ناشی از موتورهای دیزل دریایی"^۱ به تصویب رسید که اجرای آن به همراه ضمیمه برای دولت‌های عضو پروتکل الزامی می‌باشد.

ه) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

با توجه به ویژگی خاص کنوانسیون مارپول و پیش‌بینی‌های مختلف برای به اجراء در آمدن آن که شرح آن در قبل آمد، دولت‌ها در تاریخ‌های مختلف سندهای عضویت خود را در کنوانسیون و ضمایم متعدد آن تسلیم دبیر کل آیمو نمودند. اولین کشوری که عضویت در کنوانسیون را پذیرفت، کشور اروگوئه می‌باشد که در تاریخ سی ام ماه آوریل سال ۱۹۷۹ میلادی سند عضویت خود را تسلیم امین اسناد نمود. در جدول ذیل اولین کشورهایی که به عضویت در کنوانسیون، ضمایم مختلف و هم‌چنین پروتکل مصوب سال ۱۹۹۷ میلادی در آمدند، به همراه تعداد دولت‌های عضو و میزان تناژ ناخالص جهانی تحت پوشش تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی مشخص گردید:

وضعیت عضویت دولت‌ها در کنوانسیون MARPOL و ضمایم آن

نام سند	اولین کشور عضو و تاریخ تسلیم سند	تعداد دولت‌های عضو با مجموع تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش (تا پایان ماه آوریل سال ۲۰۱۰ میلادی)
پروتکل سال ۱۹۷۸ (مواد کنوانسیون، پروتکل اول و دوم و ضمایم اول و دوم)	اروگوئه - سی ام ماه آوریل سال ۱۹۷۹ میلادی	۱۵۲ عضو با مجموع تناژ ناخالص ۹۹.۲۰٪
ضمیمه سوم	" " " " " "	۱۳۷ عضو با مجموع تناژ ناخالص ۹۶.۵۹٪
ضمیمه چهارم	" " " " " "	۱۳۰ عضو با مجموع تناژ ناخالص ۸۸.۶۵٪
ضمیمه پنجم	" " " "	۱۴۴ عضو با مجموع تناژ ناخالص ۹۷.۴۷٪
ضمیمه ششم (پروتکل اصلاحی سال ۱۹۹۷ میلادی)	سوئد - هجدهم ماه می سال ۱۹۹۸ میلادی	۷۰ عضو با مجموع تناژ ناخالص ۹۳.۲۹٪

^۱ " Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines, (NOx Technical Code)".

از منطقه خلیج فارس همه‌ی کشورها به جز عراق به عضویت در کنوانسیون مارپول درآمدند. جمهوری اسلامی ایران در تاریخ بیست و پنجم ماه اکتبر سال ۲۰۰۲ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود و از تاریخ بیست و پنجم ماه ژانویه سال ۲۰۰۳ میلادی متعهد به اجرای مواد کنوانسیون، پروتکل اول و دوم و ضمایم اول، دوم و پنجم گردید. دولت این کشور در تاریخ بیست و نهم ماه می سال ۲۰۰۹ میلادی موافقت خود را با اجرای ضمایم سوم و چهارم اعلام و در همین تاریخ سند عضویت خود در پروتکل اصلاحی سال ۱۹۹۷ میلادی راجع به ضمیمه ششم را نیز تسلیم دبیر کل آیمو نمود. در جدول ذیل وضعیت عضویت کشورهای منطقه خلیج فارس در کنوانسیون مورد نظر مشخص گردید :

وضعیت عضویت دولت‌های منطقه خلیج فارس در کنوانسیون MARPOL

نام سند	کشورهای عضو از منطقه خلیج فارس	اولین کشور عضو از منطقه خلیج فارس و تاریخ تسلیم سند عضویت
پروتکل سال ۱۹۷۸ (مواد کنوانسیون، پروتکل اول و دوم و ضمایم اول و دوم)	جمهوری اسلامی ایران، بحرین، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی، امارت متحده عربی	عمان - سیزدهم ماه مارس سال ۱۹۸۴ میلادی
ضمیمه سوم	جمهوری اسلامی ایران، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی	" " " " "
ضمیمه چهارم	" " " " " "	" " " " "
ضمیمه پنجم	جمهوری اسلامی ایران، بحرین، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی	" " " " "
ضمیمه ششم (پروتکل اصلاحی سال ۱۹۹۷ میلادی)	جمهوری اسلامی ایران، کویت و عربستان سعودی	عربستان سعودی - بیست و سوم ماه می سال ۲۰۰۵ میلادی

بند سوم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به آمادگی، مقابله و همکاری در هنگام آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۹۰ میلادی و پروتکل مصوب سال ۲۰۰۰ میلادی

محیط زیست دریایی همواره با تهدیدات متنوعی روبرو می‌باشد. یکی از این تهدیدات عبارت است از آلودگی نفتی ناشی از حوادث دریایی مربوط به کشتی‌ها، واحدهای فراساحلی، بنادر دریایی و یا مراکز جا به جایی مواد نفتی^۱. آمادگی جهت مقابله با این گونه تهدیدات، انجام هماهنگی‌های لازم و نیز همکاری و تبادل اطلاعات میان اشخاص ذی نفع به ویژه دولت‌های

^۱. "Oil Pollutions Incidents Involving Ships, Offshore Unites, Seaports and Oil Handling Facilities".

ساحلی و دولت‌های پرچم می‌تواند در صورت بروز حوادث دریایی از هر نوع که مشتمل بر آلودگی های نفتی است، اثرات مخرب آلودگی را کاهش دهد و از انتشار آن جلوگیری نماید. برای این منظور بررسی تمامی جوانب امر از جمله ویژگی های آلودگی، مداخله و واکنش سریع و مؤثر با استفاده از وسایل و ادوات مقابله با آلودگی نفتی نیز می‌تواند تا حد زیادی در کاهش خطرات و خسارات ناشی از آلودگی مؤثر واقع شود.

با توجه به توجیحات فوق جامعه جهانی دریانوردی تحت هدایت و نظارت سازمان بین‌المللی دریانوردی در صدد برآمد تا یک سند حقوقی الزام‌آوری را در زمینه‌ی مقابله با آلودگی نفتی تهیه و تصویب نماید.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

برای تهیه سند حقوقی بین‌المللی در زمینه‌ی مقابله با آلودگی دریایی، آیمو اقدام به برگزاری کنفرانسی دیپلماتیک در مقر خود نمود. این کنفرانس که از تاریخ نوزدهم ماه نوامبر به مدت دوازده روز برگزار شده بود، پس از بررسی پیش‌نویس سند تهیه شده از سوی کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی آیمو، توانست معاهده‌ای را با عنوان "کنوانسیون بین‌المللی راجع به آمادگی، مقابله و همکاری در هنگام آلودگی نفتی، ۱۹۹۰ (OPRC1990)"^۱ در تاریخ سی ام ماه نوامبر سال ۱۹۹۰ میلادی به تصویب رساند.

به موجب ماده شانزدهم کنوانسیون، برای به اجراء در آمدن آن لازم است، حداقل پانزده دولت عضویت در آن را بپذیرند و دوازده ماه نیز از عضویت آخرین دولت گذشته باشد. با تحقق این دو شرط کنوانسیون در تاریخ سیزدهم ماه می سال ۱۹۹۵ میلادی به مرحله اجراء در آمد و دولت‌های عضو آن متعهد به اجراء مفاد آن گردیدند. چنانچه دولتی پس از تاریخ اجراء شدن معاهده سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نماید، کنوانسیون پس از گذشت سه ماه از تاریخ تسلیم سند نسبت به آن دولت اجراء خواهد شد.

^۱ . "International Convention on Oil Preparedness, Response and Cooperation, 1990, (OPRC 1990)".

مقررات مربوط به نحوه اصلاح کنوانسیون در بندهای هشت‌گانه‌ی ماده چهارده آن بیان گردید. پیشنهاد اصلاح کنوانسیون می‌تواند از دو طریق طرح در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی آی‌مو و یا طرح در یک کنفرانس بین‌المللی متشکل از دولت‌های عضو مورد رسیدگی و در صورت لزوم به تصویب رسد. برای طرح اصلاحیه در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی ارائه آن از سوی حتی یک دولت عضو کنوانسیون نیز کفایت می‌کند، اما برای طرح آن در کنفرانس بین‌المللی موافقت حداقل یک سوم دولت‌های عضو با اصل برگزاری چنین کنفرانسی جهت بررسی اصلاحیه لازم و ضروری می‌باشد. شش ماه قبل از طرح مفاد اصلاحیه در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی دبیر کل آی‌مو آن را جهت مطالعه و بررسی به تمامی دولت‌های عضو کنوانسیون و آی‌مو ابلاغ خواهد نمود. دولت‌های عضو آی‌مو که عضو کنوانسیون نمی‌باشند نیز می‌توانند در جریان بررسی مفاد اصلاحیه مشارکت و اظهار نظر نمایند، منتهی صرفاً دولت‌های عضو کنوانسیون حق شرکت در رأی‌گیری برای تصویب اصلاحیه را خواهند داشت. برای تصویب اصلاحیه پیشنهادی موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون حاضر در نشست کمیته یا کنفرانس که در رأی‌گیری نیز شرکت نمودند، ضروری است. پس از تصویب اصلاحیه پیشنهادی، دبیر کل آی‌مو آن را جهت پذیرش به کلیه دولت‌های عضو ابلاغ خواهد نمود.

برای اصلاح کنوانسیون از هر دو سیستم پذیرش صریح و ضمنی استفاده گردید. چنانچه اصلاحات نسبت به مواد و ضمیمه کنوانسیون صورت پذیرد، برای اجرایی شدن آن پذیرش صریح حداقل دو سوم دولت‌های عضو ضروری می‌باشد. در صورتی که اصلاحیه مربوط به پیوست کنوانسیون باشد، پس از گذشت مدت زمانی که از سوی کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و یا کنفرانس تعیین خواهد شد، به طور ضمنی پذیرفته تلقی خواهد گردید، مگر این که قبل از انقضای مدت تعیین شده حداقل یک سوم دولت‌های عضو مخالفت خود را با آن اعلام نمایند. در این صورت اصلاحیه کان لم یکن تلقی خواهد شد. مهلتی را که برای اعلام مخالفت در نظر گرفته می‌شود، در هر صورت نمی‌تواند کم‌تر از ده ماه از زمان تصویب اصلاحیه باشد. پس از پذیرفته تلقی شدن اصلاحات مربوط به مواد کنوانسیون و ضمیمه آن، با گذشت شش ماه دیگر مفاد اصلاحیه تنها نسبت به دولت‌هایی که سند پذیرش را تسلیم دبیر کل آی‌مو

نمودند، به اجراء در خواهد آمد. اصلاحیه مربوط به پیوست کنوانسیون نیز پس از گذشت شش ماه از تاریخ پذیرفته تلقی شدن، نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو به جز آن‌هایی که مخالفت خود را تا قبل از تاریخ پذیرفته تلقی شدن کتباً اعلام نمودند، اجرایی خواهد شد. چنانچه اصلاحیه مصوب متضمن خلق ضمیمه یا پیوست جدیدی باشد، مقررات مربوط به نحوه اصلاح ضمیمه به شرح مذکور در قبل حکم فرما خواهد بود.

ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون "OPRC 90" از نوزده ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. موضوعاتی که در مواد کنوانسیون به آن‌ها پرداخته شد، عبارتند از مقررات کلی و عمومی شامل تعهدات دولت‌های عضو و قلمرو اعمال مفاد کنوانسیون، تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی بکار رفته در کنوانسیون، پلان‌های اضطراری آلودگی نفتی، شیوه‌ی گزارش دهی آلودگی نفتی توسط ناخدا و سایر اشخاص مسؤول کشتی‌ها و یا واحدهای فراساحلی و نیز ترمینال‌های نفتی و سایر اشخاص مرتبط، اقدامات مورد نیاز نسبت به گزارش‌های آلودگی نفتی واصله از سوی دولت‌های عضو، لزوم استقرار سیستم‌های ملی برای مقابله با حوادث آلودگی نفتی توسط دولت‌های عضو و تهیه حداقل لوازم و تجهیزات مقابله با آلودگی دریایی، ارائه اطلاعات لازم به آیمو و یا سازمان‌های منطقه‌ای، تعهد به همکاری‌های بین‌المللی در زمینه مقابله با آلودگی، همکاری دولت‌های عضو با یک دیگر و یا با آیمو و سایر سازمان‌های منطقه‌ای در زمینه تحقیقات و توسعه، همکاری‌های فنی میان دولت‌های عضو در زمینه‌های آموزش، تکنولوژی، تجهیزات و سایر موارد، تشویق به همکاری‌های دو یا چند جانبه میان دولت‌های عضو در زمینه آمادگی و مقابله با آلودگی، نسبت کنوانسیون با سایر کنوانسیون‌ها و توافقات بین‌المللی، انتخاب آیمو جهت انجام یک سری اقدامات از قبیل خدمات تبادل اطلاعات، تربیت و آموزش نیروی انسانی، خدمات فنی و مساعدت فنی، سنجش و ارزیابی کارآمدی کنوانسیون توسط دولت‌ها به ویژه در زمینه اصول همکاری و مساعدت و سایر مقررات کلی و عمومی مربوط به هر معاهده‌ای از قبیل نحوه عضویت، اجراء، اصلاح و غیره .

ضمیمه کنوانسیون با عنوان "بازپرداخت هزینه‌های کمک و یاری"^۱ جزء لاینفک کنوانسیون محسوب می‌شود و اجرای مفاد آن‌ها برای دولت‌های عضو الزامی است. در این ضمیمه مقرراتی راجع به نحوه بازپرداخت هزینه‌ی اقدامات صورت گرفته در مواجهه با حادثه آلودگی و توافقات دو یا چند جانبه میان دولت‌های عضو پیش‌بینی گردید. ضمیمه کنوانسیون فاقد پیوست می‌باشد. با این حال در مواد کنوانسیون به لفظ "پیوست"^۲ اشاره شد. این وضعیت غیر معمول باعث بروز ابهام و سؤال گردید، چرا که با فقدان هرگونه پیوستی غیر از ضمیمه، اصولاً نیازی به ذکر نحوه اصلاح آن وجود نداشت. استعلام صورت گرفته از بخش محیط زیست دریایی آی‌مو نیز بر وجود چنین ابهامی با توجه به فقدان هرگونه پیوستی صحت گذاشت. با این حال این بحث بیش‌تر جنبه نظری و تئوریک دارد تا عملی، چرا که تاکنون پیوستی حتی از طریق اصلاح کنوانسیون به آن ضمیمه نگردید و بنابراین در حال حاضر اصلاح آن نیز منتفی می‌باشد.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی یکصد و چهار کشور به عضویت در کنوانسیون درآمدند. مجموع تناژ تحت پوشش این تعداد از دولت‌های عضو ۷۰.۸۰٪ تناژ ناخالص جهانی می‌باشد. ایالات متحده آمریکا در تاریخ بیست و هفتم ماه مارس سال ۱۹۹۲ میلادی به عضویت در معاهده درآمد و نام خود را به عنوان اولین کشور عضو ثبت نمود.

از منطقه خلیج فارس کشورهای جمهوری اسلامی ایران، عمان، قطر و عربستان سعودی عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند. جمهوری اسلامی ایران اولین کشور از این منطقه بود که در تاریخ بیست و پنجم ماه فوریه سال ۱۹۹۸ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آی‌مو به عنوان امین اسناد نمود.

^۱. Annex: "Reimbursement of Costs of Assistance".

^۲. "Appendix".

د) پروتکل مصوب سال ۲۰۰۰ میلادی

کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۰ میلادی ناظر به حوادث منجر به آلودگی دریایی ناشی از مواد نفتی می‌باشد و شامل آلودگی‌های غیر نفتی نمی‌گردد. ضرورت تهیه یک سند حقوقی مشابه کنوانسیون مورد نظر برای پوشش قرار دادن سایر مواد آلاینده‌ی دریا در همان زمان تصویب کنوانسیون احساس گردید. در کنفرانس بین‌المللی سال ۱۹۹۰ میلادی قطعنامه‌ای به تصویب رسید که به موجب آن از آیمو خواسته شد، توسعه قلمرو اعمال کنوانسیون به مواد سمی و خطرناک غیر نفتی را در دستور کار خود قرار دهد. آیمو نیز کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی را مأمور تهیه یک سند الزام‌آور در این زمینه نمود. این کمیته پس از گذشت هشت سال موفق شد، در نشست چهل و دوم خود که در ماه نوامبر سال ۱۹۹۸ میلادی برگزار گردید، پیش‌نویس متن پروتکلی را در این زمینه تهیه نماید. متعاقباً شورای آیمو در اجلاس هشتم و دوم خود با برگزاری کنفرانس دیپلماتیک برای تصویب پروتکل مورد نظر موافقت نمود و آن را در برنامه‌ی کاری آیمو قرار داد. کنفرانس مزبور در تاریخ نهم ماه مارس سال ۲۰۰۰ میلادی به مدت پنج روز در مقر آیمو برگزار شد و نهایتاً متن پروتکل را با عنوان " پروتکل راجع به آمادگی، مقابله و همکاری نسبت به حوادث آلودگی از طریق مواد خطرناک و سمی، ۲۰۰۰ (OPRC-HNS 2000)"^۱ به تصویب رساند.

چنانچه به مواد مختلف پروتکل نگاهی انداخته شود، در خواهید یافت، این پروتکل تمامی عناصر یک معاهده مستقل را دارا است. اصول مفاد این پروتکل از کنوانسیون "OPRC 90" گرفته شد. اگرچه عضویت در پروتکل لازمه اش عضویت قبلی و یا هم زمان در کنوانسیون می‌باشد، اما برای عضویت در کنوانسیون ضرورتاً نیازی به پذیرش پروتکل نیست .

شرایط به اجراء در آمدن پروتکل در بندهای چهارگانه‌ی ماده پنزدهم ذکر گردید. این مقررات تفاوتی با مقررات نحوه اجرای کنوانسیون نمی‌کند. پس از عضویت پانزده کشور، پروتکل در تاریخ چهاردهم ماه ژوئن سال ۲۰۰۷ میلادی به اجراء درآمد.

^۱ " Protocol on Preparedness, Response and Cooperation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000, (OPRC-HNS 2000)".

مقررات اصلاح مواد پروتکل در بندهای هشت‌گانه‌ی ماده‌ی دوازدهم پروتکل آمده است. مفاد این ماده دقیقاً برگرفته از ماده‌ی چهاردهم کنوانسیون می‌باشد و تفاوتی با آن ندارد.

پروتکل مصوب سال ۲۰۰۰ میلادی از هجده ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. موضوعات تحت پوشش مواد پروتکل عمدتاً همان موضوعات آمده در کنوانسیون، با لحاظ ویژگی‌های خاص مواد سمی و خطرناک، می‌باشد. عناوین مهم این موضوعات عبارتند از مقررات کلی و عمومی شامل تعهدات دولت‌های عضو و قلمرو اعمال مقررات پروتکل نسبت به کشتی‌ها، تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی بکار رفته در پروتکل، پلان‌های اضطرار و نحوه‌ی گزارش‌دهی، سیستم‌های ملی و منطقه‌ای برای آلودگی و مقابله، همکاری‌های بین‌المللی در زمینه‌ی مقابله با آلودگی، تحقیق و توسعه، همکاری فنی، رابطه‌ی پروتکل با کنوانسیون‌ها و سایر موافقت‌نامه‌ها، ترتیبات سازمانی، ارزیابی و سنجش پروتکل و مقررات مربوط به هر معاهده‌ای از قبیل نحوه‌ی عضویت، اجراء، انصراف و غیره.

عنوان ضمیمه‌ی پروتکل و محتوای آن نیز مشابه عنوان و محتوای ضمیمه‌ی کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۰ میلادی با یک سری تفاوت‌های جزئی می‌باشد.

اولین کشور عضو کنوانسیون که به عضویت در پروتکل در آمد، اکوادور می‌باشد. این کشور سند عضویت خود را در تاریخ بیست و نهم ماه ژانویه سال ۲۰۰۲ میلادی تسلیم دبیر کل آیمو نمود. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد بیست و هشت کشور عضویت در پروتکل را پذیرفتند. این تعداد مجموعاً ۳۸.۴۳٪ تناژ ناخالص جهانی را در اختیار دارند.

از منطقه‌ی خلیج فارس تنها جمهوری اسلامی ایران در تاریخ نوزدهم ماه آوریل سال ۲۰۱۱ میلادی عضویت در پروتکل را مورد پذیرش قرار داد.

بند چهارم - پروتکل مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی مربوط به کنوانسیون راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق تخلیه‌ی زباله‌ها و سایر مواد مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی

محیط زیست دریایی از راه‌های مختلف می‌تواند آلوده شود. زباله‌ها و موادی که امکان تجزیه‌ی آن‌ها در کوتاه مدت و میان مدت وجود ندارد، می‌توانند برای اکوسیستم دریا خطرناک باشند.

هدف اصلی از تصویب معاهده‌ای در زمینه‌ی جلوگیری از آلودگی ناشی از تخلیه‌ی زباله‌ها در دریا، حفظ محیط زیست دریایی از طریق قانونمند کردن تخلیه‌ی زباله‌ها و سایر مواد زاید در دریاها می‌باشد. با تصویب چنین معاهده‌ای، تخلیه‌ی مواد و آشغال‌هایی که برای محیط زیست زیان بار تشخیص داده می‌شوند، ممنوع و تخلیه‌ی آن از دسته‌ی آشغال‌ها و موادی که فاقد حساسیت و ضرر تشخیص داده می‌شوند، با رعایت یک سری شرایط و دستورالعمل‌ها مجاز شناخته شدند.

الف) تصویب کنوانسیون لندن راجع به جلوگیری از تخلیه‌ی زباله‌ها و مواد زاید، پیش نیاز تصویب پروتکل مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی

یکی از معاهدات دریایی که در ارتباط با حفظ محیط زیست دریایی به تصویب رسید، "کنوانسیون راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق تخلیه‌ی زباله‌ها و سایر مواد، ۱۹۷۲ (LC 72)"^۱ می‌باشد که اختصاراً به عنوان "کنوانسیون لندن" شناخته می‌شود. این کنوانسیون اگرچه با تولید آیمو به تصویب نرسید، اما در آن برای آیمو وظایفی پیش‌بینی گردید و دبیری اجلاس‌های مشورتی دولت‌های عضو آن نیز بر عهده‌ی آیمو گذاشته شد.

"کنوانسیون لندن" در سال ۱۹۹۶ میلادی مورد بازنگری اساسی قرار گرفت. این بار پیش‌نویس متن این اصلاحات که در قالب پروتکل تصویب شد، با تولید آیمو تهیه و کنفرانس آن نیز در مقر آیمو و با مدیریت دبیرخانه‌ی آن برگزار گردید. با توجه به این موارد در این قسمت ابتداءً کنوانسیون مورد نظر و سپس پروتکل اصلاحی آن مورد بررسی قرار خواهد گرفت، چرا که پرداختن به پروتکل بدون ورود تفصیلی به کنوانسیون موضوع آن امکان‌پذیر نمی‌باشد و یا لاقلاً فهم درست از آن را با مشکل مواجه خواهد ساخت.^۲

"کنوانسیون لندن" اصل را بر جواز تخلیه‌ی زباله‌ها و مواد زاید قرار داد، مگر آنکه نوع زباله‌ها و مواد زایدی که تخلیه‌ی آن‌ها ممنوع دانسته شد، صراحتاً در لیست ضمیمه‌ی کنوانسیون ذکر شده

^۱ "Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters, 1972, (London Dumping Convention 72/LC 1972)".

^۲ در محاسبه‌ی آمار معاهدات مصوب آیمو صرفاً پروتکل اصلاحی کنوانسیون لندن محاسبه گردید و نه خود کنوانسیون.

باشد. تخلیه بعضی از مواد نیز تابع تشریفات خاصی گردید که در مواد چهارم الی ششم کنوانسیون ذکر شد. ماده یک کنوانسیون در ترغیب دولت‌ها برای کنترل منابع آلاینده می‌گوید:

" طرف های قرارداد می‌بایست به صورت انفرادی و جمعی کنترل مؤثر همه‌ی منابع آلودگی محیط زیست دریایی را ترغیب نمایند و به ویژه خود را موظف به برداشتن همه‌ی اقدامات عملی برای جلوگیری از آلودگی دریا از طریق تخلیه زباله‌ها و سایر مواد بدانند؛ زباله‌ها و مواد زایدی که مسؤول ایجاد خسارت به سلامتی انسان، ایراد صدمه به منابع حیاتی و حیات دریایی و ایراد خسارت به مطبوعیت و یا تداخل در سایر استفاده‌های مشروع از دریا می‌باشند."

۱- تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

متولی برگزاری کنفرانس بین‌المللی جهت تصویب مفاد کنوانسیون، دولت کشور انگلیس بود. در کنفرانس مزبور که به دعوت دولت انگلیس در شهر لندن برگزار شد، سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز همانند بسیاری از سازمان‌های بین‌المللی دیگر نظیر سازمان بین‌المللی کار و یونسکو به این اجلاس دعوت شد. در این کنفرانس که از تاریخ سی ام ماه اکتبر لغایت سیزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۲ میلادی برگزار گردید، پیش‌نویس متن کنوانسیون و ضمیمه آن مورد بررسی قرار گرفت و نهایتاً در روز آخر نشست به تصویب رسید.

ریشه‌ی "کنوانسیون لندن" را باید در تصمیمات متخذه در "کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به محیط زیست انسانی"^۱ جستجو کرد. در این کنفرانس که در ماه ژوئن سال ۱۹۷۲ میلادی در شهر استکهلم، پایتخت کشور سوئد برگزار شد، توصیه‌هایی برای اقدام عملی در سطح بین‌المللی با هدف حفظ محیط زیست بشری در ابعاد مختلف از جمله محیط زیست دریایی ارائه گردید.^۲ توصیه‌های هشتاد و ششم الی نود و چهارم مصوب این کنفرانس مربوط به

^۱ "United Nations Conference on the Human Environment (UNCHE)", Stockholm, Sweden, June 5 to 16, 1972.

^۲ کنفرانس استکهلم اولین کنفرانس سازمان ملل متحد در زمینه‌ی محیط زیست با تمرکز بیش تر بر فعالیت های بشری و تأثیر آن بر محیط زیست محسوب می‌شود. در این کنفرانس بر ضرورت همکاری های بین المللی در جهت کاهش اثرات منفی فعالیت های بشری بر محیط زیست تأکید شد. "برنامه ی محیط زیست سازمان ملل متحد" محصول این کنفرانس می باشد.

آلودگی دریایی می‌باشند. در بند سوم از توصیه شماره‌ی هشتاد و ششم به دولت‌ها توصیه شد، در قلمرو حاکمیتی خود تخلیه مواد در دریا را تحت کنترل قرار دهند و در جهت تصویب یک سند حقوقی الزام‌آور در این زمینه تلاش نمایند. هم‌چنین در بند چهارم این توصیه به پیش‌نویس متن مواد و ضمایم کنوانسیون مربوط به تخلیه زباله‌ها که از قبل تهیه شده بود، اشاره و از دولت‌ها خواسته شد تا مفاد آن را مورد مطالعه و بررسی قرار دهند. در این بند برگزاری کنفرانسی با تولیت دولت انگلیس و با مشورت دبیر کل سازمان ملل متحد، تا قبل از ماه نوامبر سال ۱۹۷۲ میلادی، پیش‌بینی و توصیه گردید.^۱

طبق ماده نوزدهم کنوانسیون، برای به اجراء در آمدن آن لازم است، اولاً حداقل پانزده کشور به عضویت آن درآیند و ثانیاً سی روز از زمان ارائه آخرین سند عضویت بگذرد. با تحقق این دو شرط، کنوانسیون در تاریخ سی ام ماه آگوست سال ۱۹۷۵ میلادی به اجراء در آمد و نسبت به دولت‌های عضو آن الزامی گردید. دولت‌هایی که بعد از تاریخ تسلیم پانزدهمین سند عضویت، به عضویت در کنوانسیون در آیند، پس از گذشت سی روز از تاریخ تسلیم سند مزبور متعهد به اجرای مفاد کنوانسیون خواهند شد.

مقررات مربوط به نحوه اصلاح مفاد کنوانسیون در ماده پانزدهم آن ذکر شد. برای اصلاح مواد کنوانسیون لازم است، نشستی متشکل از دولت‌های عضو برگزار شود. برای تصویب اصلاحیه موافقت دو سوم دولت‌های عضو حاضر در نشست لازم و ضروری است. پس از تصویب اصلاحیه نوبت به پذیرش آن توسط دولت‌های عضو می‌رسد. اصلاحیه مصوب اجلاس نسبت به مواد کنوانسیون پس از انقضای شصت روز از تاریخی که حداقل دو سوم دولت‌های عضو

^۱. متن اولیه پیش‌نویس کنوانسیون لندن توسط دولت ایالات متحده آمریکا تهیه و به کمیته‌ی آماده‌سازی کنفرانس استکهلم که از سوی سازمان ملل متحد در سال ۱۹۷۱ میلادی برگزار شده بود، ارائه گردید. برای تهیه پیش‌نویس کنوانسیون و با پایه قرار دادن سند ارائه شده از سوی ایالات متحده آمریکا، مجموعاً سه نشست بین‌الدولی تحت نظارت سازمان ملل متحد در کشورهای کانادا، ایسلند و انگلیس طی سال‌های ۱۹۷۱ و ۱۹۷۲ میلادی برگزار گردید. این متن سپس جهت مطالعه و اتخاذ هرگونه تصمیم مقتضی نسبت به آن، به کنفرانس استکهلم تقدیم شد.

(Source: IMO, Office for the London Dumping Convention, " *The London Dumping Convention; The First Decade and Beyond* ", London, 1991, P. 55.

کنوانسیون سند پذیرش آن را تحویل نمودند، نسبت به این دولت‌ها اجرایی خواهد شد. پس از اجرایی شدن اصلاحیه چنانچه دولتی آن را مورد پذیرش قرار دهد، اصلاحیه نسبت به آن بعد از گذشت سی روز از زمان تسلیم سند پذیرش اجرایی خواهد شد.

اصلاحیه نسبت به ضمایم کنوانسیون از شیوهی خاصی پیروی می‌کند. این اصلاحات مبتنی بر ملاحظات فنی و علمی خواهد بود. اصلاحات نسبت به ضمایم می‌بایست به تأیید حداقل دو سوم دولت‌های حاضر در نشست دولت‌های عضو کنوانسیون برسد. اصلاحیه مصوب پس از گذشت یکصد روز از زمان تصویب آن توسط اجلاس دول عضو، نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو اجرایی خواهد شد. چنانچه دولتی قبل از این مدت پذیرش خود را اعلام نماید، اصلاحیه بلافاصله پس از تسلیم سند پذیرش نسبت به آن کشور اجرایی خواهد شد. در صورتی هم که دولتی قبل از انقضای یکصد روز از زمان تصویب، عدم موافقت و پذیرش خود را نسبت به اصلاحیه کتباً اعلام نماید، اصلاحیه نسبت به آن کشور اجرایی نخواهد شد. اجرای اصلاحیه نسبت به این گونه دولت‌های عضو منوط به اعلام کتبی مبنی بر پذیرش آن و انصراف از مخالفت قبلی می‌باشد.

۲- ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون "LC 72" از بیست و دو ماده و سه ضمیمه تشکیل گردید. عناوین کلی موضوعات مهمی که تحت پوشش مواد کنوانسیون قرار گرفتند، علاوه بر مقررات عمومی مربوط به هر معاهده‌ای از قبیل نحوه عضویت، اجراء و اصلاح، عبارتند از تعهد دولت‌های عضو به اجرای درست مفاد کنوانسیون و تلاش در جهت جلوگیری از آلودگی ناشی از تخلیه زباله‌ها، تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی به کار رفته در کنوانسیون، کنترل و جلوگیری از تخلیه زباله‌ها و سایر مواد مذکور در ضمایم و اجازه تخلیه بعضی از مواد مذکور با اخذ مجوز های لازم از دولت عضو و رعایت تشریفات ویژه، جواز تخلیه زباله‌ها و مواد زاید ممنوع شده در موارد قوای قهریه و با هدف حفظ ایمنی جان اشخاص، لزوم تعیین یک مرجع مسؤول صدور مجوز های تخلیه زباله‌ها و نگهداری رکوردهای مربوطه، رصد نمودن شرایط جوی دریاها و ارائه گزارش‌های

مربوط به این مجوزها به آیمو، اعمال مقررات کنوانسیون نسبت به کشتی‌ها و هواپیماها و استثنائات وارده بر آن و تعیین مجازات‌هایی برای اشخاصی که مرتکب تخلف از مقررات کنوانسیون شدند، تشویق دولت‌های عضو به ورود به توافقات منطقه‌ای برای جلوگیری از آلودگی دریاها به ویژه از طریق تخلیه زباله‌ها و تلاش در جهت تعیین رویه‌های یکنواخت برای اعمال مؤثر مقررات کنوانسیون به ویژه در دریای آزاد، تشویق دولت‌های عضو به مساعدت و پشتیبانی یک دیگر در زمینه‌های آموزش، تجهیزات و تسهیلات مورد نیاز برای اهداف تحقیق و مونیتورینگ و نیز نحوه برخورد با زباله‌ها و سایر اقدامات لازم برای جلوگیری از آلودگی ناشی از تخلیه زباله‌ها، نسبت کنوانسیون با کنوانسیون در حال تهیه راجع به حقوق دریا به ویژه در رابطه با مباحث صلاحیت دولت‌های ساحلی و پرچم، نحوه برگزاری اولین نشست دولت‌های عضو پس از به اجراء در آمدن آن توسط دولت انگلیس به عنوان امین اسناد، تکلیف دولت‌های عضو مبنی بر انتخاب یک سازمان صلاحیت دار بین‌المللی جهت انجام وظایف دبیرخانه ای کنوانسیون در اولین نشست خود، وظایف دبیری سازمان منتخب، برقراری نشست‌های مشورتی یا ویژه متشکل از دولت‌های عضو و وظایف آن.

سه ضمیمه کنوانسیون که جزو لاینفک آن محسوب می‌شوند، فاقد عنوان بندی می‌باشند. ضمیمه اول مشتمل بر لیستی از زباله‌ها و موادی است که تخلیه آن‌ها در دریا ممنوع می‌باشد. ضمیمه دوم مشتمل بر لیستی از زباله‌ها و سایر موادی است که تخلیه آن‌ها نیاز به اخذ "مجوز مخصوص قبلی"^۱ است. ضمیمه سوم نیز حاوی مقررات و شرایط لازم برای تخلیه سایر زباله‌ها و مواد زاید است که نیاز به اخذ "مجوز عمومی و کلی قبلی"^۲ می‌باشند.

۳- وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد هشتاد و هفت کشور عضو "کنوانسیون لندن" می‌باشند. میزان تناژ ناخالص تحت پوشش کنوانسیون تقریباً ۶۶.۱۷٪ تناژ ناخالص جهانی

۱. "Prior Special Permit".

۲. "Prior General Permit".

است. ایسلند اولین کشوری است که به عضویت در کنوانسیون در آمد. این کشور در تاریخ بیست و چهارم ماه می سال ۱۹۷۳ میلادی سند عضویت خود را تحویل امین اسناد نمود.

از منطقه خلیج فارس سه کشور امارات متحده عربی، عمان و جمهوری اسلامی ایران عضو کنوانسیون می‌باشند. کشورهای امارات متحده عربی و عمان به ترتیب در تاریخ نهم ماه آگوست سال ۱۹۷۴ و سیزدهم ماه مارس سال ۱۹۸۴ میلادی سند عضویت خود را ارائه نمودند و نام خود را به عنوان اولین و دومین کشور عضو از منطقه خلیج فارس ثبت کردند. به دنبال کشور عمان و پس از گذشت سیزده سال، جمهوری اسلامی ایران سند عضویت خود را در تاریخ سیزدهم ماه ژانویه سال ۱۹۹۷ میلادی تسلیم نمود.

ب) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی

۱- تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

پروتکل مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی اگرچه ناظر به کنوانسیون است، اما خود یک سند مستقل محسوب می‌شود که هدف غایی آن نسخ کنوانسیون و جای‌گزینی آن است. عنوان این پروتکل عبارت است از "پروتکل سال ۱۹۹۶ نسبت به کنوانسیون راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی توسط تخلیه زباله‌ها و سایر مواد، ۱۹۷۲ (LP 96)".^۱ این پروتکل طوری تنظیم گردید که علاوه بر دولت‌های عضو کنوانسیون، دولت‌های غیر عضو آن نیز می‌توانند عضویت در پروتکل را بپذیرند. ماده بیست و سوم پروتکل راجع به ارتباط آن با کنوانسیون می‌گوید:

"این پروتکل، کنوانسیون را نسبت به طرف‌های قرارداد آن [پروتکل] که هم‌چنین طرف قرارداد کنوانسیون هستند، نسخ خواهد نمود."

بنابر این چنانچه دولتی به عضویت در پروتکل در آید، عملاً از عضویت در کنوانسیون بیرون خواهد آمد.

^۱ "1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters, 1972, (LC Protocol 1996)".

پروتکل مربوط به کنوانسیون با تولیت سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان سازمان عهده دار دبیری اجلاس‌های مشورتی دولت‌های طرف کنوانسیون و متصدی رتق و فتق امور اجرایی آن، به موجب نشست ویژه‌ی دولت‌های طرف قرارداد "کنوانسیون لندن" به تصویب رسید.^۱ این نشست از تاریخ بیست و هشتم ماه اکتبر لغایت هفتم ماه نوامبر سال ۱۹۹۶ میلادی در شهر لندن برگزار شد و نهایتاً توانست در روز آخر نشست مفاد پروتکل را به تصویب رساند.

ماده بیست و پنج پروتکل برای به اجراء در آمدن پروتکل دو شرط را لازم دانست. طبق این ماده برای اجرایی شدن پروتکل باید اولاً حداقل بیست و شش کشور به عضویت در آن در آیند و ثانیاً حداقل پانزده کشور از این بیست و شش کشور عضو کنوانسیون باشند. با تحقق این دو شرط پروتکل پس از سی روز نسبت به دولت‌های عضو پروتکل لازم الاجراء خواهد شد.^۲ با تحقق شرایط فوق، پروتکل در تاریخ بیست و چهارم ماه مارس سال ۲۰۰۶ میلادی به اجراء در آمد.

مقررات مربوط به نحوه اصلاح مقررات پروتکل در دو ماده بیست و یک و بیست و دوی آن بیان شد. ماده بیست و یک ناظر به اصلاح مواد و ماده بیست و دوی آن راجع به اصلاح ضمایم سه‌گانه‌ی پروتکل می‌باشد. طبق ماده بیست و یک هر یک از دولت‌های عضو می‌تواند پیشنهاد اصلاح مواد را بدهد. متن اصلاحیه پیشنهادی حداقل شش ماه قبل از طرح آن در اجلاس‌های دولت‌های عضو از سوی دبیر کل آیمو به کلیه این دولت‌ها ابلاغ می‌شود. اصلاحیه پیشنهادی می‌بایست توسط حداقل دو سوم دولت‌های عضو که در نشست متشکله و مراسم رأی‌گیری شرکت می‌نمایند، به تصویب رسد. اصلاحیه مصوب در شصت‌مین روز بعد از تاریخی که توسط حداقل دو سوم دولت‌های عضو پروتکل مورد پذیرش قرار گرفت و سند آن تحویل امین اسناد شد، نسبت به این دولت‌ها اجرایی خواهد شد. چنانچه دولتی بعد از اجرای اصلاحیه آن را مورد

^۱. "Special Meeting of Contracting Parties to the London Convention, 1972".

^۲. جهت تسهیل در اجرای مقررات پروتکل و آمادگی دولت‌های عضو برای انطباق خود با مفاد آن، یک دوره انتقالی نیز پیش‌بینی گردید. شرایط و مقررات این دوره انتقالی برای دولت‌هایی که خواهان عضویت در پروتکل می‌باشند، در ماده بیست و شش پروتکل ذکر شد.

پذیرش قرار دهد، اصلاحیه مزبور در شصتین روز بعد از تاریخ ارائه سند الحاق نسبت به آن دولت اجرایی خواهد گردید.

نحوه ارائه پیشنهاد، طرح و تصویب اصلاحیه نسبت به کلیه ضمایم پروتکل همانند اصلاح مواد آن می‌باشد. نحوه به اجراء در آمدن ضمایم اول و دوم پروتکل نیز همانند ضمایم کنوانسیون است. برای اصلاح و اجرای ضمیمه سوم و ایجاد ضمیمه جدید، قواعد و شرایط اصلاح و اجرای مواد پروتکل حکم فرما خواهد بود.

نکته‌ای که در اینجا باید به آن اشاره نمود، این است که چنانچه ایجاد یک ضمیمه و یا اصلاح نسبت به یک ضمیمه موجود مربوط به اصلاح نسبت به یک یا چند ماده از مواد پروتکل باشد، ضمیمه جدید و یا اصلاحیه نسبت به ضمیمه موجود در صورتی اجرایی خواهد شد که اصلاحیه نسبت به ماده و یا مواد پروتکل به اجراء در آمده باشند.

۲- ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

پروتکل مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی مشتمل بر بیست و نه ماده و سه ضمیمه می‌باشد. ضمایم پروتکل جزو لاینفک آن محسوب می‌شود و برای دولت‌های عضو لازم الاجراء است. موضوعاتی که در مواد پروتکل به آن‌ها پرداخته شد، از تفصیل بیش‌تری نسبت به کنوانسیون برخوردار است. عناوین موضوعات عبارتند از تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی به کار رفته در پروتکل، اهداف تصویب پروتکل، تعهدات کلی و عمومی دولت‌های عضو در خصوص اجرای مفاد پروتکل، جلوگیری از تخلیه زباله‌ها و سایر مواد به جز آن‌هایی که در ضمیمه یک پروتکل آمده است، اعطای مجوز برای تخلیه زباله‌ها و مواد دیگر مذکور در ضمیمه یک پروتکل، ممنوعیت سوزاندن زباله‌ها و سایر مواد در دریا، ممنوعیت صادرات زباله‌ها و مواد دیگر آلاینده به دیگر کشورها جهت تخلیه و یا سوزاندن در دریا، شرایط اعمال مقررات پروتکل در آب‌های داخلی دولت‌های عضو، استثنائات وارده بر اصل عدم تخلیه زباله‌ها و سایر مواد و آتش زدن آن‌ها در هنگام بروز فورس مازور و در جهت حفظ نجات جان اشخاص و یا ایمنی کشتی‌ها، هواپیماها و سکوها یا سایر تأسیسات موجود در دریا، نحوه صدور مجوز و گزارش مجوز های صادره برای

تخلیه زباله‌های مندرج در ضمیمه یک و تعیین مقام مجاز برای صدور چنین مجوزها و کنترل نسبت به آنها و ارائه گزارش‌های مربوطه به آی‌مو، اعمال و اجرای مقررات نسبت به کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها یا سایر تأسیسات ساخت بشر در دریا، پروسه و شیوه‌ی انطباق دولت‌های عضو پروتکل با مقررات آن، همکاری‌های منطقه‌ای میان دولت‌های عضو در جهت حفظ محیط زیست دریایی، تشویق و بسط همکاری‌ها و مساعدت‌های فنی میان دولت‌های عضو با کمک آی‌مو و سایر سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت دار در زمینه‌های آموزش، مشاوره و سایر موارد، تحقیقات فنی و علمی در زمینه‌ی جلوگیری، کاهش و حذف آلودگی ناشی از تخلیه زباله‌ها، مسؤلیت دولت‌های عضو برابر با اصول حقوق بین‌الملل در زمینه‌ی ایراد خسارت به محیط زیست دیگر دولت‌ها در نتیجه تخلیه و یا سوزاندن زباله‌ها و سایر مواد در دریا، نحوه حل و فصل اختلافات مربوط به اجرای مفاد پروتکل میان دولت‌های عضو، نحوه برگزاری جلسات دولت‌های عضو و شرح وظایف آن، وظایف دبیری آی‌مو در رابطه با اجرای پروتکل، رابطه میان پروتکل و کنوانسیون، دوره انتقالی از کنوانسیون به پروتکل و سایر مقررات عمومی و کلی مربوط به هر معاهده‌ای از قبیل نحوه عضویت، اجراء و اصلاح.

عناوین ضمایم پروتکل عبارتند از:

- ضمیمه یک: زباله‌ها و سایر موادی که می‌توانند برای تخلیه در نظر گرفته شوند؛
- ضمیمه دو: ارزیابی زباله‌ها و سایر موادی که می‌توانند برای تخلیه در نظر گرفته شوند؛
- ضمیمه سه: نحوه و رویه دآوری^۱

۳- وضعیت عضویت دولت‌ها و تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد چهل و دو کشور به عضویت در پروتکل درآمدند. ناوگان تجاری این دولت‌ها جمعاً ۳۵.۶۴٪ تناژ ناخالص جهانی را شامل می‌شود.

^۱ . Annex 1: “Wastes or Other Matters that May be Considered for Dumping”, Annex 2: “Assessment of Wastes or Other Matters that May be Considered for Dumping”, Annex 3: “Arbitral Procedure”.

دانمارک به عنوان اولین کشور در تاریخ هفدهم ماه آوریل سال ۱۹۹۷ میلادی عضویت در پروتکل را پذیرفت.^۱

از منطقه خلیج فارس تنها کشور عربستان سعودی به عضویت در پروتکل درآمد و بقیه کشورها از جمله جمهوری اسلامی ایران هم چنان سرگرم بررسی عضویت خود در پروتکل می‌باشند. دولت عربستان سعودی سند عضویت کشورش را در تاریخ دوم ماه فوریه سال ۲۰۰۶ میلادی تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

ج) وجوه تمایز میان پروتکل و کنوانسیون

متن پروتکل سال ۱۹۹۶ میلادی را باید متن اصلاح شده و پیشرفته‌ی کنوانسیون در ارتباط با تخلیه زباله‌ها دانست. وجوه تمایز عمده پروتکل و کنوانسیون را می‌توان به شرح ذیل بیان نمود:

- خلاف کنوانسیون، پروتکل اصل را بر عدم جواز تخلیه زباله‌ها و سایر مواد دانست و به طور استثناء تخلیه بعضی از مواد و زباله‌ها را آن هم با رعایت یک سری مقررات و رویه‌ها و صدور مجوز از سوی دولت عضو مجاز دانسته است. لیست زباله‌ها و سایر مواد که امکان تخلیه آن‌ها در دریا وجود دارد، در ضمیمه یک پروتکل آمده است. "کنوانسیون لندن" اصل را بر جواز تخلیه زباله‌ها و سایر مواد دانسته و به طور استثناء تخلیه بعضی از این زباله‌ها و مواد را با رعایت مقرراتی و صدور مجوز از دولت عضو مجاز اعلام نمود. این وجه تمایز مهم‌ترین تحول در تصویب پروتکل تلقی می‌شود که بیان‌گر اراده قوی دولت‌های عضو آن مبنی بر اتخاذ تدابیر و انجام اقدامات سخت گیرانه تر در قانونمند نمودن تخلیه زباله‌ها در دریا است.
- در پروتکل تحولات و پیشرفت‌های صورت گرفته و نیز تجارب آموخته شده در ارتباط با اجرای کنوانسیون در طول قریب به ربع قرن از زمان تصویب آن تا زمان تصویب پروتکل

^۱ پس از به اجراء در آمدن پروتکل در سال ۲۰۰۶ میلادی، تلاش‌های زیادی از سوی دبیرخانه‌ی آن در قالب برگزاری نشست‌ها، کارگاه‌های آموزشی و سمینارها برای تشویق و ترغیب دولت‌ها جهت پذیرش عضویت در پروتکل و اعراض از کنوانسیون به عمل آمد.

مورد لحاظ قرار گرفت و مفاد کنوانسیون در قالب یک پروتکل به روز گردید. انتظار این است که این به روز رسانی کارآمدی بیش‌تر اجرای پروتکل در حذف و یا کاهش قابل توجه تخلیهٔ زباله‌ها در دریا را به همراه داشته باشد.

- مواد پروتکل از ساختار و ترتیب بهتری نسبت به کنوانسیون برخوردار است. هر یک از مواد پروتکل دارای یک عنوان می‌باشد و در شماره گذاری آن‌ها از اعداد به جای حروف رومی استفاده گردید. این تغییر باعث تسهیل در ارجاع به مفاد پروتکل شد. تعداد مواد پروتکل بیست و نه عدد می‌باشد، در حالی که کنوانسیون با هفت ماده کم‌تر مشتمل بر بیست و دو ماده است.
- اگرچه هر دوی کنوانسیون و پروتکل دارای سه ضمیمه می‌باشند که جزو لاینفک آن‌ها محسوب می‌شوند، اما ماهیت آن‌ها کاملاً از هم دیگر متمایز می‌باشند.

د) دبیرخانه‌ی دائمی اجلاس مشورتی دولت‌های عضو کنوانسیون و پروتکل

در هر دو سند کنوانسیون و پروتکل لندن برگزاری اجلاس‌های دولت‌های طرف معاهده به صورت دوره‌ای پیش‌بینی گردید. در کنوانسیون برای این اجلاس‌ها از عنوان "اجلاس‌های مشورتی"^۱ استفاده شد. نحوهٔ برگزاری اجلاس‌های دولت‌های عضو از قواعد و رویه‌های خاصی پیروی می‌کند. به موجب بند پنجم از مادهٔ چهاردهم کنوانسیون و بند دوم از مادهٔ هجدهم پروتکل، دولت‌های عضو مکلفند "قواعد کاری"^۲ نشست‌های خود را به تصویب رسانند.

وظایف متعددی برای این اجلاس‌ها که به طور مستمر و معمولاً سالیانه برگزار خواهد شد، در نظر گرفته شد. این وظایف عمدتاً در مادهٔ چهاردهم کنوانسیون و هجدهم پروتکل ذکر گردیدند. در "کنوانسیون لندن" مقرر شد، دولت‌های عضو در اولین نشست خود یک سازمان ذی صلاح را به عنوان دبیر نشست‌ها و انجام وظایف دبیری انتخاب و معرفی نمایند. در این

^۱. "Consultative Meetings (For Convention), Meetings of Contracting Parties (For Protocol)".

^۲. "Rules of Procedure". این قواعد شبیه قواعد کاری کمیته‌های آیمو می‌باشد و در آن مقرراتی راجع به نحوهٔ شرکت، نمایندگان دولت‌های عضو در نشست‌ها و بررسی اعتبارنامه‌های آن‌ها، تشکیل نهادهای فرعی، دستورکارهای نشست‌ها، نحوهٔ انتخاب رییس و نواب رییس، وظایف دبیرکل آیمو، زبان‌های اجلاس‌ها، سیستم رأی‌گیری و حد نصاب لازم برای تشکیل نشست‌ها و نحوهٔ ادارهٔ جلسات پیش‌بینی شد.

نشست که در ماه دسامبر سال ۱۹۷۵ میلادی برگزار گردید، دولت‌های عضو بالاجماع سازمان بین‌المللی دریانوردی را به عنوان دبیر اجلاس و مسؤول پیگیری کلیه امور اداری و اجرایی کنوانسیون انتخاب نمودند. در حال حاضر دفتری در آیمو تحت عنوان "دفتر کنوانسیون لندن"^۱ وجود دارد که مسؤولیت هر دو اجلاس موضوع کنوانسیون و پروتکل را بر عهده دارد.

طبق ماده دوازده "قواعد کاری"، اجلاس‌های مشورتی دول عضو می‌تواند حسب نیاز اقدام به تشکیل نهادهای فرعی بنماید. در این صورت این نهادها که شامل گروه‌های کاری بین‌الاجلاس و یا در حین اجلاس می‌شود، بر اساس شرح وظایف ترسیمی از سوی اجلاس‌های مشورتی تشکیل جلسه خواهد داد و پس از بررسی دستورکارها، دیدگاه‌ها و پیشنهادهای خود را به اجلاس‌های مشورتی ارائه خواهد نمود تا مورد تصمیم‌گیری نهایی واقع شود. دو نهاد فرعی مهم که از زمان اجرایی شدن کنوانسیون و پروتکل تحت نظر اجلاس‌های مشورتی به طور منظم و مستمر تشکیل می‌گردند، "گروه کاری علمی"^۲ و "گروه کاری انطباق"^۳ می‌باشند. تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی "گروه کاری علمی" مربوط به کنوانسیون و پروتکل به ترتیب سی و پنج و شش نشست برگزار نمودند. هم‌چنین تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی "گروه کاری انطباق" مبادرت به برگزاری چهار جلسه نمود. این گروه کاری صرفاً مربوط به پروتکل می‌باشد.

خلاف کنوانسیون که در آن نامی از سازمان بین‌المللی دریانوردی برده نشد، در پروتکل این سازمان صراحتاً به عنوان دبیر اجلاس‌های موضوع پروتکل و مسؤول رتق و فتق امور اجرایی و اداری آن تعیین گردید. وظایف دبیری پروتکل در ماده نوزدهم آن و وظایف دبیری کنوانسیون در ماده بیست و چهارم آن ذکر گردید.

تا پایان نیمه اول سال ۲۰۱۲ میلادی سی و سه اجلاس مشورتی دولت‌های عضو کنوانسیون و شش اجلاس مشورتی دولت‌های عضو پروتکل برگزار گردید. در اجلاس سی و دوم کنوانسیون و پنجم پروتکل که در ماه اکتبر سال ۲۰۱۰ میلادی برگزار شد، نگارنده ی کتاب به عنوان

1. "Office of London Convention".

2. "scientific Group under the London Convention, Scientific Group under the London Protocol".

3. "Compliance Group under the London Protocol".

نماینده‌ی جمهوری اسلامی ایران در نشست‌ها حضور پیدا کرد و با نظر اجماع دولت‌های حاضر در نشست‌ها به عنوان نایب رییس دوم اجلاس‌های مشورتی سال ۲۰۱۱ میلادی انتخاب گردید. مشارک‌الیه یک سال بعد در اجلاس سی و سوم کنوانسیون و ششم پروتکل بالاجماع به عنوان نایب رییس اول اجلاس‌ها برای سال ۲۰۱۲ میلادی برگزیده شد.

بند پنجم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به کنترل سیستم‌های ضد خزه ی مضر در کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۱ میلادی

قسمت تحتانی و دیواره‌های کشتی‌ها که همواره در زیر آب قرار دارند، محل مناسبی برای رشد و نمو خزه‌هایی است که به آن می‌چسبند. این خزه‌ها به مرور زمان با تجمعی که پیدا می‌کنند، موجب ایراد صدمه به بدنه و حتی کاهش سرعت کشتی خواهند شد. برای جلوگیری از چنین پدیده‌ای صاحبان کشتی‌ها از یک سری سیستم‌های ضد خزه‌ای استفاده می‌کنند که خود حاوی مواد سمی می‌باشند. تحقیقات علمی ثابت نمود، مواد سمی موجود در این ضد خزه‌ها از قبیل "تری بوتیلین"^۱ و ترکیبات آن می‌توانند برای محیط زیست دریایی به ویژه ماهیانی که بشر از آن‌ها ارتزاق می‌کند، بسیار خطرناک و زیان آور باشد. با آگاهی عمومی از اثرات مخرب این مواد و گسترش استفاده از آن و نیز افزایش تعداد کشتی‌ها در جهان، جامعه بین‌المللی با محوریت سازمان بین‌المللی دریانوردی بر آن شد تا در جهت حذف، کنترل و کاهش استفاده از این مواد سمی گام‌های عملی بردارد. اولین بار موضوع اثرات مخرب سیستم‌های ضد خزه در سال ۱۹۸۸ میلادی در یکی از نشست‌های کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی مطرح شد. متعاقباً این کمیته در اجلاس سی ام خود که در سال ۱۹۹۰ میلادی برگزار شد، توصیه‌های اولیه خود را در قالب قطعنامه‌ی شماره‌ی "MEPC.46 (30)" به تصویب رساند.^۲

^۱. "Tributyltin (TBT)".

^۲. عنوان این قطعنامه عبارت است از: "تدابیری برای کنترل اثرات معکوس بالقوه در ارتباط با استفاده از ترکیبات تری بوتیلین در نقاشی‌های ضد خزه".

موضوع کاهش آلودگی ناشی از ترکیبات شیمیایی بکار رفته در سیستم‌های ضد خزه در "کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به محیط زیست و توسعه" که در سال ۱۹۹۲ میلادی برگزار شد، مورد توجه قرار گرفت. با افزایش نگرانی‌های زیست محیطی و اهمیت موضوع، مجمع آی‌مو در اجلاس بیست و یکم خود که در ماه نوامبر سال ۱۹۹۹ میلادی برگزار گردید، کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی را موظف نمود، کار بر روی تهیه یک سند حقوقی لازم‌الاجراء در سطح جهانی را برای رویارویی با اثرات زیان بار سیستم‌های ضد خزه با قید فوریت آغاز نماید. کمیته‌ی مذکور نیز با تشکیل یک گروه کاری ویژه موفق شد، تا قبل از اجلاس بعدی مجمع که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۱ میلادی برگزار شد، متن پیش‌نویس کنوانسیون را در این زمینه تهیه و آن را برای برگزاری یک کنفرانس بین‌المللی جهت تصویب نهایی آماده سازد.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

با تهیه پیش‌نویس متن سند، شورای آی‌مو در بیست‌مین اجلاس فوق‌العاده خود با برگزاری کنفرانسی دیپلماتیک برای تصویب مفاد کنوانسیون موافقت نمود. کنفرانس مزبور برای مدت پنج روز از تاریخ یکم ماه اکتبر سال ۲۰۰۱ میلادی در مقر آی‌مو برگزار گردید و پس از بحث و بررسی مفاد پیش‌نویس سند نهایتاً موفق شد، متن آن را با عنوان "کنوانسیون بین‌المللی راجع به کنترل سیستم‌های ضد خزه زیان بار در کشتی‌ها، ۲۰۰۱ (AFS 2001)"^۱ به تصویب رساند. بند یک ماده یک کنوانسیون در تعهدات کلی دولت‌های عضو می‌گوید:

" هر عضو این کنوانسیون متعهد می‌شود، با هدف کاهش یا حذف اثرات معکوس بر محیط زیست دریایی و سلامتی بشر ناشی از سیستم‌های ضد خزه، مقررات آن را اثر کامل و تمام ببخشد."

طبق ماده هجده کنوانسیون، این معاهده دوازده ماه پس از تاریخی که در آن حداقل بیست و پنج کشور آن را پذیرفتند، اجرایی خواهد شد، به شرط آن که مجموع ناوگان تجاری این کشورها کم‌تر از بیست و پنج درصد تناژ ناخالص کشتی‌رانی تجاری جهان نباشد. چنانچه دولتی

^۱. "International Convention on the Control of Harmful Anti Fouling Systems on Ships , 2001, (AFS 2001)".

بعد از اجرایی شدن کنوانسیون عضویت در آن را بپذیرد، کنوانسیون پس از گذشت سه ماه از تاریخ تسلیم سند عضویت به دبیر کل آیمو نسبت به چنین دولتی اجرایی خواهد شد.

با تحقق شرایط مقرر در ماده هجدهم، این معاهده در تاریخ هفدهم ماه سپتامبر سال ۲۰۰۸ میلادی به اجراء در آمد و کلیه دولت‌های عضو متعهد به اجرای تعهدات مندرج در آن گردیدند.

مقررات اصلاح کنوانسیون تفصیلاً در بندهای هفت گانه ماده شانزدهم آن بیان گردید. ماده ششم کنوانسیون نیز راجع به نحوه اصلاح ضمیمه یک کنوانسیون شرایطی را مقرر داشت. همانند بسیاری از کنوانسیون‌های مصوب آیمو، کنوانسیون "AFS 2001" می‌تواند از طریق کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و یا یک کنفرانس بین‌المللی متشکل از دولت‌های عضو مورد اصلاح و بازبینی قرار گیرد. هر یک از دولت‌های عضو کنوانسیون می‌توانند درخواست اصلاح کنوانسیون را بنمایند، اما برای برگزاری کنفرانس دیپلماتیک جهت بررسی اصلاحیه پیشنهادی، موافقت مقدماتی حداقل یک سوم دولت‌های عضو الزامی می‌باشد.

چنانچه اصلاحیه ای بخواهد از طریق طرح در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی به تصویب رسد، می‌بایست حداقل شش ماه قبل از طرح آن، از سوی دبیر کل آیمو به دولت‌های کنوانسیون و هم چنین دولت‌های غیر عضوی که عضو آیمو هستند، بخشنامه شود. برای تصویب اصلاحیه پیشنهادی لازم است، اولاً حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون در زمان رأی‌گیری در نشست کمیته حضور داشته باشند و ثانیاً حداقل دوسوم دولت‌های عضو شرکت کننده در نشست و رأی‌گیری با مفاد آن موافقت نمایند.

چنانچه اصلاحیه مربوط به مواد کنوانسیون باشد، از سیستم پذیرش صریح استفاده خواهد شد. بدین معنا که لازم است، حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون، سند پذیرش آن را تحویل دبیر کل آیمو نمایند. برای اصلاح ضمیمه کنوانسیون از روش پذیرش ضمنی استفاده خواهد شد. در این روش پس از گذشت دوازده ماه از زمان تصویب آن و یا در تاریخی غیر از آن که توسط کمیته تعیین خواهد شد، اصلاحیه به طور ضمنی پذیرفته تلقی خواهد گردید، مگر

این که تا قبل انقضای این مهلت، بیش از یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون مخالفت خود را با اصلاحیه مصوب کمیته کتباً به دبیر کل آی‌مو به عنوان امین اسناد اعلام دارند.

اصلاحیه‌های مصوب و پذیرفته‌تلقی شده‌ی فوق‌الذکر به شرح ذیل اجرایی خواهند شد:

- اصلاحیه نسبت به هر یک از مواد کنوانسیون، شش ماه پس از زمان پذیرفته شدن آن توسط حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون و صرفاً نسبت به این دولت‌ها؛
- اصلاحیه نسبت به ضمیمه یک کنوانسیون، شش ماه پس از زمان پذیرفته‌تلقی شدن آن نسبت به همه‌ی دولت‌ها به جز دولت یا دولت‌هایی که:
- قبل از انقضای مهلت تعیین شده برای پذیرش اصلاحیه، مخالفت خود را نسبت به اصلاحیه اعلام نمایند؛
- قبل از تاریخ به اجراء در آمدن اصلاحیه به دبیر کل آی‌مو اعلام نمایند که اصلاحیه نسبت به این دولت متعاقب پذیرش اجرایی خواهد شد؛ و یا
- در هنگام ارائه سند پذیرش و عضویت خود در کنوانسیون، اعلام نماید که اجرایی شدن اصلاحیه‌های مربوط به ضمیمه یک نسبت به این دولت منوط به اعلام پذیرش کتبی از سوی آن خواهد بود.
- اصلاحیه نسبت به ضمایم کنوانسیون (غیر از ضمیمه اول)، شش ماه از زمان پذیرفته‌تلقی شدن و نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو، به جز آن‌هایی که مخالفت خود را در مهلت مقرر به دبیر کل آی‌مو اعلام داشتند.

برای تصویب اصلاحیه‌هایی که از طریق کنفرانس پیشنهاد و مطرح می‌شوند، موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضوی که در نشست کنفرانس و رأی‌گیری آن شرکت دارند، الزامی است. پذیرش و به اجراء در آمدن اصلاحیه‌های مصوب کنفرانس اعم از مواد و ضمایم، از مقررات اصلاحیه‌های مصوب کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی تبعیت می‌نمایند، مگر آنکه در زمان تصویب اصلاحیه کنفرانس طور دیگری تصمیم بگیرد.

برای افزودن ضمیمه ای جدید به کنوانسیون، مقررات مربوط به اصلاح مواد کنوانسیون ملاک عمل خواهد بود.

اقدامات مقدماتی مورد نیاز برای اصلاح ضمیمه یک کنوانسیون:

با توجه به اهمیت و جایگاه ضمیمه یک کنوانسیون، برای اصلاح آن یک سری مقررات مقدماتی ویژه‌ای علاوه بر آنچه که در ماده شانزدهم ذکر شد، پیش‌بینی گردید. تبعیت از این مقررات مقدماتی که در ماده ششم کنوانسیون قید گردید، قبل از طرح اصلاحیه در کمیته فوق‌الذکر و یا کنفرانس ضروری می‌باشد. طبق این ماده چنانچه سیستم ضد خزه جدیدی مطرح شود که نیاز به اقدامات کنترلی دارد، پیشنهاد مطروحه باید دارای یک سری اطلاعات اولیه مندرج در ضمیمه دوم کنوانسیون باشد. پیشنهاد مزبور به اطلاع دولت‌های عضو کنوانسیون، دولت‌های عضو آیمو، سازمان ملل متحد و آژانس‌های تخصصی آن، سازمان‌های بین‌الدولی که با آیمو توافق‌نامه‌ی همکاری دارند و هم‌چنین سازمان‌های غیر دولتی مشاور آیمو رسانده خواهد شد. پس از آن کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی پیشنهاد اولیه مزبور را مورد بررسی قرار خواهد داد و چنانچه بررسی بیش‌تری راجع به پیشنهاد را ضروری تشخیص دهد، از دولت یا دولت‌های پیشنهاد دهنده درخواست خواهد نمود، پیشنهاد تفصیلی و جامع خود را که حاوی اطلاعات مندرج در ضمیمه سوم کنوانسیون خواهد بود، به کمیته ارائه نمایند.^۱ با دریافت این اطلاعات جامع راجع به پیشنهاد، کمیته اقدام به تشکیل یک "گروه فنی"^۲ مطابق با ماده هفتم کنوانسیون خواهد نمود. گروه فنی متشکله پیشنهاد تفصیلی را مورد بازبینی و ارزیابی قرار خواهد داد و نهایتاً نظر خود را راجع به سیستم ضد خزه‌ی جدید و اقدامات کنترلی پیشنهادی اعلام خواهد کرد. گروه فنی هم‌چنین نظر خود را راجع به سودمند بودن تدابیر کنترلی مذکور در پیشنهاد جامع و یا سایر تدابیر کنترلی را که مناسب تشخیص دهد، ارائه خواهد نمود. گزارش گروه فنی برای دولت‌های عضو کنوانسیون، دولت‌های عضو آیمو از جمله اعضای وابسته نظیر هنگ‌کنگ و جزایر فارو، سازمان ملل متحد و آژانس‌های تخصصی آن، سازمان‌های

^۱ "Initial Proposal, Comprehensive Proposal".

^۲ "Technical Group".

بین‌الدولی دارای توافقات همکاری با آی‌مو و سازمان‌های غیر دولتی مشاور آی‌مو ارسال و سپس در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی مطرح خواهد شد. کمیته نیز مکلف است، با لحاظ گزارش گروه فنی و دیدگاه‌های دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی فوق‌الذکر راجع به پیشنهادها، نسبت به تأیید اصلاحیه ضمیمه^۱ یک تصمیم‌گیری نماید. اصلاحات پیشنهادی نسبت به ضمیمه چنانچه مورد تأیید کمیته واقع شد، از سوی دبیر کل آی‌مو برای دولت‌های عضو کنوانسیون و هم‌چنین اعضای آی‌مو بخشنامه خواهد شد. پس از گذشت حداقل شش ماه از چنین ابلاغی، کمیته اصلاحیه^۱ پیشنهادی را مورد ملاحظه و بررسی قرار خواهد داد. از این مرحله به بعد، کلیه مقررات مندرج در ماده^۱ شانزدهم، به نحوی که در قبل ذکر شد، از جمله نحوه تصویب و اجرای آن در خصوص اصلاح ضمیمه^۱ یک کنوانسیون مورد عمل واقع خواهد شد.

(ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون "AFS 2001" از بیست و یک ماده و چهار ضمیمه تشکیل گردید. ضمایم کنوانسیون جزو لاینفک آن محسوب می‌شوند و بنابراین مفاد آن برای دولت‌های عضو کنوانسیون لازم‌الاتباع می‌باشد. ضمیمه^۱ چهارم کنوانسیون خود دارای دو پیوست می‌باشد که رعایت آن‌ها نیز از سوی دولت‌های عضو کنوانسیون الزامی است. موضوعات ماهوی که در مواد کنوانسیون به آن‌ها اشاره گردید، عبارتند از تعهدات کلی دولت‌های عضو در اجرای مقررات کنوانسیون، تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی استفاده شده در کنوانسیون، قلمرو اعمال کنوانسیون نسبت به کشتی‌ها، کنترل سیستم‌های ضد خزه، کنترل مواد زاید و زباله‌های ناشی از سیستم‌های ضد خزه، نحوه^۱ پیشنهاد سیستم‌های جدید کنترلی ضد خزه و گروه‌های فنی متشکله برای بررسی چنین پیشنهادهایی، تشویق به انجام تحقیقات فنی و علمی و رصد سیستم‌های ضد خزه، بازرسی کشتی‌ها و گواهی تطابق آن‌ها با مقررات کنوانسیون توسط دولت عضو صاحب پرچم، معاینه کشتی‌ها و کشف تخطی از مقررات کنوانسیون و نحوه^۱ برخورد با آن‌ها توسط دولت‌های عضو و لزوم برقراری مجازات برای اشخاصی که از مقررات کنوانسیون

¹ Article 6 (5): "..... the committee shall decide whether to approve any proposal to amend annex 1, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report.....".

تخطی می‌نمایند. لزوم اجتناب از تأخیر یا توقیف غیر موجه کشتی‌ها، حل و فصل اختلافات میان دولت‌های عضو، نسبت کنوانسیون با حقوق بین‌الملل عرفی مندرج در کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا و سایر مقررات عمومی راجع به هر معاهده‌ای از قبیل نحوه عضویت، اجراء و اصلاح.

عناوین ضمایم کنوانسیون به شرح ذیل می‌باشد:

- ضمیمه یک: کنترل‌های راجع به سیستم‌های ضد خزه (در قالب یک جدول)؛
- ضمیمه دو: عناصر مورد نیاز برای یک پیشنهاد اولیه؛
- ضمیمه سه: عناصر مورد نیاز برای یک پیشنهاد جامع و تفصیلی؛ و
- ضمیمه چهار: الزامات بازرسی‌ها و تأییدیه برای سیستم‌های ضد خزه.^۱

عناوین دو پیوست ضمیمه چهارم عبارتند از:

- پیوست یک: فرم نمونه‌ی گواهینامه‌ی بین‌المللی سیستم ضد خزه؛ و
- پیوست دو: فرم نمونه‌ی اعلامیه راجع به سیستم ضد خزه.^۲

به گواهینامه‌ی بین‌المللی سیستم ضد خزه فرم دیگری تحت عنوان "رکورد سیستم‌های ضد خزه" ضمیمه خواهد شد. نمونه‌ی این فرم در پیوست یک ضمیمه چهارم کنوانسیون آورده شد.

علاوه بر ضمایم چهارگانه‌ی کنوانسیون، کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی در اجلاس چهل و هشتم و چهل و نهم خود سه دستورالعمل اجرایی را برای اعمال یکنواخت مقررات ذی‌ربط کنوانسیون به تصویب رساند و اجرای آن‌ها را به دولت‌های عضو کنوانسیون توصیه نمود. عناوین این دستورالعمل‌ها که اجرای شان جنبه توصیه‌ای و نه الزامی دارد، عبارت است از:

- دستورالعمل‌هایی برای بازرسی و تأیید سیستم‌های ضد خزه در کشتی‌ها؛

^۱ Annex 1: "Controls on Anti-Fouling Systems", Annex 2: "Required Elements for an Initial Proposal", Annex 3: "Required Elements of a Comprehensive Proposal", Annex 4: "Surveys and Certification Requirements for Anti-Fouling Systems".

^۲ Appendix 1: "Model Form of International Anti-Fouling System Certificate", Appendix 2: "Model Form of Declaration on Anti-Fouling System".

- دستورالعمل‌هایی برای نمونه برداری اجمالی از سیستم‌های ضد خزه در کشتی‌ها؛ و
- دستورالعمل‌هایی برای معاینه و بازرسی سیستم‌های ضد خزه در کشتی‌ها.^۱

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

اولین کشور عضو کنوانسیون دانمارک می‌باشد. این کشور در تاریخ نوزدهم ماه دسامبر سال ۲۰۰۲ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی شصت کشور با پوشش قرار دادن مجموع ۷۹.۱۷٪ تناژ ناخالص جهانی عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند.

در منطقه خلیج فارس تنها جمهوری اسلامی ایران به عضویت در کنوانسیون در آمد. این کشور سند عضویت خود را در تاریخ ششم ماه آوریل سال ۲۰۱۱ میلادی تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

بند ششم - کنوانسیون بین‌المللی برای کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۴ میلادی

حفظ تعادل کشتی‌ها در هنگامی که خالی از بار سفر می‌نمایند، برای ایمنی آن بسیار مهم است. به همین دلیل لازم است، کشتی‌ها اقدام به بارگیری مقادیر زیادی آب در مخازن پیش‌بینی شده برای این منظور بنمایند. این حجم عظیم از آب که به "آب توازن" معروف است، به همراه رسوبات موجود در آن، قبل از بارگیری در یک بندر به دریا تخلیه و سرازیر می‌شوند. آب‌های توازن ممکن است، هزاران کیلومتر دورتر از محلی که تخلیه می‌شوند، بارگیری گردند. اکوسیستم و محیط زیست دریایی مناطق مختلف دنیا اگرچه دارای مشترکات فراوانی می‌باشند، اما در بسیاری از جهات بایک دیگر تفاوت دارند. بسیاری از گونه‌های دریایی و ماهیان که به همراه آب توازن وارد مخازن کشتی می‌شوند، می‌توانند برای محیط زیست

^۱. Resolution MEPC. 102(48): "Guidelines for Survey and Certification of Anti-Fouling Systems on Ships", adopted on 11 October 2002, Resolution MEPC.104 (49): "Guidelines for Brief Sampling of Anti-Fouling Systems on Ships", adopted on 18 July 2003, Resolution MEPC.105(49): "Guidelines for Inspection of Anti-Fouling systems on Ships", adopted on 18 July 2003.

^۲. "Ballast Water".

دریایی منطقه‌ای که آب توازن در آنجا تخلیه می‌گردد، خطرناک تلقی و موجب بر هم زدن اکوسیستم آن منطقه شود. به این موجودات اصطلاحاً "گونه‌های دریایی مهاجم"^۱ می‌نامند. موارد متعددی گزارش شد، مبنی بر این که این گونه‌های مهاجم دریایی موجب نابودی بعضی دیگر از گونه‌های دریایی و یا ماهیان منطقه مهاجر پذیر شدند و بدین ترتیب موجب تهدید و اختلال اکوسیستم دریایی منطقه پذیرنده ی این گونه‌ها گردیدند. اولین گزارش رسمی از این نوع در سال ۱۹۸۸ میلادی از سوی کشور کانادا به کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی ارائه شد. در واکنش به این گزارش و اهمیت موضوع حفظ ثبات و تعادل محیط زیست دریایی مناطق مختلف جهان، کمیته‌ی مزبور اولین دستورالعمل‌های جلوگیری از تخلیه ارگان‌های دریایی ناخوانده و بیماری‌زا موجود در آب توازن و رسوبات کشتی‌ها را در سال ۱۹۹۱ میلادی به تصویب رساند. در اجلاس بیستم مجمع آیمو که در سال ۱۹۹۷ میلادی برگزار شد، قطعنامه‌ای به شماره‌ی "A.868(20)" به تصویب رسید که به موجب آن از کشورها خواسته شد، در جهت کاهش انتقال ارگان‌های دریایی ضرر رساننده و بیماری‌زا، مدیریت و کنترل لازم را نسبت به آب توازن کشتی‌ها اعمال نمایند. هم‌چنین در این قطعنامه که جایگزین دستورالعمل‌های سابق تصویب شد، از کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی در خواست گردید، کار بر روی تهیه‌ی یک سند حقوقی بین‌المللی در این زمینه را آغاز نماید.

تهیه‌ی مقررات الزام‌آور قابل اعمال در سطح بین‌المللی راجع به آب توازن کشتی‌ها به نوعی پاسخ به درخواست "کنوانسیون راجع به حقوق دریا" مصوب سال ۱۹۸۲ میلادی نیز محسوب می‌شود. بند یک ماده ۱۹۶ این معاهده می‌گوید: "دولت‌ها باید همه‌ی تدابیر و اقدامات لازم را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از استفاده از تکنولوژی‌ها، تحت صلاحیت و کنترل شان بردارند و هم‌چنین ورود عمدی و یا اتفاقی گونه‌های خارجی و یا جدید را به یک منطقه خاص محیط زیست دریایی که ممکن است موجب تغییرات مهم و ضرر رساننده به آن شوند، ممانعت و کنترل نمایند."

^۱ "Invasive Aquatic Species".

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

تلاش‌های کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی در زمینه‌ی تهیه‌ی سند حقوقی بین‌المللی الزام‌آور راجع به مدیریت آب توازن که از سال ۱۹۹۹ میلادی به جد آغاز شده بود، در سال ۲۰۰۳ میلادی نتیجه داد و پیش‌نویس متن کنوانسیون برای برگزاری یک کنفرانس دیپلماتیک تهیه گردید. در اجلاس بیست و سوم مجمع آیمو که در ماه دسامبر سال ۲۰۰۳ میلادی برگزار شد، مجمع با پیشنهاد شورای آیمو مبنی بر برگزاری یک کنفرانس بین‌المللی راجع به مدیریت آب توازن برای کشتی‌ها موافقت نمود. کنفرانس مزبور از تاریخ نهم ماه فوریه سال ۲۰۰۴ میلادی به مدت پنج روز تشکیل جلسه داد و نهایتاً موفق شد، متن معاهده بین‌المللی با عنوان "کنوانسیون بین‌المللی برای کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی، ۲۰۰۴ (BWM 2004)"^۱ را به تصویب رساند. هم‌چنین چهار قطعنامه که جنبه‌ی توصیه‌ای دارند، توسط کنفرانس به تصویب رسید.

طبق ماده‌ی هجده کنوانسیون، برای به اجراء در آمدن آن لازم است، اولاً حداقل سی کشور به عضویت آن در آیند و ثانیاً مجموع ناوگان تجاری این دولت‌ها از سی و پنج درصد تناژ ناخالص جهانی کمتر نباشد. با تحقق این دو شرط اساسی کنوانسیون پس از گذشت دوازده ماه به اجراء در خواهد آمد. تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی، شرایط فوق‌الذکر محقق نشد و بنابراین کنوانسیون هم‌چنان در انتظار اجراء به سر می‌رود. در صورتی که کشوری پس از اجرایی شدن کنوانسیون به عضویت آن در آید، کنوانسیون پس از گذشت سه ماه از تاریخ تسلیم سند عضویت به دبیر کل آیمو نسبت به آن کشور لازم‌الاجراء خواهد شد.

مقررات مربوط به اصلاح کنوانسیون در ماده‌ی نوزدهم آن بیان گردید. اصلاح کنوانسیون از دو طریق طرح در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و یا برگزاری یک کنفرانس متشکل از دولت‌های طرف معاهده امکان پذیر می‌باشد. برای اصلاح از هر دو سیستم پذیرش صریح و

^۱. "International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, 2004, (BWM Convention 2004)".

ضمنی استفاده گردید. چنانچه اصلاح نسبت به مواد کنوانسیون باشد از سیستم پذیرش صریح و چنانچه مربوط به ضمیمه آن باشد، از سیستم پذیرش ضمنی استفاده خواهد شد.

در صورت طرح اصلاحیه پیشنهادی در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریای تمامی کشورهای عضو آیمو خواه عضو کنوانسیون باشند یا خیر، می‌توانند در جریان رسیدگی و بررسی مفاد اصلاحیه شرکت نمایند. اصلاحیه پیشنهادی نهایتاً می‌بایست تنها توسط دولت‌های عضو کنوانسیون به تصویب رسد. برای این منظور موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون که در نشست کمیته حاضر بوده و در رأی‌گیری نیز شرکت می‌نمایند، لازم و ضروری است، مشروط بر این که در هر حال حداقل یک سوم دولت‌های عضو به هنگام رأی‌گیری در جلسه حضور داشته باشد. بنابراین در فرضی که تعداد دولت‌های عضو کنوانسیون چهل و پنج کشور در نظر گرفته شود، یک سوم این تعداد یعنی پانزده کشور می‌بایست در زمان رأی‌گیری در جلسه کمیته حضور داشته باشند. در چنین وضعیتی برای تصویب اصلاحیه، موافقت حداقل دو سوم پانزده کشور یعنی ده کشور ضروری است.^۱

پس از تصویب اصلاحیه، متن آن از سوی دبیر کل آیمو برای دولت‌های عضو بخشنامه خواهد شد. چنانچه اصلاحیه مربوط به مواد کنوانسیون باشد، زمانی پذیرفته تلقی خواهد شد که حداقل دو سوم دولت‌های عضو پذیرش آن را کتباً به دبیر کل آیمو اعلام نمایند. اصلاحیه مربوط به ضمیمه کنوانسیون پس از گذشت دوازده ماه از زمان تصویب آن پذیرفته تلقی خواهد شد، مگر این که تا قبل از انقضای این مدت حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون مخالفت خود را با آن کتباً به دبیر کل آیمو اعلام نمایند. در این صورت اصلاحیه کان لم یکن تلقی خواهد شد. در زمان تصویب اصلاحیه نسبت به ضمیمه دولت‌های عضو می‌توانند مهلت کم‌تر و یا بیش‌تری از دوازده ماه را برای پذیرفته تلقی شدن ضمیمه در نظر بگیرند.

^۱. معمولاً در موارد بسیار نادر مراسم رأی‌گیری برگزار می‌شود و همواره سعی می‌گردد، تصمیمات کمیته‌های مختلف آیمو و هم چنین کنفرانس‌های بین‌المللی از طریق اجماع اتخاذ شود.

اصلاحیه نسبت به مواد کنوانسیون پس از تصویب و پذیرش آن توسط حداقل دو سوم اعضا، با گذشت شش ماه صرفاً نسبت به دولت‌هایی که آن را پذیرفتند، اجرایی خواهد شد. اصلاحیه نسبت به ضمیمه کنوانسیون نیز با انقضای مدت دوازده ماه از زمان تصویب و پذیرفته شدن آن، با گذشت شش ماه نسبت به همه دولت‌های عضو به جز آن‌هایی که مخالفت خود را صراحتاً اعلام داشتند، اجراء خواهد شد.

چنان که گفته شد، اصلاح کنوانسیون می‌تواند از طریق برگزاری کنفرانس صورت پذیرد. اگرچه هر یک از دولت‌های عضو می‌توانند تقاضای برگزاری کنفرانس نمایند، اما همانند بسیاری از کنوانسیون‌های دیگر برای این منظور موافقت قبلی حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون ضروری است. اصلاحیه مطروحه در کنفرانس با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون که در کنفرانس حاضر شده و در رأی‌گیری شرکت نمودند، به تصویب خواهد رسید.

خلاف تصویب اصلاحیه از طریق کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی در این جا به شرط حضور حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون در کنفرانس اشاره ای نگردید. بنابراین چنانچه تعداد دولت‌های حاضر در کنفرانس از یک سوم دولت‌های عضو کم‌تر باشد، اصلاحیه مصوب توسط حداقل دو سوم دولت‌های حاضر در نشست هم چنان معتبر خواهد بود. به طور مثال، چنانچه تعداد دولت‌های عضو را چهل و پنج کشور فرض نماییم، برای برگزاری کنفرانس موافقت حداقل پانزده کشور ضروری است. با برگزاری کنفرانس چنانچه دوازده کشور در آن حضور یابند، اصلاحیه با موافقت حداقل دو سوم این تعداد کشورها یعنی هشت کشور به تصویب خواهد رسید. البته در این موارد کنفرانس می‌تواند قبل از برگزاری نشست طور دیگری تصمیم بگیرد. این مسائل معمولاً در "مقررات و قواعد کاری" کنفرانس که قبل از ورود به دستور کار به تصویب نمایندگان دولت‌های حاضر در نشست خواهد رسید، پیش‌بینی خواهد شد. مقررات مربوط به پذیرش و به اجراء در آمدن اصلاحات مصوب کنفرانس اعم از اصلاحات نسبت به مواد کنوانسیون و ضمیمه آن، همانند مقررات مربوط به اصلاحات مصوب کمیته‌ی حفظ محیط

زیست دریایی می‌باشد، مگر این که کنفرانس در زمان تصویب اصلاحیه طور دیگری تصمیم بگیرد.

ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون از بیست و دو ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. ضمیمه کنوانسیون که مشتمل بر مقررات فنی می‌باشد، جزو لاینفک کنوانسیون محسوب می‌گردد و بنابراین اجرای آن برای دولت‌های عضو الزامی خواهد بود. موضوعاتی که در کنوانسیون به آن‌ها اشاره شد، عبارتند از تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی بکار رفته در کنوانسیون، تعهدات کلی و عمومی دولت‌های عضو در اجرای مقررات کنوانسیون، قلمرو اعمال مقررات نسبت به کشتی‌ها، لزوم حصول اطمینان از عدم انتقال گونه‌های دریایی مضر از طریق آب توازن و رسوبات کشتی‌ها، امکانات و تسهیلات دریافت رسوبات کشتی‌ها در بنادر و ترمینال‌های دولت‌های عضو، لزوم انجام تحقیقات فنی و علمی راجع به مدیریت آب توازن و ردیابی اثرات مدیریت آب توازن در قلمرو آب‌های دولت‌های عضو، انجام بازرسی کشتی‌ها و گواهی تطابق آن‌ها با مقررات کنوانسیون توسط دولت‌های صاحب پرچم عضو، موارد تخطی از مقررات کنوانسیون و لزوم برخورد با خاطیان، نحوه معاینه کشتی‌ها در بنادر و ترمینال‌های دیگر دولت‌های عضو، کشف موارد تخلف از مقررات کنوانسیون و نحوه کنترل کشتی‌ها و برخورد با موارد تخلف از جمله توقیف کشتی و یا مجازات خاطیان، اعلام اقدامات کنترلی صورت گرفته نسبت به کشتی‌های خاطی به دولت صاحب پرچم و مالک کشتی، لزوم پرهیز از تأخیرهای غیر موجه کشتی‌ها به هنگام انجام بازرسی‌ها در بنادر و ترمینال‌ها، مساعدت‌های فنی و همکاری میان دولت‌های عضو در جهت اجرای درست مفاد کنوانسیون و ترغیب در انعقاد توافقات منطقه‌ای میان دولت‌های عضو جهت همکاری در زمینه‌ی اجرای مقررات کنوانسیون، تبادل اطلاعات میان دولت‌های عضو و آیمو، حل و فصل اختلافات میان دولت‌های عضو، نسبت کنوانسیون با حقوق بین‌الملل و سایر موافقت‌نامه‌ها و نهایتاً مقررات عمومی راجع به هر معاهده‌ای از قبیل نحوه عضویت، اجراء، اصلاح و غیره.

عنوان ضمیمه کنوانسیون عبارت است از " مقرراتی برای کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی"^۱. این ضمیمه از پنج بخش^۲ و دو پیوست به شرح ذیل تشکیل گردید:

- بخش "A": مقررات کلی و عمومی؛
- بخش "B": الزامات کنترل و مدیریت برای کشتی‌ها؛
- بخش "C": الزامات خاص و ویژه در بعضی مناطق خاص؛
- بخش "D": استانداردهایی برای مدیریت آب توازن؛
- بخش "E": بازرسی و تأییدیه برای مدیریت آب توازن.

عناوین پیوست‌های ضمیمه عبارت است از :

- پیوست یک: فرم گواهینامه‌ی بین‌المللی مدیریت آب توازن^۳؛
- پیوست دو: فرم کتابچه‌ی ثبت آب توازن^۴.

در مواد پنجم و نهم کنوانسیون و نیز بعضی از مقررات ضمیمه کنوانسیون به دستورالعمل‌هایی اشاره شد که از سوی آی‌مو تهیه خواهد گردید. هدف از تهیه این دستورالعمل‌ها شفاف‌سازی مقررات و الزامات آمده در مواد و ضمیمه و اجرای بهتر و البته یکنواخت آن‌ها از سوی دولت‌های عضو می‌باشد. در همین رابطه کنفرانس بین‌المللی برای تصویب کنوانسیون، قطعنامه‌ای را صادر نمود که به موجب آن از آی‌مو درخواست شد، دستورالعمل‌های مورد اشاره در مواد پنجم و نهم کنوانسیون و مقرره‌های ذی‌ربط ضمیمه را با قید فوریت تهیه نماید. در پاسخ به این درخواست‌ها، دستور کاری تحت عنوان تهیه دستورالعمل‌های موضوع کنوانسیون در برنامه‌ی کاری کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی گنجانده شد. این کمیته در جلسات متعدد منتهی به نشست پنجاه و هشتم خود موفق شد، تمامی دستورالعمل‌های مورد نظر را که ده مورد بودند، تهیه و به تصویب رساند. علاوه بر این

¹ "Regulations for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments".

² "Section".

³ Appendix: "Form of International Ballast Water Management Certificate".

⁴ Appendix: "Form of Ballast Water Record Book".

کمیته‌ی مزبور اقدام به تهیه‌ی چهار دستورالعمل دیگر نمود که اگرچه در مواد کنوانسیون و ضمیمه به آن‌ها اشاره نگردید، اما وجود آن‌ها را برای کمک و یاری دولت‌های عضو در جهت اجرای بهتر کنوانسیون ضروری تشخیص داد. تمامی دستورالعمل‌های چهارده گانه در قالب قطعنامه‌های مختلف کمیته به تصویب رسیدند. در این قطعنامه‌ها از دولت‌ها دعوت شد، در هنگام اجرای کنوانسیون به مفاد این دستورالعمل‌ها توجه نمایند.^۱

پرسشی که در این جا قابل طرح می‌باشد، این است که آیا رعایت این دستورالعمل‌ها برای دولت‌های عضو کنوانسیون الزامی است. به عبارت دیگر آیا این دستورالعمل‌ها همانند ضمیمه کنوانسیون جزو لاینفک آن محسوب می‌شوند و بنابراین برای دولت‌های عضو لازم الاجراء است؟!

^۱ با توجه به اهمیت این دستورالعمل‌ها عناوین آن‌ها به زبان انگلیسی در ذیل ذکر می‌گردد. آخرین دستورالعمل‌ها در اجلاس پنجاه و هشتم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی برگزارشده در ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی به تصویب رسید و بعد از آن تا نشست شصت و سوم کمیته دستورالعمل دیگری به تصویب نرسید:

- Resolution MEPC.152(55): “guidelines for Sediment Reception Facilities”, (G 1);
- Resolution MEPC.173(58): “ Guidelines for Ballast Water Sampling”, (G 2);
- Resolution MEPC.123 (53): “ Guidelines for Ballast Water Management Equivalent Compliance”, (G 3);
- Resolution MEPC. 127 (53): “ Guidelines for Ballast Water Management and the Development of Ballast Water Management Plans”, (G 4);
- Resolution MEPC.153(55): “ Guidelines for Ballast Water Reception Facilities”, (G 5);
- Resolution MEPC. 124(53): “ Guidelines for Ballast Water Exchange”, (G 6);
- Resolution MEPC.162 (56): “ Guidelines for Risk Assessment under Regulation A-4 of the BWM Convention”, (G 7);
- Resolution MEPC. 174 (54): “ Guidelines for Approval of Ballast Water Management systems”, (G 8);
- Resolution MEPC. 169 (57): “ Procedures for Approval of Ballast Water Management Systems that Make Use of Active Substances”, (G 9);
- Resolution MEPC. 140 (54): “ Guidelines for Approval and Oversight of Prototype Ballast Water Treatment Technology Programmes”, (G 10);
- Resolution MEPC. 149 (55): “ Guidelines for Ballast Water Exchange Design and Construction Standards”, (G 11);
- Resolution MEPC.150 (55): “ Guidelines on design and Construction to facilities sediment Control on Ships”, (G 12);
- Resolution MEPC. 161 (56): “ Guidelines for Additional Measures Regarding Ballast Water Management Including Emergency Situations”, (G 13);
- Resolution MEPC.151 (55): “ Guidelines on Designation of Areas for Ballast Water Exchange”, (G 14).

در مواد کنوانسیون و مقررات مربوطه ضمیمه آن دولت‌های عضو کنوانسیون موظف و مکلف به رعایت الزامات مقرر در آن‌ها گردیدند. در رعایت این الزامات به تهیه دستورالعمل‌های اجرایی از سوی آی‌مو نیز اشاره شد. به جز ماده نهم کنوانسیون، در کلیه مواردی که به دستورالعمل‌ها اشاره شد، از یک عبارت مشابه^۱ .. با در نظر گرفتن / در نظر داشتن دستورالعمل‌های تهیه شده توسط سازمان... استفاده گردید.^۱ این بدان معناست که اگرچه دولت‌ها دعوت به توجه و رعایت این دستورالعمل‌ها شدند، اما از بعد حقوقی صرف الزامی در رعایت آن‌ها ندارند و آنچه که مهم است، رعایت الزامات مقرر در ماده و مقررات مربوطه ضمیمه است. از طرف دیگر چنانچه هدف کنوانسیون الزامی دانستن این دستورالعمل‌ها بود، می‌بایست آن را در مواد کنوانسیون و یا ضمیمه آن بیان می‌داشت، چنان که در خصوص ضمیمه، بند دوم از ماده دوم کنوانسیون آن را صراحتاً جزو لاینفک کنوانسیون دانست و رعایتش را الزامی قلمداد نمود. چنین صراحت لهجه ای را نمی‌توان در خصوص دستورالعمل‌ها یافت. علاوه بر این در کلیه قطعنامه‌های حاوی دستورالعمل‌ها از دولت‌ها برای اجرای آن‌ها دعوت به عمل آمد، حال آن که در مقررات الزام‌آور علی‌القاعده از لفظ دعوت استفاده نمی‌شود و از الفاظی که بیانگر نوعی التزام و تعهد می‌باشند، مانند "باید/از نوع تحکم"^۲ استفاده می‌گردد.

در نتیجه باید گفت، دستورالعمل‌های موضوع کنوانسیون را نمی‌توان اجباری و الزام‌آور دانست. با این حال نباید فراموش کرد که با توجه به موقعیت و جایگاه ممتاز کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و مباحث متعدد فنی مطروحه در زمان تهیه دستورالعمل‌ها و نهایتاً تصویب آن‌ها با موافقت اکثریت دولت‌های حاضر در نشست‌های مربوطه کمیته، این دستورالعمل‌ها از آن چنان اعتبار و وزنی برخوردارند که دولت‌های عضو را در جهت اجرای یکنواخت مقررات، ناگزیر از رعایت آن می‌نماید. دستورالعمل‌های فنی و پیچیده آی‌مو نتیجه تلاش پیشگامان عرصه دریانوردی و تکنولوژی این صنعت می‌باشد و در تهیه آن تمامی دولت‌های صاحب صنعت و نیز سازمان‌های بین‌المللی دولتی و به ویژه غیر دولتی در آن نقش

^۱ "..... Taking into account the guidelines developed by the Organisation.....".

^۲ "Shall, Have to, Undertake".

آفرینی می‌نمایند و چنانچه نگرانی و یا پرسش‌هایی مطرح شود، به آن‌ها توجه و در جهت رفع آن‌ها تلاش می‌کنند. فلذا صرف نظر از بحث حقوقی نظری مطروحه، کلیه دولت‌ها در صورت عضویت در کنوانسیون مورد بحث و یا کنوانسیون‌های مشابه، عملاً مفاد دستورالعمل را مورد لحاظ و اجراء قرار می‌دهند.

در ماده نهم کنوانسیون نیز که از عبارت متفاوتی برای دستورالعمل مورد اشاره در آن استفاده شد، به نظر نمی‌رسد بتوان با توجه به استدلالات فوق معنای اجبار و الزام را مستفاد نمود و بنابراین این دستورالعمل نیز همانند سیزده دستورالعمل دیگر جنبه توصیه‌ای دارد.^۱

ج) وضعیت دولت‌های عضو و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد سی و پنج کشور با مجموع تناژ ناخالص ۲۷.۹۵٪ به عضویت در کنوانسیون در آمدند. اولین کشوری که نام خود را به عنوان عضو کنوانسیون ثبت نمود، مالدیو می‌باشد. این کشور در تاریخ بیست و دوم ماه ژوئن سال ۲۰۰۵ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

از منطقه خلیج فارس تنها جمهوری اسلامی ایران به عضویت در کنوانسیون در آمد. این کشور سند عضویت خود را در تاریخ ششم ماه آوریل سال ۲۰۱۱ میلادی تحویل دبیر کل آیمو نمود.

بند هفتم - کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۹ میلادی

هر ساله صدها کشتی در سراسر جهان پس از گذشت سال‌ها فعالیت دریایی به پایان عمر خود می‌رسند و برای اوراق سازی و بازیافت به شرکت‌های فعال در این عرصه فروخته می‌شوند. بسیاری از این کشتی‌های فرسوده و یا تصادفی و مغروق به مکان‌هایی گسیل می‌شوند که در صلاحیت کشوری غیر از دولت پرچم و حتی مالکان کشتی‌ها قرار دارد. امروزه اوراق سازی

^۱ Article 9- 1 (C): " A sampling of the ship's ballast water, carried out in accordance with the guidelines to be developed by the Organisation.....".

کشتی‌ها را باید یکی از صنایع پر سود به حساب آورد. عملیات اوراق سازی و بازیافت کشتی‌ها در کشورهای در حال توسعه‌ای نظیر بنگلادش، پاکستان و هند بیش‌تر از سایر نقاط انجام می‌شود. گزارش‌های متعددی از سوی نهادهای بین‌المللی و سازمان‌های غیر دولتی به دست آمد، مبنی بر این که اکثر این بازیافت‌ها خارج از ضوابط و استانداردهای لازم انجام می‌گیرد و این امر نه تنها موجب آلودگی محیط زیست دریایی می‌گردد، بلکه ایمنی و سلامت شاغلین در این صنعت را به شدت در معرض خطر قرار می‌دهد. با این آگاهی سازی در سطح عمومی و بین‌المللی، سازمان بین‌المللی دریانوردی بر آن شد تا اقداماتی را در جهت قانونمند سازی بازیافت به عمل آورد.

مداخلهٔ آیمو در این زمینه را باید به نوعی پاسخ و عکس‌العمل در قبال فقدان قوانین و مقررات کافی و عدم نظارت درست بعضی از دولت‌هایی دانست که اکثر بازیافت کشتی‌ها در قلمرو آن‌ها صورت می‌گیرد. اقدامات آیمو که ابتدائاً در قالب دستورالعمل‌ها و قطعنامه‌های توصیه‌ای و سپس در سال ۲۰۰۹ میلادی در قالب سند الزام‌آور حقوقی تبلور یافت، سه موضوع محیط زیست دریایی، ایمنی عملیات بازیافت و سلامتی و بهداشت شاغلین در عملیات اوراق سازی را مورد توجه قرار داد. با توجه به مقدمه و مواد کنوانسیون، اهداف معاهده و ضمایم آن را می‌توان به شرح ذیل خلاصه نمود:

- حل و فصل مؤثر مخاطرات زیست محیطی، بهداشت حرفه‌ای و ایمنی مرتبط با بازیافت کشتی‌ها و رفع نگرانی‌های فزاینده‌ی موجود در ارتباط با ایمنی، سلامتی و رفاه کارگران شاغل در صنعت اوراق سازی؛
- دستیابی به بهترین روش و گزینه جهت از رده خارج کردن کشتی‌های فرسوده؛
- ایجاد یک سند حقوقی الزام‌آور بین‌المللی در ارتباط با بازیافت کشتی‌ها با هدف یکنواخت سازی مقررات؛
- دستیابی به یک رویکرد پیشگیرانه در ارتباط با مسائل زیست محیطی؛

- استفاده از مواد فاقد زیان و یا کم‌تر زیان رساننده به محیط زیست و سلامتی افراد به جای مواد زیان آور در ساخت و نگهداری کشتی‌ها، بدون آنکه ایمنی و کارایی عملیاتی کشتی‌ها مورد مصالحه قرار گیرد.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

اقدام عملی آیمو در برخورد با بازیافت غیر ایمن و ناسازگار با محیط زیست دریایی به نشست چهل و نهم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی مربوط می‌شود. در این اجلاس که در ماه جولای سال ۲۰۰۳ میلادی برگزار گردید، دستورالعمل‌هایی در زمینه‌ی نحوه بازیافت کشتی‌ها به تصویب رسید. این دستورالعمل‌ها در بیست و سومین نشست عادی مجمع آیمو مطرح شد و تحت قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.962(23)" به تاریخ پنجم ماه دسامبر سال ۲۰۰۳ میلادی مورد تأیید و تصویب نهایی قرار گرفت و برای اجراء به دولت‌های عضو آیمو توصیه گردید.

تصویب قطعنامه‌ی مذکور اگرچه نقطه شروع خوبی بود، اما ناکافی و ناقص بنظر می‌رسید. به همین دلیل دو سال بعد مجمع آیمو ضمن اصلاح این دستورالعمل، طی قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.981(24)" کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی را موظف نمود تا مبادرت به تهیه یک سند الزام‌آور حقوقی در زمینه‌ی بازیافت کشتی‌ها بنماید. کمیته‌ی مورد نظر پس از سه سال و اندی کار مداوم و فشرده بر روی این پروژه از جمله برگزاری چند نشست تخصصی بین‌الاجلاس و جلسات گروه‌های کاری در حین نشست‌های خود، نهایتاً موفق شد، پیش‌نویس متن معاهده‌ای را در اجلاس پنجاه و هشتم خود که در ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی برگزار شد، نهایی نماید.

شورای آیمو نیز قبل از نهایی شدن متن سند، در اجلاس نود و هفتم خود که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۶ میلادی برگزار شد، با پیشنهاد کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی مبنی بر برگزاری یک کنفرانس دیپلماتیک برای تصویب متن کنوانسیون در زمینه‌ی بازیافت کشتی‌ها موافقت نمود. این تصمیم شورا توسط مجمع آیمو در نشست بیست و پنجم آن مورد تأیید قرار گرفت. هم‌چنین شورا و مجمع با برگزاری کنفرانس مورد نظر در کشور چین و به میزبانی هنگ

کنگ موافقت نمودند. کنفرانس مزبور از تاریخ یازدهم ماه می سال ۲۰۰۹ میلادی به مدت پنج روز در شهر هنگ کنگ چین برگزار گردید و در روز پانزدهم همین ماه متن نهایی کنوانسیون را به تصویب رساند.^۱ عنوان این سند عبارت است از "کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها، ۲۰۰۹ (SRC 2009)".^۲

طبق ماده هفدهم کنوانسیون، این معاهده بیست و چهار ماه پس از تاریخی به اجراء درخواهد آمد که اولاً حداقل پانزده کشور به عضویت آن در آمده باشند، ثانیاً جمع ناوگان تجاری دولت‌های عضو فوق‌الذکر از چهل درصد تناژ ناخالص کشتی‌رانی تجاری جهانی کم‌تر نباشد و ثالثاً حداکثر مجموع حجم بازیافت کشتی سالیانه ی دولت‌های عضو فوق‌الذکر در طول ده سال گذشته کم‌تر از سه درصد مجموع تناژ ناخالص کشتی‌رانی تجاری این دولت‌ها نباشد. چنانچه دولتی پس از اجرایی شدن کنوانسیون، عضویت در آن را بپذیرد، پس از گذشت سه ماه از تاریخ تسلیم سند عضویت نسبت به اجرای مفاد معاهده متعهد خواهد شد.

نحوه اصلاح کنوانسیون در ماده هجدهم آن بیان گردید. همانند بسیاری از معاهدات دیگر آیمو، کنوانسیون بازیافت کشتی‌ها نیز می‌تواند از دو طریق طرح در کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی و یا طرح در یک کنفرانس بین‌المللی متشکل از اعضای آن به تصویب رسد. هر یک از دولت‌های عضو کنوانسیون می‌توانند منفرداً و یا مجتمعاً پیشنهاد اصلاح مفاد کنوانسیون را بنمایند. با این وجود برای برگزاری کنفرانس، موافقت اولیه حداقل یک سوم دولت‌های عضو با آن الزامی می‌باشد. در صورت طرح اصلاحیه پیشنهادی در کمیته، تمامی دولت‌های عضو آیمو خواه عضو کنوانسیون باشند یا خیر، می‌توانند در مباحث مطروحه شرکت و دیدگاه‌های خود را اعم از مخالفت، موافقت و یا جرح و تعدیل متن اصلاحیه اعلام دارند. با این حال برای تصویب نهایی اصلاحیه تنها دولت‌های عضو حق اظهار نظر و رأی خواهند داشت. اصلاحیه پیشنهادی با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون که در نشست کمیته و

^۱ در این نشست هیات جمهوری اسلامی ایران با ریاست نگارنده‌ی کتاب فعالانه حضور به هم رسانید.

^۲ "Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, (Ship Recycling/ Hong Kong SRC 2009)".

رأی‌گیری آن شرکت دارند، به تصویب خواهد رسید، مشروط بر این که حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون در هنگام مراسم رأی‌گیری حضور یابند. چنین شرطی برای تصویب اصلاحیه از طریق کنفرانس پیش‌بینی نگردید. بنابراین چنانچه پس از موافقت یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون و برگزاری کنفرانس، کم‌تر از یک سوم دولت‌ها عملاً در نشست حضور یابند و در رأی‌گیری شرکت نمایند، رأی‌گیری و تصمیم متخذه معتبر خواهد بود مگر آنکه کنفرانس طور دیگری در "قواعد کاری" خود در نظر بگیرد.

برای پذیرش اصلاحیه مصوب کنوانسیون از هر دو سیستم پذیرش صریح و ضمنی استفاده گردید. چنانچه اصلاحیه مصوب کمیته یا کنفرانس مربوط به هر یک از مواد کنوانسیون باشد، در صورتی پذیرفته تلقی خواهد شد که حداقل دو سوم دولت‌های عضو مراتب پذیرش خود را کتباً به دبیر کل آیمو اعلام نمایند. در مقابل چنین سیستم پذیرش صریح، از سیستم پذیرش ضمنی برای اصلاح ضمیمه کنوانسیون استفاده گردید. اصلاحیه نسبت به ضمیمه و پیوست‌های آن پس از گذشت مدتی که توسط کمیته مشخص خواهد شد و در هر حال نمی‌تواند کم‌تر از ده ماه در نظر گرفته شود، به طور ضمنی پذیرفته تلقی خواهد شد، مگر این که در طول این مدت بیش از یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون عدم موافقت خود را کتباً به دبیر کل آیمو اعلام نمایند. در این صورت اصلاحیه مصوب کمیته کان لم یکن تلقی خواهد شد.

اصلاحات پذیرفته تلقی شده نسبت به مواد کنوانسیون شش ماه پس از تحقق آن صرفاً نسبت به دولت‌هایی که پذیرش خود را صراحتاً و کتباً اعلام نمودند، اجرایی خواهد شد. بنابراین دولت‌های دیگر تعهدی در قبال این اصلاحیه نخواهند داشت. اصلاحیه پذیرفته قلمداد شده نسبت به ضمیمه کنوانسیون نیز شش ماه پس از تاریخ پذیرش نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو کنوانسیون اجراء خواهد شد. معهذاً دولت‌هایی که در مهلت مقرر فوق‌الذکر مخالفت خود را با متن چنین اصلاحیه ای اعلام داشتند و یا اجرای آن را منوط به اعلام کتبی پذیرش در زمان دیگری نمودند، ملزم به اجرای مفاد اصلاحیه نسبت به ضمیمه نخواهند بود. این دولت‌ها می‌توانند در هر زمانی که خود صلاح می‌دانند، مراتب پذیرش خود را کتباً به دبیر کل آیمو اعلام دارند. در این صورت اصلاحیه مزبور شش ماه پس از تاریخ اعلام کتبی نسبت به آن‌ها

اجرائی خواهد شد. البته چنانچه تاریخ اعلام پذیرش در مهلت مقرر صورت پذیرد، این دولت تابع تشریفات عام برای به اجراء در آمدن اصلاحیه ضمیمه خواهد بود. بطور مثال چنانچه اصلاحیه ضمیمه پس از گذشت یک سال از زمان تصویب آن پذیرفته تلقی شود و دولتی در ماه دوم تصویب اصلاحیه با آن مخالفت نماید و سپس در ماه نهم آن را مورد پذیرش قرار دهد، اصلاحیه بعد از شش ماه از این تاریخ نسبت به آن اجرائی نخواهد شد، بلکه بعد از گذشت شش ماه پس از پایان دوازده ماه و به همراه سایر دولت‌ها اجرائی خواهد شد. حال چنانچه دولت مورد نظر پس از انقضای دوازده ماه و در فرجه‌ی شش ماه قبل از اجراء (فرضاً ماه سوم) پذیرش خود را اعلام نماید، در این صورت اصلاحیه نسبت به این دولت شش ماه پس از این تاریخ یعنی (سه ماه پس از گذشت شش ماه) به اجراء در خواهد آمد. به عبارت واضح تر اصلاحیه نسبت به چنین دولتی پس از انقضای نه ماه از زمان پذیرفته تلقی شدن لازم الاجراء خواهد شد.^۱

(ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون از بیست و یک ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. عناوین موضوعاتی که در مواد مختلف کنوانسیون برای آن مقرراتی وضع شد، عبارتند از تعهدات کلی و عمومی دولت‌های عضو در اجرائی کنوانسیون، تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی بکار رفته در کنوانسیون، قلمرو اعمال کنوانسیون نسبت به کشتی‌ها، کنترل مربوط به بازیافت کشتی‌ها، بازرسی و گواهی کشتی‌ها، تجویز مراکز بازیافت کشتی‌ها، تبادل اطلاعات میان دولت‌های عضو با یک دیگر و با آی‌مو، معاینه و بازرسی کشتی‌ها در بنادر و یا ترمینال‌های فراساحل دولت دیگر، کشف موارد تخلف از مقررات کنوانسیون و نحوه برخورد با آن، تخلف از مقررات کنوانسیون و لزوم تعیین مجازات‌ها از سوی دولت‌های عضو و اعمال آن‌ها نسبت به متخلفان اعم از صاحبان کشتی‌ها و مراکز بازیافت، خودداری بازرسان کشتی‌ها از توقیف و یا تأخیر غیر موجه کشتی‌ها در بنادر و ترمینال‌های فراساحل، ارائه اطلاعات مربوط به مراکز بازیافت، مقامات مجاز، لیست سازمان‌ها و بازرسان

^۱حدوث چنین وضعیتی هایی نسبت به کنوانسیون‌های آی‌مو بسیار نادر و استثنایی می باشد. نگارنده‌ی کتاب در طول حضور خود در آی‌مو و از میان ده‌ها اصلاحیه مصوب نسبت به ضمایم کنوانسیون‌ها، شاهد رد حتی یک اصلاحیه به دلیل مخالفت یک سوم دولت‌های عضو نبوده است.

مجاز اقدام کننده از سوی دولت عضو در اداره امور مربوط به کنترل بازیافت کشتی و سایر اطلاعات مربوطه، همکاری و مساعدت فنی میان دولت‌های عضو با کمک آی‌مو و یا سایر سازمان‌های شایسته بین‌المللی در زمینه‌های آموزش نیروی انسانی، دسترسی به تکنولوژی، تدوین برنامه‌های مشترک طرح و توسعه و سایر اقدامات لازم برای اجرای مؤثر کنوانسیون و دستورالعمل‌های اجرایی آن، حل و فصل اختلافات، نسبت کنوانسیون با حقوق بین‌الملل و سایر توافقات بین‌المللی و نهایتاً مقررات عمومی مربوط به هر مهاهده ای از قبیل نحوه عضویت، اجراء، اصلاح، انصراف، امین اسناد و غیره.

ضمیمه کنوانسیون بخش لاینفک معاهده محسوب می‌شود و عمل به مفاد آن از سوی دولت‌های عضو الزامی است. این ضمیمه با عنوان "مقرراتی برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها" شامل چهار بخش می‌باشد. ضمیمه هم چنین دارای هفت پیوست است که رعایت آن‌ها نیز برای دولت‌های عضو الزامی است. عناوین بخش‌های ضمیمه که عناصر مهم فنی و تخصصی کنوانسیون را تشکیل می‌دهد، عبارتند از:

- بخش یک: مقررات کلی و عمومی؛
- بخش دو: الزامات برای کشتی‌ها شامل سه قسمت با عناوین "طراحی، ساخت، فعالیت و نگهداری کشتی‌ها"، "آمادگی برای بازیافت کشتی" و "بازرسی‌ها و تأییدیه"؛
- بخش سه: الزامات برای تسهیلات بازیافت کشتی؛
- بخش چهار: الزامات گزارش دهی.

عناوین پیوست‌های ضمیمه نیز به شرح ذیل می‌باشد:

- پیوست یک: کنترل‌های مواد خطرناک؛
- پیوست دو: لیست حداقل آیت‌ها برای صورت برداری مواد خطرناک؛
- پیوست سه: فرم گواهینامه‌ی بین‌المللی راجع به صورت مواد خطرناک؛

¹ "Regulations for Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships" consists of four chapter.

"Chapter 1- General Provisions, Chapter 2- Requirements for ships, Chapter 3- Requirements for ship recycling facilities, Chapter 4- reporting requirements".

- پیوست چهارم: فرم گواهینامه‌ی بین‌المللی آمادگی برای بازیافت؛
- پیوست پنجم: فرم تجویز تأسیسات بازیافت کشتی؛
- پیوست ششم: فرم گزارش آغاز برنامه ریزی شده‌ی بازیافت کشتی؛
- پیوست هفتم: فرم اظهار اتمام بازیافت کشتی.^۱

(ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی هیچ کشوری به عضویت در کنوانسیون بازیافت کشتی‌ها در نیامد. با توجه به جو حاکم در میان دولت‌های عضو آیمو و نیز گزارش‌های دبیر خانه‌ی آن، بنظر می‌رسد، تا تحقق شرایط سه‌گانه‌ی لازم برای اجرای کنوانسیون راه درازی در پیش است و جامعه‌ی دریانوردی بین‌المللی در میان مدت شاهد به اجراء در آمدن آن نخواهد بود.

گفتار سوم - خدمات آیمو در زمینه‌ی جبران خسارات آلودگی و غیر آلودگی ناشی از فعالیت‌های کشتی‌رانی

حمل و نقل دریایی ایمن ترین شیوه‌ی جا به جایی کالاها محسوب می‌شود. با این وجود بروز حوادث دریایی برای کشتی‌ها از میان هزاران سفر دریایی امری اجتناب پذیر جلوه می‌نماید. هر ساله ده‌ها کشتی در اقصی نقاط جهان به دلایل جوی و یا خطای انسانی و فنی به گل می‌نشینند، غرق می‌گردند و یا با یک دیگر برخورد می‌کنند. این حوادث نه تنها موجب بروز خسارات به خود کشتی، سرنشینان و کالاهای آن می‌گردند، بلکه خساراتی را نیز به محیط زیست دریایی و سواحل کشورها وارد می‌سازند؛ خساراتی که بعضاً بسیار گسترده و بالغ بر میلیاردها دلار می‌گردد. از میان خسارات متعددی که از قبل حوادث دریایی به محیط زیست دریایی متصور است، آلودگی‌های نفتی از جایگاه مهمی برخوردار است. به همین دلیل ضرورت وجود مکانیزم‌ها و رژیم‌های حقوقی جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی احساس گردید.

^۱ Appendix 1: “ Controls of Hazardous Materials”, Appendix 2: “ Minimum List of Items for the Inventory of Hazardous Materials”, Appendix 3: “ Form of the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials”, Appendix 4: “ Form of the International Ready for Recycling Certificate”, Appendix 5: “ Form of the Authorization of Ship Recycling Facilities”, Appendix 6: “ Form of Report of Planned Start of Ship Recycling”, Appendix 7: “ Form of the Statement of C7ompletion of Ships Recycling”.

نتیجتاً کنوانسیون‌های مختلفی از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسیدند که اکثر آن‌ها به مرحلهٔ اجراء درآمدند و بعضی نیز هم‌چنان در انتظار اجراء به سر می‌برند. خلق این رژیم‌های حقوقی که کارکرد خوب شان بر همگان ثابت شد، مرهون مشارکت دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی دولتی و به خصوص غیر دولتی تحت پرچم سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌باشد.

در این گفتار رژیم‌های حقوقی ناظر بر مسؤولیت مالکان کشتی‌ها و جبران خسارات مالی، جانی و زیست محیطی ناشی از کشتی‌ها که در نتیجهٔ تلاش‌های آیمو ایجاد گردیدند، مورد بررسی قرار خواهند گرفت. تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد هشت کنوانسیون و سیزده پروتکل در این زمینه به تصویب رسید. اسامی معاهدات مربوط به این گفتار از بحث ما به ترتیب سال تصویب در جدول پیش رو ذکر گردیدند:

عناوین اسناد الزامی آیمو در زمینه‌ی جبران خسارات ناشی از فعالیت‌های کشتی‌رانی

ردیف	عنوان معاهده	سال تصویب
۱	کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی (CLC) و پروتکل‌های اصلاحی آن مصوب سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۸۴ و ۱۹۹۲ میلادی	۱۹۶۹
۲	کنوانسیون بین‌المللی راجع به تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی (IOPC Fund) و پروتکل‌های اصلاحی آن مصوب سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۸۴، ۱۹۹۲، ۲۰۰۰ و ۲۰۰۳ میلادی	۱۹۷۱
۳	کنوانسیون مربوط به مسؤولیت مدنی در حوزهٔ حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای (Nuclear)	۱۹۷۱
۴	کنوانسیون آتن در ارتباط با حمل مسافران و اثاثیهٔ آن‌ها از طریق دریا (PAL) و پروتکل‌های اصلاحی آن مصوب سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۹۰ و ۲۰۰۲ میلادی	۱۹۷۴
۵	کنوانسیون راجع به محدودیت مسؤولیت برای دعاوی دریایی (LLMC) و پروتکل اصلاحی آن مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی	۱۹۷۶
۶	کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل و نقل مواد خطرناک و سمی (HNS) و پروتکل اصلاحی آن مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی	۱۹۹۶
۷	کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی سوخت کشتی‌ها (Bunkers convention)	۲۰۰۱
۸	کنوانسیون بین‌المللی نایروبی راجع به برداشت و شناورسازی کشتی‌های مغروقه (Nairobi WRC)	۲۰۰۷

بند یکم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارات آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی و پروتکل‌های اصلاحی مصوب سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۸۴ و ۱۹۹۲ میلادی

به موازات افزایش تجارت مواد نفتی و تعداد کشتی‌های حامل این مواد، درصد ریسک و تهدید محیط زیست دریایی در نتیجه حوادث دریایی نیز افزایش یافت. اولین پرسشی که پس از بروز یک حادثه دریایی منجر به آلودگی نفتی مطرح می‌شود، سطح مسؤولیت مالکلان کشتی‌ها و نحوه جبران خسارت‌های وارده به ماهی‌گیران، صنعت توریسم، محیط زیست دریایی و هزینه‌های مربوط به پاک‌سازی دریا و ساحل آلوده می‌باشد. در این خصوص اگرچه بعضی از کشورها دارای قوانین ملی بودند و بر اساس آن به دعاوی رسیدگی می‌کردند، اما بسیاری از دولت‌ها فاقد چنین مقرراتی بودند و علاوه بر این با توجه به ماهیت بین‌المللی فعالیت کشتی‌ها، مالکان کشتی‌ها نیز در دسترس نبوده و امکان محاکمه و از همه مهم‌تر اجرای احکام قضایی صادره وجود نداشت. به همین دلیل و با بروز چند حادثه مهم منجر به آلودگی نفتی دریایی، در دهه‌ی هفتاد ضرورت تعیین رژیم حقوقی یکنواخت مسؤولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی احساس گردید. بدین ترتیب جامعه جهانی از طریق آیمو یک معاهده بین‌المللی را برای خسارات آلودگی نفتی به تصویب رساند.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

برای تصویب کنوانسیون کنفرانسی با عنوان "کنفرانس بین‌المللی حقوقی راجع به خسارت آلودگی دریایی" از تاریخ دهم ماه نوامبر سال ۱۹۶۹ میلادی به مدت بیست روز در شهر بروکسل، پایتخت کشور بلژیک برگزار شد. این کنفرانس که با تولیت آیمو و میزبانی دولت بلژیک برگزار شده بود، پس از بررسی متن پیش‌نویس تهیه شده موفق شد، آن را با عنوان "کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی دریایی، ۱۹۶۹ (CLC 69)"^۱ در تاریخ بیست و نهم ماه نوامبر به تصویب رساند.

^۱ "International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, (CLC 69)".

طبق مادهٔ پانزدهم کنوانسیون مصوب، برای به اجراء در آمدن آن لازم است، اولاً حداقل هشت کشور به عضویت در آن در آیند و ثانیاً حداقل پنج عضو از این کشورها دارای حداقل یک میلیون تناژ ناخالص نفتی باشند. با تحقق این دو شرط، کنوانسیون بعد از گذشت نود روز نسبت به دولت‌های عضو اجرایی خواهد شد. دولت‌هایی که بعد از به اجراء در آمدن کنوانسیون عضویت در آن را بپذیرند، بعد از گذشت نود روز از تاریخ تسلیم سند عضویت به دبیر کل آیمو، متعهد به اجرای مفاد آن می‌گردند. با تحقق کلیهٔ شرایط فوق‌الذکر، کنوانسیون در تاریخ نوزدهم ماه ژوئن سال ۱۹۷۵ میلادی به مرحلهٔ اجراء در آمد.

مقررات مربوط به نحوهٔ اصلاح کنوانسیون در مادهٔ هجدهم آن بیان گردید. طبق این ماده برای اصلاح مفاد کنوانسیون لازم است، حد اقل یک سوم دولت‌های عضو موافقت خود را برای برگزاری کنفرانسی برای همین منظور اعلام دارند. درخواست برگزاری کنفرانس به دبیر کل آیمو اعلام خواهد شد و آیمو نیز متعاقباً اقدام به برگزاری کنفرانس خواهد نمود. کنوانسیون "CLC 69" نحوهٔ تصویب اصلاحیه و به اجراء در آمدن آن را کاملاً مسکوت گذاشت. بنابراین همه چیز در این خصوص بستگی به توافق دولت‌های عضو در هنگام برگزاری کنفرانس و تصویب اصلاحیه خواهد داشت. به طور مثال می‌توان به اصلاحیه مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی اشاره نمود. این اصلاحیه در قالب یک پروتکل به تصویب رسید و شرایط اجرایی شدن آن که در مادهٔ پنج بیان گردید، کاملاً با شرایط اجرایی شدن خود کنوانسیون یکسان در نظر گرفته شد.

ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون از بیست و یک ماده و یک ضمیمه تشکیل شد. عنوان ضمیمه که مشتمل بر یک نمونه گواهینامه‌ی بیمه می‌باشد، عبارت است از "گواهینامه‌ی بیمه و یا سایر تأمین‌های مالی در خصوص مسؤلیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی"^۱. طبق بند دوم مادهٔ هفتم کنوانسیون صدور گواهینامه‌ی بیمه طبق فرم پیوست آن الزامی می‌باشد. این گواهینامه از سوی دولت‌های عضو کنوانسیون و برای کشتی‌هایی که تحت پرچم آن دولت می‌باشند، صادر خواهند شد.

^۱ "Annex: "Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Civil Liability for Oil Pollution Damage".

مواد کنوانسیون فاقد عنوان بندی می‌باشند. معهدا با توجه به محتوای مواد می‌توان موارد ذیل را به عنوان عناصر مهم و اصلی کنوانسیون برشمرد:

قلمرو اجرای کنوانسیون، مسؤولیت مطلق مالک کشتی در قبال حوادث منجر به آلودگی نفتی و موارد استثنایی عدم مسؤولیت، مسؤولیت از سوی مالک کشتی و شرایط آن، دعاوی ناشی از آلودگی نفتی، بیمه ی اجباری کشتی‌های مشمول کنوانسیون و گواهینامه‌ی بیمه، محدودیت زمانی برای اقامه‌ی دعوی برای پرداخت غرامت، صلاحیت قضایی رسیدگی به دعاوی و شناسایی آرای صادره از سوی دولت‌های عضو، نحوه‌ی عضویت و به اجراء در آمدن کنوانسیون، نحوه‌ی اصلاح کنوانسیون و سایر مقررات عمومی و مربوط به تنظیم معاهدات بین‌المللی.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

در سال ۱۹۹۲ میلادی یک پروتکل اصلاحی با هدف جای‌گزینی کنوانسیون به تصویب رسید. یکی از شرایط عضویت در پروتکل اصلاحی که به کنوانسیون "CLC 92" نیز معروف است، انصراف و اعراض از عضویت در کنوانسیون مادر یعنی "CLC 69" در نظر گرفته شد. با توجه به عضویت بسیاری از دولت‌ها در پروتکل اصلاحی، این دولت‌ها بالاجبار از عضویت در کنوانسیون انصراف دادند.

اولین کشوری که به عضویت در کنوانسیون در آمد، سنگال می‌باشد. دولت این کشور در تاریخ بیست و هفتم ماه مارس سال ۱۹۷۲ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آی‌مو نمود. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی سی و شش دولت هم‌چنان در عضویت این کنوانسیون قرار دارند که این تعداد تنها ۲.۵۹٪ تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی را تحت ثبت خود دارند.

از منطقه‌ی خلیج فارس کویت اولین کشوری بود که سند عضویت خود را در تاریخ دوم ماه آوریل سال ۱۹۸۱ میلادی تسلیم دبیر کل آی‌مو نمود. از میان کشورهای عضو، عربستان سعودی، کویت و امارات متحده‌ی عربی هم‌چنان در عضویت کنوانسیون باقی ماندند و کشورهای

قطر، عمان و بحرین از آن انصراف حاصل نمودند. کشورهای جمهوری اسلامی ایران و عراق به عضویت در کنوانسیون در نیامدند.^۱

د) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی

در کنوانسیون "CLC 69" برای محاسبه سطح مسؤلیت مالکان کشتی‌ها از واحد قدیمی "فرانک"^۲ استفاده شده بود. طبق بند یک ماده پنج این کنوانسیون مالکان کشتی‌ها می‌توانستند مسؤلیت خود را در قبال حوادث دریایی منجر به آلودگی نفتی به میزان ۲۰۰۰ واحد فرانک برای هر تن تناژ کشتی و در هر حال حداکثر تا دویست و ده میلیون واحد فرانک محدود نمایند. طبق بند نهم ماده پنج منظر از هر واحد فرانک عبارت بود از شصت و پنج میلی گرم از یک نوع طلای خاص با عیار نهصد.^۳

با ظهور واحد محاسبه جدید و استفاده گسترده آن در سطح بین‌المللی، دولت‌های عضو کنوانسیون نیز در صدد تغییر سیستم موجود محاسبه تحت پوشش بیمه و میزان تحدید مسؤلیت بر آمدند. این تغییر به موجب اصلاحیه ای که در تاریخ نوزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۶ میلادی به تصویب رسید، صورت پذیرفت.^۴ در پروتکل اصلاحی بندهای اول و نهم ماده پنج کنوانسیون اصلاح گردید و از واحد جدید تحت عنوان "حق برداشت ویژه و مخصوص"^۵ برای محاسبه میزان مسؤلیت استفاده گردید. تعریف واحد جدید نیز به "صندوق بین‌المللی پول" محول شد.^۶ مقررات مربوط به نحوه به اجرا در آمدن پروتکل و اصلاح آن به ترتیب در مواد پنج و شش آن ذکر گردید. این مقررات تفاوتی با مقررات اجرایی مربوط به خود کنوانسیون ندارند.

^۱ با عنایت به اینکه کشورهای عربستان سعودی، کویت و امارات متحده عربی به عضویت پروتکل مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی درآمدند، با توجه به شرایط مقرر در این پروتکل، عملاً از عضویت کنوانسیون خارج شدند، اگرچه سند اعراض را تسلیم نمودند.

^۲ "Unit of Franc".

^۳ "Sixty-Five and a Half Milligrams of Gold of Millesimal Fineness Nine Hundred".

^۴ "Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969".

^۵ "Special Drawing Right (SDR)".

^۶ واحد محاسبه حق برداشت ویژه و مخصوص از ابداعات صندوق بین‌المللی پول می‌باشد. در پایان سال ۲۰۱۱ میلادی هر واحد "SDR" برابر بود با ۱.۵۳۵۲۷۰ دلار. این میزان در تاریخ بیستم ماه آوریل سال ۲۰۱۲ میلادی برابر بود با ۱.۵۴۴۸۱۰ دلار. نرخ برابری "SDR" با دلار با توجه به وضعیت بازار ارزش پول‌ها تغییر می‌یابد. مأخذ: سایت رسمی صندوق بین‌المللی پول به آدرس www.imf.org.

پروتکل مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی از ده ماده تشکیل گردید و در سال ۱۹۸۱ میلادی برای دولت‌هایی که به عضویت در آن آمدند، با لحاظ شرایط مقرر در ماده پنج به اجراء در آمد. با توجه به این که خود کنوانسیون به موجب پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی بازنگری شد و موجودیت خود را برای دولت‌های عضو این پروتکل از دست داد، عملاً پروتکل مصوب سال ۱۹۷۶ نیز اعتبارش به تبع کنوانسیون از دست رفت.

ه) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۸۴ میلادی

با گذشت نه سال از اجرای کنوانسیون "CLC 69" بعضی از دولت‌ها به ویژه ایالات متحده آمریکا، پایین بودن سطح مسؤلیت مالکان کشتی‌ها و خسارات تحت پوشش کنوانسیون موجد صندوق بین‌المللی جبران خسارات ناشی از آلودگی مواد نفتی مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی را مانعی برای عضویت خود در کنوانسیون می‌دانستند. پافشاری این دولت‌ها به رهبری آمریکا منجر به تصویب پروتکل اصلاحی در سال ۱۹۸۴ میلادی گردید. به موجب این اصلاحیه سطح مسؤلیت مالکان کشتی‌ها و نیز میزان خسارات تحت پوشش صندوق فوق‌الذکر افزایش قابل ملاحظه ای یافت. معهداً این پروتکل به دلیل نرسیدن به حد نصاب لازم برای اجرایی شدن، هرگز به اجراء در نیامد و به موجب پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی منسوخ گردید.

و) پروتکل مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی با هدف جای‌گزینی کنوانسیون مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی

نارسایی‌ها و مشکلات اجرایی کنوانسیون "CLC 69" در طول هفده سال اجراء نمایان شد و دولت‌های عضو را به چاره‌اندیشی وا داشت. بهترین راه برای رفع این نارسایی‌ها و مشکلات اجرایی، اصلاح اساسی و جامع کنوانسیون تشخیص داده شد. تلاش جامعه جهانی در این خصوص در سال ۱۹۹۲ میلادی نتیجه داد و منجر به تصویب پروتکلی با عنوان " پروتکل مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤلیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی (CLC 92)"^۱ گردید. هدف غایی تصویب پروتکل جای‌گزینی کنوانسیون مادر بود. برای این منظور نه تنها دولت‌هایی که عضو کنوانسیون نیستند، می‌توانند عضو پروتکل شوند، بلکه در پروتکل

^۱ "Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage", done at London, 1992 (CLC 92).

مکانیزمی پیش‌بینی شد که به موجب آن دولت‌های عضو کنوانسیون، در صورتی که بخواهند به عضویت پروتکل در آیند، اجباراً می‌بایست از عضویت در آن اعراض نمایند و خروج از آن را رسماً به اطلاع دبیر کل آیمو به عنوان امین اسناد رسانند.

پروتکل مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی اگرچه مفاد کنوانسیون را در خود هضم کرد، اما بسیاری از مواد کنوانسیون را حفظ و به آن‌ها اشاره و ارجاع نمود. ماده یازدهم پروتکل در این رابطه می‌گوید:

" ۱- کنوانسیون مسؤولیت سال ۱۹۶۹ میلادی و این پروتکل در میان اعضای پروتکل، با هم دیگر به عنوان یک سند واحد خوانده و تفسیر خواهد شد.

۲- مواد یک الی دوازدهم (مکرر سوم)، از جمله مدل گواهینامه کنوانسیون مسؤولیت سال ۱۹۶۹، آن گونه که توسط این پروتکل اصلاح گردید، به عنوان کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی، مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی (کنوانسیون مسؤولیت ۱۹۹۲) شناخته خواهد شد."

با توجه به ماده فوق‌الذکر پروتکل به کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی نیز معروف گردید. بند چهارم ماده شانزدهم پروتکل در رابطه با انصراف از عضویت در کنوانسیون "CLC" "69 عبارت مهمی دارد. از این ماده و ماده یازدهم پروتکل می‌توان دریافت که پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی یک پروتکل مستقل محسوب می‌شود، به این معنا که اگرچه ناظر به کنوانسیون مادر می‌باشد، اما به تنهایی می‌تواند ادامه حیات دهد. بند فوق‌الذکر می‌گوید:

" در میان اعضای این پروتکل، اعلام انصراف توسط هر یک از آن‌ها از کنوانسیون مسؤولیت سال ۱۹۶۹ میلادی طبق ماده شانزدهم آن، به هیچ وجه به عنوان انصراف و اعراض کنوانسیون مسؤولیت سال ۱۹۶۹ میلادی، آن گونه که توسط این پروتکل اصلاح گردید، تعبیر و برداشت نخواهد شد."

۱- تاریخ تصویب، نحوهٔ اجراء و اصلاح

برای تصویب پروتکل یک کنفرانس بین‌المللی پنج روزه از تاریخ بیست و سوم ماه نوامبر سال ۱۹۹۲ میلاد با تولیت آیمو در شهر لندن برگزار گردید. کنفرانس متشکله پس از بررسی پیش‌نویس پروتکل، متن آن را در تاریخ بیست و هفتم ماه نوامبر سال ۱۹۹۲ میلادی به تصویب رساند.

شرایط و مقررات اجرایی پروتکل/ کنوانسیون "CLC 92" در مادهٔ سیزدهم آن بیان شد. به موجب این ماده دوازده ماه پس از تاریخی که در آن حداقل ده دولت به عضویت در معاهده در آمدند، به اجراء در خواهد آمد، مشروط بر این که تناژ ناخالص تانکری حداقل چهار دولت عضو کم‌تر از یک میلیون واحد نباشد.^۱ دولت‌هایی هم که پس از به اجراء در آمدن پروتکل سند عضویت خود را تسلیم می‌نمایند، پس از گذشت دوازده ماه از تاریخ تحویل سند عضویت، نسبت به اجرای مفاد آن متعهد خواهد شد. با تحقق شرایط فوق‌الذکر، پروتکل در تاریخ سی‌ام ماه می سال ۱۹۹۶ میلادی به اجراء در آمد و دولت‌های عضو متعهد به اجرای مفاد آن گردیدند.

شرایط اصلاح معاهدهٔ "CLC 92" تفاوتی با شرایط مقرر برای معاهدهٔ "CLC 69" نمی‌کند. طبق مادهٔ چهاردهم کنوانسیون "CLC 92"، می‌توان برای بازنگری و اصلاح آن اقدام به برگزاری کنفرانسی متشکل از دولت‌های عضو نمود. برای این منظور موافقت حداقل یک سوم دولت‌های عضو الزامی است. نحوهٔ تصویب اصلاحیه پیشنهادی و به اجراء در آمدن آن کاملاً بسته به نظر و تصمیم کنفرانس دارد.

۲- ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

پروتکل/کنوانسیون "CLC 92" از هجده ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. عنوان ضمیمه تفاوتی با عنوان به کار رفته در کنوانسیون "CLC 69" ندارد. طبق مادهٔ دهم پروتکل مدل گواهینامه‌ی آمده در ضمیمهٔ آن جایگزین مدل آمده در کنوانسیون "CLC 69" گردید. در بسیاری از مواد پروتکل به مواد کنوانسیون اشاره شد و با اعمال اصلاحاتی آن‌ها را نیز به عنوان

^۱ "..... not less than one million units of gross tanker tonnage.....".

بخشی از مواد خود در آورد. فی الواقع نسبت پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی و کنوانسیون مادر در سه شکل زیر متصور است:

- مواد و بندهایی از کنوانسیون که به صورت جزئی و یا اساسی اصلاح گردیده و جای خود را به مواد و بندهای جدید دادند. اکثر مقررات پروتکل از این دست می‌باشند. به طور مثال می‌توان به بندهای یک، پنج، شش، هشت و نه ماده یک کنوانسیون "CLC 69" اشاره نمود که به موجب بندهای مختلف ماده دوی پروتکل اصلاح و جایگزین گردیدند.
- مواد و بندهایی که اضافه گردیدند. به عنوان نمونه می‌توان به افزودن یک بند به ماده یک "CLC 69" به عنوان بند دهم مکرر، اضافه شده به موجب ماده نه پروتکل اشاره نمود.
- مواد و بندهایی از کنوانسیون "CLC 69" که بدون هرگونه تغییری حفظ گردیدند. به عنوان مثال می‌توان به مواد شش و هشت این کنوانسیون استناد نمود.

خلاف کنوانسیون "CLC 69" در کنوانسیون/پروتکل "CLC 92" از اعداد برای شماره گذاری مواد استفاده گردید.

۳- وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

اولین کشوری که به عضویت پروتکل/کنوانسیون "CLC 92" در آمد، مکزیک بود. این کشور در تاریخ سیزدهم ماه می سال ۱۹۹۴ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل نمود.

پروتکل مورد نظر توانست در طول دو دهه از زمان تصویب توجه بسیاری از دولت‌ها را به خود جلب کند و جای خود را به عنوان یکی از موفق ترین معاهدات مصوب آیمو تثبیت نماید. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی، یکصد و سی کشور با در اختیار داشتن مجموع ۹۷.۱۹٪ تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی به عضویت در پروتکل/کنوانسیون سال ۱۹۹۲ میلادی در آمدند و عملاً کنوانسیون مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی را از دور خارج نمودند.

از منطقه خلیج فارس به جز کشور عراق سایر کشورها به عضویت در پروتکل "92 CLC" در آمدند. در این منطقه اولین کشوری که عضویت در پروتکل را پذیرفت، عمان می‌باشد. این کشور در تاریخ هشتم ماه جولای سال ۱۹۹۴ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آی‌مو نمود. در میان تمامی کشورهای عضو پروتکل، کشور عمان دومین کشوری محسوب می‌شود که کم‌تر از دو ماه پس از کشور مکزیک به عضویت در آن در آمد. جمهوری اسلامی ایران در تاریخ بیست و چهارم ماه اکتبر سال ۲۰۰۷ میلادی عضویت در پروتکل را پذیرفت.

ز) تفاوت‌های اساسی و مهم کنوانسیون و پروتکل

با تصویب پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی، تحول اساسی و بنیادین در مفاد کنوانسیون مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی ایجاد گردید. برای این منظور تجربیات هفده ساله اجرای کنوانسیون نیز لحاظ و سعی شد، نارسایی‌ها، موانع و مشکلات بر سر راه اجرای کنوانسیون شناسایی و مرتفع گردد. از میان تغییرات و تحولات بوجود آمده به موجب پروتکل پنج مورد ذیل را می‌توان به عنوان مهم‌ترین آن‌ها شناسایی و بیان نمود. این تفاوت‌ها و پیشرفت‌های حاصله در پروتکل، نارسایی‌ها و مشکلات اجرایی کنوانسیون را نیز آشکار خواهد ساخت:

۱- قلمرو اعمال مقررات

طبق ماده دوی کنوانسیون مقررات آن تنها شامل خسارات آلودگی واقع در سرزمین دولت طرف معاهده از جمله دریای سرزمینی می‌شد. این ماده به موجب ماده سه پروتکل اصلاح گردید و دامنه خسارات مشمول کنوانسیون به خسارات واقع شده در مناطق اقتصادی انحصاری دولت‌های عضو پروتکل نیز گسترش یافت. بنابراین یکی از نارسایی‌های کنوانسیون که مربوط به دامنه‌ی شمول آن بود و به عنوان مانعی برای عضویت بعضی از دولت‌ها عمل می‌کرد، به موجب پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی مرتفع گردید.

۲- طرح دعوی علیه افرادی غیر از مالک کشتی

در بند چهارم ماده سوم کنوانسیون، تنها از کارمندان و عوامل مالک به عنوان اشخاصی که نمی‌توان علیه آن‌ها اقامه دعوی نمود، نام برده شد و راجع به سایر اشخاص موضوع مسکوت

گذاشته شده بود. در پروتکل این ابهامات مرتفع گردید. به موجب ماده چهار پروتکل، بند چهارم فوق‌الذکر کنوانسیون اصلاح و جای خود را به متن جدید داد. در این بند جایگزین علاوه بر کارمندان و عوامل مالک، اعضای کروز، راهنمایان، اجاره‌کنندگان از جمله اجاره‌دریست، مدیر و یا اپراتور کشتی، اشخاص فعال در عملیات نجات که با رضایت مالک و یا تحت‌الامر مقامات عمومی ذی صلاح اقدام می‌نمایند و اشخاصی که اقدامات پیشگیرانه به عمل می‌آورند، مصون از هرگونه اقامه دعوی علیه خود شدند. البته در صورتی که خسارات در نتیجه فعل و یا ترک فعل این اشخاص از روی قصد ایجاد چنین خساراتی و یا از روی بی‌مبالاتی و اطلاع از احتمال بروز چنین خساراتی تحقق یافته باشد، امکان اقامه دعوی علیه این اشخاص وجود خواهد داشت.

۳- نحوه محاسبه و سقف تحدید مسؤولیت

در کنوانسیون "CLC 69" با لحاظ اصلاحیه مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی کلیه کشتی‌ها از یک روش محاسبه تحدید مسؤولیت تبعیت می‌نمودند، اما در پروتکل مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی این نحوه محاسبه تغییر پیدا کرد. محاسبه میزان مسؤولیت طبق بند یک ماده پنج کنوانسیون بر مبنای هر تن تناژ ناخالص کشتی صورت می‌گیرد و در هر حال سقف مسؤولیت از چهارده میلیون واحد محاسبه تجاوز نخواهد کرد. در پروتکل این بند اصلاح شد و به موجب آن کشتی‌های تا پنج هزار تن واحد تناژ تا سقف سه میلیون واحد محاسبه مسؤولیت خواهند داشت. چنانچه تناژ ناخالص کشتی از این حد تجاوز نماید، علاوه بر سه میلیون واحد، چهارصد و بیست واحد محاسبه برای هر واحد تناژ اضافی در نظر گرفته خواهد شد. معیناً میزان مسؤولیت در مجموع از عدد ۵۹.۷ میلیون واحد محاسبه تجاوز نخواهد نمود.^۱

۴- شرایط اجرایی شدن مقررات معاهده

برای به‌اجراء در آمدن کنوانسیون لازم بود، حداقل هشت کشور به عضویت آن در آیند، مشروط بر اینکه از این تعداد پنج عضو دارای حداقل یک میلیون تناژ ناخالص تانکری باشند. برای به‌اجراء در آمدن پروتکل شرط عضویت دولت‌ها از هشت دولت به ده دولت افزایش یافت

^۱ افزایش این سقف به موجب اصلاحیه مصوب هشتم ماه اکتبر سال ۲۰۰۰ میلادی صورت پذیرفت. اصلاحیه مزبور که با شیوه‌ی پذیرش ضمنی مورد پذیرش واقع شد، در تاریخ اول ماه نوامبر سال ۲۰۰۳ میلادی به‌اجراء درآمد.

اما شرط پنج عضو دارنده ی حداقل یک میلیون تن تناژ ناخالص تانکری به چهار عضو کاهش پیدا کرد. مهلت نود روز برای اجرایی شدن سند پس از تحقق دوشروط فوق نیز به دوازده ماه افزایش یافت.

۵- نحوه اصلاح سطح مسؤولیت محدود

در پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی علاوه بر مقررات عمومی پیش‌بینی شده برای بازبینی و اصلاح مفاد پروتکل که تفاوتی با مفاد کنوانسیون سال ۱۹۶۹ میلادی نمی‌کند، برای اصلاح میزان مسؤولیت محدود مشخصاً مقررات ویژه‌ای در نظر گرفت، حال آن که چنین مقرراتی در کنوانسیون پیش‌بینی نشده بود.^۱ مقررات مربوط به نحوه اصلاح سقف مسؤولیت محدود و تصویب آن در بندهای هفت گانه‌ی ماده پانزدهم پروتکل بیان گردید.

بند دوم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی و پروتکل‌های اصلاحی مصوب سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۸۴، ۱۹۹۲، ۲۰۰۰، ۲۰۰۳ میلادی

کنوانسیون "CLC 69" اگر چه اصل مسؤولیت مطلق را برای مالکان کشتی‌ها در هنگام بروز حوادث دریایی منجر به آلودگی نفتی و بروز خسارات در نظر گرفت، اما حق محدود نمودن این مسؤولیت را نیز برای آن‌ها قایل شد و به این ترتیب سعی نمود، یک تعادل و توازنی را میان نوع مسؤولیت و میزان آن به نفع هر دو طرف خسارت رساننده و خسارت دیده برقرار نماید. محدودیت مسؤولیت باعث می‌شود، مالکان کشتی‌ها جز در موارد استثنایی مسؤولیتی در قبال خسارات مازاد بر تعهدشان نداشته باشند. این امر باعث خواهد شد، بسیاری از خسارات مازاد بر سقف مسؤولیت بلاجبران بمانند و یا به طور جزئی جبران گردند. برای رفع این مشکل و نگرانی، کشورها ایجاد یک صندوق بین‌المللی را پیشنهاد نمودند؛ صندوقی که بتوان از طریق آن خسارات مازاد بر مسؤولیت مالکان کشتی‌ها را طی مکانیزم و رویه‌هایی پوشش داد. پیش‌بینی چنین صندوق بین‌المللی نیازمند توافق دولت‌ها در قالب یک معاهده بین‌المللی بود. به همین

^۱ در پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی مربوط به کنوانسیون، علاوه بر افزایش سقف مسؤولیت محدود، مقررات ویژه‌ای برای اصلاح و افزایش آن در نظر گرفته شد.

خاطر سازمان بین‌المللی مأموریت یافت تا در این زمینه مداخله و متن پیش‌نویس کنوانسیون را تهیه نماید.

تعیین یک رژیم حقوقی جدید جبران خسارت از طریق تأسیس صندوق را باید مکمل رژیم حقوقی مسؤولیت مالکان کشتی‌ها دانست. هدف اصلی نیز جبران حداکثری خسارات وارده در نتیجه آلودگی نفتی ناشی از کشتی‌ها می‌باشد. از سوی دیگر، این ایده که علاوه بر مالکان کشتی‌های نفتی، تاجران مواد نفتی نیز می‌بایست به نحوی در جبران خسارات‌ها مشارکت نمایند، مورد شناسایی و پذیرش دولت‌ها قرار گرفت.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

در هنگام برگزاری کنفرانس بین‌المللی حقوقی راجع به خسارات آلودگی دریایی که منجر به تصویب کنوانسیون "CLC 69" گردید، قطعنامه‌ای به تصویب رسید که در آن بر لزوم تشکیل صندوق مورد نظر تأکید شد. به عبارت واضح‌تر، هر دو ایده‌ی مسؤولیت مدنی مالکان کشتی‌ها و تحدید آن و تأسیس صندوق بین‌المللی مکمل مسؤولیت مالکان کشتی‌ها توأمأ مطرح شده بود. معهدا کشورها نتوانستند در زمان واحد هر دو معاهده مورد نیاز در این زمینه را به تصویب رسانند. پس از گذشت دو سال، پیش‌نویس متن کنوانسیون ایجاد چنین صندوقی توسط آیمو تهیه و زمینه برای برگزاری یک کنفرانس بین‌المللی جهت تصویب آن فراهم گردید. کنفرانس مزبور این بار نیز با میزبانی کشور بلژیک در شهر بروکسل و از تاریخ بیست و نهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۱ میلادی برگزار شد. پس از گذشت تقریباً سه هفته کنفرانس در روز هجدهم ماه دسامبر این سال توانست "کنوانسیون بین‌المللی راجع به تشکیل یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت جهت خسارت آلودگی نفتی (Fund 71)"^۱ را به تصویب رساند.

شرایط به اجراء در آمدن کنوانسیون در ماده‌ی چهل آن ذکر گردید. طبق این ماده کنوانسیون پس از گذشت نود روز از تاریخی که در آن دو شرط ذیل محقق گردد، به اجراء در خواهد آمد:

^۱ "International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, (Fund 71)".

اولاً حداقل هشت دولت سند عضویت خود را در کنوانسیون به دبیر کل آیمو تسلیم نمایند؛ ثانیاً دبیر کل آیمو اطلاعات مربوط به اشخاص مسؤول پرداخت سهم شرکت را دریافت نموده باشد. این اطلاعات باید بیانگر این امر باشد که این اشخاص در طول سال قبل مجموعاً به میزان حداقل هفتصد و پنجاه میلیون تن نفت مشمول پرداخت سهم شرکت را دریافت داشته‌اند.

قید دیگری که در مادهٔ چهل برای اجرایی شدن کنوانسیون در نظر گرفته شد، این است که کنوانسیون حتی با تحقق دو شرط پیش گفته تنها در صورتی اجرایی خواهد شد که قبل از آن کنوانسیون "CLC 69" به مرحلهٔ اجراء در آمده باشد. بنابراین وابستگی کنوانسیون "Fund 71" به کنوانسیون "CLC 69" از همین جا مشخص می‌شود. دلیل آن نیز جنبهٔ تکمیلی داشتن کنوانسیون "Fund 71" برای کنوانسیون اخیر الذکر می‌باشد. دولت‌هایی که پس از اجرایی شدن کنوانسیون به عضویت آن در آیند، پس از گذشت سه ماه از تاریخ تسلیم سند عضویت متعهد به اجرای مفاد آن خواهند شد.

با تحقق شرایط فوق‌الذکر، کنوانسیون در روز شانزدهم ماه اکتبر سال ۱۹۷۸ میلادی برای دولت‌های عضو به اجراء در آمد و مقدمات تشکیل و استقرار صندوق فراهم گردید. نکته مهمی که در رابطه با عضویت دولت‌ها قابل توجه می‌باشد، این است که طبق مادهٔ ۳۷ کنوانسیون تنها کشورهایی می‌توانند به عضویت در کنوانسیون در آیند که قبلاً و یا هم زمان عضویت در کنوانسیون "CLC 69" را پذیرفته باشند. اولین نشست مجمع صندوق از تاریخ سیزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۱ میلادی به مدت پنج روز برگزار گردید.

شرایط اصلاح کنوانسیون همانند کنوانسیون "CLC 69" ساده می‌باشد. طبق مادهٔ ۴۵ برای اصلاح مفاد کنوانسیون لازم است، حداقل یک سوم دولت‌های عضو موافقت خود را با برگزاری کنفرانسی جهت بررسی مفاد اصلاحیه پیشنهادی اعلام نمایند. مقررات مربوط به نحوهٔ تصویب و اجرایی شدن اصلاحات نسبت به کنوانسیون مسکوت باقی ماند و کاملاً در اختیار دولت‌های عضو حاضر در کنفرانس گذاشته شد.

ب) ساختار، عناوین موضوعات

کنوانسیون از چهل و هشت ماده تشکیل گردید و فاقد هرگونه ضمیمه و پیوستی می‌باشد. مواد کنوانسیون ذیل عناوین مختلف آورده شدند. این عناوین عبارتند از مقررات کلی و عمومی، جبران خسارت و پرداخت غرامت، سهم شرکت‌های سازمان و اداره (صندوق)، کمیته‌ی اجرایی، دبیر خانه، مالیه، رأی‌گیری، مقررات و شرایط انتقالی، شرایط پایانی.

ج) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی

با اصلاح کنوانسیون "CLC 69" و جای‌گزینی واحد محاسبه جدید، کنوانسیون "Fund 71" نیز در جهت همگون‌سازی با مقررات آن اصلاح گردید. این اصلاحیه که در قالب یک پروتکل در تاریخ نوزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۶ میلادی به تصویب رسید، در تاریخ بیست و دوم ماه نوامبر سال ۱۹۹۴ میلادی برای دولت‌های عضو آن به اجراء در آمد.

د) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۸۴ میلادی

همان‌گونه که در مبحث قبل سخن به میان رفت، با پیگیری و پافشاری بعضی از دولت‌ها به رهبری دولت ایالات متحده آمریکا کنوانسیون "CLC 69" با هدف افزایش سطح مسؤلیت مالکان کشتی‌ها و رفع یک سری ابهامات و نارسایی‌های دیگر، در سال ۱۹۸۴ میلادی مورد بازنگری قرار گرفت و سند جدیدی با هدف جای‌گزینی کنوانسیون به تصویب رسید. هم‌زمان با آن کنوانسیون "Fund 71" نیز با هدف افزایش سقف غرامت قابل پرداخت و رفع سایر نارسایی‌ها و مشکلات بازنگری و اصلاح گردید. این اصلاحیه در قالب یک پروتکل در تاریخ بیست و پنجم ماه می سال ۱۹۸۴ میلادی به تصویب رسید، اما برای نام‌گذاری آن از عنوان کنوانسیون سال ۱۹۸۴ استفاده شد.^۱ هدف نهایی از تصویب این اصلاحیه، جای‌گزینی کنوانسیون و تأسیس یک صندوق جدید بود.

^۱ "International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1984, (Fund 84)".

پروتکل مصوب سال ۱۹۸۴ به دلیل عدم استقبال دولت‌ها هرگز به اجراء در نیامد و سال‌ها بعد با تصویب پروتکل اصلاحی دیگر در سال ۱۹۹۲ میلادی، منسوخ شد و از دور مصوبات آی‌مو خارج گردید.

با تصویب پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی و تسلیم سند انصراف از عضویت در کنوانسیون "Fund 71"، اجرای این معاهده در تاریخ بیست و چهارم ماه می سال ۲۰۰۲ میلادی متوقف و نتیجتاً منسوخ گردید.^۱

ه) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۲۰۰۰ میلادی با هدف توقف اجرای کنوانسیون

طبق بند یک ماده ۴۳ کنوانسیون "Fund 71" برای اینکه این معاهده اعتبار خود را از دست دهد و نسخ گردد، لازم است تعداد اعضای آن به سه عضو کاهش پیدا کند. از آنجایی که این کنوانسیون توسط پروتکل مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی مورد اصلاح اساسی واقع شد و هدف این پروتکل نیز جای‌گزینی کنوانسیون بود، فلذا ضرورت پیدا کرد، کنوانسیون هر چه سریع‌تر منسوخ گردد و بکار صندوق متشکله بر اساس آن در اولین فرصت ممکن خاتمه داده شود. برای این منظور دولت‌های عضو در تاریخ بیست و هفتم ماه سپتامبر سال ۲۰۰۰ میلادی پروتکلی را به تصویب رساندند که به موجب آن بند یک ماده ۴۳ کنوانسیون با هدف تسریع در روند توقف سازی اجرای کنوانسیون اصلاح گردید. این پروتکل از هفت ماده تشکیل شد. ماده دوی آن اقدام به حذف بند اول ماده ۴۳ نمود و متن جدیدی را که از دو قسمت تشکیل شد، جایگزین آن نمود. این ماده می‌گوید:

" این کنوانسیون:

الف) در تاریخی که تعداد دولت‌های طرف قرار داد به زیر بیست و پنج دولت برسد؛ یا

ب) دوازده ماه پس از تاریخی که در آن مجمع و یا نهاد دیگری که از طرف آن عمل می‌کند، اعلام نماید که مطابق با اطلاعات ارائه شده از سوی مدیر، بر اساس آخرین گزارش‌های نفتی در

^۱ با توجه به نسخ کنوانسیون و جایگزینی آن توسط پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی، بررسی وضعیت دولت‌های عضو و میزان تناژ ناخالص جهانی تحت پوشش کنوانسیون نیز در این جا عملاً منتفی است.

دسترس تقدیمی از سوی دولت‌های طرف قرارداد طبق ماده پانزده، مجموع حجم نفت دریافتی توسط اشخاصی که طبق ماده ده کنوانسیون مسؤول مشارکت می‌باشند، در دولت‌های طرف قرار داد باقی مانده به زیر یکصد میلیون تن رسید، اجرایش متوقف خواهد شد."

برای پذیرش این پروتکل از سیستم پذیرش ضمنی استفاده گردید. پروتکل مورد بحث در تاریخ بیست و هفتم ماه ژوئن سال ۲۰۰۱ میلادی اجرایی شد و به دنبال آن اجرای کنوانسیون "Fund 71" در تاریخ بیست و چهارم ماه می سال ۲۰۰۲ میلادی به دلیل اینکه دولت‌های عضو آن به کم‌تر از عدد بیست و پنج رسید، متوقف و عملاً نسخ گردید. البته دبیرخانه و تشکیلات صندوق تا زمانی که به کلیه دعاوی مربوط به حوادث اتفاق افتاده تا زمان توقف کنوانسیون رسیدگی نشود، به کار خود ادامه خواهد داد.

و) پروتکل مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی با هدف جای‌گزینی کنوانسیون

پروتکل‌های اصلاحی کنوانسیون "CLC 69" و "Fund 71" که در سال ۱۹۸۴ میلادی به تصویب رسیدند، به دلیل عدم استقبال دولت‌ها هرگز به مرحله اجراء در نیامد و به شکست انجامید. بعدها حوادث دریایی بزرگی به مانند حادثه کشتی تانکری "اگزان والدیز" رخ داد که با توجه به حجم بالای آلودگی نفتی و خسارات وارده، عدم کفایت مبالغ قابل پرداخت تحت دو کنوانسیون مورد نظر را اثبات کرد. به این دلیل و با شناسایی سایر نواقص و کمبودها، در سال ۱۹۹۰ میلادی مجمع "Fund 71" اقدام به تشکیل یک گروه کاری بین‌الاجلاس برای بررسی رژیم بین‌المللی موجود نمود. متعاقباً با دریافت گزارش این گروه کاری، مجمع صندوق متن دو پروتکل جدید ارائه شده از سوی گروه کاری را مورد تأیید قرار داد و آن را جهت ملاحظه و اقدام لازم به آیمو تقدیم داشت. با دریافت این گزارش و متن اصلاحی پیشنهادی، آیمو با استناد به

۱) "Exxon Valdez". این کشتی در بیست و چهارم ماه مارس سال ۱۹۸۴ میلادی در حالی که حامل مقادیر زیادی نفت

خام بود، با صخره‌هایی در منطقه "Prince William Sound" آلاسکا برخورد کرد. در نتیجه این برخورد حدود ۱۰/۹ میلیون گالن از پنجاه میلیون گالن مواد خام نفت به دریا سرازیر شد که در نتیجه آن ۱۱۰۰ مایل از سواحل آلاسکا به شدت آلوده گردید. این حادثه به لحاظ گستردگی آلودگی و خسارت، مهم‌ترین و بزرگ‌ترین حادثه دریایی مربوط به کشتی‌ها در آب‌های ایالات متحده آمریکا محسوب می‌شود. منبع: سایت رسمی دایره‌المعارف زمین به آدرس:

http://www.eoearth.org/article/Exxon_Valdez_oil_spill, Online Accessed 20, April 2012.

مواد ذی‌ربط این دو کنوانسیون اقدام به تشکیل یک کنفرانس دیپلماتیکی برای اصلاح اساسی کنوانسیون‌های مورد نظر نمود. این دو اصلاحیه که در قالب پروتکل به طور هم زمان به تصویب رسیدند، جایگزین پروتکل‌های مصوب سال ۱۹۸۴ میلادی شدند.

۱- تاریخ تصویب، نحوهٔ اجراء و اصلاح

پروتکل اصلاحی کنوانسیون "Fund 71" در روز آخر نشست کنفرانسی که از تاریخ بیست و سوم الی بیست و هفتم ماه نوامبر سال ۱۹۹۲ میلادی و با تولیت آیمو برگزار شد، به تصویب رسید. عنوان این پروتکل عبارت است از "پروتکل سال ۱۹۹۲ برای اصلاح کنوانسیون بین‌المللی راجع به تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی، ۱۹۷۱ (Fund Prot. 1992)".^۱ نحوهٔ اجرای پروتکل در مادهٔ سی آن بیان گردید. طبق این ماده پروتکل پس از گذشت دوازده ماه از تاریخی که دو شرط ذیل محقق شد، به اجراء در خواهد آمد:

اولاً حداقل هشت کشور سند عضویت در پروتکل را تحویل دبیر کل آیمو نمایند؛ و ثانیاً دبیر کل آیمو اطلاعات مربوط به اشخاص مسؤول پرداخت سهم شرکت را دریافت نموده باشد. این اطلاعات باید بیانگر این امر باشد که این اشخاص در طول سال قبل مجموعاً به میزان حداقل چهارصد و پنجاه میلیون تن نفت مشمول پرداخت سهم شرکت را دریافت نمودند.

چنان که ملاحظه می‌شود، دو تغییر در شرایط اجرایی پروتکل نسبت به کنوانسیون صورت پذیرفت. اول این که مدت سه ماه برای اثر بخشی کنوانسیون پس از تحقق شرایط دوگانه به دوازده ماه برای پروتکل افزایش یافت و دوم این که میزان دریافت نفت مشمول پرداخت سهم شرکت از هفتصد و پنجاه میلیون تن مذکور در کنوانسیون به چهار صد و پنجاه میلیون تن در پروتکل کاهش یافت.

^۱ "Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, (Fund Prot. 1992)".

قید دیگری که همانند کنوانسیون برای اجرایی شدن پروتکل در نظر گرفته شد، این است که پروتکل حتی با تحقق شرایط فوق‌الذکر تنها در صورتی اجرایی خواهد شد که قبل از آن پروتکل مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی مربوط به "CLC 69" (کنوانسیون مسؤولیت سال ۱۹۹۲) به اجراء در آمده باشد. مادهٔ سی پروتکل می‌گوید:

" با این حال این پروتکل قبل از آنی که کنوانسیون مسؤولیت سال ۱۹۹۲ به اجراء در آید، به اجراء در نخواهد آمد."

با تحقق کلیهٔ شرایط مقرر در پروتکل، این معاهده در تاریخ سی ام ماه می سال ۱۹۹۶ میلادی به مرحلهٔ اجراء در آمد. اولین نشست مجمع صندوق نیز از تاریخ بیست و چهارم ماه ژوئن سال ۱۹۹۶ میلادی به مدت پنج روز برگزار گردید.

مقررات مربوط به نحوهٔ اصلاح پروتکل و به عبارت دیگر کنوانسیون "Fund 92" در مادهٔ ۳۲ و مقررات مربوط به اصلاح میزان غرامت‌های قابل پرداخت در مادهٔ ۳۳ آن بیان گردید.^۱ طبق مادهٔ ۳۲ برای اصلاح این معاهده لازم است، حداقل یک سوم دولت‌های عضو با برگزاری کنفرانسی برای همین منظور موافقت نمایند. با تسلیم چنین درخواستی به آیمو، این سازمان مبادرت به برگزاری کنفرانس خواهد نمود. شرایط و نحوهٔ تصویب اصلاحیه و اجرای آن مشخص نگردید، فلذا همه چیز در این رابطه به نظر دولت‌های عضو حاضر در کنفرانس بستگی خواهد داشت.

مقررات مربوط به نحوهٔ اصلاح میزان غرامت‌های قابل پرداخت از سوی صندوق از تفصیل بیش‌تری نسبت به اصلاح مقررات خود کنوانسیون "Fund 92" برخوردار است. طبق مادهٔ ۳۳ برای اصلاح "حدود میزان مبالغ پرداخت غرامت" لازم است، حداقل یک چهارم دولت‌های عضو چنین درخواستی را به دبیر کل آیمو تسلیم نمایند. پس از دریافت چنین درخواستی، دبیر کل

^۱ همانند پروتکل مسؤولیت مدنی مصوب سال ۱۹۹۲، برای پروتکل صندوق مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی نیز از عنوان کنوانسیون استفاده گردید. در میان دولت‌های عضو و نیز جامعه دریانوردی بین‌المللی و آیمو از هر دو عنوان کنوانسیون و پروتکل برای این دو سند مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی استفاده می‌شود که هر دوی آن‌ها صحیح است.

^۲ "Limits of Amounts of Compensation".

آی‌مو آن را طی بخشنامه ای به اطلاع کلیه دولت‌های عضو کنوانسیون و هم چنین دولت‌های عضو آی‌مو خواهد رساند. هم زمان اصلاحیه پیشنهادی به کمیته‌ی حقوقی آی‌مو ارجاع خواهد شد و این کمیته پس از گذشت حداقل شش ماه از تاریخ صدور بخشنامه فوق‌الذکر آن را مورد بررسی قرار خواهد داد. متن اصلاحیه مطروحه در کمیته با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون که در نشست کمیته حاضر و در رأی‌گیری نیز شرکت نمودند، به تصویب خواهد رسید. برای این منظور حضور حداقل نصف دولت‌های عضو کنوانسیون صندوق در هنگام رأی‌گیری لازم و ضروری است.

اصلاحیه مصوب به کلیه دولت‌های عضو ابلاغ و پس از گذشت هجده ماه از این تاریخ پذیرفته تلقی خواهد شد، مگر این که در طول این مدت حداقل یک چهارم دولت‌های عضو مخالفت خود را کتباً به دبیر کل آی‌مو اعلام دارند. در محاسبه حداقل یک چهارم دولت‌های عضو، فقط دولت‌هایی در نظر گرفته خواهند شد که در هنگام تصویب اصلاحیه توسط کمیته‌ی حقوقی به عضویت در معاهده در آمده باشند و دولت طرف قرارداد محسوب شوند. با انقضای هجده ماه و پذیرفته تلقی شدن اصلاحیه، مفاد آن به اجراء در خواهد آمد.

یکی از ویژگی‌های منحصر بفرد اصلاحیه موضوع ماده ۳۳ این است که در صورت پذیرفته تلقی شدن آن همه‌ی دولت‌های عضو کنوانسیون حتی آن‌هایی که مخالفت خود را در مدت هجده ماه قبل از اجرایی شدن اعلام داشته اند، مکلف به تمکین و اجرای آن می‌باشند. بند نه این ماده در این خصوص می‌گوید:

"همه‌ی دولت‌های طرف قرارداد توسط اصلاحیه متعهد خواهند شد، مگر این که حداقل شش ماه قبل از اینکه اصلاحیه به اجراء در آید، مطابق با ماده ۳۴، پاراگراف یک و دو، این پروتکل را ملغی و رد نمایند. چنین ردی هنگامی که اصلاحیه به اجراء در آمد، دارای اثر خواهد بود."

۲- ساختار و عناوین موضوعات

کنوانسیون "Fund 92" از سی و نه ماده و بدون هرگونه ضمیمه و پیوستی تشکیل گردید. در بسیاری از مواد این معاهده همانند کنوانسیون "CLC 92" به مواد کنوانسیون "Fund 71" اشاره و ارجاع گردید و با اعمال اصلاحاتی آن‌ها را نیز به عنوان بخشی از مواد خود در آورد. نسبت این معاهده با کنوانسیون ملغی شده در سه حالت به شرح آمده در رابطه با کنوانسیون "CLC 92" و "CLC 69" متصور است. عناوین موضوعات کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی با لحاظ موادی که از کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی در آن هضم گردید، به شرح ذیل می‌باشد:

مقررات کلی و عمومی شامل مباحثی هم چون تعاریف اصطلاحات به کار رفته در کنوانسیون، تأسیس صندوق بین‌المللی پرداخت غرامت آلودگی نفتی و اعمال کنوانسیون، شرایط پرداخت غرامت، سهم شرکت‌های صندوق و نحوه پرداخت آن، سازمان و اداره صندوق، مجمع و دبیرخانه صندوق، بودجه و مالیه صندوق، رأی‌گیری، مقررات انتقالی و مقررات نهایی.

۳- وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

اولین کشوری که عضویت در پروتکل "Fund 92" را پذیرفت و سند آن را در تاریخ سیزدهم ماه می سال ۱۹۹۴ میلادی تسلیم دبیر کل آیمو نمود، مکزیک بود. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد یکصد و یازده کشور با در اختیار داشتن ۹۱/۲۲ درصد تناژ ناخالص جهانی به عضویت در کنوانسیون درآمدند.

در منطقه خلیج فارس کشورهای امارت متحده عربی، جمهوری اسلامی ایران، بحرین، قطر و عمان به عضویت در پروتکل درآمدند. عمان اولین کشوری بود که در تاریخ هشتم ماه جولای سال ۱۹۹۴ میلادی عضویت در پروتکل را پذیرفت. جمهوری اسلامی ایران نیز سند عضویت خود را در تاریخ پنجم ماه نوامبر سال ۲۰۰۸ میلادی تسلیم دبیر کل آیمو نمود و یک سال پس از آن و از تاریخ پنجم ماه نوامبر سال ۲۰۰۹ میلادی به اجرای مفاد آن متعهد گردید.

ز) تفاوت‌های اساسی و مهم میان کنوانسیون و پروتکل

در اینجا تغییرات عمده وجود آمده به موجب پروتکل (کنوانسیون) "Fund 92" در تطابق با کنوانسیون "Fund 71" به شرح ذیل بیان می‌گردد:

۱- قلمرو اعمال مقررات

همانند کنوانسیون "CLC 69"، مفاد کنوانسیون صندوق مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی صرفاً نسبت به خسارات آلودگی ایجاد شده در سرزمین دولت عضو از جمله دریای سرزمینی اعمال می‌شد. در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی دامنه‌ی شمول آن گسترش یافت و به موجب ماده چهارم مقررات آن نسبت به خسارات وارده در منطقه اقتصادی انحصاری دولت عضو نیز قابل اعمال گردید. این تغییر را باید یکی از مهم‌ترین پیشرفت‌های صورت گرفته به موجب پروتکل دانست.

۲- افزایش سقف غرامت‌های قابل پرداخت

در کنوانسیون صندوق مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی از واحد محاسبه فرانک استفاده گردیده بود. این واحد محاسبه پرداخت غرامت به موجب پروتکل اصلاحی سال ۱۹۷۶ میلادی به واحد محاسبه مورد عمل صندوق بین‌المللی پول با عنوان "حق برداشت مخصوص و ویژه (SDR)" تغییر یافت. در کنوانسیون صندوق مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی واحدهای محاسبه پرداخت غرامت بر اساس "SDR" به طور قابل ملاحظه ای و در بعضی موارد تا چهار و نیم برابر افزایش یافت. این تغییر نیز یکی از تحولات مهم در کنوانسیون جدید محسوب می‌شود، چرا که تعداد واحدهای محاسبه مذکور در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی در نظر بسیاری از دولت‌ها ناچیز جلوه می‌نمود. همچنین به موجب قطعنامه‌ی اصلاحی مصوب کمیته‌ی حقوقی آی‌مو در نشست هشتاد و دوم آن که در ماه اکتبر سال ۲۰۰۰ میلادی برگزار شد، این واحدهای محاسبه مجدداً با افزایش قابل ملاحظه ای روبرو گردید.

۳- کمک مالی به مالکان کشتی‌ها به خاطر هزینه‌های مالی اضافی تحمیل شده به آنها

طبق مادهٔ دوی کنوانسیون صندوق مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی یکی از اهداف تأسیس صندوق کمک مالی به مالکان کشتی‌ها در خصوص هزینه‌های مالی اضافی تحمیلی به آنها توسط کنوانسیون در نظر گرفته شد. این هدف به موجب مادهٔ سه کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی کلاً حذف گردید. بنابراین مالکان کشتی‌ها نمی‌توانند پرداخت گرامت بابت هزینه‌های تحمیلی اضافی را از صندوق مطالبه نمایند.

۴- جبران ضرر مالی صندوق در نتیجهٔ عدم ارائهٔ اطلاعات لازم از سوی دولت‌های عضو

طبق مادهٔ پانزدهم کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی دولت‌ها متعهد گردیده بودند، اسامی و مشخصات اشخاصی را که مسؤول پرداخت سهم شرکت به صندوق می‌باشند، به همراه میزان مواد نفتی دریافتی از سوی این اشخاص در طول سال گذشته، به مدیر صندوق ارائه نمایند. این تعهد در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی نیز عیناً ذکر گردید و ضمانت اجرایی نیز برای آن در نظر گرفته شد. طبق مادهٔ شانزدهم کنوانسیون اخیر الذکر در صورتی که دولت عضو به تعهد خود در این زمینه عمل ننماید و این امر موجب بروز ضرر مالی صندوق شود، دولت ناقض تعهد مسؤول پرداخت گرامت بابت چنین ضرری به صندوق خواهد بود. تشخیص این که چنین گرامتی توسط دولت عضو قابل پرداخت خواهد بود یا خیر، بر عهدهٔ مجمع صندوق گذاشته خواهد شد. چنین تضمینی در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی پیش‌بینی نشده بود.

۵- تشکیلات صندوق

طبق کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی صندوق از "یک مجمع، یک دبیرخانه و یک کمیته‌ی اجرایی"^۱ تشکیل شده بود. در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی کمیته‌ی اجرایی حذف گردید. با حذف این کمیته، کلیهٔ مقررات و ارجاعات مربوط به آن از جمله مواد ۲۱ الی ۲۷ کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی نیز در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی حذف

^۱ "Assembly, Secretariat, Executive Committee".

گردید. با این وجود مجمع صندوق در نشست ماه اکتبر سال ۱۹۹۷ میلادی به استناد پاراگراف نهم از ماده هجدهم پروتکل، طی قطعنامه‌ی شماره‌ی پنج کمیته‌ی اجرایی صندوق را پیش‌بینی و احیاء نمود. کمیته‌ی اجرایی متشکل از پانزده دولت عضو می‌باشد. این اعضاء از میان دولت‌های عضو پروتکل و توسط مجمع انتخاب می‌گردند. شرح وظایف کمیته نیز در قطعنامه‌ی پنجم مجمع ذکر گردید.

علاوه بر کمیته‌ی اجرایی، مجمع به استناد ماده فوق‌الذکر و به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی هفت مصوب ماه اکتبر سال ۲۰۰۲ میلادی اقدام به تأسیس یک ارگان دیگری به نام "شورای اداری"^۱ نمود. هدف از تأسیس این شورا که شرح وظایف آن در قطعنامه‌ی مذکور ذکر گردید، پر کردن خلأ ناشی از عدم تشکیل نشست‌های مجمع صندوق به دلیل نرسیدن حد نصاب می‌باشد. به موجب ماده بیست پروتکل برای رسمیت یافتن جلسات مجمع لازم است، تعداد نصف بعلاوه یک عضو کنوانسیون در نشست حاضر گردند. عدم حضور نمایندگان بسیاری از دولت‌های عضو، مجمع را با خطر عدم رسمیت و بنابراین عدم تشکیل جلسه مواجه می‌نمود. بنابراین برای رفع این مشکل و انجام امور اداری محوله به مجمع، شورای اداری ایجاد شد. کلیه دولت‌های عضو پروتکل حق شرکت در جلسات شورای اداری را با حق رأی مساوی دارا هستند. برای تشکیل جلسات شورای اداری حضور حداقل بیست و پنج عضو پروتکل ضروری است.

۶- نحوه اصلاح سقف محدودیت پرداخت غرامت

کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی تفکیکی میان شرایط اصلاح محدودیت‌های جبران خسارت و سقف پرداخت غرامت با سایر مقررات کنوانسیون قایل نشده بود و برای اصلاح کنوانسیون تنها یک ماده کلی و ساده اختصاص داده شده بود. در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی علاوه بر حفظ ماده کلی آمده در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی، برای اصلاح محدودیت‌های پرداخت غرامت، مقررات خاص و ویژه‌ای در نظر گرفته شد. با پیش‌بینی این مقررات و استفاده از سیستم پذیرش ضمنی، من بعد اصلاح سقف پرداخت غرامت و شرایط

^۱ "Administrative Council".

اجرائی آن آسان تر گردید. مقررات اصلاح سقف غرامت قابل پرداخت در بندهای ده گانه ماده ۳۳ کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی بیان شد.

(ح) تشکیل صندوق بین‌المللی برای جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی و ساختار آن

موضوع معاهده "Fund 92" تشکیل "صندوق بین‌المللی جبران خسارات آلودگی نفتی (IOPC Fund)" می‌باشد.^۱ با تحقق شرایط اجرایی پروتکل از اول ماه ژوئن سال ۱۹۹۶ میلادی، دبیرخانه‌ی صندوق سال ۱۹۷۱ میلادی عهده دار دبیری صندوق سال ۱۹۹۲ میلادی گردید. پس از طی مراحل اداری و تشریفات مقدماتی، دبیرخانه‌ی صندوق سال ۱۹۹۲ از تاریخ شانزدهم ماه می سال ۱۹۹۸ میلادی رسماً ایجاد شد و کار خود را شروع نمود. این بار این صندوق بود که هم زمان عهده دار رتق و فتق امور و دبیری صندوق سال ۱۹۷۱ گردید. در اینجا وضعیت صندوق بر اساس کنوانسیون سال ۱۹۹۲ میلادی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

در رأس دبیرخانه‌ی صندوق یک "مدیر"^۲ قرار دارد. مقر دبیرخانه در شهر لندن می‌باشد. طبق ماده ۱۸ کنوانسیون مهم‌ترین وظایف مجمع عبارتند از :

- انتخاب رییس و دو نایب رییس در هر یک از نشست‌های عادی سالیانه؛
- تصویب قواعد و مقررات کاری مجمع؛
- تصویب مقررات داخلی صندوق؛
- انتصاب مدیر صندوق و تعیین مقررات استخدامی پرسنل صندوق؛
- تصویب بودجه‌ی سالیانه و سهم شرکت‌های قابل پرداخت هر سال؛
- انتصاب ممیزان و تأیید حساب‌های صندوق؛
- تصمیم‌گیری در خصوص تشکیل نهادهای فرعی به صورت موقت یا دائمی و تعیین شرایط کاری آن‌ها؛
- نظارت بر حسن اجرای مقررات کنوانسیون و تصمیمات مجمع.

^۱ "International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund)".

^۲ "Director".

مجمع هر ساله اقدام به برگزاری یک جلسه عادی خواهد نمود. نشست‌های فوق‌العاده نیز می‌تواند در طول سال حسب ضرورت و به درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو مجمع برگزار شود. مدیر صندوق نیز می‌تواند با مشورت رییس مجمع و با اعلام قبلی سی روزه اقدام به برگزاری نشست فوق‌العاده بنماید. برای برگزاری جلسات مجمع حضور حداقل نصف به علاوه یک دولت‌های عضو مجمع الزامی است.

دبیرخانه‌ی صندوق از یک مدیر و به تعداد لازم پرسنل اداری تشکیل می‌گردد. مدیر صندوق نماینده‌ی حقوقی آن محسوب می‌شود. وظایف و اختیارات اصلی مدیر در ماده ۲۹ کنوانسیون بیان گردید. علاوه بر این در مقررات داخلی صندوق نیز وظایف اداری برای مدیر ترسیم شد. مدیر صندوق هم چنین مکلف است، دستورات مجمع را حسب مورد اجراء نماید.

تصمیمات مجمع و شورا با رأی اکثریت اعضای حاضر در نشست که در رأی‌گیری نیز شرکت می‌نمایند، اتخاذ خواهد شد. معه‌ذا در سه مورد رأی حداقل دو سوم دولت‌های حاضر و شرکت کننده در رأی‌گیری ضروری است. این سه مورد مستنداً به ماده ۳۳ کنوانسیون عبارتند از :

- اتخاذ تصمیم راجع به صرف نظر نمودن از سهم شرکت اشخاص مسؤول پرداخت با در نظر گرفتن رهنمودهای مدیر صندوق و در صورت اثبات اعسار ایشان؛
- انتخاب مدیر صندوق؛
- تأسیس نهادهای فرعی و موضوعات مرتبط با آن.

نشست‌های مجمع صندوق در مقر آیمو برگزار می‌شود. به همین خاطر ارتباط نزدیکی میان این دو سازمان مستقل وجود دارد. صندوق دارای یک دفتر کاری در آیمو می‌باشد که نقش هماهنگ کننده‌ی روابط میان صندوق و آیمو را برعهده دارد.

ط) صندوق موضوع کنوانسیون "Fund 71" و ارتباط آن با صندوق موضوع کنوانسیون "Fund 92"

با اعراض دولت‌های عضو کنوانسیون "Fund 71" از آن، این معاهده شرایط اجرایی خود را از دست داد. معه‌ذا صندوق متشکله در نتیجه آن به حیات خود ادامه داد تا به دعاوی ای که از

گذشته باقی مانده و هم چنان در جریان می‌باشند، رسیدگی نماید. طبق بند دوی مادهٔ چهل و سه کنوانسیون مزبور دولت‌های عضو کنوانسیون حتی بعد از توقف اجرای کنوانسیون ملزم شدند، صندوق را در اجرای وظایفش یاری رسانند و تا آنجا که به این موضوع مربوط می‌شود، به اجرای مفاد کنوانسیون متعهد باشند. تا هنگامی که صندوق به وظایف خود عمل می‌کند، از شخصیت حقوقی برخوردار خواهد بود.

بنابراین در حال حاضر دو صندوق مستقل از هم وجود دارند. البته دامنه‌ی فعالیت صندوق مقدم التأسيس تنها به چند پرونده‌ی باقی مانده از قبل محدود می‌شود. وظایف دبیرخانه‌ی صندوق سال ۱۹۷۱ میلادی بر عهدهٔ دبیرخانه‌ی صندوق سال ۱۹۹۲ میلادی می‌باشد^۱ و اجلاس مجمع آن هم زمان با برگزاری اجلاس‌های مجمع صندوق مؤخر التأسيس برگزار می‌شود. مجمع صندوق سال ۱۹۷۱ میلادی دارای رییس و نایب رییس خاص خودش است و دستور کار آن نیز جداگانه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

ی) پروتکل مصوب سال ۲۰۰۳ میلادی مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به تشکیل یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی (صندوق تکمیلی)

وجود معاهدات "CLC 92" و "Fund 92" و افزایش قابل توجه سقف غرامت‌های قابل پرداخت تحت این دو معاهده، اگر چه تا حدود زیادی توانست خواسته‌های دولت‌های عضو را برآورده کند، اما برای بعضی از آن‌ها ناکافی جلوه می‌نمود. به این دلیل ضرورت تشکیل یک "صندوق متمم و تکمیلی"^۲ برای پرداخت غرامت‌های بجا مانده از قلمرو کنوانسیون‌های اخیر الذکر احساس گردید.

^۱طبق استعلام بعمل آمده از دبیرخانه‌ی صندوق، تعداد حوادث به جا مانده از قبل که دعوی مربوط به آن‌ها توسط صندوق سال ۱۹۷۱ در حال رسیدگی می‌باشند، پنج مورد است. از سال ۱۹۷۸ میلادی تا زمان توقف اجرای کنوانسیون مجموعاً یکصد و شش حادثه مورد رسیدگی قرار گرفتند. تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی تعداد هشت حادثه در حال رسیدگی توسط صندوق ۱۹۹۲ میلادی بوده است. جالب اینکه تنها در حادثهٔ به گل نشستن کشتی "Hebei Spirit" به سال ۲۰۰۷ میلادی که در سواحل کشور کره جنوبی رخ داد، ۲۸۸۸۲ فقره دعوی برای جبران خسارت اقامه گردید. منبع: "گزارش حوادث سال ۲۰۱۱ میلادی"، انتشارات IOPC Fund، ص ۳۵.

^۲ "Supplementary Fund".

۱- تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

پروتکل راجع به تأسیس یک صندوق تکمیلی با تولیت آیمو و همکاری صندوق "IOPC" طی یک کنفرانس دیپلماتیک که در تاریخ دوازدهم ماه می سال ۲۰۰۳ به مدت پنج روز در شهر لندن برگزار شد، به تصویب رسید. عنوان این پروتکل که در روز آخر اجلاس کنفرانس تصویب شد، عبارت است از " پروتکل سال ۲۰۰۳ نسبت به کنوانسیون بین‌المللی راجع به تأسیس صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی، سال ۱۹۹۲".^۱

پروتکل مصوب سال ۲۰۰۳ میلادی را باید جزو آن دسته از پروتکل‌هایی دانست که به دنبال اصلاح مفاد کنوانسیون نمی‌باشند، بلکه مقررات جدیدی را به آن اضافه و الحاق می‌نماید. ویژگی پروتکل سال ۲۰۰۳ میلادی موجودیت مستقل آن است. به این معنا که عدم عضویت در آن خدشه‌ای به مفاد کنوانسیون وارد نمی‌کند. البته عضویت در آن منوط به عضویت در کنوانسیون مادر می‌باشد.

نحوه اجرایی شدن پروتکل سال ۲۰۰۳ میلادی در بندهای سه‌گانه‌ی ماده ۲۱ آن بیان گردید. طبق این ماده برای به اجراء در آمدن آن و به عبارتی تشکیل صندوق تکمیلی، تحقق شرایط ذیل لازم می‌باشد:

اول- حداقل هشت دولت عضو کنوانسیون "Fund 92" به عضویت در پروتکل در آیند و سند آن را تحویل دبیر کل آیمو دهند؛

دوم- دبیر کل آیمو از مدیر صندوق سال ۱۹۹۲ میلادی اطلاعاتی را دریافت کند که تصدیق نماید، اشخاص مسؤول پرداخت سهم شرکت طی سال گذشته مجموعاً به میزان حداقل چهار صد و پنجاه میلیون تن نفت مشمول مشارکت را دریافت داشته اند؛

سوم- از زمان تحقق دو شرط فوق حد اقل سه ماه گذشته باشد.

^۱ "Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992".

دولت‌هایی که پس از اجرایی شدن پروتکل عضویت در آن را بپذیرند، پس از گذشت سه ماه از زمان تسلیم سند عضویت متعهد به اجرای مفاد آن خواهند شد. طبق بند سوم ماده بیست و دوم پروتکل، تا زمانی که مفاد کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی نسبت به یک دولت عضو پروتکل اجرایی نشد، پروتکل مصوب سال ۲۰۰۳ میلادی نیز به اجراء در نخواهد آمد. به طور مثال چنانچه دولتی در زمان واحدی سند عضویت خود را در کنوانسیون و پروتکل تسلیم نماید، اگرچه مدت زمان در نظر گرفته شده برای اجرایی شدن پروتکل سه ماه است، اما با توجه به این که مدت زمان در نظر گرفته شده برای به اجراء در آمدن کنوانسیون نسبت به چنین دولتی دوازده ماه می‌باشد، بنابراین پروتکل مستنداً به بند سوم ماده بیست و دوم آن تا زمان اجرایی شدن کنوانسیون بلا اجراء باقی خواهد ماند. در چنین حالتی زمان اجرای هر دو سند در خصوص عضو جدید یکسان خواهد بود.

با تحقق شرایط مقرر در ماده ۲۱، پروتکل در تاریخ سوم ماه مارس سال ۲۰۰۵ میلادی به اجراء در آمد و اولین نشست مجمع صندوق نیز از تاریخ چهاردهم الی بیست و سوم ماه مارس همین سال برگزار گردید.

شرایط و مقررات اصلاح پروتکل در ماده ۲۳ آن بیان گردید. همانند کنوانسیون برای اصلاح مواد پروتکل لازم است، حد اقل یک سوم دولت‌های عضو آن تشکیل کنفرانس برای این منظور را از دبیر کل آیمو تقاضا نمایند. نحوه اصلاح "حدود و میزان مبالغ پرداخت غرامت" از مقررات ویژه‌ای که در ماده ۲۴ بیان شد، تبعیت می‌کند. این مقررات مشابه مقررات مذکور در ماده ۳۳ کنوانسیون می‌باشد، با این تفاوت که اصلاحیه مصوب بعد از گذشت دوازده ماه از تاریخ تصویب پذیرفته تلقی خواهد شد و دوازده ماه پس از تاریخ پذیرفته شدن به اجراء در خواهد آمد. بنابراین در مجموع بیست و چهار ماه پس از تصویب اصلاحیه مفاد آن اجرایی خواهد شد، مگر این که در طول مدت دوازده ماه اول حداقل یک چهارم دولت‌های عضو پروتکل مخالفت خود را با اصلاحیه اعلام نمایند. در چنین صورتی اصلاحیه مصوب کان لم یکن تلقی خواهد شد. از زمان اجرایی شدن پروتکل تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی هیچ حادثه‌ای که صندوق تکمیلی را با خود درگیر نموده باشد، رخ نداده است.

۲- ساختار و عناوین موضوعات

با توجه به اهداف و ماهیت پروتکل مصوب سال ۲۰۰۳ میلادی، مواد و چیدمان آن بسیار شبیه معاهده مادر یعنی کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی در نظر گرفته شد و در تنظیم آن از مواد کنوانسیون اقتباس گردید. پروتکل مورد نظر مشتمل بر سی و یک ماده می‌باشد و فاقد هرگونه ضمیمه و پیوست است. مهم‌ترین عناوین مفاد پروتکل عبارتند از مقررات عمومی و کلی، پرداخت غرامت تکمیلی و متمم، نحوه محاسبه و پرداخت سهم شرکت‌ها، سازمان دهی و اداره صندوق، مقررات انتقالی، شرایط و مقررات نهایی شامل اطلاعات مربوط به نفت مشمول مشارکت، نحوه اجرایی شدن پروتکل و اجلاس‌های مجمع و صندوق.

۳- وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

اولین کشوری که به عضویت پروتکل در آمد، دانمارک بود. این کشور در تاریخ بیست و چهارم ماه فوریه سال ۲۰۰۴ میلادی سند عضویت خود را تسلیم نمود. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی مجموعاً بیست و هشت کشور به عضویت در پروتکل در آمدند. مجموع تناژ ناخالص تحت پوشش پرچم این دولت‌ها ۲۰.۴۴٪ می‌باشد. چنان که ملاحظه می‌شود، در مقایسه با کنوانسیون استقبال کمی از پروتکل و صندوق تکمیلی به عمل آمد. در منطقه خلیج فارس تاکنون هیچ کشوری عضویت در پروتکل را نپذیرفت. دلیل این امر نیز کفایت صندوق اصلی سال ۱۹۹۲ میلادی عنوان گردید.

۴- تشکیل صندوق تکمیلی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی

به موجب پروتکل سال ۲۰۰۳ میلادی یک صندوق بین‌المللی با عنوان "صندوق بین‌المللی تکمیلی پرداخت غرامت آلودگی نفتی، سال ۲۰۰۳" با عنوان اختصاری "صندوق تکمیلی" تأسیس گردید.^۱ این صندوق از ساختاری مشابه صندوق اصلی سال ۱۹۹۲ میلادی برخوردار است. صندوق تکمیلی دارای یک مجمع و یک دبیرخانه می‌باشد. دبیرخانه صندوق سال ۱۹۹۲

^۱ "Article 2: 1. An international supplementary fund for compensation for pollution damage, to be named "The International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund, 2003" (Hereinafter "The Supplementary Fund"), is hereby established".

میلاادی مدیریت صندوق تکمیلی را نیز بر عهده دارد. طبق ماده ۱۶ پروتکل کلیه مقررات مربوط به مجمع، دبیرخانه و مدیریت صندوق سال ۱۹۹۲ میلاادی که در مواد هفدهم الی بیستم و بیست و هفتم الی سی و چهارم کنوانسیون "Fund 92" ذکر گردید، برای صندوق تکمیلی نیز لازم الاجراء خواهد بود. صندوق تکمیلی سال ۲۰۰۳ میلاادی از شخصیت حقوقی مستقلی همانند صندوق سال ۱۹۹۲ میلاادی برخوردار است و به عنوان یک نهاد بین‌المللی مستقل تلقی می‌شود. اجلاس این دو صندوق معمولاً هم زمان برگزار می‌شود.

بند سوم - کنوانسیون مربوط به مسؤولیت مدنی در حوزه حمل و نقل دریایی مواد هسته ای مصوب سال ۱۹۷۱ میلاادی

یکی از عوامل بروز خسارت به محیط زیست دریایی و یا اشخاص و اموال می‌تواند حوادث دریایی مرتبط با حمل و نقل مواد هسته ای باشد. مواد هسته ای به دلیل اهمیت و حساسیت شان تحت تدابیر شدید ایمنی و امنیتی تولید و حمل و نقل می‌شوند. به همین دلیل حوادث مربوط به این مواد نیز در مقایسه با سایر مواد نفتی و شیمیایی بسیار کمتر است. با این حال دامنه‌ی زیان‌های ناشی از حوادث هسته ای به مراتب گسترده تر از سایر حوادث خواهد بود. اثرات منفی ناشی از حوادث هسته ای به ویژه در صورت نشت مواد اتمی بر محیط زیست، انسان‌ها و حیوانات پایدار و تا نسل‌ها ادامه خواهد داشت. یکی از موضوعاتی که در هنگام بروز چنین حوادثی همانند سایر حوادث شیمیایی و نفتی مطرح خواهد شد، مسؤولیت در قبال حوادث و پرداخت غرامت به زیان دیدگان در نتیجه آن می‌باشد. مواد هسته ای از طریق دریا نیز حمل و نقل می‌شوند، بنابراین موضوع مسؤولیت و جبران خسارت در صورت بروز حوادث حمل و نقل دریایی این مواد نیز از اهمیت زیادی برخوردار است.

وجود مقررات بین‌المللی و احیاناً ملی مختلف در رابطه با حوادث هسته ای از جمله حدود مسؤولیت و جبران خسارت باعث گردید، حدود و ثغور مسؤولیت مالکان کشتی‌ها در قبال حوادث هسته ای ممکن الوقوع به هنگام حمل و نقل دریایی مواد هسته ای با ابهامات و سؤالات زیادی مواجه شود. بنابراین ضرورت رفع این گونه ابهامات در اواخر دهه‌ی شصت میلاادی احساس گردید. از دیدگاه سازمان بین‌المللی دریانوردی هدف از تصویب معاهده‌ای در خصوص

مسئولیت مدنی در حوزه حمل و نقل دریایی مواد هسته ای، عبارت است از حل و فصل مشکلات و تعارضات ناشی از اعمال هم زمان یک سری کنوانسیون‌های دریایی مربوط به مسئولیت مالکان کشتی‌ها نسبت به خسارات هسته ای از یک سو و مشکلات مربوط به اعمال یک سری معاهدات بین‌المللی دیگر مرتبط با مسئولیت اپراتورهای تأسیسات هسته ای در قبال حوادث هسته ای از سوی دیگر.^۱

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

"کنوانسیون مربوط به مسئولیت مدنی در حوزه حمل و نقل دریایی مواد هسته ای، ۱۹۷۱ (Nuclear 71)"^۲ به موجب کنفرانسی که در ماه دسامبر سال ۱۹۷۱ میلادی با محوریت آیمو و همکاری دو نهاد بین‌الدولی به نام آژانس بین‌المللی انرژی اتمی و "آژانس انرژی اتمی اروپا وابسته به سازمان توسعه و همکاری اقتصادی"^۳ برگزار شد، به تصویب رسید. این کنفرانس که در شهر بروکسل پایتخت کشور بلژیک برگزار گردید، پس از بحث و تبادل نظر راجع به مفاد پیش‌نویس تهیه شده، موفق شد متن کنوانسیون را در روز هفدهم ماه دسامبر به تصویب رساند.^۴

خلاف اکثر قریب به اتفاق کنوانسیون‌های دریایی حقوقی، شرایط اجرایی شدن کنوانسیون "Nuclear 71" بسیار ساده می‌باشد. طبق ماده شش کنوانسیون، این معاهده در نودمین روز بعد از تاریخی که در آن پنج دولت به عضویت آن در آمدند، به اجراء در خواهد آمد. دولت‌هایی نیز که پس از اجرایی شدن کنوانسیون عضویت در آن را می‌پذیرند، در نودمین روز پس از تحویل

^۱ IMO, Online available at "http://www.imo.org/about/conventions/list_of_conventions/pages/default.aspx, Accessed on 11, October 2011.

^۲ "Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971, (Nuclear 1971)".

^۳ "European Nuclear Energy Agency of the Organization for Economic and Development", (OECD).

^۴ کنفرانس های متعددی در این شهر و با میزبانی دولت بلژیک برای تصویب کنوانسیون های مختلف حقوقی در حوزه مسئولیت و جبران خسارت در زمینه های مختلف حمل و نقل دریایی به تصویب رسید. متولی تهیه پیش نویس متن این معاهدات "کمیته ی بین المللی دریایی (CMI)" بود. از جمله این معاهدات در زمینه ی انرژی هسته ای می توان به کنوانسیون بین المللی مربوط به مسئولیت اپراتورهای کشتی های هسته ای مصوب ماه می سال ۱۹۶۲ میلادی اشاره نمود. این کنوانسیون هرگز به مرحله اجراء در نیامد.

سند عضویت به اجرای مفاد کنوانسیون ملزم خواهند شد. با تحقق شرایط مندرج در ماده فوق، کنوانسیون در تاریخ پانزدهم ماه جولای سال ۱۹۷۵ میلادی به اجراء در آمد.

مقررات مربوط به اصلاح مفاد کنوانسیون در ماده نه آن بیان گردید. طبق این ماده که شبیه مواد کنوانسیون‌های دیگر حقوقی مصوب آیمو می‌باشد، برای بازنگری و اصلاح کنوانسیون کنفرانسی از سوی آیمو برگزار خواهد شد. برای این منظور موافقت و درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون ضروری می‌باشد. نحوه تصویب اصلاحیه پیشنهادی و شرایط به اجراء در آمدن آن مسکوت باقی ماند و بنابراین همه چیز بستگی به کنفرانس و نظر دولت‌های عضو شرکت کننده در آن خواهد داشت.

ب) ساختار و عناوین موضوعات

کنوانسیون مورد بحث را باید ساده ترین و مختصر ترین کنوانسیون مصوب آیمو نامید. این کنوانسیون از دوازده ماده تشکیل گردید و فاقد هرگونه ضمیمه ای می‌باشد. به جز مقررات کلی و عمومی کنوانسیون که معمولاً در هر معاهده بین‌المللی پیش‌بینی می‌گردد، مقررات ماهوی اصلی و مهم مرتبط با مسؤولیت کنوانسیون از دو ماده بیش‌تر تجاوز نمی‌کند. در این کنوانسیون از مقررات مربوط به میزان مسؤولیت، واحد محاسبه، بیمه ی اجباری، رسیدگی به دعوی، شناسایی احکام قضایی و اجرای آن در دولت‌های عضو کنوانسیون و مباحث مرتبط با این موضوعات، آن گونه که در کنوانسیون‌های مسؤولیتی نظیر "CLC 92" تفصیلاً بیان شد، خبری نیست.

ماده یک کنوانسیون در خصوص معافیت از مسؤولیت اشخاصی غیر از اپراتور تأسیسات هسته‌ای می‌گوید:

" هر شخصی که به واسطه یک کنوانسیون بین‌المللی یا قانون ملی قابل اعمال در حوزه حمل و نقل دریایی ممکن است، برای خسارات ایجاد شده از طریق یک حادثه هسته ای مسؤول شناخته شود، از چنین مسؤولیتی مبری خواهد شد چنانچه:

(a) اپراتور یک تأسیسات هسته‌ای مسؤول چنین خسارتی تحت کنوانسیون پاریس یا کنوانسیون وین باشد، یا

(b) اپراتور یک تأسیسات هسته‌ای به واسطه یک قانون ملی حاکم بر چنین خسارتی مسؤول آن است، مشروط بر این که چنین قانونی از همه جهت همانند کنوانسیون پاریس یا کنوانسیون وین به نفع اشخاصی باشد که ممکن است خسارت ببینند."

ماده دو نیز اشعار می‌دارد:

" ۱- معافیت مقرر در ماده یک هم چنین در خصوص خسارت ایجاد شده از طریق یک حادثه هسته‌ای نسبت به :

(a) یک تأسیسات هسته‌ای یا هر گونه مال موجود در سایت آن تأسیسات که در ارتباط با آن مورد استفاده قرار گرفته یا خواهد گرفت، یا

(b) اسباب و وسایل حمل و نقل که مواد هسته‌ای در هنگام بروز حادثه هسته‌ای روی آن قرار داشت، اعمال خواهد شد؛ خساراتی که برای آن اپراتور تأسیسات هسته‌ای مسؤول نخواهند بود، چرا که مسؤولیت او برای چنین خسارتی به موجب مقررات کنوانسیون پاریس یا کنوانسیون وین یا، در خصوص مواردی که در بند "b" ماده یک به آن‌ها اشاره شد، توسط مقررات مشابه قانون ملی مذکور در این بند مستثنی شده است.

۲- معهدا مقررات پاراگراف یک بر مسؤولیت هر شخصی که خسارت را از روی فعل یا ترک فعل و با قصد ایراد خسارت ایجاد نمود، تأثیری نخواهد داشت."

(ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی هفده کشور با در اختیار داشتن مجموعاً ۲۰٪ تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهان به عضویت در کنوانسیون در آمدند. اولین کشوری که سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود، فرانسه می‌باشد. این کشور در تاریخ دوم ماه فوریه سال ۱۹۷۳ میلادی به عضویت در کنوانسیون در آمد. از منطقه خلیج فارس هیچ کشوری عضویت در کنوانسیون را نپذیرفت.

چنان که ملاحظه می‌شود، علی‌رغم گذشت بیش از چهل سال از زمان تصویب کنوانسیون، تعداد کمی از دولت‌ها عضویت در آن را پذیرفتند. اگرچه به لحاظ تعداد دولت‌ها این میزان بیان‌گر یک دهم دولت‌های عضو آیمو است، اما به لحاظ تناژ، کمی بیش‌تر از یک پنجم تناژ ناخالص جهانی را به خود اختصاص داد که از این حیث قابل توجه می‌باشد.

بند چهارم - کنوانسیون آنن در ارتباط با حمل مسافران و اثاثیه آن‌ها از طریق دریا، مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی و پروتکل‌های اصلاحی مصوب سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۹۰ و ۲۰۰۲ میلادی

امروزه صدها کشتی در بنادر جهان چه در سفرهای بین‌المللی و چه در سفرهای منطقه‌ای و حتی محلی مشغول حمل و جا به جایی مسافران می‌باشند. چنان که تجربه نشان می‌دهد، گاهی اوقات ممکن است در حین سفر خساراتی اعم از جانی و یا صدمات بدنی به مسافران و اسباب و اثاثیه آن‌ها وارد شود. طیف این صدمات و خسارات متنوع می‌باشند اما آنچه که مهم است، صرف نظر از نوع حادثه و دلایل بروز آن، جبران خسارات با پرداخت غرامت کافی به آسیب دیدگان و یا از دست دادگان اسباب و اثاثیه موجود در کشتی می‌باشد. برای این منظور اگرچه بسیاری از کشورها دارای قوانین ملی بوده اند، اما ضرورت وجود یک رژیم حقوقی یکنواخت بین‌المللی به خصوص برای سفرهای بین‌المللی از اواسط قرن گذشته و به موازات گسترش روز افزون حمل مسافران از طریق دریا احساس گردید.

اولین معاهدات بین‌المللی در این خصوص بعد از جنگ جهانی دوم و با کوشش یک سازمان بین‌المللی غیر دولتی موسوم به " کمیته‌ی دریایی بین‌المللی (MCI)"^۱ به تصویب رسیدند.

^۱ "Comite Maritime International (CMI)".

این نهاد بین‌المللی غیر دولتی که نقش مهم و تاریخی در توسعه حقوق بین‌الملل دریایی ایفاء نمود، در سال ۱۸۹۷ میلادی توسط سه حقوقدان برجسته به نام‌های "Berlingieris"، "Leslie Scott"، "Louis Frank" ترتیباً از کشورهای بلژیک، انگلیس و ایتالیا تأسیس گردید. پیش‌نویس متون بسیاری از کنوانسیون‌های بین‌المللی حقوق دریایی به ویژه در زمینه‌ی حقوق دریایی خصوصی توسط این کمیته تهیه و سپس به دولت کشور بلژیک تقدیم می‌شد. دولت بلژیک نیز اقدام به برگزاری کنفرانس بین‌المللی برای تصویب این معاهدات بین‌المللی می‌نمود و معمولاً خود به عنوان امین اسناد نقش آفرینی می‌کرد. سیزدهمین و آخرین معاهده‌ای که با استفاده از این روش به تصویب رسید، عبارت است از:

"The Protocol to amend the 1968 Visby Amendments to the 1924 Hague Rules at Brussels in December 1979". Source: Sweeney, C Joseph, "From Columbus to Cooperation-Trade and Shipping Policies from 1492 to 1992", *Articil, Fordham International Law Journal*, Volume 13, Issue 4, 1989, Produced by the Berkeley Electronic Press (bepress), online available at: <http://ir.lawnet.fordham.edu/ilj>, accessed on 13, June, 2011.

عناوین این مقررات عبارتند از " کنوانسیون بین‌المللی برای یکپارچه سازی یک سری قواعد مربوط به حمل مسافران از طریق دریا"^۱ مصوب سال ۱۹۶۱ میلادی و " کنوانسیون بین‌المللی برای یکنواخت سازی یک سری قواعد مربوط به حمل اثاثیه مسافران از طریق دریا"^۲ مصوب سال ۱۹۶۷ میلادی.

هدف اصلی از تصویب کنوانسیون در ارتباط با حمل و نقل مسافران از طریق دریا تعیین یک رژیم حقوقی مشخص و یکنواخت بین‌المللی در خصوص مسافران و کالاهای مسافران دریایی در هنگام بروز خسارت به آن‌ها می‌باشد. هدف دیگر اصلاح و بروز رسانی کنوانسیون‌های مقدم تصویب بروکسل است. دو کنوانسیون اخیرالذکر اگرچه گام‌های بلندی در زمینه تعیین رژیم حقوقی مسؤولیت مدنی در قبال مسافران کشتی‌ها برداشتند، اما با کاستی‌ها و موانعی برای عضویت تعداد بیش‌تری از دولت‌ها همراه بودند. از سوی دیگر با گذشت چند سال از تصویب این دو معاهده یکپارچه سازی آن‌ها در قالب یک سند حقوقی بین‌المللی ضروری تشخیص داده شد. به این ترتیب سازمان بین‌المللی دریانوردی با پایه و اساس قرار دادن این دو کنوانسیون، تصویب یک معاهده جدید را در دستور کار خود قرار داد.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

مجمع آیمو در نشست هفتم خود طی قطعنامه‌ای به شماره‌ی "A.248(VII)" با برگزاری کنفرانسی برای تصویب کنوانسیون در زمینه‌ی مسؤولیت برای مسافران و اثاثیه آن‌ها موافقت نمود و آن را در برنامه‌ی کاری کمیته حقوقی گنجاند. متعاقب آن شورای آیمو در نشست سی و دوم خود که در ماه ژوئن سال ۱۹۷۴ میلادی برگزار شد، برگزاری کنفرانس دیپلماتیک را برای ماه دسامبر همین سال برنامه ریزی و با میزبانی کشور یونان موافقت نمود. کنفرانس مورد نظر با عنوان " کنفرانس بین‌المللی حقوقی راجع به حمل مسافران و اثاثیه آن‌ها روی کشتی‌ها" از تاریخ دوم الی سیزدهم ماه دسامبر سال ۱۹۷۴ میلادی در شهر آتن پایتخت کشور یونان برگزار

^۱ " International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea", Brussels, April 29, 1961.

^۲ " International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passenger Luggage by Sea", Brussels, May 27, 1967.

شد. کنفرانس پس از بررسی پیش‌نویس سند توانست در روز آخر نشست متن معاهده را با عنوان "کنوانسیون آتن در رابطه با حمل مسافران و اثاثیه آنها از طریق دریا، ۱۹۷۴ (PAL 74)"^۱ به تصویب رساند.

طبق ماده بیست و چهار کنوانسیون، این معاهده نود روز پس از تاریخی که در آن ده کشور سند عضویت خود را تسلیم امین اسناد یعنی دبیر کل آی‌مو نمایند، به اجراء در خواهد آمد. پس از به اجراء در آمدن کنوانسیون نیز چنانچه دولتی به عضویت آن در آید، بعد از گذشت نود روز از تاریخ تسلیم سند عضویت به اجراء مفاد آن متعهد خواهد شد. با تحقق شرایط مقرر، این معاهده در تاریخ بیست و هشتم ماه آوریل سال ۱۹۸۷ میلادی به اجراء در آمد.

مقررات اصلاح کنوانسیون در ماده بیست و ششم آن قید گردید. همانند اکثر معاهدات حقوقی، اصلاح مفاد کنوانسیون با برگزاری کنفرانسی از سوی آی‌مو امکان پذیر می‌باشد. برای برگزاری چنین کنفرانسی درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو ضروری است. چنانچه دولتی پس از تصویب اصلاحیه و اجرائی شدن آن به عضویت در کنوانسیون در آید، به مفاد اصلاحیه نیز متعهد و ملزم خواهد شد. کنوانسیون در خصوص نحوه تصویب و به اجراء در آمدن اصلاحیه ساکت است. بنابراین کنفرانس متشکله در خصوص این موارد تصمیم‌گیری خواهد نمود.

ب) ساختار و عناوین موضوعات

کنوانسیون "PAL 74" از بیست و هشت ماده تشکیل گردید و فاقد هرگونه ضمیمه ای می‌باشد. عناوین موضوعاتی که در این کنوانسیون به آن‌ها پرداخته شد، عبارتند از تعاریف اصطلاحات به کار رفته در کنوانسیون و نحوه اعمال مقررات آن، نقش و مسؤولیت متصدی حمل و نقل و مجری حمل و نقل، وضعیت اشیای با ارزش موجود در کشتی، تقصیر و خطای مشارکتی (توسط مسافر)، محدودیت مسؤولیت برای صدمات شخصی و نیز از دست رفتن و یا خسارت به اثاثیه، واحد پولی و تبدیل آن، مقررات تکمیلی راجع به محدودیت مسؤولیت،

^۱ "Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, (PAL 1974)".

دفاعیات و محدودیت‌ها برای مستخدمین متصدی حمل و نقل، تجمیع دعاوی، از دست دادن حق محدودسازی مسؤولیت توسط متصدی حمل و نقل، اساس و ملاک برای دعاوی، اختاریه از دست دادن اثاثیه و یا خسارت به آن، محدودیت زمانی برای دعاوی، صلاحیت شایسته برای طرح دعوی، بی اعتباری شرایط قراردادی، کنوانسیون‌های دیگر راجع به محدودیت مسؤولیت، خسارت هسته ای، حمل و نقل تجاری توسط نهادها و مقامات عمومی، اعلامیه عدم اعمال کنوانسیون در بعضی موارد و سایر شرایط عمومی مربوط به هر معاهده‌ای.

کنوانسیون تنها شامل حمل و نقل‌های بین‌المللی خواهد شد. حمل و نقل بین‌المللی نیز به موجب بند نه ماده یک عبارت است از حمل و نقلی که در آن مکان عزیمت و مقصد در دو کشور مختلف واقع شده باشد و یا در صورت وقوع در یک کشور، طبق قرارداد حمل و نقل یا برنامه‌ی سفر، یک بندر واسطه ای در کشور دیگری وجود داشته باشد.

در صورت تحقق مصداق حمل و نقل بین‌المللی، کنوانسیون در چهار حالت قابل اعمال خواهد بود. این حالت‌ها با عنایت به مفاد کنوانسیون عبارتند از :

- کشتی تحت پرچم و یا ثبت یک دولت عضو کنوانسیون باشد؛
- قرارداد حمل و نقل در یکی از دولت‌های عضو منعقد شده باشد؛
- مکان عزیمت مطابق با مفاد قرارداد حمل و نقل در یک دولت عضو واقع شده باشد؛ و یا
- مکان مقصد مطابق با مفاد قرارداد حمل و نقل در یک دولت عضو واقع شده باشد.

" متصدی حمل و نقل " ^۱ طبق شرایط مذکور در مواد مختلف کنوانسیون در قبال مسافر و اثاثیه آن‌ها دارای مسؤولیت محدود خواهد بود. منظور از متصدی حمل و نقل نیز کسی است که قرارداد حمل و نقل از سوی او و یا از طرف او منعقد می‌شود، خواه عملیات حمل و نقل از سوی ایشان صورت گیرد و یا فرد دیگری که اصطلاحاً " مجری حمل و نقل " ^۲ نامیده می‌شود. مجری

^۱ "Carrier".

^۲ "Performing Carrier".

حمل و نقل نیز کسی است که فی الواقع کل یا بخشی از عملیات حمل و نقل را اجراء می‌نماید و می‌تواند مالک، اجاره کننده و یا اپراتور کشتی باشد.

هر یک از مفاهیم قرارداد حمل و نقل، مسافر، اثاثیه مسافر، از دست رفتن اثاثیه و یا ایراد خسارت به آن، حمل و نقل و مصادیق آن دارای معانی خاص خود برای اهداف کنوانسیون می‌باشند که در ماده یک تعریف گردیدند. مجری حمل و نقل نیز در کنار متصدی حمل و نقل دارای مسؤولیت از نوع تضامنی خواهد بود.^۱

یکی از مهم‌ترین موضوعات مطروحه در کنوانسیون، حدود مسؤولیت متصدی حمل و نقل و بار اثبات دعوی است. در این خصوص کنوانسیون قایل به تفکیک گردید و دو نوع مسؤولیت را در نظر گرفت و در هر کدام از آن‌ها بار اثبات دعوی را بر دوش متصدی حمل و نقل و یا مسافر قرار داد.

در حالت اول طبق بند یک ماده سه کنوانسیون، چنانچه در حین حمل و نقل بر اثر حادثه‌ای تلفات جانی و یا صدمه بدنی به مسافر و یا اسباب آن وارد شود، متصدی حمل و نقل در صورتی مسؤول است که "تقصیر و غفلت"^۲ او و یا کارکنان و عواملش به اثبات رسد. بار اثبات این تقصیر و غفلت نیز بر عهده مدعی بروز خسارت خواهد بود. به عبارت دیگر متصدی حمل و نقل دارای "مسؤولیت مفروض"^۳ نخواهد بود. در حالت دوم و به استناد بند سه ماده سه کنوانسیون، چنانچه تلفات جانی و یا خسارات شخصی به مسافر و یا اسباب و اثاثیه مشمول کنوانسیون در نتیجه غرق کشتی، تصادم، به گل نشستگی، انفجار یا آتش سوزی و یا نقص در کشتی حادث شود، تقصیر و غفلت متصدی حمل و نقل یا کارکنان و نمایندگان او مفروض خواهد بود. به عبارت واضح تر بار اثبات دعوی خلاف حالت اول بر دوش صدمه و خسارت دیده نخواهد بود و صرف اثبات بروز صدمه و خسارت برای مسؤول دانستن متصدی حمل و نقل و صدور حکم دادگاه علیه ایشان کفایت خواهد کرد. با وجود این اصل، متصدی حمل و نقل

^۱ "Joint and Several Liability".

^۲ "Fault or Neglect".

^۳ "Presumed Liability".

می‌تواند با اثبات عدم قصور و اهمال خود از مسؤولیت مفروض فوق بگریزد. البته باید گفت، اثبات عدم قصور و اقناع دادگاه چندان کار آسانی به نظر نخواهد رسید.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

کشور کوچک تونگا اولین کشوری بود که سند عضویت خود را در تاریخ پانزدهم ماه فوریه سال ۱۹۷۷ میلادی تسلیم دبیر کل آیمو نمود. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی سی و چهار کشور با مجموع ۴۴.۳۴٪ تناژ ناخالص جهانی عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند. تعداد کم دولت‌های عضو و تناژ تحت پوشش جهانی در مقایسه با بعضی از کنوانسیون‌های حقوقی دیگر نظیر "92 CLC"، حکایت از عدم توفیق این کنوانسیون در جذب حداکثری دارد. جالب این که از منطقه خلیج فارس هیچ کشوری عضویت در کنوانسیون را نپذیرفت. دولت‌های غیر عضو کنوانسیون بر اساس مقررات ملی خود و یا توافقات منطقه‌ای عمل می‌نمایند.

د) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی

در کنوانسیون برای محاسبه محدودیت مسؤولیت در قبال مسافران و کالاهای آن همانند کنوانسیون‌های "69 CLC" و "71 Fund" از شاخص "فرانک" استفاده شده بود. به دنبال استفاده گسترده از واحد محاسبه جدید ابداعی از سوی صندوق بین‌المللی پول، سازمان بین‌المللی دریانوردی اقدام به برگزاری کنفرانسی جهت اصلاح کنوانسیون مورد بحث با هدف استفاده از واحد محاسبه جدید به جای فرانک نمود. پروتکل اصلاحی در تاریخ نوزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۶ میلادی در شهر لندن به تصویب رسید.^۱ به موجب این اصلاحیه مواد هفت و هشت کنوانسیون که مربوط به نحوه محاسبه و سقف مسؤولیت بود، مورد اصلاح واقع شد و جای خود را به متون جدید داد. در این اصلاحات از واحد محاسبه "حق برداشت مخصوص و ویژه" استفاده شد و میزان غرامت‌های قابل پرداخت در حالات مختلف بر اساس آن محاسبه گردید.

^۱ "Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974".

پروتکل اصلاحی سال ۱۹۷۶ میلادی از هشت ماده تشکیل گردید. مقررات مربوط به نحوهٔ اجراء و اصلاح این پروتکل دقیقاً مشابه آنچه که در خصوص کنوانسیون اعمال می‌شود، در نظر گرفته شد. پروتکل بعد از گذشت دو سال از اجرای کنوانسیون یعنی در تاریخ سی ام ماه آوریل سال ۱۹۸۹ میلادی به اجراء درآمد. از تعداد سی و چهار کشوری که عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند، بیست و پنج کشور به عضویت در پروتکل نیز درآمدند. این تعداد کشورها تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی مجموعاً ۴۰٪ تناژ ناخالص جهانی را تحت ثبت خود دارند.

هفت کشور آرژانتین، باهاماس، لیبریا، لهستان، اسپانیا، انگلیس و یمن در یک روز عضویت در پروتکل را پذیرفتند. این کشورها در روز بیست و هشتم ماه آوریل سال ۱۹۸۷ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمودند.

ه) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۰ میلادی

پس از گذشت بیش از پانزده سال از زمان تصویب کنوانسیون و دوازده سال از اجرای آن، بعضی از دولت‌های عضو با توجه به کاهش ارزش پول که بر اساس واحدهای محاسبهٔ مقرر در کنوانسیون در نظر گرفته می‌شدند، پیشنهاد اصلاح میزان واحدهای محاسبه و افزایش آن را نمودند. برای این منظور کنفرانسی با تولید آیمو و متشکل از دولت‌های عضو کنوانسیون در تاریخ بیست و نهم ماه مارس سال ۱۹۹۰ میلادی برگزار گردید. کنفرانس پس از بحث و تبادل نظر نهایتاً متن اصلاحیه را در همین تاریخ در شهر لندن به تصویب رساند.^۱ این پروتکل علاوه بر افزایش سقف واحدهای محاسبه برای پرداخت غرامت به مسافران و بازماندگان آن‌ها، شیوه‌ی جدیدی را برای اصلاح سقف محدودیت‌های مسؤولیت و افزایش واحدهای محاسبه در آینده پیش‌بینی نمود. در این شیوه که برگرفته از کنوانسیون‌های دیگر می‌باشد، از سیستم پذیرش ضمنی برای اصلاح سقف محدودیت‌ها و واحدهای محاسبه استفاده گردید.

پروتکل مصوب سال ۱۹۹۰ میلادی که از ده ماده تشکیل شده بود، به دلیل افزایش ناگهانی چند برابری واحدهای محاسبه، خلاف منافع متصدیان حمل و نقل تشخیص داده شد و بنابراین

^۱ "Protocol of 1990 to amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, (PAL Protocol 1990)".

مورد استقبال دولت‌های عضو کنوانسیون قرار نگرفت و هم چنان بلااجراء باقی ماند. پس از گذشت بیش از دو دهه از زمان تصویب پروتکل مورد نظر تنها شش کشور آلبانی، کرواسی، مصر، لوگزامبورک، اسپانیا و تونگا با مجموع ۰.۸۵٪ درصد تناژ ناخالص جهانی عضویت در این پروتکل را پذیرفتند. مصر اولین کشوری بود که در تاریخ هجدهم ماه اکتبر سال ۱۹۹۱ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

مقررات مربوط به نحوه اجراء و اصلاح مفاد پروتکل که در مواد پنج و هفت آن بیان گردید، کاملاً مشابه مقررات آمده در مواد ذی‌ربط کنوانسیون می‌باشد و بنابراین نیازی به ذکر مجدد آن‌ها در اینجا دیده نمی‌شود.

و) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی

تحولات و پیشرفت‌های صورت گرفته در تدوین رژیم‌های حقوقی و مسؤولیتی درباره ی مسائل دریانوردی به خصوص از دهه‌ی هفتاد به بعد از یک سو و لزوم ایجاد هماهنگی و یکنواختی میان اصول حاکم بر این رژیم‌های برآمده از معاهدات بین‌المللی دریایی از دیگر سو، دولت‌های عضو کنوانسیون را به لزوم تجدید نظر اساسی و جامع آن قانع ساخت. این ایده که در اواخر قرن بیستم مطرح شده بود، در سال ۲۰۰۲ میلادی نتیجه داد و منجر به تصویب یک پروتکل اصلاحی گردید که همانند پروتکل "CLC 92" هدف نهایی آن جای‌گزینی کنوانسیون مادر می‌باشد.

۱- تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

با تصمیم شورای آیمو و تأیید آن به موجب قطعنامه‌ی شماره‌ی "A.906(22)" مصوب مجمع آیمو در نشست بیست و دوم، "کنفرانس بین‌المللی راجع به بازنگری کنوانسیون آتن در رابطه با حمل و نقل مسافران و اثاثیه آن‌ها از طریق دریا، ۱۹۷۴" به مدت دو هفته‌ی کاری از تاریخ بیست و یکم ماه اکتبر سال ۲۰۰۲ میلادی در مقر آیمو برگزار گردید.^۱ کنفرانس پس از

^۱ نشست کنفرانس و نشست هشتاد و چهارم کمیته‌ی حقوقی در هفته‌ی اول برگزار گردید و سپس در هفته‌ی دوم (از تاریخ بیست و هشتم ماه اکتبر الی یکم ماه نوامبر) نشست کنفرانس ادامه یافت. پیش‌نویس متن پروتکل نیز در نشست قبلی کمیته‌ی حقوقی که در ماه اکتبر سال ۲۰۰۱ برگزار شده بود، به تصویب رسید و سپس از سوی آیمو برای اطلاع دولت‌های عضو کنوانسیون و نیز دولت‌های عضو آیمو بخشنامه گردید و بدین ترتیب زمینه برای برگزاری کنفرانس در موعد مقرر و به موازات برگزاری نشست هشتاد و چهارم کمیته فراهم شد.

بحث و بررسی متن پیش‌نویس پروتکل که توسط کمیته‌ی حقوقی تهیه و ارائه شده بود، متن نهایی آن را در تاریخ یکم ماه نوامبر سال ۲۰۰۲ میلادی به تصویب رساند. عنوانی را که کنفرانس برای این سند حقوقی تعیین نمود، عبارت است از "پروتکل سال ۲۰۰۲ نسبت به کنوانسیون آتن مربوط به حمل و نقل مسافران و اثاثیه آن‌ها از طریق دریا، ۱۹۷۴ (PAL Protocol 2002)".^۱ به موجب ماده بیست پروتکل، این معاهده دوازده ماه پس از تاریخی که در آن حداقل ده دولت به عضویت آن در آیند، به اجراء در خواهد آمد. دولت‌هایی که پس از اجرایی شدن پروتکل عضویت در آن را قبول نمایند، پس از گذشت سه ماه از زمان تسلیم سند عضویت به اجرای مفاد پروتکل متعهد خواهند شد.

مقررات مربوط به نحوه اصلاح مفاد پروتکل مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی در ماده ۲۲ و ۲۳ آن بیان گردید. ماده ۲۲ برای اصلاح کلی مواد پروتکل و ماده ۲۳ صرفاً برای اصلاح سقف مسؤلیت‌های موضوع پروتکل می‌باشد. مفاد ماده ۲۲ تفاوتی با کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی ندارد. به موجب این ماده برای اصلاح یک یا چند ماده پروتکل، آیمو اقدام به برگزاری یک کنفرانس خواهد نمود. برای این منظور موافقت و درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو پروتکل الزامی است. نحوه تصویب و شرایط اجرایی این نوع اصلاحیه همانند کنوانسیون مسکوت ماند. بنابراین کنفرانس در این خصوص تصمیم لازم را خواهد گرفت.

ماده ۲۳ پروتکل نیز از ماده هشت پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۰ میلادی نسخه برداری شده است و تنها تفاوتی که با آن دارد، مربوط به اصلاح ارجاعات به پاراگراف‌های مختلف پروتکل است که البته امری طبیعی جلوه می‌نماید. جالب این که مقررات مذکور در بندهای یازده گانه‌ی ماده ۲۳ پروتکل سال ۲۰۰۲ میلادی با تغییرات بسیار اندک برگرفته از ماده پانزده کنوانسیون "CLC 92" در رابطه با نحوه اصلاح سقف محدودیت‌های مسؤلیت می‌باشد. دلیل این مشابهت زیاد در وحدت موضوع است.

^۱ "Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, (PAL Protocol 2002)".

۲- ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

طبق بند یک ماده پانزده پروتکل، کنوانسیون "PAL 74" و پروتکل "PAL 2002" در میان دولت‌های عضو پروتکل توأماً به عنوان یک سند واحد محسوب خواهد شد. هم چنین بند سه این ماده می‌گوید:

" مواد یک الی بیست و دوی کنوانسیون، با اصلاحاتی که توسط این پروتکل صورت گرفت، به همراه مواد هفده الی بیست و پنج این پروتکل و ضمیمه آن، کنوانسیون آتن در رابطه با حمل و نقل مسافران و اثاثیه آن‌ها از طریق دریا، ۲۰۰۲ را تشکیل خواهند داد و به همین نام خوانده خواهند شد."

بنابراین می‌توان پروتکل مورد بحث را کنوانسیون "PAL 2002" نیز نامید و بکارگیری هر یک از این دو عنوان برای این معاهده را بلاشکال دانست.

کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی خود از بیست و پنج ماده تشکیل گردید. به موجب ماده چهارده این پروتکل یک مدل گواهی‌نامه برای بیمه اجباری به عنوان ضمیمه در نظر گرفته شد. دبیرخانه‌ی آیمو در پاسخ به درخواست کنفرانس که در "سند نهایی" آن قید گردید، متن یکپارچه‌ی کنوانسیون مذکور را تهیه و منتشر نمود. فلذا در این جا مواد کنوانسیون براساس این متن مورد مطالعه قرار خواهند گرفت.

کنوانسیون "PAL 2002" مشتمل بر بیست و پنج ماده و یک ضمیمه می‌باشد. مواد یک، چهار، هفده و بیست و دو هر کدام دارای یک ماده مکرر نیز هستند. به موجب ماده بیست و دوی مکرر، مقررات نهایی کنوانسیون را مواد هفده الی بیست و پنج پروتکل مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی تشکیل می‌دهد. البته در متن یکپارچه‌ی منتشره از سوی آیمو این مواد شماره گذاری مجدد نشدند و همگی در داخل ماده بیست و دوی مکرر گنجانده شدند. به نظر نگارنده، این یکی از نواقص شکلی کنوانسیون "PAL 2002" محسوب می‌شود، چرا که در هنگام تصویب پروتکل، مواد کنوانسیون می‌توانستند جملگی شماره گذاری مجدد شده و از ذکر مواد مکرر نیز خودداری می‌شد تا کاربرد آن را آسان تر می‌نمود.

عناوین مواد کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی علی‌الاصول همان عناوین کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی می‌باشند. در ذیل عناوین اضافه شده به موجب پروتکل سال ۲۰۰۲ میلادی ذکر می‌گردد:

ضمیمه (ماده یک مکرر)، بیمه ی اجباری (ماده چهار مکرر)، شناسایی و اجرای [حکم قضایی] (ماده ۱۷ مکرر)، مقررات نهایی کنوانسیون (ماده ۲۲ مکرر) شامل مواد ۱۷ الی ۲۵ پروتکل که در برگیرنده ی مقررات عمومی هر معاهده‌ای می‌باشد. علاوه بر این در تطابق با کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی، عناوین بعضی از مواد دستخوش تغییراتی گردید. این تغییرات به شرح ذیل می‌باشند:

محدودیت مسؤولیت برای مرگ و صدمه فردی (ماده ۷)، محدودیت مسؤولیت برای از دست دادن یا خسارت به اثاثیه و خودرو (ماده ۸)، واحدهای محاسبه و تبدیل (ماده ۹).

عناوین مقررات نهایی و پایانی کنوانسیون "PAL 2002" که در ماده ۲۲ مکرر گنجانده شدند^۱ و مشتمل بر مواد ۱۷ الی ۲۵ پروتکل مصوب سال ۲۰۰۲ می‌باشند، عبارتند از:

امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق، دولت‌های با بیش از یک سیستم حقوقی، سازمان‌های ائتلاف منطقه‌ای اقتصادی، اجراء، انصراف، بازنگری و اصلاح، اصلاح محدودیت‌ها، امین اسناد و زبان‌ها.^۲

^۱ "Final Clauses of the Convention".

در این جا منظور از کنوانسیون، کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی می باشد..

^۲ برای جلوگیری از هرگونه ابهام و پیچیدگی معاهدات "PAL" به شرح ذیل تقسیم می گردد:

- کنوانسیون "PAL 74" با ماده ۲۸ و بدون هرگونه ضمیمه ای؛
- پروتکل اصلاحی سال ۲۰۰۲ میلادی نسبت به کنوانسیون با بیست و پنج ماده؛
- کنوانسیون "PAL 2002" (پس از اعمال اصلاحات صورت گرفته به موجب پروتکل اصلاحی سال ۲۰۰۲ میلادی) با بیست و پنج ماده و یک ضمیمه. این کنوانسیون دارای چهار ماده مکرر مربوط به مواد یک، چهار، هفده و بیست و دو می باشد. ماده بیست و دوی مکرر خود مشتمل بر نه ماده (مواد ۱۷ الی ۲۵) است. این مواد که مصوب پروتکل سال ۲۰۰۲ هستند، جای گزین مواد ۲۳ الی ۲۸ کنوانسیون سال ۱۹۷۴ میلادی شدند. بنابراین کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی با لحاظ مواد مکرر و مواد ۱۷ الی ۲۵ اخیر الذکر مجموعاً دارای سی و پنج ماده است، اگرچه به طور رسمی در متن یکپارچه ی منتشر شده از سوی آیمو بیست و پنج ماده در نظر گرفته شد.

عنوان ضمیمه کنوانسیون "PAL 2002" عبارت است از "گواهینامه بیمه یا سایر تأمین های مالی در خصوص مسؤولیت برای مرگ و صدمات فردی مسافران".^۱ این ضمیمه که ناظر به ماده چهار مکرر می‌باشد، جزو لاینفک کنوانسیون قلمداد می‌شود و دولت‌های عضو مکلف به صدور گواهینامه بر اساس محتوای گواهینامه ضمیمه می‌باشند.

۳- وضعیت دولت‌های عضو و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش پروتکل

علی‌رغم گذشت تقریباً یک دهه از تصویب پروتکل، تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تنها شش کشور آلبانی، دانمارک، لاتویا، سنت کیتس و نویس، پالاتو، بلیز و سوریه به عضویت در پروتکل در آمدند. این کشورهای عمدتاً در حال توسعه که فاقد جایگاه قابل توجهی به جز دانمارک در صنعت دریانوردی هستند، تنها ۰.۳۰٪ تناژ ناخالص جهانی را در اختیار دارند. سوریه در دهم ماه مارس سال ۲۰۰۵ میلادی سند عضویت خود را به عنوان اولین کشور تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

عدم استقبال دولت‌ها به ویژه‌هایی که از صنعت حمل و نقل دریایی مسافری قوی برخوردارند، موفقیت و به اجراء در آمدن پروتکل در آینده ی نزدیک را در هاله ای از ابهام قرار داد. با ادامه چنین روندی بعید نیست، این پروتکل نیز به سرنوشت معدود معاهداتی دچار شود که هرگز به اجراء در نیامدند و متروکه گردیدند.

ز) استقلال پروتکل مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی در مقابل کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی

پروتکل اصلاحی مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی اگرچه ناظر به کنوانسیون "PAL 74" می‌باشد و بسیاری از مواد آن را اصلاح یا حذف نمود و مواد جدیدی را نیز به آن ضافه کرد، اما با اعطای عنوان کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی به خود که به موجب بند یک ماده پانزده آن صورت گرفت، یک معاهده مستقل محسوب می‌شود که عضویت آن، خلاف بسیاری از پروتکل‌های دیگر، مستلزم عضویت قبلی در کنوانسیون نیست. این چنین استقلالی علی‌الاصول

^۱ "Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Liability for the Death of and Personal Injury to Passengers".

متعلق به پروتکل‌هایی است که هدف آن‌ها در نهایت جای‌گزینی کنوانسیون مادر می‌باشد و عمدتاً در مواردی صورت می‌گیرد که کنوانسیون نیاز به بروز رسانی از طریق اعمال اصلاحات و تغییرات اساسی در آن دارد.

در پروتکل‌های مستقل نظیر پروتکل "PAL 2002" و یا "CLC 92" معمولاً دولت‌های عضو به خروج از کنوانسیون مادر و عضویت در معاهده جدید تشویق و از عضویت در کنوانسیون مقدم‌التصویب منع می‌شوند. حتی دولت‌هایی که در عضویت کنوانسیون مادر می‌باشند، نمی‌توانند به عضویت در پروتکل جدید التصویب در آیند، مگر آن که قبلاً از عضویت در کنوانسیون مادر انصراف حاصل نمایند. بند پنج ماده ۱۷ پروتکل "PAL 2002" در این خصوص صراحت دارد. طبق این ماده هیچ دولتی نمی‌تواند رضایت خود را مبنی بر تعهد به مفاد پروتکل اعلام نماید، مگر این که در صورت عضویت در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی از این عضویت انصراف حاصل نماید. این انصراف از زمانی معتبر خواهد بود که پروتکل مورد نظر با تحقق شرایط لازم به مرحله اجراء در آید.

ح) ویژگی‌ها و تفاوت‌های مهم پروتکل مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی در مقایسه با کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی

ویژگی‌های مهم پروتکل که در عین حال تفاوت‌های آن با کنوانسیون را نیز نمایان می‌سازد، اختصاراً به شرح ذیل می‌باشد:

- اولین ویژگی و نوع آوری پروتکل مصوب سال ۲۰۰۲ میلادی پیش‌بینی مسؤلیت مطلق برای متصدی حمل و نقل می‌باشد. خلاف ماده سه کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۴ میلادی، در ماده سه پروتکل متصدی حمل و نقل در مقابل زیان‌های وارده در نتیجه مرگ و یا صدمات شخصی به مسافر که از قبل یک حادثه کشتی‌رانی ایجاد شده باشد، مسؤول خواهد بود، مگر این که متصدی حمل و نقل اثبات نماید حادثه در نتیجه جنگ، تخاصم، جنگ داخلی، شورش یا یک پدیده‌ی طبیعی ایجاد شده است و یا این که

کلاً با عمل و ترک عمل عامدانه ی شخص ثالثی روی داده است. ^۱ بنابراین خلاف کنوانسیون در این جا بحث غفلت و تقصیر متصدی حمل و نقل و یا عوامل و کارگران آن منتفی است و جز در موارد فوق‌الذکر که در شرایط غیر عادی و بسیار استثنایی ممکن است اتفاق بیافتند، متصدی حمل و نقل دارای مسؤولیت مطلق در مقابل مسافر زیان دیده می‌باشد. البته طبق بند یک ماده سه پروتکل چنانچه میزان خسارت وارده از ۲۵۰۰۰۰ واحد محاسبه تجاوز نماید، متصدی حمل و نقل هم چنان نسبت به خسارات مازاد بر این مبلغ دارای مسؤولیت است، اما ایشان می‌تواند با اثبات این که حادثه بدون غفلت و تقصیر او اتفاق افتاد، از مسؤولیت در مقابل مبلغ مازاد بگریزد. اثبات عدم غفلت و تقصیر متصدی حمل و نقل چیزی غیر از اثبات استثنائات فوق‌الذکر از قبیل جنگ و شورش است. در ماده سه کنوانسیون اگرچه مسؤولیت متصدی حمل و نقل بر مبنای غفلت و تقصیر در قبال حوادث کشتی‌رانی مفروض شد، اما ایشان می‌تواند با اثبات عدم ارتکاب غفلت و تقصیر خود را از مسؤولیت تبرئه نماید. در پروتکل سال مصوب ۲۰۰۲ میلادی دیگر بحث افراض مسؤولیت در قبال زیان‌های ناشی از مرگ و صدمات بدنی مسافر مطرح نیست و متصدی حمل و نقل تا مبلغ ۲۵۰۰۰۰ واحد محاسبه بطور مطلق دارای مسؤولیت و نسبت به مازاد این مبلغ دارای مسؤولیت مفروض خواهد بود، منتهی با اثبات عدم غفلت و تقصیر می‌تواند از این مسؤولیت مبری شود.

- چنانچه زیان وارده در نتیجه مرگ و صدمه فردی مسافر در حین حمل و نقل به دلیل حادثه کشتی‌رانی روی نداده باشد، متصدی حمل و نقل در صورتی مسؤول خواهد بود که غفلت و تقصیر او توسط مدعی ورود زیان اثبات شده باشد. این گونه ضرر و مسؤولیت در قبال آن هم در بند یک ماده سه کنوانسیون و هم در بند دوی ماده سه پروتکل پیش‌بینی گردید.

^۱ مصادیق حادثه کشتی رانی در بند پنج ماده سه احصاء شده است. این حوادث عبارتند از غرق کشتی، واژگونی، تصادم یا به گل نشستن کشتی، انفجار یا آتش سوزی کشتی و یا نقص در کشتی.

- برای زیان‌های وارده در نتیجه از دست رفتن و یا خسارت به اثاثیه کابین،^۱ متصدی حمل و نقل در صورت اثبات غفلت و تقصیر مسؤول خواهد بود. چنانچه این زیان‌ها بر اثر یک حادثه کشتی‌رانی ایجاد شده باشد، این تقصیر و غفلت مفروض خواهد بود. بنابراین بار اثبات غفلت و تقصیر بر عهده زیان دیده نخواهد بود، بلکه این متصدی حمل و نقل است که می‌بایست عدم غفلت و تقصیرش را برای رفع مسؤولیت از خود اثبات نماید. چنانچه زیان وارده در نتیجه از دست رفتن و یا خسارت به اثاثیه و باری غیر از بار کابین صورت گیرد، متصدی حمل و نقل مسؤول خواهد بود، مگر این که بتواند اثبات نماید که حادثه‌ای که سبب بروز زیان گردید، در نتیجه غفلت و تقصیر ایشان صورت نگرفت.^۲
- خلاف کنوانسیون در پروتکل برای پوشش مسؤولیت‌های متصدی حمل و نقل، بیمه‌ی اجباری پیش‌بینی گردید و برای آن یک نمونه گواهینامه نیز به عنوان ضمیمه پروتکل در نظر گرفته شد.
- سقف محدودیت مسؤولیت در پروتکل نسبت به کنوانسیون، حتی با اعمال اصلاحات مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی، به طور قابل ملاحظه‌ای افزایش یافت. به عنوان نمونه مسؤولیت متصدی حمل و نقل برای مرگ یا صدمات بدنی مسافران تا حداکثر ۴۰۰۰۰۰ واحد محاسبه و برای اثاثیه کابین مسافر ۲۲۵۰ واحد محاسبه در نظر گرفته شد. این میزان در کنوانسیون با اعمال اصلاحیه مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی، به ترتیب حداکثر ۴۶۶۶۶ و ۸۳۳ واحد محاسبه در نظر گرفته شد.

^۱ منظور از اثاثیه کابین اثاثیه‌ای است که مسافر در کابین خود و یا در تصرف، امانت و کنترل خود دارد.

^۲ طبق بند پنج ماده یک هر دوی کنوانسیون و پروتکل بار (Luggage) عبارت است از هرگونه شیء یا خودرویی که توسط متصدی حمل و نقل و تحت قرارداد حمل و نقل جابجا می‌شود. این تعریف شامل بارها و خودروهایی که تحت قرارداد اجاره (Charterparty)، بارنامه (Bill of Lading) یا سایر قراردادهایی که عمدتاً به حمل و نقل کالاها مربوط می‌شود و نیز حمل و نقل حیوانات زنده نمی‌گردد.

- در پروتکل مقرراتی در رابطه با شناسایی احکام قضایی و اجرای آن‌ها در دولت‌های عضو و دولت‌های دارنده ی دو سیستم حقوقی در سرزمین‌های مختلف تحت حاکمیت مرکزی دولت پیش‌بینی گردید. چنین مقرراتی در کنوانسیون دیده نمی‌شود.
- یکی دیگر از نوآوری‌های پروتکل مورد نظر پیش‌بینی مقرراتی راجع به " سازمان‌های ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای"^۱ و امکان عضویت این سازمان‌ها در پروتکل می‌باشد. به موجب ماده نوزده پروتکل این سازمان‌ها تحت شرایطی می‌توانند به عضویت در آن در آیند. این سازمان‌ها حقوق و تعهدات یک دولت عضو را در حدود صلاحیت و اختیارات اعطایی به آن دارا خواهند شد. نحوه عضویت، نقش آفرینی و روابط میان این گونه سازمان‌ها با دبیر کل آیمو و نیز دولت‌های عضو آن در بندهای پنج گانه ی ماده نوزده پروتکل بیان گردید.

بند ششم - کنوانسیون راجع به محدودیت مسؤولیت برای دعاوی دریایی مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی و پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی

کشتی‌ها به هنگام عبور در مناطق دریایی مختلف و در حالی که صدها و هزاران تن کالا بر روی آن با ارزش‌های مختلف حمل می‌شوند، همواره در معرض خطرات و حوادث مختلفی قرار دارند. بعضی از حوادث و اتفاقات ممکن است خساراتی را به اشخاص ثالث و اموال و کالاها وارد نماید و بنابراین طرح دعاوی متعددی را علیه مالکان کشتی‌ها در زمینه‌های مختلف سبب شود. چنانچه مالکان کشتی‌ها بخواهند در برابر همه‌ی دعاوی مطروحه علیه شان بدون هر گونه محدودیت در سقف مسؤولیت، پاسخ گو باشند، این امر تهدیدی علیه صنعت کشتی‌رانی بین‌المللی تلقی خواهد شد، چرا که مالکان کشتی‌ها را در برابر دعاوی بعضاً سنگین قرار خواهد داد؛ دعاوی که مالکان کشتی‌ها را یارای مقاومت در برابر آن نیست و ای بسا ممکن است، موجب ورشکستگی ایشان گردد. به همین دلیل احساس شد که می‌بایست میان منافع مالکان

^۱ Regional Economic Integration Organizations".

سازمان‌های ائتلاف اقتصادی منطقه ای از سوی دولت‌های یک منطقه با اهداف گسترش روابط اقتصادی و حتی سیاسی و اجتماعی و رفع موانع و محدودیت‌هایی از قبیل مقررات گمرکی و مهاجرتی تشکیل می‌شوند. برای مثال می‌توان به سازمان همکاری‌های شانگهای، اتحادیه ائتلاف آمریکای لاتین، اتحادیه اروپا و اتحادیه ملل آسیای جنوب شرقی اشاره نمود.

کشتی‌ها که اقدام به جا به جایی بیش از هشتاد و پنج درصد کالاهای جهان می‌نمایند و موجب رونق تجارت بین‌الملل می‌شوند و منافع افرادی که به هر دلیل از ناحیه فعالیت‌های کشتی‌رانی مالکان کشتی‌ها خسارت می‌بینند، یک تعادلی به نفع همه افراد جامعه ایجاد شود. اگرچه بحث مسؤلیت محدود مالکان کشتی‌ها از دیر باز در قوانین ملی بعضی از کشورها نظیر انگلیس پیش‌بینی شده بود، اما تعدد رژیم‌های حقوقی بر مبنای قوانین ملی مختلف از یک سو و گسترش تجارت دریایی از سوی دیگر باعث گردید، در جهت یکنواخت سازی این مقررات در سطح بین‌المللی گام برداشته شود. در این زمینه اولین اقدام در اوایل قرن بیستم میلادی و با تصویب "کنوانسیون بین‌المللی برای یکنواخت سازی یک سری مقررات مربوط به محدودیت مسؤلیت، ۱۹۲۴" صورت گرفت.^۱ دومین حرکت نیز به سال ۱۹۵۷ میلادی برمی‌گردد. در این سال معاهده دیگری تحت عنوان "کنوانسیون بین‌المللی مربوط به محدودیت مسؤلیت مالکان کشتی‌ها"^۲ با همت "کمیته‌ی بین‌المللی دریایی" به تصویب رسید. با توجه به ایرادات موجود در این دو کنوانسیون و عدم استقبال خوب دولت‌های جهان از آن‌ها، در اوایل دهه‌ی هفتاد میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی در صدد تصویب یک کنوانسیون جدیدی در زمینه‌ی محدودیت سازی مسؤلیت مالکان کشتی‌ها برآمد. در این پروژه کمیته‌ی فوق‌الاشاره نیز به کمک آیمو آمد و پیش‌نویس دو معاهده شامل یک متن پروتکل برای اصلاح کنوانسیون مصوب سال ۱۹۵۷ میلادی و یک متن کنوانسیون مستقل محدودیت مسؤلیت را تهیه و به کمیته‌ی حقوقی آیمو ارائه و پیشنهاد نمود. کمیته حقوقی نیز در نشست بیست و سوم خود که در ماه ژوئن سال ۱۹۷۴ میلادی برگزار شد، این دو پیشنهاد را مورد لحاظ و بررسی قرار داد و نهایتاً با گزینه‌ی تهیه یک سند حقوقی مستقل در شکل کنوانسیون موافقت نمود. تلاش‌های کمیته در نشست‌های مختلف در سال ۱۹۷۶ میلادی نتیجه داد و زمینه برای برگزاری کنفرانسی جهت تصویب کنوانسیون آماده گردید.^۳

^۱ "International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of Liability, 1924".

^۲ "1957 International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Ships".

^۳ CMI, "The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996", Belgium, 2000, P.2.

الف) تاریخ تصویب، نحوهٔ اجراء و اصلاح

برای تصویب کنوانسیون تحدید مسؤولیت برای دعاوی دریایی یک کنفرانس بین‌المللی توسط آی‌مو از تاریخ یکم الی نوزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۶ میلادی در شهر لندن برگزار گردید. این کنفرانس پس از تقریباً سه هفته بحث و بررسی بر روی مفاد پیش‌نویس کنوانسیون، توانست در تاریخ نوزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۶ میلادی متن آن را به تصویب رساند. عنوان این مصوبه عبارت است از "کنوانسیون راجع به تحدید مسؤولیت برای دعاوی دریایی، ۱۹۷۶ (LLMC 76)".^۱ شرایط به اجرا در آمدن معاهده در مادهٔ هفدهم آن ذکر گردید. طبق این ماده کنوانسیون در روز اول ماه بعد از گذشت یک سال از عضویت دوازده دولت به اجراء در خواهد آمد. بنابراین چنانچه دوازدهمین دولت در هجدهم ماه ژانویه سند عضویت خود را تسلیم نماید، کنوانسیون در روز اول ماه فوریه سال بعد به اجراء در خواهد آمد. برای دولت‌هایی که پس از به اجراء در آمدن کنوانسیون، سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آی‌مو می‌نمایند، در روز اول ماه بعد از سپری شدن نود روز از زمان تسلیم سند، متعهد به اجرای مفاد آن خواهند شد. بنابراین چنانچه دولتی در روز سوم ماه فوریه سند عضویت خود را تسلیم نماید، از روز اول ماه ژوئن متعهد به اجرای کنوانسیون خواهد شد. با تحقق شرایط مندرج در مادهٔ هفدهم، کنوانسیون در تاریخ اول ماه دسامبر سال ۱۹۸۶ میلادی به مرحلهٔ اجراء در آمد.

طبق بند چهارم مادهٔ هفدهم، چنانچه دولتی به عضویت کنوانسیون درآید و از سوی دیگر در "کنوانسیون بین‌المللی مربوط به محدودیت مالکان کشتی‌های دریایی" مصوب سال ۱۹۵۷ میلادی و یا "کنوانسیون بین‌المللی برای متحدالشکل سازی یک سری قواعد مربوط به محدودیت مسؤولیت مالکان کشتی‌های دریایی" مصوب سال ۱۹۲۴ میلادی عضویت داشته باشد، کنوانسیون "LLMC 76" جایگزین دو کنوانسیون اخیرالذکر در روابط میان دولت‌های عضو خواهد شد و آن‌ها را نسخ خواهد کرد. بنابراین چنانچه دو دولت عضو هر سه کنوانسیون مذکور باشند، در خصوص محدودیت مسؤولیت تنها مقررات کنوانسیون "LLMC 76" فیمابین آن‌ها حاکم خواهد بود.

^۱ "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, (LLMC 76)".

مقررات اصلاح مواد کنوانسیون در ماده بیستم آن پیش‌بینی شد. به موجب این ماده برای بررسی اصلاح مفاد کنوانسیون لازم است، حداقل یک سوم دولت‌های عضو درخواست برگزاری کنفرانسی را برای همین منظور به دبیر کل آیمو ارائه نمایند. با وصول چنین درخواستی آیمو اقدام به برگزاری کنفرانسی متشکل از اعضای کنوانسیون خواهد نمود. کنوانسیون در خصوص نحوه بررسی متن اصلاحیه، تصویب و شرایط اجرایی شدن آن ساکت است. بنابراین همه چیز در این رابطه به نظر کنفرانس بستگی خواهد داشت. با تصویب و اجرایی شدن اصلاحیه، چنانچه دولتی به عضویت در کنوانسیون در آید، به مفاد اصلاحیه نیز متعهد خواهد شد، مگر آنکه در هنگام تسلیم سند عضویت عدم پذیرش اصلاحیه را صراحتاً اعلام نماید.

علاوه بر مقررات عام اصلاح کنوانسیون، برای اصلاح سقف محدودیت مسؤولیت و یا جایگزینی واحدهای محاسبه مقررات خاصی در ماده بیس و یکم پیش‌بینی گردید. طبق این ماده برای تغییر میزان سقف مسؤولیت و مبالغ آن و یا جایگزینی واحدهای محاسبه مورد استفاده در کنوانسیون، کنفرانسی از سوی آیمو و به درخواست حداقل یک چهارم دولت‌های عضو برگزار خواهد شد. برای تصویب اصلاحیه موضوع ماده بیست و یکم موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون که در نشست کنفرانس حضور داشته و در رأی‌گیری نیز شرکت نمودند، لازم و ضروری است. چنانچه دولتی پس از تصویب و اجرای اصلاحیه موضوع ماده فوق‌الذکر به عضویت در کنوانسیون در آید، طبق بند چهارم آن به مفاد اصلاحیه نیز ملزم خواهد شد. خلاف بند سوم ماده بیستم که برای دولت عضو حق اعلام عدم موافقت با اصلاحیه در هنگام تسلیم سند عضویت در کنوانسیون مورد شناسایی قرار گرفت، در بند چهارم ماده بیست و یکم، الزام عضو جدید به اصلاحیه به اجراء درآمده به طور مطلق ذکر گردید و راجع به حق اعراض از اصلاحیه مزبور سخنی به میان نیامد. بنظر می‌رسد، با توجه به اهمیت سقف محدودیت مسؤولیت‌ها و واحدهای محاسبه و لزوم اعمال یکنواخت آن نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو، عدم پیش‌بینی حق مخالفت با اصلاحیه مورد بحث عمده بوده و بنابراین دولتی که پس از به اجراء در آمدن اصلاحیه، عضویت در کنوانسیون را می‌پذیرد، مکلف به اجرای مفاد اصلاحیه نیز خواهد بود و

نمی‌تواند از آن سر باز زند و یا مخالفت خود را با آن در هنگام تسلیم سند عضویت در کنوانسیون اعلام نماید.

ب) ساختار و عناوین موضوعات

کنوانسیون از پنج بخش و بیست و سه ماده تشکیل گردید. این معاهده فاقد هرگونه پیوست و ضمیمه می‌باشد. عناوین بخش‌ها عبارتند از حق تحدید (محدودیت سازی) شامل مباحثی به مانند اشخاصی که حق تحدید مسؤولیت را دارند، دعاوی موضوع محدودیت، دعاوی مستثنی شده از محدودیت، عمل و رفتار زایل کننده‌ی محدودیت و دعاوی متقابل (بخش یک)، محدوده و میزان مسؤولیت شامل مواردی هم‌چون محدودیت‌های کلی، محدودیت برای دعاوی مسافری، واحد محاسبه، جمع دعاوی، محدودیت مسؤولیت بدون تشکیل و تأسیس یک صندوق محدودیت (بخش دوم)، صندوق محدودیت شامل مباحث تشکیل صندوق، توزیع صندوق، ممانعت از اقامه دعاوی دیگر، قانون حاکم (بخش سوم)، قلمرو اجرایی (بخش چهارم)، مقررات نهایی و پایانی شامل مواردی هم چون تصویب و الحاق به کنوانسیون و یا اعراض از آن و نحوه اجراء که معمولاً در تمام معاهدات بین‌المللی پیش‌بینی می‌گردد (بخش پنجم).

طبق ماده دوی کنوانسیون دعاوی مشمول محدودیت مسؤولیت به شرح ذیل می‌باشد:

- دعاوی مربوط به از دست دادن جان یا صدمات فردی یا از دست دادن و یا ایراد خسارت به اموال؛
- دعاوی مربوط به ضررهای ناشی از تأخیر در حمل دریایی کالا، مسافران یا اثاثیه آنها؛
- دعاوی مربوط به سایر ضررهای ناشی از تجاوز به حقوقی (غیر از حقوق قراردادی) که در ارتباط مستقیم با عملیات کشتی یا عملیات های نجات اتفاق می‌افتند؛
- دعاوی مربوط به شناورسازی، جا به جایی، ویرانی و اتلاف و یا از حیز انتفاع انداختن کشتی ای که غرق شد و یا به گل نشست و یا رها شد، از جمله چیزهایی که در روی چنین کشتی قرار دارد و یا داشت؛
- دعاوی مربوط به جا به جایی، تخریب یا از حیز انتفاع انداختن کالاهای کشتی؛

• دعاوی فردی غیر از شخص مسؤول در رابطه با اقدامات انجام یافته برای دفع یا کاهش ضررهایی که برای آن، شخص مسؤول ممکن است مسؤولیتش را طبق این کنوانسیون محدود نماید و ضررهای بعدی دیگر تحقق یافته توسط چنین اقداماتی؛

دعاوی فوق تحت شرایطی و بدون توجه به این که منشأ مسؤولیت چیست، مشمول محدودیت مسؤولیت موضوع کنوانسیون خواهند بود. البته باید در نظر داشت، چنانچه ثابت شود که شخص مسؤول از روی قصد و عمد و یا از روی بی‌مبالاتی و علم و اطلاع از ایراد صدمه و ضرر، مرتکب فعل یا ترک فعل خسارت رساننده شود، نمی‌تواند مسؤولیت خود را طبق مفاد کنوانسیون محدود نماید.

دعاوی که از شمول محدودیت مسؤولیت مستثنی شدند، در ماده سه کنوانسیون قید گردیدند. طبق این ماده مقررات کنوانسیون نسبت به دعاوی ذیل اعمال نخواهد شد:

- دعاوی مربوط به نجات یا مشارکت در خسارت همگانی؛^۱
- دعاوی مربوط به خسارت آلودگی دریایی مشمول کنوانسیون مسؤولیت مدنی برای خسارات آلودگی دریایی (CLC 92 – CLC 69)؛
- دعاوی مشمول هرگونه کنوانسیون بین‌المللی یا مقررات ملی حاکم بر محدودیت مسؤولیت برای خسارات هسته ای و یا منع کننده‌ی چنین تحدید مسؤولیتی؛
- دعاوی علیه مالک کشتی هسته ای برای خسارات هسته ای؛
- دعاوی مطروحه از سوی کارکنان مالک و یا ناجی که وظایف شان مرتبط با کشتی یا عملیات‌های نجات می‌شود از جمله دعاوی راجع به اجاره آن‌ها، وابستگان یا سایر اشخاص ذی حق برای اقامه چنین دعاوی، مشروط بر این که طبق قانون حاکم بر قرارداد خدمت میان مالک کشتی و یا ناجی با کارکنان مورد نظر، مالک و یا ناجی حق محدود کردن مسؤولیت خود در قبال این دعاوی را نداشته باشد و یا اگر حق تحدید

^۱ “Claims for salvage or Contribution in general average”.

مسئولیت را دارد، تنها مجاز به تحدید در قبال مبلغی بیش‌تر از آنچه که در ماده شش کنوانسیون مقرر شد، می‌باشد.^۱

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

اولین کشوری که به عضویت کنوانسیون در آمد، یمن می‌باشد. دولت این کشور در تاریخ نهم ماه مارس سال ۱۹۷۹ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی پنجاه و سه کشور به عضویت در کنوانسیون در آمدند. مجموع تناژ ناخالص تحت پوشش این کشورها ۵۳.۷۶٪ تناژ جهانی می‌باشد.

از منطقه خلیج فارس تنها کشور امارات متحده عربی عضویت در کنوانسیون را پذیرفت. این کشور در تاریخ نوزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۹۷ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

د) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی

پس از گذشت تقریباً بیست سال از تصویب کنوانسیون و ده سال از اجرای آن و لزوم تحول اساسی در مبالغ غرامت قابل پرداخت تحت رژیم مسئولیت محدود مالکان کشتی، دولت‌های عضو کنوانسیون را بر آن داشت تا این مبالغ و به عبارتی سقف مسئولیت مالکان کشتی‌ها را با اعمال اصلاحاتی نسبت به مواد ذی‌ربط کنوانسیون افزایش دهند. برای این منظور آیمو اقدام به برگزاری "کنفرانس بین‌المللی راجع به مواد خطرناک و سمی و محدودیت مسئولیت" از تاریخ پانزدهم ماه آوریل الی سوم ماه می سال ۱۹۹۶ میلادی در شهر لندن نمود. در این کنفرانس دولت‌های عضو پس از بحث و تبادل نظر راجع به میزان مبالغ تحت پوشش، نهایتاً متن اصلاحیه ای را با عنوان "پروتکل سال ۱۹۹۶ برای اصلاح کنوانسیون راجع به تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی، ۱۹۷۶"^۲ در تاریخ سوم ماه می سال ۱۹۹۶ میلادی تصویب نمود.

^۱ در ماده شش کنوانسیون محدودیت‌های مسئولیت برای دعاوی مندرج در ماده دو مشخص گردید. در بندهای مختلف این ماده سقف مسئولیت بر مبنای تناژ کشتی و نوع دعاوی بر اساس واحد محاسبه "حق برداشت مخصوص و ویژه" محاسبه خواهد شد. محدودیت مسئولیت برای دعاوی مسافران جداگانه در ماده هفت مشخص گردید.

^۲ "Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976".

پروتکل اصلاحی علاوه بر این که سقف مسؤولیت مالکان کشتی‌ها را در قبال تمامی دعاوی دریایی به طور قابل ملاحظه ای افزایش داد، سیستم پذیرش ضمنی برای اصلاح این مبالغ در آینده را نیز پیش‌بینی نمود. به موجب این پروتکل بند یک ماده سه با موضوع دعاوی مستثنی شده از محدودیت، بند یک ماده شش با موضوع محدودیت‌های کلی مسؤولیت، بند یک ماده هفت با موضوع محدودیت مسؤولیت برای دعاوی مسافران و بند دوم ماده هشت با موضوع واحد محاسبه مورد اصلاح واقع شد و متن جدیدی جایگزین آن‌ها گردید. هم چنین بند جدیدی به عنوان بند سوم مکرر به ماده پانزدهم کنوانسیون با موضوع قلمرو اجرایی کنوانسیون اضافه شد.

مقررات اصلاح سقف مسؤولیت و افزایش آن در ماده هشت پروتکل بیان گردید. این مقررات با مقررات پیش‌بینی شده در پروتکل اصلاحی کنوانسیون "CLC 69" مصوب سال ۱۹۷۶ میلادی شباهت دارد. مطابق این ماده خلاف ماده بیست و یکم کنوانسیون، من بعد برای تغییر میزان مبلغ تحت پوشش رژیم مسؤولیت محدود، از شیوه ی پذیرش و رضایت ضمنی استفاده خواهد شد. برای این منظور پس از طرح پیش‌نویس متن اصلاحیه در کمیته‌ی حقوقی، متن نهایی با تصویب دو سوم دولت‌های طرف قرارداد کنوانسیون و پروتکل حاضر که در نشست کمیته حاضر و در رأی‌گیری نیز شرکت دارند، به تصویب خواهد رسید، مشروط بر این که حداقل نصف دولت‌های عضو در هنگام رأی‌گیری حضور یافته باشند. پس از تصویب اصلاحیه متن آن برای دولت‌های عضو بخشنامه خواهد شد و با گذشت هجده ماه از تاریخ ابلاغ، پذیرفته تلقی خواهد گردید، مگر این که در این مدت حداقل یک چهارم دولت‌هایی که در هنگام تصویب اصلاحیه به عضویت کنوانسیون و پروتکل اصلاحی در آمدند، مخالفت خود را با متن اصلاحیه کتباً به دبیر کل آیمو اعلام نمایند. در چنین صورتی اصلاحیه مصوب کمیته‌ی حقوقی کان لم یکن تلقی خواهد شد. با پذیرفته تلقی شدن اصلاحیه، مفاد آن پس از گذشت هجده ماه به اجراء در خواهد آمد. بنابراین از زمان تصویب اصلاحیه تا زمان اجرای آن مجموعاً سی و شش ماه زمان خواهد برد. با به اجراء در آمدن اصلاحیه کلیه دولت‌ها حتی آن‌هایی که مخالفت خود را در مهلت هجده ماه فوق‌الذکر اعلام داشتند، مکلف به اجرای مفاد آن خواهند بود. طبق بند نهم ماده هشتم پروتکل چنانچه دولتی مخالف با اصلاحیه مصوب باشد، می‌بایست حداقل شش

ماه قبل از به اجراء در آمدن آن، از عضویت در کنوانسیون انصراف حاصل نماید. چنین انصرافی با به اجراء در آمدن اصلاحیه دارای آثار حقوقی خواهد بود.^۱

پروتکل اصلاحی سال ۱۹۹۶ میلادی از پانزده ماده تشکیل گردید. به استناد بند یک ماده نهم پروتکل، مفاد آن به همراه مفاد کنوانسیون در میان دولت‌های عضو هر دو سند به عنوان یک سند واحد تلقی خواهد شد.

طبق ماده یازدهم پروتکل مفاد آن پس از گذشت نود روز از تاریخی که در آن ده کشور عضو کنوانسیون سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمودند، به اجراء در خواهد آمد. بعد از اجرایی شدن پروتکل نیز چنانچه دولتی به عضویت آن در آید، پس از گذشت نود روز از تاریخ تسلیم سند عضویت به مفاد آن متعهد خواهد شد. با تحقق شرایط مزبور پروتکل در تاریخ سیزدهم ماه می سال ۲۰۰۴ میلادی به اجراء در آمد.

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تعداد چهل و پنج کشور با مجموع ۴۵.۶۷٪ تناژ ناخالص جهانی عضویت در پروتکل را پذیرفتند. اولین کشوری که به عضویت این پروتکل در آمد، فدراسیون روسیه می‌باشد. این کشور در تاریخ بیست و پنجم ماه می سال ۱۹۹۵ میلادی سند عضویت خود را تسلیم امین اسناد نمود. در منطقه خلیج فارس هیچ کشوری به عضویت در پروتکل در نیامد.

بند ششم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل و نقل مواد خطرناک و سمی مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی و پروتکل اصلاحی مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی

هر روزه میلیون‌ها تن کالا از طریق دریا حمل و نقل می‌شوند. کالاهای حمل‌شونده از تنوع بسیاری برخوردارند که به لحاظ علمی و عملیاتی می‌توان آن‌ها را در دسته‌بندی‌های مختلف

^۱ در نشست نود و نهم کمیته ی حقوقی آیمو که در ماه آوریل سال ۲۰۱۲ میلادی برگزار شد، پس از چند مرحله بررسی و تبادل نظر میان دولت‌های عضو، سقف محدودیت مسؤولیت با هدف افزایش میزان آن اصلاح گردید. این اصلاحیه طی قطعنامه ی شماره ی "LE.5(99)" از طریق اجماع و بدون رأی‌گیری به تصویب رسید.

قرار داد. برخی از کالاها که هر روزه بر حجم آنها افزوده می‌شود، می‌توانند در صورت تماس با آب برای محیط زیست دریایی خطرآفرین و مضر باشند. به طور مثال می‌توان به محصولات شیمیایی و سمی اشاره نمود که خود شامل صدها نوع می‌شود. هم‌چون سایر کالاها، این مواد نیز به هنگام حمل و نقل توسط کشتی‌ها در معرض حوادث مختلف و در نتیجه ریزش در دریا قرار دارند. تخلیه و نشت این مواد در دریا نیز می‌تواند خطرات جدی برای محیط زیست دریایی و جانوران موجود در آن داشته باشد و خساراتی را به اکوسیستم دریایی و حتی صنعت ماهی‌گیری و توریسم وارد نماید. بنابراین اتخاذ تدابیری برای حصول اطمینان از حمل و نقل ایمن آنها و در مرحله دوم جبران خسارات وارده در نتیجه بروز یک حادثه دریایی امری ضروری و اجتناب ناپذیر جلوه می‌نماید. تا آنجا که به ایمنی حمل و نقل مواد سمی و خطرناک و پیشگیری از تخلیه آنها به دریا مربوط می‌شود، کنوانسیون‌های دریایی مرتبط به خصوص کنوانسیون "SOLAS" و "MARPOL" مقررات لازم را پیش‌بینی نمودند. به این مقررات الزام‌آور دستورالعمل‌ها و کدهای مختلف را نیز باید اضافه نمود.

برای جبران خسارات آلودگی ناشی از مواد سمی و خطرناک و یا مواد نفتی و غیره نیز رژیم‌های حقوقی مختلفی از اواسط قرن گذشته‌ی میلادی و بعد ایجاد گردید. یکی از این رژیم‌های حقوقی مربوط به حمل و نقل کالاهای خطرناک و سمی می‌باشد که هدف از آن ایجاد یک رویه واحد و یکنواخت قابل اعمال در سطح بین‌المللی در رابطه با مسؤلیت مدنی ناشی از حمل و نقل مواد سمی و خطرناک و نیز جبران خسارات وارده از طریق ایجاد یک صندوق بین‌المللی می‌باشد. این اهداف کاملاً مشابه اهداف کنوانسیون "CLC 92" و "Fund 92" است. دو هدف اصلی فوق در معاهده‌ای که در این قسمت به آن پرداخته خواهد شد، تجمیع گردید و مقررات آن توأماً در یک سند پیش‌بینی شد، حال آن که در خصوص خسارات ناشی از آلودگی مواد نفتی از هم دیگر تفکیک و در دو سند بین‌المللی مجزا پیش‌بینی گردید.

الف) تاریخ تصویب و نحوه اجرای کنوانسیون و شکست آن

برای تعیین رژیم حقوقی ویژه‌ی آلودگی و خسارات ناشی از حمل و نقل مواد سمی و خطرناک کنفرانسی با عنوان "کنفرانس بین‌المللی راجع به مواد خطرناک و سمی و مسؤلیت

محدود^۱ از تاریخ پانزدهم ماه آوریل الی سوم ماه می سال ۱۹۹۶ میلادی در شهر لندن و با تولیت آیمو تشکیل گردید.^۱ کنفرانس پس از بررسی پیش‌نویس متن معاهده‌ای که از سوی کمیته‌ی حقوقی آیمو تهیه و ارائه شده بود، موفق شد، متن نهایی سند را در تاریخ سوم ماه می به تصویب رساند و عنوان "کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤلیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل و نقل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا، ۱۹۹۶ (HNS 96)"^۲ را برای آن برگزیند.

کنوانسیون از شش بخش، پنجاه و چهار ماده و دو ضمیمه تشکیل شد. تا ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی تنها چهارده کشور با پوشش ۱۴٪ تناژ ناخالص جهانی به عضویت در کنوانسیون در آمدند، حال آنکه برای به اجراء در آمدن آن به موجب ماده‌ی چهارم و شش لازم بود، حداقل دوازده کشور به عضویت آن در آمده باشند، مشروط بر این که حداقل چهار دولت عضو دارای دو میلیون واحد تناژ ناخالص باشند. علاوه براین اشخاصی که مسؤول پرداخت سهم شرکت به صندوق بین‌المللی برای جبران خسارات شناخته خواهند شد، در سال قبل از اجرای کنوانسیون توسط دولت‌های عضو مجموعاً چهار میلیون تن کالاهای مشمول کنوانسیون را دریافت کرده باشند. با توجه به پیچیدگی‌های موجود در کنوانسیون و عدم تحقق شرایط فوق‌الذکر، این معاهده علی‌رغم گذشت حدود شانزده سال از زمان تصویب آن بلا اجراء ماند. تلاش‌های دبیرخانه‌ی آیمو در ترغیب دولت‌ها برای عضویت در کنوانسیون نیز نتیجه‌ای در برنداشت و در نتیجه کنوانسیون با شکست مواجه گردید.

ب) لزوم بررسی دلایل عدم استقبال از کنوانسیون و ضرورت اصلاح اساسی آن

با طولانی شدن جریان عضویت در کنوانسیون، عدم استقبال دولت‌ها و نتیجتاً عدم به اجراء در آمدن آن، بعضی از دولت‌ها با محوریت آیمو بر آن شدند تا در خصوص ریشه‌یابی موانع و مشکلات بر سر راه عضویت تحقیق به عمل آورده و در صورت لزوم کنوانسیون را با هدف

^۱ در این کنفرانس کنوانسیون "LLMC 76" نیز مورد اصلاح واقع شد. جهت اطلاع در این رابطه به مبحث مربوط به این کنوانسیون مراجعه شود.

^۲ "International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, (HNS 96)".

تسهیل عضویت کشورها مورد بازنگری و اصلاح قرار دهند. برای این منظور موضوع اصلاح کنوانسیون با مشارکت صندوق "IOPC" به طور جد در برنامه‌ی کاری اجلاس نود و سوم کمیته‌ی حقوقی آی‌مو قرار گرفت. از سوی دیگر صندوق یاد شده که عهده دار مسائل اداری و اجرایی کنوانسیون مورد بحث تا زمان اجرایی شدن آن و استقرار صندوق "HNS" بود، طی یک گزارش مقدماتی دلایل اصلی عدم استقبال دولت‌ها را در نشست کمیته‌ی حقوقی تشریح نمود.^۱ در این گزارش نماینده‌ی صندوق هم چنین کمیته‌ی حقوقی را از تصمیم نشست دوازدهم مجمع صندوق مبنی بر تشکیل یک "گروه تمرکز" ^۲ برای تهیه‌ی پیش‌نویس پروتکلی برای حل و فصل موانع و مشکلات موجود در کنوانسیون آگاه نمود. کمیته‌ی حقوقی نیز از این ابتکار صندوق استقبال و پشتیبانی نمود و از آن درخواست کرد، گزارش خود را در این رابطه به نشست بعدی کمیته ارائه نماید.^۳

گروه تمرکز دوبار در ماه‌های مارس و ژوئن سال ۲۰۰۸ میلادی تشکیل جلسه داد و در نهایت متن اولیه‌ی پروتکلی را به منظور اصلاح اساسی کنوانسیون تهیه نمود. پیش‌نویس این متن به شورای اداری صندوق ارائه گردید و این شورا نیز در نشست چهارم خود که در ماه ژوئن سال ۲۰۰۸ میلادی برگزار شد، پیش‌نویس متن را از طرف مجمع صندوق تأیید و جهت ملاحظه و بررسی کمیته‌ی حقوقی، به دبیر کل آی‌مو تسلیم نمود.

محورهای مورد بحث گروه تمرکز بر سه موضوع مفاهیم و تعاریف دریافت‌کننده‌ی مواد سمی و خطرناک، پرداخت سهم شرکت به حساب مربوط به "LNG" و عدم ارائه‌ی گزارش کالاهای مشمول پرداخت سهم شرکت متمرکز شده بود. این موضوعات عناصر اصلی و اساسی

^۱ هم زمان با تصویب کنوانسیون در سال ۱۹۹۶ میلادی کنفرانس متشکله قطعنامه ای را به تصویب رساند که به موجب آن امور اداری کنوانسیون تا تأسیس صندوق مستقل بر عهده صندوق بین‌المللی جبران خسارت برای آلودگی نفتی (IOPC Fund) گذاشته شد. این صندوق اقدامات متعددی را در جهت تشویق دولت‌ها برای عضویت در کنوانسیون و آماده سازی اجرای آن انجام داد که گزارش آن‌ها متناوباً به کمیته ی حقوقی آی‌مو ارائه گردیدند.

^۲ "HNS Focus Group".

^۳ سند شماره ی "LEG 93/13" کمیته ی حقوقی آی‌مو متضمن گزارش نهایی اجلاس نود و سوم آن، منتشره در تاریخ دوم ماه نوامبر سال ۲۰۰۷ میلادی.

کنوانسیون را نیز تشکیل می‌دادند که با توجه به خلأها و ابهامات موجود در مواد مربوط به آن‌ها، اصلاح اساسی کنوانسیون را اجتناب ناپذیر می‌نمود.

پیش‌نویس متن پروتکل به کمیته‌ی حقوقی ارجاع گردید و کمیته در نشست نود و چهارم خود که در ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی برگزار شد، آن را مورد بحث و بررسی قرار داد. در این نشست اکثر مواد پروتکل پیشنهادی مورد تأیید کمیته قرار گرفت. متعاقباً در نشست نود و پنجم کمیته‌ی حقوقی که در ماه مارس سال ۲۰۰۹ میلادی منعقد شد، متن نهایی پروتکل تهیه و به تصویب کمیته رسید. دبیرخانه‌ی آی‌مو نیز بلافاصله این پیش‌نویس را برای ملاحظه دولت‌های عضو آی‌مو و سازمان‌های بین‌المللی مرتبط با موضوع بخشنامه نمود.

شورای آی‌مو با توصیه کمیته‌ی حقوقی با برگزاری کنفرانسی بین‌المللی برای بررسی و تصویب پروتکل اصلاحی در اوایل سال ۲۰۱۰ میلادی موافقت نمود و آن را در تقویم اجلاس‌های آی‌مو گنجانده است.

ج) پروتکل اصلاحی مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی با هدف جای‌گزینی کنوانسیون

با تصمیم شورای آی‌مو در نشست ماه ژوئن سال ۲۰۰۹ میلادی و تأیید مجمع آی‌مو در نشست بیست و ششم آن، کنفرانس بین‌المللی راجع به بازنگری کنوانسیون از تاریخ بیست و ششم الی سی ام ماه آوریل سال ۲۰۱۰ میلادی در مقر آی‌مو برگزار گردید. پس از بررسی مفاد پروتکل به همراه سند‌های ارائه شده از سوی دولت‌ها راجع به مفاد آن، کنفرانس توانست در روز آخر نشست متن پروتکل را به تصویب رساند.^۱ عنوان این معاهده عبارت است از "پروتکل سال ۲۰۱۰ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا، ۱۹۹۶ (HNS 2010)".^۲

^۱ نگارنده ی کتاب در این کنفرانس حضور یافت و به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی ایران سند نهایی کنفرانس را امضاء نمود.

^۲ "Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, (HNS 2010)".

۱- نحوه اجراء و اصلاح

پروتکل مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی با هضم و ادغام بسیاری از مواد کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی در خود جایگزین آن گردید. ماده دوی پروتکل در تعهدات کلی دولت‌های عضو می‌گوید:

" طرف های این پروتکل باید به مقررات این پروتکل و مقررات کنوانسیون، آن گونه که توسط این پروتکل اصلاح گردید، ترتیب اثر دهند."

هم چنین طبق بند دوم ماده هجدهم پروتکل من بعد این سند با عنوان " کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا، سال ۲۰۱۰ (کنوانسیون "HNS" سال ۲۰۱۰)^۱ خوانده خواهد شد.

طبق ماده بیست و یک پروتکل مفاد آن پس از گذشت هجده ماه از زمان تحقق شرایط ذیل به اجراء در خواهد آمد:

اول- حداقل دوازده کشور به عضویت در آن در آیند؛

دوم- حداقل چهار دولت از دولت‌های عضو دارای حداقل دو میلیون تن واحد تناژ ناخالص باشند؛

سوم- اشخاص مسؤول پرداخت سهم الشرکه برای صندوق "HNS" در کشورهای عضو، در خلال سال قبل از اجرای کنوانسیون، مجموعاً به میزان حداقل چهل میلیون تن از کالای مشمول پرداخت سهم الشرکه را طبق ضوابط مقرر در کنوانسیون دریافت نموده باشند.

پس از اجرایی شدن کنوانسیون مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی، چنانچه دولتی به عضویت در آن در آید، پس از گذشت سه ماه از تاریخ تسلیم سند عضویت به مفاد آن ملتزم خواهد شد.

مقررات اصلاح مفاد کنوانسیون "HNS 2010" در ماده بیست و دوی آمده است. طبق این ماده برای اصلاح هر یک از مواد کنوانسیون، آیمو اقدام به برگزاری کنفرانس خواهد نمود. برای

^۱ "2010 HNS Convention".

این منظور درخواست حداقل شش دولت عضو یا یک سوم دولت‌های عضو، هر عددی که بزرگ‌تر باشد، لازم و ضروری است. نحوه تصویب و به‌اجراء در آمدن اصلاحات در کنوانسیون پیش‌بینی نگردید، فلذا همه چیز در این رابطه به تصمیمات کنفرانس متشکله بستگی خواهد داشت.

علاوه بر مقررات کلی آمده در ماده بیست و دو، برای اصلاح سقف محدودیت‌های مسؤولیت مقررات تفصیلی ویژه‌ای در ماده بیست و سه کنوانسیون پیش‌بینی شد. طبق ماده اخیر الذکر برای تغییر و افزایش سقف مسؤولیت‌ها و مبالغ قابل پرداخت برای خسارات وارده شرایط ذیل لازم است:

- حداقل نصف دولت‌های عضو کنوانسیون کتباً درخواست تجدید نظر در سقف محدودیت‌ها را به دبیر کل آیمو اعلام نموده باشند. این نصاب در هر صورت نباید از شش دولت متقاضی کم‌تر شود. پس از ابلاغ درخواست متضمن پیشنهاد اصلاح به دولت‌های عضو کنوانسیون و هم‌چنین دولت‌های عضو آیمو، متن اصلاحیه به کمیته‌ی حقوقی آیمو ارجاع می‌شود تا پس از گذشت حداقل شش ماه از تاریخ ابلاغ، آن را مورد بررسی قرار دهد؛
- اصلاحیه پیشنهادی پس از بررسی با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون که در نشست کمیته‌ی حقوقی حاضر شده و در رأی‌گیری نیز شرکت نمودند، به تصویب خواهد رسید. در هر صورت حداقل نصف دولت‌های عضو می‌بایست در نشست و رأی‌گیری شرکت داشته باشند؛
- اصلاحیه مصوب به کلیه دولت‌های عضو کنوانسیون ابلاغ می‌شود و پس از گذشت سی و شش ماه از تاریخ ابلاغ پذیرفته تلقی می‌گردد. چنانچه در مدت این هجده ماه حداقل یک چهارم دولت‌های عضو مراتب مخالفت خود را با اصلاحیه کتباً و رسماً به دبیر کل آیمو اعلام نمایند، اصلاحیه کان‌لم‌یکن تلقی خواهد گردید؛

• اصلاحیه مصوب بعد از گذشت هجده ماه از تاریخی که پذیرفته تلقی شد (سی و شش ماه پس از تاریخ ابلاغ)، برای کلیه دولت‌های عضو لازم‌الاتباع خواهد شد. چنانچه دولتی با مفاد اصلاحیه مخالفت داشته باشد، نمی‌تواند از آن سر باز زند، مگر این که حداکثر تا شش ماه قبل از اجرایی شدن اصلاحیه (بیست و هشت ماه از زمان ابلاغ و دوازده ماه از زمان پذیرفته تلقی شدن) اعراض و خروج خود را از کنوانسیون اعلام نماید. در این صورت پس از اجرایی شدن اصلاحیه، دولت عضو کنوانسیون از عضویت در آن خارج خواهد شد.

در هنگام بررسی اصلاحیه پیشنهادی برای افزایش سقف مسؤولیت و میزان غرامت قابل پرداخت، کمیته‌ی حقوقی مکلف است، تجارب حاصله از حوادث بوقوع پیوسته تا آن زمان، تغییرات ارزش پولی و اثرات اصلاحات پیشنهادی بر هزینه‌ی بیمه را به همراه رابطه میان سقف مسؤولیت آمده در بند یک ماده نه کنوانسیون و میزان غرامت قابل پرداخت صندوق "HNS" مذکور در بند پنج ماده چهارده کنوانسیون، در نظر بگیرد. هم چنین حداقل زمانی که برای تصویب اصلاحیه جدید در نظر گرفته شد، گذشت پنج سال از زمان تصویب کنوانسیون و یا اجرایی شدن اصلاحیه قبلی می‌باشد. علاوه براین شرایط، میزان و درصدهای قابل افزایش سقف مسؤولیت‌ها در پاراگراف دوم و سوم از بند هفتم ماده بیست و سه بیان گردید.

۲- ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

خلاف رژیم حقوقی مسؤولیت و جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی، رژیم حقوقی مسؤولیت و پرداخت غرامت ناشی از مواد خطرناک و سمی مجتمعاً در یک سند حقوقی یعنی کنوانسیون "HNS 2010" آورده شد. مفاد این کنوانسیون در هر دو زمینه‌ی مسؤولیت مالکان کشتی‌ها و تأسیس "صندوق بین‌المللی مواد خطرناک و سمی (HNS Fund)"^۱ از کنوانسیون‌های "CLC 92" و "Fund 92" الهام گرفته است. پروتکل مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی خود از بیست و نه ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. ضمیمه پروتکل که مشتمل بر مدلی از

^۱ "The International Hazardous and Noxious Substances Fund, (HNS Fund)".

گواهینامه‌ی بیمه یا سایر تأمین‌های مالی در رابطه با مسؤولیت می‌باشد، ناظر به ضمیمه‌ی یک کنوانسیون است. به موجب ماده‌ی هفده پروتکل مدل گواهینامه‌ی ضمیمه‌ی پروتکل جایگزین مدل گواهینامه‌ی ضمیمه‌ی یک کنوانسیون گردید. ضمیمه‌ی دوم کنوانسیون نیز دست نخورده باقی ماند. به موجب پروتکل مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی مواد یک الی چهار و چهار کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی با اصلاحاتی همراه شد و یک ماده‌ی مکرر چهار و چهار نیز اضافه گردید. به موجب این ماده مقررات پایانی کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی شامل مواد چهار و پنج الی پنجاه و چهار جای خود را به مقررات پایانی آمده در پروتکل، مواد بیست الی بیست و نه داده است. در این رابطه ماده‌ی هجده پروتکل می‌گوید:

" ۱- کنوانسیون و این پروتکل میان اعضای این پروتکل با هم دیگر به عنوان یک سند واحد خوانده و تفسیر خواهند شد.

۲- مواد ۱ الی ۴۴ و ضمایم یک و دوی کنوانسیون، آن گونه که توسط این پروتکل و ضمیمه‌ی آن اصلاح گردیدند، به همراه مواد ۲۰ الی ۲۹ این پروتکل (مقررات پایانی) با اعمال تغییرات لازم، کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا، ۲۰۱۰ (کنوانسیون HNS 2010) را تشکیل خواهند داد و تحت این عنوان خوانده خواهد شد. مواد ۲۰ الی ۲۹ این پروتکل ترتیباً با مواد سابق کنوانسیون شماره گذاری مجدد خواهند شد. ارجاعات داخل در مقررات پایانی به سایر مواد مقررات پایانی مطابقتاً شماره گذاری مجدد خواهند شد."

عناوین موضوعات مطروحه در بیست و نه ماده‌ی پروتکل مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی عبارتند از تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی، تعهدات کلی و عمومی دولت‌های عضو، تغییرات و اصلاحات اعمال شده در مواد یک، سه، چهار، پنج، نه، شانزده الی بیست و یک، بیست و سه، افزودن یک ماده به عنوان ماده‌ی بیست و یک مکرر، حذف ماده‌ی چهار و سه، جای‌گزینی مدل گواهینامه‌ی موضوع ضمیمه‌ی یک کنوانسیون با مدل جدید، تفسیر و اعمال مقررات، افزودن یک ماده‌ی دیگر به عنوان ماده‌ی چهار و چهار مکرر و مقررات پایانی شامل مواد بیست الی بیست و نه.

مقررات پایانی در بردارنده ی مقرراتی راجع به نحوه عضویت در پروتکل، اجراء، اصلاح مقررات پروتکل، اصلاح سقف محدودیت‌های مسئولیتی، انصراف، جلسات فوق‌العاده مجمع، توقف اجرای پروتکل، انحلال صندوق "HNS"، امین اسناد و زبان پروتکل می‌باشد.

با توجه به ماده هجده فوق‌الذکر دبیرخانه ی آیمو با مشورت صندوق "IOPC" متن یکپارچه ای از کنوانسیون "HNS 2010"^۱ را تهیه و به کمیته ی حقوقی ارائه نمود. کمیته ی حقوقی نیز در نشست نود و هشتم خود که در ماه آوریل سال ۲۰۱۱ میلادی برگزار گردید، آن را مورد ملاحظه و تأیید قرار داد و از دبیرخانه ی آیمو خواست آن را منتشر نماید.^۲

با لحاظ تغییرات و اصلاحات ایجاد شده توسط پروتکل و طبق متن یکپارچه ی منتشر شده از سوی آیمو، کنوانسیون "HNS 2010" از شش بخش، پنجاه و چهار ماده و دو ضمیمه تشکیل گردید. عناوین این بخش‌ها و مقررات به شرح ذیل عبارتند از:

- مقررات کلی و عمومی (بخش یک) شامل تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی به کار رفته در معاهده، ضمایم، قلمرو اعمال کنوانسیون و وظایف دولت‌های عضو در اجراء و نظارت بر اجرای کنوانسیون؛
- مسؤولیت (بخش دو) شامل مقررات مربوط به مسؤولیت مالک، حوادث مشتمل بر دو کشتی یا بیش‌تر، محدودیت مسؤولیت، مرگ و صدمه و بیمه ی اجباری مالک؛
- پرداخت غرامت توسط صندوق بین‌المللی مواد خطرناک و سمی (HNS Fund) (بخش سه) شامل مقررات مربوط به تأسیس صندوق، پرداخت غرامت، وظایف مربوطه صندوق، مقررات عمومی راجع به سهم الشرکه، مقررات عمومی راجع به سهم الشرکه‌های سالیانه،

^۱ "Consolidated Text of HNS Convention and Protocol".

^۲ پاراگراف دوم از بند چهارم گزارش نهایی نشست نود و هشتم کمیته ی حقوقی (LEG 98/14) در رابطه با وضعیت حقوقی متن یکپارچه ی مورد نظر می‌گوید: "کمیته خاطر نشان نمود که متن یکپارچه فی نفسه یک سند معاهده یا متن مصتق و معتبر نیست و این متن برای کمک به دولت‌های عضو و سایرین در اجرای کنوانسیون "HNS" سال ۲۰۱۰ آماده گردید. در این رابطه ماده ۱۸.۱ پروتکل مقرر داشت که به محض لازم‌الاجرا شدن پروتکل، کنوانسیون و پروتکل باید به عنوان یک سند واحد خوانده و تعبیر شود."

سهام شرکت‌های سالیانه در حساب عمومی، سهم شرکت‌های سالیانه در حساب‌های مجزا، سهم شرکت‌های اولیه، گزارش‌ها، عدم گزارش‌دهی، عدم پرداخت سهم شرکت‌ها، مسؤولیت اختیاری دولت‌های عضو برای پرداخت سهم شرکت‌ها، سازمان و اداره صندوق، مجمع، دبیرخانه، مالیه، رأی‌گیری، معافیت‌های مالیاتی و مقررات پولی و محرمانه بودن اطلاعات؛

- ادعاها و اقامه دعوی (بخش چهارم) شامل مقررات راجع به محدودیت اقامه دعوی، صلاحیت قضایی در رابطه با اقامه دعوی علیه مالک، صلاحیت قضایی در رابطه با اقامه دعوی علیه صندوق و یا دعوی مطروحه توسط صندوق، شناسایی و اجرای حکم قضایی، جانیشینی و منابع، شرط جانیشینی و الغاء؛
- مقررات انتقالی (بخش پنجم) شامل نحوه تشکیل اولین نشست مجمع؛ و
- مقررات پایانی (بخش ششم) شامل مواد مربوط به امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق، اجراء، بازنگری و اصلاح، انصراف، اجلاس‌های فوق‌العاده مجمع، توقف و خاتمه کنوانسیون، انحلال صندوق، امین اسناد، زبان‌ها.

عناوین ضمایم کنوانسیون مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی که بخش لاینفک آن محسوب می‌شوند، عبارتند از "گواهینامه‌ی بیمه یا سایر تأمین‌های مالی در رابطه با مسؤولیت برای خسارات ایجاد شده توسط مواد خطرناک و سمی (HNS)" (ضمیمه یک)^۱ و "مقرراتی برای محاسبه سهم شرکت‌های سالیانه برای حساب عمومی" (ضمیمه دو)^۲.

۳- وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی هیچ کشوری به عضویت در کنوانسیون مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی در نیامده است.

^۱ "Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Liability for Damage Caused by Hazardous and Noxious Substances (HNS)".

^۲ "Regulations for the Calculation of Annual Contributions to the General Account".

د) تشکیل صندوق بین‌المللی مواد خطرناک و سمی

کنوانسیون "HNS 2010" علاوه بر تعیین حدود مسؤولیت مالک کشتی، تشکیل صندوقی مشابه صندوق "IOPC" را برای پرداخت غرامت‌هایی که تحت پوشش مسؤولیت تعیین شده برای مالک قرار نگرفتند، پیش‌بینی نمود. این صندوق از محل پرداخت سهم شرکت‌ها از سوی دریافت کنندگان مواد خطرناک و سمی دولت‌های عضو کنوانسیون تأمین مالی خواهد شد. بنابراین همانند رژیم حقوقی مسؤولیت و جبران خسارت ناشی از آلودگی مواد نفتی، در اینجا هر دوی مالک کشتی و بهره‌برندگان تجارت مواد سمی و خطرناک در جبران خسارت‌های ناشی از حمل این مواد مشارکت می‌نمایند. ساختار و تشکیلات صندوق، وظایف مجمع، دبیرخانه، مدیر و وضعیت حقوقی آن، مشابه صندوق "IOPC" می‌باشد.

هم زمان با تصویب متن پروتکل/کنوانسیون مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی، قطعنامه‌ای با عنوان "قطعنامه راجع به راه‌اندازی صندوق "HNS" به تصویب کنفرانس رسید که در آن از مجمع صندوق "IOPC" درخواست شد، اقدامات اداری لازم را برای تشکیل صندوق "HNS" به عمل آورد و در صورت به اجراء در آمدن کنوانسیون، مقدمات لازم برای برگزاری اولین مجمع صندوق را فراهم سازد. برای این منظور صندوق "IOPC" در اولین گام اقدام به راه‌اندازی سایت اینترنتی مخصوص کنوانسیون مورد بحث نمود و اولین بروشور مربوط به آن را در سال ۲۰۱۰ میلادی منتشر کرد.

در صورت اجرایی شدن کنوانسیون، صندوق "HNS" از یک مجمع و یک دبیرخانه که توسط یک مدیر هدایت خواهد شد، تشکیل خواهد گردید. کلیه دولت‌های عضو کنوانسیون، عضو مجمع صندوق نیز خواهند بود. وظایف مجمع و مدیر دبیرخانه صندوق به ترتیب در مواد بیست و ششم و سی‌ام کنوانسیون ذکر گردیدند.

ه) قلمرو اعمال معاهده مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی و دعاوی مشمول آن

مواد خطرناک و سمی مشمول کنوانسیون طیف وسیعی از مواد را که در اسناد بین‌المللی قید گردیدند، شامل می‌شود. این اسناد عبارتند از کنوانسیون مارپول، کد بین‌المللی برای

ساخت و تجهیز کشتی‌های حمل‌کننده‌ی مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله، کد بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی، کد بین‌المللی برای ساخت و تجهیز کشتی‌های حمل‌کننده‌ی گازهای مایع به صورت فله و کد بین‌المللی دریایی کالاهای جامد فله.^۱ مواد مایعی که به صورت فله حمل می‌شوند و دارای نقطه‌ی اشتعال تا شصت درجه سانتی‌گراد می‌باشند و نیز پس مانده‌های مواد مشمول اسناد مذکور در فوق به جز کد “IMDG” نیز مشمول کنوانسیون می‌باشند.

کلیه‌ی خسارت‌هایی که در سرزمین دولت عضو از جمله دریای سرزمینی و منطقه‌ی اقتصادی انحصاری اتفاق افتند و هم‌چنین اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی و خسارت، صرف نظر از مکان انجام چنین اقداماتی، تحت پوشش کنوانسیون قرار می‌گیرند.

طبق بند یک ماده‌ی چهار کنوانسیون کلیه‌ی دعاوی مربوط به خسارات ناشی از حمل مواد خطرناک و سمی مشمول کنوانسیون، به جز دعاوی ناشی از هرگونه قرارداد حمل کالاها و مسافران، قابل طرح و استماع خواهند بود. طبق بند دوم این ماده چنانچه مقررات کنوانسیون با مقررات قانونی قابل اعمال در خصوص طرح‌های جبران خسارات و یا تأمین اجتماعی کارگران هم‌خوانی نداشته باشد، مقررات کنوانسیون نسبت به چنین دعاوی اعمال نخواهد شد.^۲

دعاوی که از شمول کنوانسیون مستثنی شدند، در بندهای سوم و چهارم ماده‌ی چهار کنوانسیون احصاء گردیدند. طبق این مقررات کنوانسیون نسبت به دعاوی ذیل اعمال نخواهد شد:

- خسارت آلودگی مشمول کنوانسیون “CLC 69” و “CLC 92”؛

^۱ “MARPOL 73/78 Convention, International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk as amended, International Maritime Dangerous Goods Code as amended, International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk as Amended, International Maritime Solid Bulk Cargos Code as amended”.

^۲ Article 4 (2): “This convention shall not apply to the extent that its provisions are incompatible with those of the applicable law relating to workers’ compensation or social security schemes”.

- خسارات حادث شده توسط مواد رادیو اکتیو کلاس هفت مذکور در کد “IMDG” یا کد بین‌المللی دریایی کالاهای جامد فله؛
 - دعاوی نسبت به کشتی‌های جنگی، کشتی‌های پشتیبانی نیروی دریایی یا کشتی‌های دیگری که تحت مالکیت و یا فعالیت و استفاده دولت عضو کنوانسیون قرار دارند، مشروط بر این که در زمان وقوع حادثه در خدمت مقاصد غیر تجاری دولتی بوده باشند. بنابر این چنانچه این کشتی‌ها در سرویس تجاری و بازرگانی بوده باشند، مشمول کنوانسیون خواهند شد. طبق بند پنجم از ماده چهارم، دولت عضو می‌تواند خواستار اعمال کنوانسیون نسبت به کشتی‌های جنگی و سایر کشتی‌های فوق‌الذکر گردد. در این صورت دولت عضو می‌بایست مراتب را به همراه شرایط و مقررات اعمال کنوانسیون نسبت به این گونه کشتی‌ها، به دبیر کل آیمو اعلام نماید.
- هم چنین به استناد ماده پنج کنوانسیون هر یک از دولت‌های عضو می‌توانند در زمان تسلیم سند عضویت و حتی پس از آن اعمال کنوانسیون نسبت به کشتی‌های ذیل را استثناء نمایند:
- کشتی‌هایی که دارای تناژ ناخالص زیر دویست تن می‌باشند؛
 - کشتی‌هایی که صرفاً مواد خطرناک و سمی در فرم بسته بندی شده را حمل و نقل می‌نمایند؛
 - کشتی‌هایی که صرفاً در سفرهای دریایی میان بنادر و مراکز آن دولت فعالیت می‌نمایند؛ و
 - کشتی‌هایی که بین بنادر و مراکز دو دولت عضو فعالیت می‌کنند، مشروط بر اعلام مراتب از سوی هر دو دولت.

بند هفتم - کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی سوخت کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۱ میلادی

کنوانسیون‌های "Fund 92, CLC 92, CLC 69" رژیم‌های حقوقی مسؤولیت و پرداخت غرامت در قبال آلودگی های نفتی را تعیین نمودند. معهدا این کنوانسیون‌ها صرفاً نسبت به کشتی‌هایی اعمال می‌شوند که اقدام به حمل مواد نفتی به عنوان کالا می‌نمایند. اگرچه عمده آلودگی های نفتی و خسارات وارده به محیط زیست ناشی از همین گونه کشتی‌ها می‌باشد، اما منحصر به آن نمی‌تواند باشد. بروز حوادث دریایی برای کشتی‌هایی که اقدام به حمل کالاهای خشک و غیر نفتی می‌نمایند، اجتناب ناپذیر است. از آنجایی که این کشتی‌ها اقدام به سوخت گیری در حجم وسیعی برای سفرهای دریایی می‌نمایند، فلذا امکان آلودگی نفتی ناشی از نشت و تخلیه مواد سوختی به هنگام بروز حادثه برای این کشتی‌ها نیز وجود دارد. حوادث زیادی گزارش گردیدند که در آن‌ها تخلیه مواد سوختی به دریا منجر به آلودگی و ایراد خسارت به محیط زیست دریایی گردیدند. بروز این حوادث جامعه جهانی را با تولید آیمو بر آن داشت تا با الهام یافتن از کنوانسیون مسؤولیت مدنی (CLC 92) چاره ای بیاندیشند و در صورت امکان رژیم حقوقی مشابهی را برای آلودگی های نفتی ناشی از نشت مواد سوختی کشتی‌های غیر نفتی در دریا ایجاد نمایند.^۱

در رژیم حقوقی جدید برای مسؤولیت در قبال نشت سوخت کشتی‌ها، برای مالک کشتی مسؤولیت مطلق و البته محدود پیش‌بینی شد. این اقدام علاوه بر یکنواخت سازی مقررات بین‌المللی، یک نوع اجابت دعوت "کنوانسیون راجع به حقوق دریا" مصوب سال ۱۹۸۲ میلادی

^۱ برای نشان دادن اهمیت موضوع کافی است به حادثه به گل نشستن کشتی بزرگ تفریحی ایتالیایی بنام "Costa Concordia" در ماه ژانویه سال ۲۰۱۲ میلادی توجه شود. این کشتی که حامل ۳۲۰۶ مسافر و ۱۰۲۶ خدمه بود، در تاریخ سیزدهم ماه ژانویه همین سال با صخره ای در ساحل غربی کشور ایتالیا (تقریباً یکصد کیلومتری شمال غربی شهر رم) برخورد نمود و به حالت نیمه غرق درآمد. در زمان حادثه کشتی حامل حدود ۲۰۴۰ تن سوخت بود. این سوخت قابل توجه قبل از بروز هرگونه آلودگی زیست محیطی، با اقدام به موقع مراکز مقابله با آلودگی دریایی منطقه، از مخازن کشتی جمع آوری گردیدند.

نیز محسوب می‌شود. در این رابطه پاراگراف دوم مقدمه کنوانسیون مربوط به سوخت کشتی‌ها که موضوع بحث ما را تشکیل می‌دهد، می‌گوید:

”هم چنین با در نظر داشتن ماده ۲۳۵ آن کنوانسیون [UNCLOS 82] که مقرر می‌دارد، با هدف حصول اطمینان از پرداخت سریع و کافی غرامت در ارتباط با همه‌ی خسارت‌های حادث شده توسط آلودگی محیط زیست دریایی، دولت‌ها باید در تهیه قواعد حقوق بین‌الملل دی‌ربط دیگر همکاری نمایند.“

تجربه مثبت حاصله از تصویب و اجرای کنوانسیون ”CLC 69“ و ”CLC 92“ نیز در تصویب معاهده‌ای در زمینه‌ی مسؤولیت‌های مربوط به خسارات آلودگی ناشی از مواد سوختی بسیار مؤثر بودند. به همین دلیل ملاحظه می‌شود که در تدوین اکثر قریب به اتفاق مواد کنوانسیون مورد بحث، از دو معاهده اخیر الذکر به ویژه کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی الگو برداری شده است.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

در تاریخ نوزدهم الی بیست و سوم ماه مارس سال ۲۰۰۱ میلادی یک کنفرانس بین‌المللی تحت مسؤولیت آی‌مو در مقر این سازمان در شهر لندن برگزار گردید. در این کنفرانس دولت‌های حاضر پس از بررسی پیش‌نویس سند تهیه شده از سوی کمیته‌ی حقوقی موفق شدند، متن نهایی معاهده‌ای را در روز بیست و سوم ماه مارس به تصویب رسانند و عنوان ”کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی سوخت کشتی‌ها، ۲۰۰۱ (Bunker Convention)“^۱ را برای آن برگزینند.

به استناد ماده چهارده، اجرای کنوانسیون یک سال پس از تاریخی که در آن حداقل هجده کشور به عضویت در معاهده در آمدند، برای دولت‌های عضو الزامی خواهد شد، مشروط بر این

^۱ “International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, (Bunkers Convention 2001)”.

که تناژ ناخالص تحت پرچم حداقل پنج عضو از یک میلیون تن کم‌تر نباشد. با تحقق این شرایط کنوانسیون در تاریخ بیست و یکم ماه نوامبر سال ۲۰۰۸ میلادی به مرحلهٔ اجراء در آمد. مقررات اصلاح مفاد کنوانسیون در مادهٔ شانزده آن بیان گردید. این مقررات از مادهٔ چهاردهم کنوانسیون "CLC 92" اقتباس شد. برای اصلاح مفاد کنوانسیون لازم است، یک کنفرانس بین‌المللی متشکل از دولت‌های عضو توسط آی‌مو برگزار شود. برای این منظور موافقت و درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو الزامی است. مقررات مربوط به نحوهٔ تصویب اصلاحیه و به اجراء در آمدن آن در کنوانسیون پیش‌بینی نگردید، فلذا همه چیز در این رابطه به نظر کنفرانس و دولت‌های عضو شرکت کننده در آن بستگی خواهد داشت.

ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون از نوزده ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. ضمیمهٔ کنوانسیون با عنوان "گواهینامه‌ی بیمه یا سایر تأمین‌های مالی در رابطه با مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی سوخت"^۱ جزو لاینفک کنوانسیون تلقی می‌شود و استفادهٔ از فرم و محتوای آن طبق مادهٔ هفت برای دولت‌های عضو الزامی است. عناوین مواد کنوانسیون عبارتند از تعاریف، قلمرو اعمال کنوانسیون، مسؤولیت مالک کشتی، استثنائات، حوادث مشتمل بر دو یا چند کشتی، محدودیت مسؤولیت، بیمه یا تأمین مالی اجباری، محدودیت‌های زمانی [برای اقامه دعوی]، صلاحیت‌ها [قضایی]، شناسایی و اجراء [آرای محاکم قضایی]، مادهٔ مربوط به الغاء [مقررات معارض]، امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق، دولت‌های با بیش از یک سیستم حقوقی، اجرایی شدن، انصراف، بازنگری یا اصلاح، امین اسناد، انتقال [سند کنوانسیون] به سازمان ملل متحد، زبان‌ها.

^۱ "Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage".

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری تحت پوشش

اولین کشوری که عضویت در کنوانسیون را در تاریخ دوم ماه می سال ۲۰۰۳ میلادی پذیرفت، جامائیکا می‌باشد. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی شصت و پنج کشور با مجموع ۹۰٪ درصد تناژ ناخالص جهانی عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند.

از منطقه خلیج فارس تنها جمهوری اسلامی ایران عضو کنوانسیون می‌باشد. این کشور در تاریخ بیست و یکم ماه نوامبر سال ۲۰۱۱ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

د) قلمرو اعمال کنوانسیون و دعاوی مشمول آن

کنوانسیون نسبت به خسارت‌های واقع شده در سرزمین از جمله دریای سرزمینی و هم‌چنین منطقه اقتصادی انحصاری دولت عضو اعمال خواهد شد. اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری و یا کاهش خسارت‌ها نیز صرف نظر از این که در کجا صورت گرفته باشند، مشمول کنوانسیون خواهند بود. مالک کشتی در قبال خسارات وارده دارای مسؤولیت مطلق می‌باشد. بنابراین با صرف اثبات ورود خسارت، مالک کشتی مکلف به جبران آن خواهد بود و خسارت دیده نیازی به اثبات تقصیر مالک نخواهد داشت. با این وجود، مالک کشتی می‌تواند تحت شرایطی که در ماده سه کنوانسیون بیان گردید، از مسؤولیت فرار نماید. به طور مثال چنانچه مالک کشتی اثبات نماید که ورود خسارت در نتیجه جنگ و یا غارت صورت گرفت، مسؤولیتی متوجه آن نخواهد بود. آنچه که در اینجا مهم است، این است که بار اثبات موارد استثنایی رفع‌کننده مسؤولیت بر عهده مالک خواهد بود.

طبق ماده چهار کنوانسیون، این کنوانسیون نسبت به خسارات آلودگی مشمول کنوانسیون "CLC 92" اعمال نخواهد شد. کشتی‌های جنگی و پشتیبانی دریایی و یا سایر کشتی‌های تحت مالکیت و فعالیت دولت‌های عضو که برای اهداف غیر تجاری از آن‌ها استفاده می‌شود، از شمول کنوانسیون خارج می‌باشند. با این حال دولت‌های عضو می‌توانند اعمال کنوانسیون نسبت به این

گونه کشتی‌ها را مجاز بدانند. برای این منظور مراتب موافقت با اعمال کنوانسیون به همراه شرایط و مقررات ویژه آن می‌بایست از سوی دولت ذی نفع به اطلاع دبیر کل آی‌مو رسانده شود.

خلاف کنوانسیون "CLC 92"، سقف مسؤلیت محدود و واحد محاسبه آن در کنوانسیون "Bunkers 2001" مشخص نگردید. در این خصوص کنوانسیون دست دولت‌ها را باز گذاشته است و آن‌ها را به مقررات قابل اعمال تحت قوانین ملی یا رژیم‌های بین‌المللی موجود ارجاع نموده است. ماده شش کنوانسیون در این خصوص می‌گوید:

"هیچ چیزی در این کنوانسیون بر حق مالک کشتی و شخص یا اشخاصی که بیمه یا سایر تأمین‌های مالی را مقرر می‌دارند، در تحدید مسؤلیت تحت هرگونه رژیم قابل اعمال ملی و یا بین‌المللی از قبیل کنوانسیون راجع به محدودیت مسؤلیت برای دعاوی دریایی مصوب سال ۱۹۷۶، آن گونه که اصلاح شد، تأثیری نخواهد داشت."

مالکان کشتی‌های با تناژ ناخالص یک هزار تن و بیش‌تر که در دولت‌های عضو کنوانسیون به ثبت رسیدند، مکلفند خود را در قبال خسارات موضوع کنوانسیون بیمه نمایند و یا تأمین مالی لازم را از قبیل تضمین بانکی تهیه نمایند. سقف پوشش مسؤلیت این تضمین‌های اجباری بر اساس مقررات ملی و یا بین‌المللی تعیین خواهد شد. با این حال طبق بند یک ماده هفت کنوانسیون این سقف نایستی از مبلغی که طبق کنوانسیون "LLMC 76" با اعمال اصلاحات بعدی نسبت به آن محاسبه خواهد شد، تجاوز نماید.

بند هشتم - کنوانسیون بین‌المللی نایروبی راجع به برداشت و شناورسازی کشتی‌های مغروقه مصوب سال ۲۰۰۷ میلادی

هر ساله کشتی‌های متعددی به دلایل مختلف در دریا غرق می‌شوند و یا به گل می‌نشینند. به این کشتی‌ها صدها کشتی مغروق به جا مانده از سال‌های گذشته را نیز باید اضافه نمود. نوع کشتی مغروق، کالاهای موجود در آن و محل غرق آن می‌تواند برای ایمنی کشتی‌رانی و حتی محیط زیست دریایی و صنعت ماهی‌گیری خطر آفرین باشند. این مخاطرات باعث شدند، جامعه جهانی با تولید سازمان بین‌المللی دریانوردی چاره‌ای بیاندیشد و تا آنجا که ممکن است،

مخاطرات بالقوه و بالفعل ناشی از غرق کشتی‌ها را با تدوین مقررات جهان شمول کاهش دهد و یا به طور کلی برطرف نماید. بدین ترتیب معاهده‌ای توسط آی‌مو به تصویب رسید که اجرای آن ایجاد یک رژیم حقوقی یکنواخت در سطح بین‌المللی را در پی خواهد داشت.

سه هدف اصلی در تصویب این معاهده نهفته است. هدف اول بر طرف سازی و یا کاهش خطراتی است که یک کشتی مغروقه با توجه به محل غرق آن می‌تواند برای کشتی‌رانی ایمن ایجاد نماید. کشتی‌ها چنانچه در مسیر پرتردد و آب‌های با عمق کم غرق شده باشند، ممکن است با کشتی‌های عبوری در آن مسیر برخورد نمایند و موجب بروز خسارت و در حالت شدیدتر غرق آن‌ها گردند. بنابراین اتخاذ تدابیر و اقدامات لازم برای کاهش چنین خطراتی از جمله اطلاع رسانی کافی و علامت گذاری کشتی‌های مغروقه لازم و ضروری است. هدف دوم جلوگیری و یا کاهش خطرات زیست محیطی می‌باشد. در صورتی که کالاهای موجود در کشتی از نوع کالاهای زیان آور از قبیل مواد نفتی و یا سمی و خطرناک باشد، غرق کشتی حامل این کالاها می‌تواند تهدیدی قابل توجه برای محیط زیست دریایی و بروز خسارات بعضاً سنگین به نوار ساحلی، صنعت گردشگری، ماهی‌گیری و گونه‌های دریایی گردد. بنابراین شناورسازی به موقع کشتی‌های مغروق، قبل از نشت و تخلیه کالاهای موجود در انبار آن می‌تواند از بروز خسارات فاجعه آمیز جلوگیری نماید. هدف سوم از تصویب کنوانسیون نیز ایجاد یک رژیم حقوقی مسؤولیت‌زا و تضمین ایفای تعهد ناشی از این مسؤولیت از طریق پیش‌بینی بیمه و تأمین مالی اجباری برای پوشش کلیه هزینه‌های اقدامات مربوط به کاهش خطرات ناشی از کشتی‌های مغروقه و نیز شناورسازی و جا به جایی آن به یک منطقه امن می‌باشد. این امر موجب ترغیب دولت‌های ساحلی برای شناورسازی کشتی‌های مغروقه نیز خواهد شد، چرا که خیال‌شان از تأمین هزینه‌های سرسام آور آن راحت خواهد بود؛ هزینه‌هایی که همواره به عنوان یکی از موانع اصلی شناورسازی و جا به جایی کشتی‌های مغروقه مطرح می‌باشند.

اهداف سه‌گانه‌ی فوق‌تلویحاً در مقدمه کنوانسیون که در این مبحث به آن پرداخته خواهد شد، مورد اشاره قرار گرفتند. بند پنجم ماده یک کنوانسیون در تعریف اصطلاحات کلیدی به کار رفته در آن، "خطر" را وضعیت و تهدیدی تعریف نمود که می‌تواند مانع و ضرری را به کشتی‌رانی

تحمیل نماید و یا می‌تواند منجر به نتایج زیان بار قابل توجهی به محیط زیست دریایی و یا خسارت به نوار ساحلی و یا منافع ذی‌ربط یک یا چند دولت بشود.

الف) تاریخ تصویب، نحوهٔ اجراء و اصلاح

برای تصویب کنوانسیون شناورسازی کشتی‌های مغروق، کنفرانسی بین‌المللی از تاریخ چهاردهم الی هجدهم ماه می سال ۲۰۰۷ میلادی در مقر دفتر منطقه‌ای سازمان ملل متحد واقع در شهر نایروبی، پایتخت کشور کنیا برگزار گردید. در این کنفرانس که با تولید آیمو و میزبانی دولت کنیا برگزار شد، دول شرکت کننده در اجلاس‌های آن پس از بحث و بررسی متن پیش‌نویس معاهده که از سوی کمیته‌ی حقوقی آیمو تهیه شده بود، توانستند متن نهایی آن را در تاریخ هجدهم ماه می به تصویب رسانند.^۱ عنوان سند مصوب کنفرانس عبارت است از "کنوانسیون بین‌المللی نایروبی راجع به برداشت و شناورسازی کشتی‌های مغروق، ۲۰۰۷ (Nairobi WRC 2007)".^۲

مقررات مربوط به نحوهٔ به اجراء درآمدن کنوانسیون آسان در نظر گرفته شد. طبق مادهٔ هجده، کنوانسیون پس از گذشت دوازده ماه از تاریخی که حداقل ده کشور به عضویت آن در آمدند، به اجراء در خواهد آمد. چنانچه دولتی بعد از اجرایی شدن معاهده عضویت در آن را بپذیرد، بعد از گذشت سه ماه از تسلیم سند عضویت خود به دبیر کل متعهد به اجرای مفاد آن خواهد شد.

مقررات نحوهٔ اصلاح مفاد کنوانسیون در مادهٔ چهارده آن ذکر گردید. طبق این ماده که از مواد ذی‌ربط کنوانسیون‌های "CLC 92" و "Bunkers 2001" اقتباس گردید، برای اصلاح هر یک از مواد کنوانسیون، آیمو اقدام به برگزاری کنفرانسی متشکل از دولت‌های عضو خواهد نمود.

^۱ در این نشست که در آن هیأت‌های نمایندگی شصت و چهار کشور شرکت داشتند، هیأت سه نفره ی جمهوری اسلامی ایران به ریاست معاون امور دریایی وقت مشارکت فعالانه ای داشت. تصویب این کنوانسیون و به اجراء در آمدن آن برای دولت‌هایی مانند کشورهای منطقهٔ خلیج فارس به دلیل شرایط ویژه ی زیست محیطی و آسیب پذیر بودن آن از اهمیت خاصی برخوردار است.

^۲ "Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007, (Nairobi WRC 2007)".

برای این منظور موافقت و درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو لازم می‌باشد. نحوه تصویب اصلاحیه و شرایط به اجراء درآوردن آن در کنوانسیون مسکوت ماند. بنابراین در خصوص این موارد کنفرانس تصمیمات مقتضی را اتخاذ خواهد نمود.

ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

در تنظیم مواد کنوانسیون مورد بحث از مواد کنوانسیون "Bunkers 2001" به دلیل شباهت‌های زیاد موجود میان این دو سند استفاده شده است. کنوانسیون نایروبی راجع به شناورسازی کشتی‌های مغروقه از بیست و یک ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. عناوین موضوعات آمده در مواد کنوانسیون عبارتند از تعاریف اصطلاحات به کار رفته در کنوانسیون، اهداف و اصول کلی، قلمرو اعمال، استثنائات، گزارش دهی مغروقه‌ها، تعیین خطر و زیان، جانمایی مغروقه‌ها، علامت و نشانه گذاری مغروقه‌ها، اقدامات برای تسهیل شناورسازی/پاک سازی مغروقه‌ها، مسؤولیت مالک، استثنائات مسؤولیت، بیمه یا سایر تأمین‌های مالی اجباری، محدودیت‌های زمانی برای اقامه دعوی، مقررات اصلاح مفاد کنوانسیون، حل و فصل اختلافات، روابط با سایر کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی، امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق، اجراء، انصراف، امین اسناد و زبان‌ها.

عنوان ضمیمه کنوانسیون نیز عبارت است از "گواهینامه‌ی بیمه یا سایر تأمین‌های مالی در رابطه با مسؤولیت برای پاک سازی مغروقه‌ها"^۱. رعایت مفاد ضمیمه مورد نظر که حاوی یک نمونه گواهینامه بیمه و یا سایر تأمین‌های مالی می‌باشد، طبق ماده دوازده کنوانسیون الزامی است.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری تحت پوشش

علی‌رغم گذشت قریب به پنج سال از زمان تصویب کنوانسیون، تنها پنج کشور جمهوری اسلامی ایران، نیجریه، بلغارستان، هند، و پالائو به عضویت در آن درآمدند. نیجریه اولین کشوری است که دولت آن سند عضویت را در تاریخ بیست و سوم ماه جولای سال ۲۰۰۹

^۱ "Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Liability for the Removal of Wrecks".

میلاادی تسلیم دبیر کل آمیو نمود. به دنبال آن جمهوری اسلامی ایران در تاریخ نوزدهم ماه آوریل سال ۲۰۱۱ میلادی عضویت در کنوانسیون را پذیرفت. با توجه به عدم استقبال مناسب دولت‌ها، بنظر می‌رسد، کنوانسیون مورد نظر راه درازی را تا تحقق شرایط لازم برای به اجراء درآمدن در پیش دارد.

(د) قلمرو اعمال کنوانسیون و دعاوی مشمول آن

طبق بند یک ماده سه کنوانسیون، این معاهده نسبت به کشتی‌های مغروقه واقع در " منطقه کنوانسیون " اعمال می‌شود. منطقه کنوانسیون در بند یک ماده یک تعریف شد. طبق این بند منظور از منطقه مورد نظر، منطقه اقتصادی انحصاری دولت عضو کنوانسیون می‌باشد که بر اساس حقوق بین‌الملل ترسیم می‌گردد. چنانچه دولتی چنین منطقه‌ای را ترسیم نمود، منظور از منطقه کنوانسیون، منطقه ورای دریای سرزمینی و حداکثر تا ۲۰۰ مایل از خط ساحلی چنین دولتی خواهد بود که براساس حقوق بین‌الملل ترسیم خواهد شد.

اگرچه کنوانسیون نسبت به شناورهای مغروقه واقع در منطقه اقتصادی انحصاری و یا منطقه مشابه آن قابل اعمال می‌باشد، با این وجود دولت عضو می‌تواند قلمرو اعمال آن را تا "سرزمین خود از جمله " دریای سرزمینی " ^۲ گسترش دهد. چنانچه دولت عضو چنین قصدی داشته باشد، باید مراتب را رسماً به اطلاع دبیر کل آمیو برساند. این اطلاع رسانی می‌تواند در زمان تسلیم سند عضویت و یا در هر زمانی بعد از آن صورت پذیرد. البته نحوه اعمال کنوانسیون در سرزمین از جمله دریای سرزمینی دولت عضو همانند منطقه اقتصادی انحصاری و یا منطقه مشابه آن نیست، بلکه تابع شرایط و محدودیت‌هایی است که در بند دوم ماده سه و بند چهارم ماده چهار کنوانسیون ذکر گردیدند.

^۱ "Convention Area".

^۲ "Territory".

^۳ "Territorial Sea".

مفاهیم کشتی، حوادث دریایی، مغروقه، خطر، منافع مربوطه، پاک‌سازی و دولت تحت تأثیر واقع شده،^۱ دارای معانی خاص تعیین شده برای کنوانسیون می‌باشند. بنابراین نمی‌توان آن‌ها را در قالب تعاریف لغوی محصور نمود. به طور مثال طبق بند چهار ماده یک منظور از مغروقه به دنبال یک حادثه دریایی عبارت است از:

" (a) یک کشتی غرق شده یا به گل نشسته؛

(b) هر یک از بخش‌های کشتی غرق شده یا به گل نشسته، از جمله هر چیزی که بر روی عرشه ی چنین کشتی قرار داشته و یا دارد؛

(c) هر چیزی که از یک کشتی در دریا گم شده و به گل نشسته، غرق شده و یا در دریا غوطه ور گردیده است؛

(d) کشتی که نزدیک است یا معقولاً انتظار می‌رود، غرق شود و یا به گل نشیند، در جایی که اقدامات مؤثر برای کمک به کشتی یا هر مال در معرض خطر، سابقاً صورت نگرفته باشد."

مالک کشتی در قبال هزینه‌های جانمایی، نشانه‌گذاری و پاک‌سازی مغروقه، آن گونه که در مواد ذی‌ربط کنوانسیون تعریف شدند، دارای مسؤولیت مطلق می‌باشد. بدین معنا که با صرف اثبات انجام چنین هزینه‌هایی، مسؤولیت متوجه ایشان خواهد شد. با این حال مالک می‌تواند تحت شرایط مندرج در بند یک ماده ده کنوانسیون از مسؤولیت تبرئه شود. موارد مورد استثنای مسؤولیت نیز در ماده پانزده بیان گردید. طبق این ماده مالک کشتی تحت کنوانسیون حاضر نسبت به هزینه‌های صورت گرفته برای جانمایی، نشانه‌گذاری و پاک‌سازی مغروقه مسؤول نخواهد بود، مشروط بر این که مسؤولیت در قبال چنین هزینه‌هایی در تعارض با بعضی از اسناد بین‌المللی باشد. این مقررات عبارتند از کنوانسیون‌های "CLC 69" و "HNS 96" با اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن‌ها، کنوانسیون راجع به مسؤولیت شخص ثالث در حوزه انرژی هسته ای مصوب سال ۱۹۶۰ میلادی با اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن یا کنوانسیون وین راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت هسته ای مصوب سال ۱۹۶۳ میلادی با

^۱ "Ship, Maritime Casualty, Wreck, Hazard, Related Interests, Removal, Affected State".

اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن یا قانون ملی حاکم و یا ممنوع کننده‌ی محدودیت مسؤولیت برای خسارت هسته ای و کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی سوختی مصوب سال ۲۰۰۱ میلادی با اصلاحات صورت گرفته بعدی.

چنانچه هر یک از کنوانسیون‌های فوق‌الذکر به اجراء در نیامده باشند و یا در صورت اجرایی شدن، نسبت به مغروقه ای قابل اعمال تشخیص داده نشوند، کنوانسیون پاک سازی مغروقه ها قابل اعمال خواهد بود.

همانند کنوانسیون "Bunkers 2001" سقف مسؤولیت محدود و واحد محاسبه آن در کنوانسیون پاک سازی مغروقه ها مشخص نگردید. در این خصوص کنوانسیون دست دولت‌های عضو را باز گذاشته و آن‌ها را به مقررات قابل اعمال تحت قوانین ملی و یا رژیم‌های حقوقی بین‌المللی موجود از قبیل کنوانسیون "LLMC 76" با اصلاحات صورت گرفته ی بعدی نسبت به آن ارجاع نمود.

مالکان کشتی‌های با تناژ ناخالص سیصد تن و بالاتر می‌بایست کشتی خود را در قبال مسؤولیت محدود خود بیمه نمایند و یا تأمین مالی لازم از قبیل تضمین بانکی را تهیه کنند. سقف پوشش مسؤولیت این تضمین‌های اجباری بر اساس رژیم‌های تحدید مسؤولیت ملی و یا بین‌المللی، حسب نظر دولت عضو کنوانسیون تعیین خواهد شد. معهدا این سقف نبایستی از مبلغی که در ماده یک کنوانسیون "LLMC 76" با اعمال اصلاحات بعدی صورت گرفته نسبت به آن محاسبه خواهد شد، تجاوز نماید.

گفتار چهارم) خدمات آیمو در زمینه‌ی بهره‌وری کشتی‌رانی و امنیت دریانوردی

موضوع امنیت دریانوردی از پیشینه ی کم‌تری نسبت به ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی برخوردار است. در هیچ یک از مواد کنوانسیون مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی راجع به تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی، به موضوع امنیت دریانوردی اشاره نگردید. با این حال با توجه به تأثیر امنیت دریانوردی در کشتی‌رانی روان در سطح جهان و افزایش بهره‌وری آن،

می‌توان آن را در حیطة مأموریت آیمو قلمداد نمود. چنانچه فقدان امنیت دریانوردی و یا تهدید آن را به نوعی بر بهره‌وری کشتی‌رانی مؤثر بدانیم، آن وقت است که اطمینان از قرار گرفتن مقوله امنیت در حیطة فعالیت آیمو بیش‌تر خواهد شد. از سوی دیگر بروز یک سری حوادث تروریستی و ضد امنیتی در دهه‌ی هشتاد میلادی در عرصه کشتی‌رانی و وقوع حوادثی نظیر دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها، آیمو را بر آن داشت تا در برداشتن اقدامات عملی جهت تدوین مقررات قابل اعمال در سطح بین‌المللی اعم از مقررات توصیه‌ای و الزامی تردیدی به خود راه ندهد.

علاوه بر امنیت دریانوردی، یکی از مأموریت‌های آیمو افزایش بهره‌وری کشتی‌رانی از طریق اتخاذ تدابیر تسهیل‌کننده‌ی تردد روان کشتی‌ها در بنادر و تشریفات بارگیری و تخلیه می‌باشد. به این مأموریت در بند "a" ماده یک این کنوانسیون اشاره شده است.^۱ در این رابطه مهم‌ترین اقدامی را که آیمو در قالب یک سند حقوقی الزام‌آور به عمل آورد، تصویب معاهده‌ای با هدف تسهیل ترافیک دریایی می‌باشد که در این گفتار به آن پرداخته خواهد شد.

در این قسمت سندهای الزام‌آور حقوقی مصوب آیمو در زمینه‌ی حفظ و ارتقای امنیت دریانوردی و بهره‌وری کشتی‌رانی مورد بررسی قرار خواهند گرفت. در کنار آن از وجود چندین توصیه‌نامه، دستورالعمل و کد نیز نباید غافل شد. این مقررات غیر الزامی که مورد استقبال دولت‌های عضو و صاحبان صنعت دریانوردی قرار گرفت، توانستند به همراه مقررات الزامی تا حدود زیادی در کاهش حوادث ضد امنیتی و حفظ امنیت دریانوردی و نیز افزایش بهره‌وری کشتی‌رانی مؤثر واقع شوند.

در زمینه‌ی امنیت دریانوردی تنها یک کنوانسیون و سه پروتکل که همگی ناظر به آن می‌باشند، به تصویب آیمو رسید. با توجه به این که هدف غایی یکی از پروتکل‌ها اصلاح اساسی کنوانسیون و جای‌گزینی آن در دراز مدت می‌باشد، فلذا خلاف گفتارهای سابق این بخش، در

^۱ "Article 1-The Purposes of the Organization are: (a); to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning the maritime safety, **efficiency of navigation** and prevention and control of marine pollution from ships;.....".

این گفتار به طور مجزا به کنوانسیون و پروتکل اصلاحی آن پرداخته می‌شود. در بخش بهره‌وری کشتی‌رانی نیز تنها یک کنوانسیون با عنوان تسهیل ترافیک دریایی به تصویب رسید. در جدول ذیل عناوین این معاهدات بر اساس تاریخ تصویب آورده شدند:

اسناد الزامی آیمو در زمینه‌ی بهره‌وری کشتی‌رانی و امنیت دریانوردی

ردیف	عنوان معاهده	تاریخ تصویب
۱	کنوانسیون راجع به تسهیل ترافیک دریایی بین‌المللی (FAL Convention 65)	۱۹۶۵
۲	کنوانسیون برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی (SUA Convention 88) و پروتکل برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی سکوهاى ثابت واقع در فلات قاره (SUA Protocol 88)	۱۹۸۸
۳	پروتکل مربوط به کنوانسیون برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوبری (SUA Convention 2005) و پروتکل مربوط به پروتکل آن (SUA Protocol 2005)	۲۰۰۵

قبل از پرداختن به معاهدات فوق باید خاطر نشان کرد، یکی از مصوبات مهم آیمو در ارتباط با حفظ و ارتقای امنیت دریانوردی، "کد بین‌المللی برای امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (ISPS Code)" می‌باشد. این کد به موجب اصلاح کنوانسیون سولاس تحت عنوان بخش یازده- دو و از طریق سیستم پذیرش ضمنی برای دولت‌های عضو الزامی شد. این مقررات اگرچه به عنوان یک معاهده مستقل همانند کنوانسیون و یا پروتکل محسوب نمی‌شود، اما با توجه به اهمیت آن و تأثیرش بر صنعت دریانوردی و به خصوص بنادر جهان می‌توان اعتبار و ارزشی معادل یک معاهده مستقل را برای آن قایل شد. به عقیده این نگارنده از منظر پیشگیری از وقوع اعمال غیر قانونی به ویژه تروریسم علیه کشتی‌ها و تأسیسات بندری و درگیرسازی صنعت دریانوردی به خصوص کشتی‌ها به خود و هزینه‌های اجرایی، کد مورد نظر مهم‌تر از کنوانسیون "SUA" و پروتکل آن است. کنوانسیون و پروتکل اخیر الذکر بیش‌تر نظام پلیسی و قضایی دولت‌ها را درگیر می‌سازد، حال آن که کد "ISPS" بیش‌تر مالکان و اپراتورهای کشتی‌ها و نیز مراجع دریایی و مقامات بندری را مورد مخاطب و تأثیر قرار می‌دهد.

بند اول - کنوانسیون راجع به تسهیل ترافیک دریایی بین‌المللی مصوب سال ۱۹۶۵ میلادی

کشتی‌های اقیانوس پیما در حمل و نقل بین‌المللی فعال هستند. یک کشتی تحت پرچم کشور "الف"، از یکی از بنادر کشور "ب" بارگیری و محموله خود را پس از انجام یک سفر طولانی در یکی از بنادر کشور "ج" تخلیه می‌نماید و سپس این بندر را به مقصد یکی از بنادر کشور "د" جهت بارگیری مجدد و حمل به سوی بندر کشور "ه" ترک می‌کند. این سیکل هم چنان ادامه دارد تا کشتی پس از چند دهه فعالیت به پایان عمر خود برسد و تحویل مراکز بازیافت گردد. در طول این دوران افرادی که بر روی کشتی کار می‌کنند، از فرمانده و افسران ارشد گرفته تا ملوانان نیز دارای ملیت‌های مختلف می‌باشند. به این موضوع باید پیچیدگی‌های مربوط به مالکیت کشتی، فروشنده و خریدار کالای حمل شونده توسط کشتی را نیز اضافه نمود که احتمالاً از ملیت‌های مختلفی غیر از دولت‌های بنادر مبدأ و مقصد و حتی دولت صاحب پرچم کشتی می‌باشند. همه‌ی این پیچیدگی‌ها و حجم عظیم کالاهای وارده و صادره از طریق کشتی‌ها باعث شد، دولت‌ها به هنگام ورود و خروج کشتی‌ها در بنادرشان حساسیت قابل توجهی را به لحاظ مسائل گمرکی، امنیتی، بهداشتی، اقتصادی و حتی اجتماعی مبذول دارند و برای تضمین اعمال حاکمیت و حفظ منافع ملی خود تشکیلات و مراحل اداری مختلفی را طراحی و مقررات بعضاً سخت‌گیرانه‌ای را اعمال نمایند.

تعدد دولت‌ها و بنادر و تردد بی وقفه کشتی‌ها در سطح جهان باعث گردید، صنعت دریانوردی با حجم عظیمی از مقررات محلی و بوروکراسی اداری به هنگام مراجعه به بنادر مواجه شود؛ مقرراتی که از یک کشور به کشور دیگر و حتی در بعضی از کشورهای بزرگ مثل چین از یک بندر به بندر دیگر تفاوت دارند. این حجم عظیم مقررات اداری بعضاً درد سرها و سردرگمی‌های فراوانی برای کشتی‌ها فراهم نمود و مشکلاتی را در ترافیک روان کشتی‌ها، که لازمه پویایی اقتصاد جهانی و صنعت دریانوردی در قرن بیستم و بعد می‌باشد، ایجاد کرد. به همین دلیل و با به دست آمدن فهم مشترک، دولت‌های عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی با هدف رفع این نارسایی‌ها، مشکلات و موانع در صدد چاره اندیشی برآمدند و در نهایت موفق

شدند، سندی بین‌المللی را که بسیار موفق نیز عمل نمود، در تقریباً نیم قرن پیش به تصویب رسانند.

اهداف تصویب معاهده‌ای برای تسهیل ترافیک دریایی، در مقدمه و مواد یک الی سه کنوانسیون مصوب آیمو در سال ۱۹۶۵ میلادی بیان گردید. با توجه به این مواد و نیز مقدمه کنوانسیون مورد نظر، اهداف تهیه چنین سند حقوقی را می‌توان به شرح ذیل بیان نمود:

- تسهیل ترافیک دریایی از طریق ساده سازی و کاهش تشریفات اداری، الزامات و رویه‌های اسنادی به هنگام ورود، اقامت و ترک کشتی‌های فعال در عرصه سفرهای بین‌المللی؛

- متعهد ساختن دولت‌های عضو به برداشتن اقدامات لازم برای تسهیل و تسریع ترافیک دریایی بین‌المللی منطبق با مقررات کنوانسیون و نیز جلوگیری از هرگونه تأخیر غیر ضروری کشتی‌ها و افراد و کالاهای موجود در آن؛

- متعهد ساختن دولت‌های عضو به همکاری با یک دیگر و برداشتن اقدامات مورد نیاز برای تسهیل ورود، اقامت و عزیمت کشتی‌ها، منطبق با مقررات کنوانسیون و بدون هرگونه تبعیض نسبت به کشتی‌ها؛

- متعهد ساختن دولت‌های عضو به همکاری با یک دیگر در زمینه‌ی هم سان سازی تا حد ممکن تشریفات اداری و الزامات و رویه‌های مستندسازی در همه‌ی موضوعاتی که یکنواخت سازی آن‌ها موجب تسهیل و بهبودی ترافیک دریایی بین‌المللی می‌شود؛

- تعهد دولت‌ها به انحراف حداقلی از تشریفات و الزامات و رویه‌های مستندسازی یکنواخت، در جایی که چنین انحرافی برای تأمین الزامات ویژه و خاص یک محل لازم تشخیص داده شود.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح

برای تصویب معاهده‌ای در زمینه‌ی تسهیل ترافیک دریایی کنفرانسی با تولیت آی‌مو از تاریخ بیست و چهارم ماه مارس الی نهم ماه آوریل سال ۱۹۶۵ میلادی در شهر لندن برگزار گردید. کنفرانس پس از بررسی مفاد پیش‌نویس کنوانسیون و اسناد ارائه شده راجع به آن، نهایتاً موفق شد، در روز آخر نشست خود متن معاهده‌ای را با عنوان "کنوانسیون راجع به تسهیل ترافیک دریایی بین‌المللی، ۱۹۶۵ (FAL 65)" به تصویب رساند.^۱

طبق مادهٔ یازدهم کنوانسیون، این معاهده شصت روز پس از تاریخی که حداقل ده دولت به عضویت در آن درآیند، به اجراء درخواهد آمد. دولت‌هایی که پس از اجرایی شدن کنوانسیون عضویت در آن را می‌پذیرند، پس از گذشت شصت روز از تاریخ تسلیم سند عضویت خود به دبیر کل آی‌مو، ملزم به اجرای مفاد کنوانسیون خواهند شد. با تحقق شرایط فوق‌الذکر کنوانسیون در تاریخ پنجم ماه مارس سال ۱۹۶۷ میلادی یعنی کم‌تر از دو سال از زمان تصویب آن به مرحلهٔ اجراء در آمد که این خود یک رکورد خوب در میان معاهدات دریایی مصوب آی‌مو محسوب می‌شود.

مقررات مربوط به اصلاح کنوانسیون در مادهٔ هفت و نه آن ذکر گردید. با اصلاحاتی که متعاقباً نسبت به این مقررات وارد شد، از سال ۱۹۸۴ میلادی هر دو سیستم پذیرش صریح و ضمنی برای اصلاح کنوانسیون و ضمیمهٔ آن مورد استفاده قرار گرفت. طبق مادهٔ نه برای اصلاح مواد کنوانسیون دبیر کل آی‌مو با درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو اقدام به برگزاری کنفرانسی خواهد نمود. اصلاحیهٔ پیشنهادی در کنفرانس مطرح و با رأی موافق حداقل دو سوم دولت‌های حاضر در کنفرانس به تصویب خواهد رسید. ادبیاتی که در اینجا استفاده شد، عبارت است از ".....رأی اکثریت دو سوم کنفرانس.....". منظور از این نحوهٔ نگارش مادهٔ نه کنوانسیون این است که هر تعداد دولت عضوی که در کنفرانس حضور پیدا کنند، خواه در رأی‌گیری شرکت کنند یا خیر، برای نصاب دو سوم رأی موافق ملاک عمل خواهد بود. به طور مثال

^۱ "Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, (FAL 65)".

چنانچه شصت کشور در نشست کنفرانس حضور یابند، موافقت دو سوم این تعداد از کشورها لازم می‌باشد. حال چنانچه از میان این شصت کشور حاضر در نشست، تنها چهل و پنج کشور عملاً در رأی‌گیری حضور یابند و بقیه از شرکت در آن خودداری نمایند، باز همان نصاب چهل کشور از شصت کشور ملاک است و نه دو سوم از چهل و پنج کشور. در اکثر قریب به اتفاق سایر کنوانسیون‌های دریایی از عبارت " ... دو سوم دولت‌های عضو حاضر در نشست کنفرانس و شرکت‌کننده در رأی‌گیری ... " استفاده شده است و این بدان معناست که اگر در نشستی شصت کشور حضور یابند اما تنها سی کشور عملاً در رأی‌گیری مشارکت نمایند، برای تصویب اصلاحیه دو سوم این سی کشور که در نشست حاضر بوده و در رأی‌گیری هم شرکت نمودند، ملاک عمل خواهد بود و نه دو سوم کل دولت‌های حاضر در نشست، چه در رأی‌گیری شرکت نمایند و چه از آن انصراف حاصل نمایند. از این قاعده در خصوص نحوه تصویب اصلاحیه نسبت به ضمیمه کنوانسیون مورد بحث (پاراگراف دوم و سوم ماده هفتم) استفاده شد.

اصلاحیه مصوب کنفرانس با هدف پذیرش به کلیه دولت‌های عضو ابلاغ خواهد شد و پس از گذشت یک سال از تاریخی که حداقل دو سوم دولت‌ها آن را مورد پذیرش قرار دادند، نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو به اجرا درخواهد آمد. چنانچه دولتی با اصلاحیه مصوب مخالفت ورزد، می‌بایست قبل از اجرایی شدن اصلاحیه اعلامیه مبنی بر عدم پذیرش خود را تسلیم دبیر کل آیمو نماید. در این صورت اصلاحیه نسبت به چنین دولتی اجرایی نخواهد شد.

کنفرانس متشکله برای تصویب اصلاحیه کنوانسیون می‌تواند با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های حاضر در کنفرانس، اعلام نماید که چنانچه دولتی با اصلاحیه مخالفت ورزد و از این مخالفت خود تا پایان یک سال از زمان اجرایی شدن آن انصراف حاصل ننماید و اصلاحیه را مورد پذیرش قرار ندهد، با انقضای مهلت یک ساله می‌بایست عضویتش در کنوانسیون متوقف شود.

چنانچه اصلاحیه پیشنهادی مربوط به ضمیمه کنوانسیون باشد، طبق ماده هفت از سیستم پذیرش ضمنی استفاده خواهد شد. به موجب این ماده هر یک از دولت‌های عضو می‌توانند

اصلاح ضمیمه را پیشنهاد و متن آن را تحویل دبیر کل آیمو نماید. اصلاحیه پیشنهادی به "کمیته تسهیلات" آیمو ارجاع خواهد شد و این کمیته نیز با گذشت حداقل سه ماه از زمان ابلاغ اصلاحیه به دولت‌های عضو، آن را مورد بررسی قرار خواهد داد. اصلاحیه مطروحه در کمیته با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو کنوانسیون که در نشست کمیته و رأی‌گیری آن شرکت نمودند، به تصویب خواهد رسید و سپس از سوی دبیر کل به کلیه دولت‌های عضو معاهده ابلاغ خواهد شد.

اصلاحیه مصوب کمیته بعد از گذشت پانزده ماه از زمان ابلاغ آن به دولت‌ها به اجراء درخواهد آمد، مگر این که در مدت دوازده ماه از زمان ابلاغ، حداقل یک سوم دولت‌های عضو مراتب مخالفت و عدم پذیرش خود را کتباً به دبیر کل آیمو اعلام نمایند. دولت‌هایی که عدم پذیرش خود را اعلام نمودند، در صورت اجرایی شدن اصلاحیه ملزم به رعایت آن نخواهند بود. چنین دولت‌هایی در عوض می‌بایست رویه مقرر در ماده هشت کنوانسیون را مورد لحاظ و رعایت قرار دهند.^۱

روش دیگری که برای اصلاح ضمیمه می‌توان از آن بهره برد، برگزاری کنفرانسی برای این منظور می‌باشد. با درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون، دبیر کل آیمو اقدام به برگزاری کنفرانسی متشکل از دولت‌های عضو خواهد نمود. اصلاحات مطروحه در کنفرانس با موافقت حداقل دو سوم دولت‌های عضو حاضر در کنفرانس و شرکت کننده در رأی‌گیری به تصویب خواهد رسید. اصلاحیه مصوب از سوی دبیر کل آیمو به اطلاع دولت‌های عضو خواهد رسید و پس از گذشت شش ماه از این ابلاغ نسبت به همه‌ی دولت‌های عضو به اجراء در خواهد آمد.

^۱ این ماده ناظر به وضعیتی است که دولتی بنا به دلایلی انطباق کامل و یا جزئی بعضی از اسناداردهای آمده در ضمیمه کنوانسیون را امکان پذیر نداند. در این صورت دولت مزبور مکلف است، مراتب عدم انطباق و تفاوت‌های میان رویه مورد عمل خود و استانداردهای موضوع ضمیمه کنوانسیون را هر چه سریع‌تر پس از اجرایی شدن کنوانسیون و یا اصلاحیه نسبت به ضمیمه را به دبیر کل آیمو اعلام نماید. دبیر کل نیز مراتب را به آگاهی تمامی دولت‌های عضو کنوانسیون خواهد رسانید.

(ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم

کنوانسیون "FAL 65" از شانزده ماده و یک ضمیمه تشکیل شد. ضمیمه فاقد هرگونه عنوان خاصی است و جزو لاینفک کنوانسیون محسوب می‌شود. فی الواقع ضمیمه بخش فنی و اصلی کنوانسیون را که حاوی استانداردها و رویه‌ها می‌باشد، تشکیل می‌دهد. عناوین مواد کنوانسیون عبارتند از تعهدات دولت‌های عضو حسب مقررات کنوانسیون، همکاری دولت‌ها با یک دیگر در زمینه‌ی تدوین و اعمال تدابیر لازم برای تسهیل در ورود، اقامت و ترک کشتی‌ها، عدم اجرای مقررات کنوانسیون نسبت به همه‌ی کشتی‌های جنگی، تعهد دولت‌ها به هماهنگ سازی و یکنواخت سازی مقررات، رویه‌ها و الزامات مستندسازی در همه‌ی زمینه‌ها با همکاری یک دیگر یا از طریق آی‌مو، تعریف استانداردها و کارکردهای توصیه‌ای، نحوه‌ی اصلاح مواد و ضمیمه کنوانسیون، نحوه‌ی برخورد با مواردی که امکان تطابق مقررات دولت‌های عضو با استانداردهای آمده در کنوانسیون وجود ندارد و مقررات کلی و عمومی مربوط به هر معاهده‌ای از قبیل نحوه‌ی عضویت، اجراء، انصراف و غیره.

ضمیمه دارای هفت بخش^۱ می‌باشد. عناوین این بخش‌ها عبارتند از :

تعاریف و مقررات کلی و عمومی (بخش یک)، ورود، اقامت و عزیمت کشتی (بخش دو)، ورود و عزیمت افراد (بخش سه)، اختفاء (بخش چهار)، ورود، اقامت و عزیمت محموله و سایر کالاها (بخش پنج)، سلامت عمومی و قرنطینه مشتمل بر اقدامات بهداشتی برای حیوانات و گیاهان (بخش شش) و مقررات متفرقه (بخش هفت). بخش‌های ضمیمه مشتمل بر یک سری قواعد و رویه‌های کاری می‌باشند. این قواعد به دو دسته‌ی خاص "استانداردها" و "رویه‌های توصیه‌ای"^۲ تقسیم شدند. اجرای استانداردها از سوی دولت‌های عضو الزامی و اجرای رویه‌های توصیه‌ای اختیاری می‌باشند. این رویه‌های غیر الزامی به عنوان تکمله استانداردها محسوب می‌شوند و

^۱ "Section".

^۲ "Standards and Recommended Practices".

کمک می‌کنند که استانداردها به درستی توسط دولت‌ها اجراء گردند. به همین دلیل علی‌رغم ماهیت غیر الزامی آن‌ها به طور گسترده مورد عمل واقع می‌شوند.^۱

در بخش دوی ضمیمه مدارکی پیش‌بینی گردید که کشتی‌ها در هنگام ورود و یا عزیمت به بنادر لازم است، آن‌ها را بر روی کشتی حمل نمایند. این مدارک عبارتند از اعلامیه عمومی، اعلامیه محموله، اعلامیه انبارهای کشتی، اعلامیه وسایل کروی کشتی و لیست کروز، لیست مسافران، مانیفست کالاهای خطرناک، مدرک مورد نیاز تحت کنوانسیون پست جهانی و اعلامیه دریایی بهداشت.^۲ سازمان بین‌المللی دریانوردی از طریق کمیته تسهیلات و با هدف کمک به دولت‌ها در اجرای درست و یکنواخت کنوانسیون، اقدام به تهیه هفت فرم برای اسناد فوق‌الذکر به جز دو مورد آخر نمود.^۳ اگرچه به لحاظ حقوقی استفاده از این فرم‌ها الزامی نیست، اما بطور گسترده مورد استفاده دولت‌های عضو قرار گرفته و به صورت یک عرف مورد عمل درآمد.

د) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری تحت پوشش

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی یکصد و پانزده کشور با در اختیار داشتن تقریباً ۹۰.۷۷٪ مجموع تناژ ناخالص جهانی به عضویت در کنوانسیون درآمدند. کشور کوچک موناکو اولین کشوری بود که در تاریخ نهم ماه آوریل سال ۱۹۶۵ میلادی عضویت در کنوانسیون را مورد پذیرش قرار داد. این کشور با امضای غیر مشروط کنوانسیون در همان روز تصویب به عضویت در آن درآمد.

^۱ اصلاح جامع و کلی ضمیمه کنوانسیون در نشست سی و پنجم کمیته تسهیلات آی‌مو که در سال ۲۰۰۹ میلادی برگزار شد، مطرح گردید و از نشست سی و ششم در برنامه ی کاری آن قرار گرفت. طبق برنامه ریزی بعمل آمده قرار است این پروژه در سال ۲۰۱۳ به سرانجام خود برسد. معهدا چنانچه کمیته موفق به اتمام کار در نشست سی و هشتم خود در سال ۲۰۱۳ نشد، اتمام آن به نشست بعد موکول خواهد شد.

^۲ "General Declaration, Cargo Declaration, Ship's Stores Declaration, Crew's Effects Declaration, Crew List, Passenger List, Dangerous Goods Manifest, The document required under the Universal Postal Convention for Mail, Maritime Declaration of Health".

^۳ "IMO FAL Forms".

در منطقه خلیج فارس تنها کشورهای عراق و جمهوری اسلامی ایران عضویت در کنوانسیون را پذیرفتند. این دو کشور به ترتیب در تاریخ هجدهم ماه نوامبر سال ۱۹۷۶ میلادی و بیست و هفتم ماه مارس سال ۱۹۹۵ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمودند.

بند دوم - کنوانسیون برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی و پروتکل برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی سکوهای ثابت واقع در فلات قاره مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی

اگرچه انجام اعمال غیر قانونی و مجرمانه علیه کشتی‌ها و نیز سکوهای ثابت واقع در دریا و یا اعمال مجرمانه دیگری که ایمنی ناوبری را به خطر می‌اندازد، از مدت‌ها قبل وجود داشت، اما حادثه معروف گروگان‌گیری کشتی مسافری "آچیل لارو"^۱ را باید عامل اصلی ترغیب دولت‌های عضو آیمو در تصویب یک معاهده بین‌المللی برای مبارزه با اعمال غیر قانونی علیه کشتی‌ها و سکوهای ثابت در دریاها دانست. کشتی مذکور که حامل مسافرانی از مبدأ بندر اسکندریه ی مصر به مقصد پورت سعید این کشور بود، در تاریخ هفتم ماه اکتبر سال ۱۹۸۵ میلادی توسط یک تیم مسلح به گروگان گرفته می‌شود. در این قضیه گروگان‌گیران خواستار آزادی تعدادی از زندانیان فلسطینی در بند رژیم اشغال‌گر قدس می‌شوند، اما با درخواست آن‌ها موافقت نمی‌گردد. در جریان گروگان‌گیری، یکی از مسافران معلول کشته می‌شود. سپس کشتی در مقصد خود بندر پورت سعید پهلو گرفته و طی توافقی که میان گروگان‌گیران و دولت مصر صورت می‌گیرد، کشتی و سرنشینان آن آزاد می‌گردند. دو ماه بعد از این حادثه مجمع عمومی سازمان ملل متحد طی قطعنامه‌ی شماره‌ی ۴۰/۶۱ که در تاریخ نهم ماه دسامبر همان سال به تصویب رسید، از تمامی دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی درخواست نمود، در جهت مبارزه با تروریسم گام‌های عملی در قالب‌های مختلف بردارند.^۲ کم‌تر از یک سال پس از تصویب قطعنامه‌ی مجمع عمومی سازمان ملل متحد، در ماه نوامبر سال ۱۹۸۶ میلادی کشورهای مصر، اتریش و ایتالیا پیشنهاد تصویب

^۱ "Achile Lauro".

^۲ بند سیزدهم قطعنامه‌ی مجمع می‌گوید: "مجمع عمومی از سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌خواهد، مشکل تروریسم روی کشتی و یا علیه کشتی را، با هدف ارائه‌ی توصیه‌هایی راجع به اقدامات مناسب، مطالعه و بررسی نماید."

یک کنوانسیون در رابطه با برخورد با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی را به آیمو ارائه نمودند. با طرح موضوع در آیمو، تهیهٔ چنین سندی در برنامه‌ی کاری این سازمان قرار گرفت. تلاش‌های دولت‌های عضو آن در سال ۱۹۸۸ میلادی نتیجه داد و منجر به تصویب دو سند مهم حقوقی بین‌المللی گردید. با مراجعه به مقدمهٔ این دو سند حقوقی می‌توان موارد زیر را به عنوان اهداف اصلی تصویب آن‌ها بر شمرد:

- جلوگیری و برخورد با افرادی که با ارتکاب اعمال غیر قانونی در صور مختلف، ایمنی جان اشخاص، اموال و کشتی‌ها را به طور جدی به مخاطره می‌اندازند و با اثر گذاری منفی بر فعالیت‌های دریانوردی، تصویر مطلوب به دست آمده در ارتباط با ایمنی کشتی‌رانی را مخدوش می‌سازند؛
- پاسخ‌گویی به نگرانی‌های روز افزون جامعهٔ بین‌المللی در مواجهه با حوادث ناگوار تروریستی در اشکال مختلف که منجر به گرفتن جان افراد بی‌گناه شده و اصول اساسی آزادی بشریت و شأن و کرامت انسان‌ها را به خطر انداخته است؛
- پاسخ‌گویی به درخواست‌های سازمان ملل متحد از جمله قطعنامه‌ی شماره‌ی "۴۰/۶۱" نشست مورخ نهم ماه دسامبر سال ۱۹۸۵ مجمع عمومی آن.
- تلاش در جهت ارائهٔ مصادیقی از اعمال غیر قانونی به عنوان جرم و فهم مشترک از آن‌ها میان دولت‌های عضو و نیز الزام آن‌ها به برخورد مناسب با این جرایم از جمله محاکمه و مجازات مرتکبین؛ و
- تلاش در جهت ارائهٔ یک الگو برای اجرای یکنواخت مقررات و هماهنگی و همکاری میان دولت‌ها در برخورد با اعمال غیر قانونی.

الف) تاریخ تصویب، نحوهٔ اجراء و اصلاح کنوانسیون و پروتکل

کم‌تر از یک ماه قبل از صدور قطعنامه‌ی شماره‌ی "40/61" مجمع عمومی سازمان ملل متحد، موضوع اعمال غیر قانونی تهدیدکننده‌ی ایمنی کشتی‌ها و امنیت مسافران و کارکنان آن

در نشست چهاردهم مجمع آیمو مطرح گردید. در این نشست مجمع با تصویب قطعنامه‌ی شماره‌ی ۵۸۴ بر ارتقای امنیت و کاهش خطرات علیه جان مسافران و کارکنان کشتی‌ها تأکید نمود و از دولت‌ها خواست، اقدامات لازم را به عمل آورند.^۱ کمیته‌ی ایمنی دریانوردی نیز موظف شد، تدابیر و اقدامات فنی قابل اعمال را که می‌تواند مورد استفاده دولت‌ها در این زمینه قرار گیرد، تهیه و به دولت‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط بخشنامه نماید. تلاش کمیته‌ی مزبور منجر به تهیه و صدور بخشنامه‌ی در این زمینه گردید.^۲

صدور قطعنامه‌ی مجمع آیمو و هم‌زمان با آن قطعنامه‌ی مجمع عمومی سازمان ملل متحد و متعاقباً بخشنامه‌ی توصیه‌ای کمیته‌ی ایمنی دریانوردی، زمینه را برای تهیه‌ی یک سند حقوقی الزام‌آور بین‌المللی آماده نمود. پس از گذشت کم‌تر از دو سال و نیم از زمان صدور این قطعنامه‌ها و بخشنامه، پیش‌نویس متن کنوانسیون‌ی به همراه یک پروتکل از سوی کمیته‌ی حقوقی و با همکاری کمیته‌ی ایمنی دریانوردی تهیه و جهت طرح در یک کنفرانس بین‌المللی آماده گردید. با پیشنهاد شورای آیمو و تصویب مجمع در نشست پانزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۸۷ میلادی، کنفرانس بین‌المللی راجع به جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی از تاریخ یکم الی دهم ماه مارس سال ۱۹۸۸ میلادی در مقر "سازمان بین‌المللی غذا و کشاورزی (FAO)" واقع در شهر رم، پایتخت کشور ایتالیا برگزار شد. دولت‌های حاضر در کنفرانس توانستند پس از بحث و تبادل نظر مفصل راجع به مفاد پیش‌نویس کنوانسیون و پروتکل، متن نهایی این دو سند را در روز دهم ماه مارس به تصویب رسانند.^۳ عنوان سند اول "کنوانسیون برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ناوبری دریایی (SUA 88)"^۴ و عنوان سند

^۱ Resolution A.584 (14) Adopted on 20 November 1985: "Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crews".

^۲ "Circular on measures to prevent unlawful acts against passengers and crews on board ships", adopted in 53th session of Maritime Safety Committee (MSC 53), 1986.

^۳ با توجه به ماهیت سکوه‌ای ثابت واقع در دریا و عدم توافق دولت‌ها در تجمیع اعمال غیر قانونی علیه آن‌ها با اعمال غیر قانونی علیه کشتی‌ها و اسباب و ادوات کمک ناوبری در سندی واحد، کنفرانس متشکله برای تصویب کنوانسیون هم‌زمان اقدام به تصویب پروتکلی برای پوشش اعمال غیرقانونی علیه سکوه‌ای ثابت دریایی نمود.

^۴ "Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", (SUA Convention 88).

دوم که وابسته به سند اول است، " پروتکل برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی سکوهایی ثابت واقع در فلات قاره (SUA Protocol 88) " ^۱ می‌باشد.

۱- کنوانسیون

برای به اجراء در آمدن کنوانسیون عضویت پانزده کشور در آن کفایت می‌کند. طبق ماده هجده مفاد کنوانسیون پس از تسلیم سند عضویت پانزدهمین کشور و گذشت نود روز نسبت به تمامی دولت‌های عضو لازم الاجراء خواهد شد. دولت‌هایی که پس از اجرایی شدن معاهده عضویت در آن را می‌پذیرند، نود روز پس از تحویل سند عضویت به دبیر کل آیمو، متعهد به اجرای مفاد آن خواهند شد. با تحقق این شرایط کنوانسیون از تاریخ یکم ماه مارس سال ۱۹۹۲ میلادی به مرحله اجراء در آمد.

مقررات مربوط به اصلاح کنوانسیون در ماده بیست آن بیان گردید. برای برگزاری کنفرانسی جهت اصلاح کنوانسیون، موافقت و درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو و یا ده دولت عضو، هر عددی که بزرگ تر باشد، لازم و ضروری است. دبیر کل آیمو با وجود چنین درخواستی اقدام به برگزاری کنفرانس خواهد نمود. کنوانسیون مقرراتی راجع به نحوه طرح و تصویب اصلاحیه و به اجراء در آمدن آن وضع ننمود. بنابراین کنفرانس متشکله برای اصلاح معاهده در خصوص این موارد تصمیم‌گیری خواهد کرد. چنانچه دولتی بعد از اصلاح کنوانسیون و اجرای اصلاحیه به عضویت آن در آید، به اجرای مفاد اصلاحیه نیز ملزم خواهد بود.

۲- پروتکل

برای به اجراء در آمدن پروتکل لازم است، حداقل سه کشور عضو کنوانسیون به عضویت در پروتکل در آیند. با تحقق این شرط پروتکل پس از گذشت نود روز از تاریخ تسلیم سند عضویت آخرین عضو به اجراء در خواهد آمد. با این حال از آنجایی که پروتکل ناظر و وابسته به کنوانسیون می‌باشد، مستنداً به بند یک ماده شش، در صورتی اجرایی خواهد شد که قبل و یا هم زمان با آن کنوانسیون نیز به مرحله اجراء در آمده باشد. با عنایت به این شرط، پروتکل هم

^۱ " Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, (SUA Protocol 88) "

زمان با اجرایی شدن کنوانسیون در تاریخ یکم ماه مارس سال ۱۹۹۲ میلادی به مرحلهٔ اجراء در آمد.

مقررات مربوط به اصلاح مفاد پروتکل در مادهٔ هشت آن بیان گردید. تنها تفاوتی که این مقررات با مقررات اصلاح کنوانسیون دارد، این است که برای درخواست برگزاری کنفرانس جهت اصلاح مفاد پروتکل درخواست حداقل یک سوم دولت‌های عضو و یا پنج دولت عضو، هر عدد که بزرگ تر باشد، لازم است. به طور مثال چنانچه شش کشور به عضویت در پروتکل در آمده باشند، برای اصلاح مفاد آن لازم است، پنج کشور موافقت و درخواست خود را اعلام نمایند و چنانچه تعداد دولت‌های عضو بیست و یک کشور باشد، از نصاب یک سوم که بیش‌تر از پنج کشور خواهد شد، استفاده می‌شود. در این صورت موافقت و درخواست حداقل هفت کشور برای اصلاح پروتکل لازم و ضروری می‌باشد.

(ب) ساختار و عناوین موضوعات کنوانسیون و پروتکل

۱- کنوانسیون

کنوانسیون مشتمل بر بیست و دو ماده می‌باشد. مواد کنوانسیون فاقد عنوان بندی هستند. سوای از مقررات کلی و عمومی از قبیل اجراء، اصلاح و عضویت که در هر معاهدهٔ بین‌المللی پیش‌بینی می‌شود، موضوعات اصلی و ماهوی که در کنوانسیون به آن‌ها پرداخته شد، عبارتند از قلمرو اعمال کنوانسیون، عناوین مجرمانه، تعقیب و مجازات مجرمان، صلاحیت دولت‌ها نسبت به جرایم ارتكابی، حقوق متهم، وظایف و اختیارات ناخدای کشتی در برخورد با متهمان، استرداد متهمان، هماهنگی و همکاری میان دولت‌های عضو در تبادل اطلاعات و مدارک لازم برای دادرسی و نیز پیشگیری از وقوع جرایم مندرج در کنوانسیون، ارائهٔ اطلاعات مربوط به جرایم ارتكابی و اقدامات صورت گرفته نسبت به جرم و مجرم به دبیر کل آیمو و انتشار آن میان دولت‌های عضو کنوانسیون و آیمو، نحوهٔ حل و فصل اختلافات مربوط به تفسیر و اعمال کنوانسیون میان دولت‌های عضو. کنوانسیون مورد بحث فاقد هرگونه ضمیمه و پیوستی می‌باشد.

۲- پروتکل

پروتکل از ده ماده تشکیل گردید. دلیل تعداد کم مواد پروتکل این است که به موجب ماده یک آن بسیاری از مواد کنوانسیون، با توجه به تشابهات زیاد میان اعمال غیر قانونی علیه کشتی‌ها و سکوه‌های ثابت، نسبت به سکوه‌های ثابت نیز اعمال می‌گردد. همانند مواد کنوانسیون، مواد پروتکل نیز فاقد عنوان بندی می‌باشند. با این حال موضوعاتی که در این معاهده مورد اشاره قرار گرفتند، به ترتیب مندرج در مواد عبارتند از نحوه اعمال مقررات مواد پنج الی هفت و ده الی شانزده کنوانسیون نسبت به اعمال مجرمانه ی ارتكابی بر روی سکوه‌های ثابت واقع در فلات قاره و یا علیه این سکوها، عناوین مجرمانه علیه سکوه‌های ثابت، صلاحیت دولت‌های عضو نسبت به جرایم علیه سکوه‌های ثابت، عدم اثرگذاری مفاد پروتکل بر قواعد حقوق بین‌الملل راجع به سکوه‌های ثابت واقع در فلات قاره، نحوه عضویت در پروتکل و اجرای آن، انصراف از عضویت در پروتکل، نحوه اصلاح مفاد پروتکل، تعیین دبیرکل آیمو به عنوان امین اسناد و زبان پروتکل.

پروتکل "SUA 88" نسبت به سکوه‌های ثابت اعمال می‌شود.^۱ سکوه‌های ثابت نیز در ماده سه پروتکل تعریف گردید. بند سه این ماده می‌گوید:

" برای اهداف این پروتکل، سکوی ثابت عبارت است از جزیره مصنوعی، تأسیسات و یا بناهایی که برای کشف یا بهره برداری از منابع یا اهداف اقتصادی، به صورت ثابت به بستر دریا بسته و وصل می‌باشند."

پروتکل مورد نظر فاقد هرگونه ضمیمه و پیوستی می‌باشد.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش کنوانسیون و پروتکل

۱- کنوانسیون

پس از کنوانسیون‌های "SOLAS 74"، کنوانسیون "SUA 88" به همراه کنوانسیون "LL 66" بیش‌ترین تعداد عضو را به خود اختصاص داد. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی یکصد و

^۱ "Fixed Platform".

شصت کشور با مجموع ۹۴.۶۶٪ تناژ ناخالص جهانی به عضویت در این معاهده در آمدند. کشور کوچک سیشل نام خود را به عنوان اولین عضو ثبت نمود. این کشور سند عضویت خود را در تاریخ بیست و چهارم ماه ژانویه سال ۱۹۸۹ میلادی تسلیم دبیر کل آیمو نمود.

در منطقه خلیج فارس تمامی کشورها به جز عراق به عضویت در کنوانسیون در آمدند. کشور عمان به عنوان اولین کشور از این منطقه سند عضویت خود را در تاریخ بیست و چهارم ماه سپتامبر سال ۱۹۹۰ میلادی تسلیم امین اسناد نمود. جمهوری اسلامی ایران نیز آخرین کشور از این منطقه است که عضویت در کنوانسیون را در تاریخ سی ام ماه اکتبر سال ۲۰۰۹ میلادی پذیرفت.

۲- پروتکل

تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی یکصد و چهل و هشت کشور با در اختیار داشتن ۸۹.۶۵٪ تناژ ناخالص جهانی به عضویت در پروتکل در آمدند. اکثر کشورهایی که به عضویت در کنوانسیون در آمدند، در همان زمان تسلیم سند عضویت خود در کنوانسیون، سند عضویت در پروتکل را نیز تسلیم دبیر کل آیمو نمودند. در اینجا نیز سیشل اولین کشوری بود که سند عضویت خود را هم زمان با تسلیم سند عضویت در کنوانسیون تسلیم نمود.

در منطقه خلیج فارس همه‌ی کشورها به جز عراق عضو پروتکل می‌باشند. در اینجا نیز عمان اولین کشوری بود که به عضویت در پروتکل در آمد. تاریخ عضویت این کشور در پروتکل با تاریخ عضویت در کنوانسیون یکی می‌باشد. جمهوری اسلامی ایران نیز هم زمان با تسلیم سند عضویت در کنوانسیون، سند عضویت خود در پروتکل را تقدیم دبیر کل آیمو نمود.

بند سوم – دو پروتکل اصلاحی مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی مربوط به کنوانسیون و پروتکل “SUA 88”

درست روز بعد از حوادث یازدهم سپتامبر، شورای امنیت سازمان ملل متحد تشکیل جلسه داد و به اتفاق آراء قطعنامه‌ی شماره‌ی ۱۳۶۸ را به تصویب رساند. در این قطعنامه ضمن محکومیت اقدام تروریستی مورد نظر، از جامعه بین‌المللی درخواست شد، تلاش‌های شان را

برای پیشگیری و ممانعت از اعمال تروریستی دو چندان نمایند و در اجرای کامل کنوانسیون‌های بین‌المللی ضد تروریستی و قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد، به ویژه قطعنامه‌ی شماره ۱۲۶۹ مورخ نوزدهم ماه اکتبر سال ۱۹۹۹ میلادی جدیت ورزند. این مطالبه شورای امنیت مجدداً با تفصیل بیش‌تری در قطعنامه‌ی شماره‌ی ۱۳۷۳ که در تاریخ بیست و هشتم ماه سپتامبر همان سال به تصویب رسید، مورد تأکید قرار گرفت.

اندکی پس از فراخوانی شورای امنیت سازمان ملل متحد، نشست بیست و دوم مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی در ماه نوامبر سال ۲۰۰۱ میلادی برگزار شد. در این نشست مجمع موضوع بازبینی تدابیر و اقدامات لازم برای جلوگیری از اعمال تروریستی تهدید کننده‌ی امنیت مسافران، کارکنان و ایمنی کشتی‌ها را مورد بحث و بررسی قرار داد و نتیجتاً قطعنامه‌ی شماره‌ی ۹۲۴ را در این زمینه به تصویب رساند.^۱ در این قطعنامه ضمن اشاره به قطعنامه‌های فوق‌الذکر شورای امنیت، از کمیته‌های حقوقی، ایمنی دریانوردی و تسهیلات آیمو درخواست شد، تحت هدایت شورای آیمو، مقررات موجود از جمله کنوانسیون و پروتکل "SUA 88" را مورد بازبینی قرار دهند و در صورت نیاز اصلاحات لازم را در جهت به روز رسانی آن‌ها به عمل آورند. البته در این فرآیند فشار دولت ایالات متحده آمریکا و لابی دولت‌ها غربی در استفاده بهینه از جو حاکم کاملاً مشهود بود.

الف) تاریخ تصویب، نحوه اجراء و اصلاح دو پروتکل

کمیته‌ی حقوقی آیمو از اجلاس هشتاد و چهارم خود کار بر روی پروژه‌ی بازبینی و اصلاح اساسی کنوانسیون و پروتکل "SUA 88" را آغاز نمود و پس از گذشت سه سال موفق شد، متن پیش‌نویس پروتکل‌های اصلاحی را در نشست نودم خود که در ماه آوریل سال ۲۰۰۵ میلادی برگزار گردید، به تصویب رساند. با تهیه متن اصلاحیه پیشنهادی و برنامه ریزی قبلی شورا که به تأیید مجمع آیمو در نشست بیست و سوم ماه دسامبر سال ۲۰۰۳ میلادی نیز رسید، کنفرانس بین‌المللی راجع به بازنگری معاهدات "SUA" از تاریخ دهم ماه اکتبر سال ۲۰۰۵ میلادی به

^۱ Resolution A.924 (22) adopted on 20 November 2001: "Review of Measures and Procedures to Prevent Acts of Terrorism Which Threaten the Security of Passengers and Crews and the Safety of Ships".

مدت پنج روز در مقر آیمو برگزار گردید. کنفرانس پس از بحث و بررسی متن پیش‌نویس اصلاحیه‌های تهیه شده از سوی کمیته‌ی حقوقی و اسنادی که از سوی دولت‌های عضو در رابطه با آن‌ها اراده شده بود، سرانجام موفق شد، دو پروتکل اصلاحی را تحت عناوین زیر در تاریخ چهاردهم ماه اکتبر به تصویب رساند:

- "پروتکل سال ۲۰۰۵ نسبت به کنوانسیون برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی"^۱
- "پروتکل سال ۲۰۰۵ نسبت به پروتکل برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی سکوه‌های ثابت واقع در فلات قاره"^۲.

پروتکل اصلاحی کنوانسیون "SUA 88" مستنداً به بند دوم ماده‌ی پانزدهم آن به کنوانسیون "SUA 2005" موسوم گردید. پروتکل اصلاحی پروتکل "SUA 88" نیز به "SUA Protocol 2005" شناخته شد.

۱- پروتکل اصلاحی کنوانسیون

کنوانسیون "SUA 2005" نود روز پس از تاریخی که در آن دوازده کشور سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو نمایند، به اجراء در خواهد آمد. شرط گذشت نود روز برای دولت‌هایی که پس از اجرایی شدن کنوانسیون به عضویت آن در می‌آیند، نیز قابل اجراء است. با تحقق این شرایط کنوانسیون مزبور در تاریخ بیست و هفتم ماه جولای سال ۲۰۱۰ میلادی به اجراء درآمد.

مقررات اصلاح و بازنگری مفاد کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی در ماده‌ی بیست آن بیان گردید. این مقررات تفاوتی با کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی ندارد. علاوه بر این مقررات، در ماده‌ی بیست و دوم شرایط ویژه‌ای برای اصلاح ضمیمه‌ی کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی در نظر گرفته شد. در این ماده برای اصلاح ضمیمه از یک روش خاص و نادری استفاده

¹ "Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, (SUA 2005)".

² "Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, (SUA Protocol 2005)".

گردید. هر یک از دولت‌های عضو می‌تواند درخواست اصلاح ضمیمه را که حاوی فهرستی از معاهدات بین‌المللی می‌باشد، کتباً به دبیر کل آیمو اعلام نماید. دبیر کل نیز چنین درخواستی را به اطلاع کلیه دولت‌های عضو آیمو خواهد رساند و نظر دولت‌های عضو را در خصوص تصویب آن جویا خواهد شد. اصلاحیه پیشنهادی بعد از اینکه دوازده دولت عضو رضایت خود را نسبت به آن کتباً اعلام نمایند، تصویب شده تلقی خواهد شد. اصلاحیه مصوب فرض شده به روش فوق، سی روز پس از تاریخی که دوازدهمین کشور سند موافقت خود را تسلیم نمود، برای همه‌ی دوازده دولت عضو لازم‌الاجراء خواهد شد. چنانچه دولتی پس از اجرایی شدن اصلاحیه رضایت خود را اعلام و سند آن را تسلیم دبیر کل نماید، با گذشت سی روز به مفاد اصلاحیه ملزم خواهد شد.

۲- پروتکل اصلاحی پروتکل

مقررات مربوط به نحوه به اجراء در آمدن پروتکل "SUA 2005" و چگونگی اصلاح مفاد آن عیناً همانند پروتکل مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی می‌باشد و بنابراین نیازی به بیان مجدد آن‌ها در اینجا دیده نمی‌شود.

ب) ساختار، عناوین موضوعات و ضمایم پروتکل‌های اصلاحی

۱- پروتکل اصلاحی کنوانسیون

پروتکل اصلاحی کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی خود از بیست و چهار ماده تشکیل گردید. در این پروتکل اصلاحی یک سری مقررات جدید در قالب مواد مکرر اضافه و یک سری از مواد کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی نیز مورد اصلاح واقع شد. تعداد محدودی از بندهای مواد این کنوانسیون نیز حذف شدند. طبق ماده پانزدهم پروتکل اصلاحی، کنوانسیون "SUA 88" به اتفاق پروتکل اصلاحی آن، میان دولت‌هایی که عضو پروتکل شدند، با هم دیگر به عنوان یک سند واحد خوانده و تفسیر خواهند شد. مفهوم مخالف این عبارت این است که چنانچه دولتی هم زمان عضو پروتکل سال ۲۰۰۵ و کنوانسیون سال ۱۹۸۸ باشد، روابط میان چنین دولتی با دولت‌های دیگری که صرفاً عضو کنوانسیون سال ۱۹۸۸ هستند، صرفاً بر اساس

کنوانسیون مزبور تنظیم خواهد شد. بنابراین دولت غیر عضو پروتکل سال ۲۰۰۵ نمی‌تواند به استناد اینکه دولت مقابل آن علاوه بر عضویت در کنوانسیون، عضو پروتکل سال ۲۰۰۵ نیز می‌باشد، خواستار پای بندی ایشان به تعهدات مندرج در پروتکل در قبال خود گردد. به همین خاطر است که هر دو معاهده مورد بحث معتبر هستند و عضویت در کنوانسیون سال ۲۰۰۵ میلادی منوط به خروج از کنوانسیون سال ۱۹۸۸ میلادی نگردید. البته تنها دولت‌هایی می‌توانند به عضویت در پروتکل سال ۲۰۰۵ و به عبارت دیگر کنوانسیون "SUA 2005" در آیند که قبلاً عضویت در کنوانسیون "SUA 88" را پذیرفته باشند. این شرط در بند چهارم ماده هفده پروتکل سال ۲۰۰۵ میلادی صراحتاً ذکر شد.

طبق بند دوی ماده پانزده پروتکل اصلاحی مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی، مواد یک الی شانزده کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی با اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن‌ها به موجب پروتکل اصلاحی سال ۲۰۰۵، به اتفاق مواد هفده الی بیست و چهار پروتکل که جایگزین مقررات پایانی کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی گردیدند و نیز ضمیمه پیش‌بینی شده در پروتکل توأمأ و به صورت یکپارچه "کنوانسیون برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی، ۲۰۰۵" را تشکیل می‌دهند. کنفرانس تصویب کننده‌ی پروتکل اصلاحی سال ۲۰۰۵ میلادی به این امر توجه داشته و به همین دلیل از دبیر کل آی‌مو خواست، متن یکپارچه‌ی آن را به زبان‌های عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیولی تهیه و منتشر نماید.^۱

متن یکپارچه‌ی کنوانسیون "SUA 2005" با اعمال اصلاحات فوق‌الذکر، جمعاً از بیست و چهار ماده و یک ضمیمه تشکیل گردید. مواد دو، پنج، هشت، دوازده و شانزده هر کدام دارای یک ماده مکرر، ماده سه دارای سه ماده مکرر و ماده یازده دارای دو ماده مکرر می‌باشند. بنابراین با محاسبه این ده ماده مکرر که به موجب پروتکل اضافه گردیدند، تعداد واقعی مواد کنوانسیون به عدد سی و چهار خواهد رسید، اگرچه به لحاظ شکلی و رسمی تعداد بیست و چهار ماده برای آن ثبت گردید.

¹¹ Final Act of the International Conference on the Review of the SUA Treaties".

عناوین موضوعات مواد مختلف پروتکل/کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی عبارتند از اصلاحات نسبت به مواد یک، سه، پنج، پیش‌بینی ضمیمه، ماده هشت، ده، یازده، دوازده، سیزده، چهارده، پانزده، تعبیر و تفسیر و اعمال مقررات پروتکل، نحوه عضویت، اجراء، انصراف، نحوه اصلاح مفاد پروتکل و ضمیمه آن، امین اسناد و زبان پروتکل.

با لحاظ اصلاحات صورت گرفته نسبت به کنوانسیون اعم از حذف، اضافه و یا اصلاح یک متن و بر اساس متن یکپارچه ای که از سوی آی‌مو برای سهولت در مراجعه به مفاد کنوانسیون بازنگری شده تهیه و منتشر گردید، عناوین موضوعات مهم کنوانسیون مورد نظر به شرح ذیل می‌باشند:

تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی استفاده شده در متن کنوانسیون، عدم شمول کنوانسیون نسبت به بعضی از کشتی‌ها از قبیل ناوهای جنگی، عدم اثرگذاری کنوانسیون بر حقوق، تعهدات و مسؤولیت های دولت‌ها و اشخاص تحت حقوق بین‌الملل، عدم شمول کنوانسیون بر فعالیت‌های نیروهای مسلح در هنگام یک معارضه مسلحانه، عدم اثرگذاری کنوانسیون بر حقوق، تعهدات و مسؤولیت های مذکور در چند معاهده بین‌المللی مربوط به سلاح های اتمی، بیولوژیکی، سمی و شیمیایی از قبیل معاهده راجع به عدم اشاعه سلاح های هسته ای مصوب سال ۱۹۶۷ میلادی، مصادیق جرایم داخل در قلمرو کنوانسیون، قلمرو دریایی اعمال مقررات کنوانسیون نسبت به کشتی‌ها، تعهد دولت‌های عضو به در نظر گرفتن مجازات مندرج در کنوانسیون، تعهد دولت‌های عضو به تعقیب و مجازات اشخاص حقوقی واقع در سرزمین آن‌ها و یا سازمان دهی شده تحت قوانین آن‌ها که مدیران و مسؤولان شان مرتکب جرایم مذکور در کنوانسیون گردیدند، تعهد دولت‌های عضو مبنی بر استقرار صلاحیت شان نسبت به جرایم مذکور در کنوانسیون ارتکاب یافته در حالات مختلف، مقررات مربوط به شناسایی، دستگیری، بازجویی و استرداد مجرمان حاضر در سرزمین دولت عضو و رعایت حقوق ایشان، مقررات مربوط به تحویل مجرم از سوی ناخدای کشتی به مقامات دولت عضو غیر از دولت صاحب پرچم، همکاری میان دولت‌های عضو در زمینه‌های مختلف، عدم اثرگذاری کنوانسیون بر قواعد حقوق بین‌الملل راجع به حق دولت‌ها در اعمال صلاحیت نسبت به کشتی‌های غیر تحت پرچم،

مقررات مربوط به نحوه استرداد مجرمان، منع در نظر گرفتن جرایم مندرج در کنوانسیون به عنوان جرایم سیاسی و یا مرتبط با این گونه جرایم، موارد عدم اجابت درخواست استرداد مجرم، همکاری دولت‌ها در رابطه با جریان دادرسی، انتقال مجرمان و محکومان از سرزمین یک دولت عضو به دولت دیگر با هدف مساعدت در تحصیل مستندات لازم برای تحقیق یا تعقیب جرایم مندرج در کنوانسیون و تعهدات طرفین، همکاری میان دولت‌ها در جلوگیری از ارتکاب جرایم، ارائه یک سری اطلاعات مربوط به جرم و اقدامات صورت گرفته علیه مجرم به دبیر کل آی‌مو و نیز انتشار آن میان دولت‌های عضو و سازمان‌های بین‌المللی دولتی مرتبط، نحوه حل و فصل اختلافات میان دولت‌های عضو در اجراء و اعمال مفاد کنوانسیون، مقررات پایانی مشتمل بر مقرراتی راجع به نحوه عضویت، اجراء، انصراف، اصلاح، اعلامیه‌های دولت‌های عضو راجع به اعمال ماده سه مکرر- دو، اصلاحات نسبت به ضمیمه کنوانسیون، معرفی دبیر کل آی‌مو به عنوان امین اسناد و وظایف آن و نهایتاً زبان کنوانسیون.

ضمیمه کنوانسیون که فاقد عنوان خاصی می‌باشد، حاوی اسامی نه کنوانسیون و پروتکل است که در ماده مکرر سوم از ماده سوم^۱ به آن ارجاع گردیده است. این ماده در شمول کنوانسیون نسبت به جرایم می‌گوید:

" هر فردی مرتکب یک جرم در داخل محدوده تعریف این کنوانسیون می‌شود، چنانچه این فرد به صورت غیر قانونی و از روی قصد، شخص دیگری را با علم به اینکه مرتکب عملی شد که آن عمل طبق ماده سه، سه مکرر یک و سه مکرر دو و یا هر یک از معاهدات مندرج در ضمیمه، یک جرم را تشکیل می‌دهد، با قصد کمک به او برای فرار از تعقیب جزایی، بر روی کشتی حمل و نقل نماید."

چنانچه دولتی در هنگام تسلیم سند عضویت در کنوانسیون به عضویت هر یک از اسناد مذکور در ضمیمه در نیامده باشد و یا در صورت عضویت هنوز به اجرای مفاد آن متعهد نگردیده باشد، می‌تواند عدم پای بندی خود را به مفاد ماده فوق‌الذکر نسبت به چنین معاهده‌ای به اطلاع

¹ "Article 3 ter".

دبیر کل آی‌مو برساند. در صورت خروج دولت عضو از یکی از معاهدات مندرج در ضمیمه نیز می‌بایست مراتب را به دبیر کل اعلام نماید. هم چنین است، چنانچه دولتی متعاقباً به عضویت در هر یک از کنوانسیون‌های مندرج در ضمیمه در آید و یا در صورت عضویت قبلی، نسبت به اجرای آن متعهد گردد. در چنین صورتی دولت عضو به تعهدات مندرج در ماده فوق‌الذکر در خصوص معاهده‌ای که جدیداً به عضویت در آن در آمد و یا در صورت عضویت قبلی نسبت به اجرای آن متعهد گردید، ملتزم خواهد شد.

۲- پروتکل اصلاحی پروتکل

دامنه‌ی بازنگری و اصلاح مقررات بین‌المللی امنیتی و ضد تروریستی، با عنایت به توجیحات مذکور در مبحث مقدماتی پروتکل اصلاحی کنوانسیون "SUA 88" مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی، به پروتکل "SUA 88" نیز گسترش یافت. از سوی دیگر اصلاح کنوانسیون مزبور به ناچار اصلاح پروتکل آن را که بطور هم زمان به تصویب رسید، به خاطر وابستگی هایش به این کنوانسیون موجب گردید.

اکثر مقررات کنوانسیون "SUA 2005" نسبت به پروتکل اصلاحی مربوط به پروتکل سال ۱۹۸۸ میلادی نیز قابل اعمال می‌باشد. این مقررات در بند یک ماده یک پروتکل اصلاحی ذکر گردیدند.

پروتکل "SUA 2005" خود از سیزده ماده تشکیل گردید. طبق ماده شش این پروتکل، پروتکل‌های "SUA 88" و "SUA 2005" میان دولت‌های عضو پروتکل اخیر به عنوان سند واحد خوانده و تعبیر خواهند شد. به موجب همین ماده مواد یک الی چهار پروتکل مصوب سال ۱۹۸۸ با لحاظ اصلاحات صورت گرفته نسبت به آن‌ها و مواد هشت الی سیزده پروتکل مصوب سال ۲۰۰۵ توأمأ ذیل یک سند واحد به عنوان "پروتکل برای جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه ایمنی سکوه‌های ثابت واقع در فلات قاره"^۱ شناخته خواهند شد.

^۱ "Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 2005, (2005 SUA Fixed Platforms Protocol)".

اگر چه متن یکپارچه ی پروتکل "SUA 2005" به طور رسمی مشتمل بر سیزده ماده است، اما ماده دوی این پروتکل خود دارای دو ماده مکرر دیگر می‌باشد. فلذا جمع واقعی مواد این پروتکل با احتساب دو ماده مکرر مزبور به عدد پانزده می‌رسد. عناوین موضوعات مواد مختلف پروتکل مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی مربوط به پروتکل مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی عبارتند از تعیین مقررات قابل اعمال مواد کنوانسیون نسبت به پروتکل، تعریف سکوه‌های ثابت، مصادیق جرایم موضوع پروتکل، تعهد دولت‌های عضو مبنی بر استقرار صلاحیت نسبت به جرایم ارتكابی مجرمان در حالات مختلف و مقررات پایانی شامل مقرراتی راجع به نحوه عضویت، اجراء، انصراف، اصلاح، امین اسناد و زبان پروتکل.

ج) وضعیت عضویت دولت‌ها و میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش دو پروتکل

۱- پروتکل اصلاحی کنوانسیون

اولین کشوری که عضویت در کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی را پذیرفت، کشور کوچک جزایر کوک می‌باشد. این کشور در تاریخ دوازدهم ماه مارس سال ۲۰۰۷ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمونمود. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی بیست و دو کشور با در اختیار داشتن مجموعاً ۳۰.۲۷٪ تناژ ناخالص جهانی عضویت در معاهده را پذیرفتند.

از منطقه خلیج فارس تاکنون هیچ کشوری به عضویت در کنوانسیون در نیامد.

۲- پروتکل اصلاحی پروتکل

طبق بند چهار ماده هشت پروتکل "SUA 2005" تنها دولت‌هایی می‌توانند به عضویت این پروتکل در آیند که قبل از آن به عضویت پروتکل "SUA 88" در آمده باشند. از سوی دیگر برای عضویت در پروتکل "SUA 2005"، عضویت در کنوانسیون "SUA 2005" پیش شرط اصلی آن می‌باشد.

اولین کشوری که به عضویت در پروتکل در آمد، کشور اسپانیا می‌باشد. این کشور در تاریخ شانزدهم ماه آوریل سال ۲۰۰۸ میلادی سند عضویت خود را تسلیم دبیر کل آیمو به عنوان امین اسناد نمود.

پروتکل مورد نظر به همراه کنوانسیون در تاریخ بیست و هشتم ماه جولای سال ۲۰۱۰ میلادی به اجراء درآمد. تا پایان ماه جولای سال ۲۰۱۲ میلادی هجده کشور از بیست و دو کشور عضو کنوانسیون عضویت در پروتکل را نیز پذیرفتند. این تعداد کشورها مجموعاً ۲۹.۵۲٪ تناژ ناخالص جهانی را تحت پوشش خود قرار دادند.

ویژگی‌های کنوانسیون "SUA 2005" به شرحی که در قبل گذشت، به خصوص توسعه جرایم موجب گردید، بسیاری از دولت‌ها خود را از عضویت در کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی بی‌نیاز بدانند و یا حداقل اینکه ضرورتی در تعجیل عضویت در آن احساس نمایند؛ دولت‌هایی که اکثر قریب به اتفاق آن‌ها عضو کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی می‌باشند و عضویت در آن را برای تأمین منافع ملی در رابطه با یکی از موضوعات حساس با صبغه امنیتی و حتی سیاسی، کافی می‌دانند. بروز چنین وضعیتی بر اهمیت این کنوانسیون کاسته و بر ارزش کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی افزود. جالب اینکه بعضی از دولت‌ها همانند جمهوری اسلامی ایران، حتی پس از زمان تصویب کنوانسیون "SUA 2005"، کنوانسیون "SUA 88" را ترجیح داده و صرفاً به عضویت آن درآمدند.

د) تغییرات و تفاوت‌های اساسی میان کنوانسیون و پروتکل مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی و پروتکل‌های مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی

تغییرات عمده‌ای در پروتکل‌های اصلاحی مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی نسبت به کنوانسیون و پروتکل مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی صورت گرفت که به موارد مهم آن‌ها در اینجا اشاره می‌شود.

۱- کنوانسیون

کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی با هدف رفع کاستی‌ها، کارآمدی بیشتر و به خصوص گسترش شمول به جرایم جدید علیه ایمنی کشتی‌رانی مورد بازنگری قرار گرفت. ویژگی‌های اصلی کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی و تفاوت‌های مهم آن با کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی را می‌توان به شرح ذیل بیان نمود:

• در مقدمه کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی علاوه بر توجیهات مذکور در مقدمه کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی، به توجیهات دیگری برای اصلاح کنوانسیون و تصویب سند جدید اشاره شد. در این مقدمه می‌توان تأثیر قابل توجه حادثه روز یازدهم ماه سپتامبر ایالات متحده آمریکا بر تصویب پروتکل اصلاحی سال ۲۰۰۵ را به وضوح مشاهده نمود. بحث مبارزه با تروریسم اگرچه در مقدمه کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی نیز مورد توجه قرار گرفت، اما در مقدمه کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی برجسته تر گردید و به دوازده معاهده بین‌المللی مرتبط با اعمال غیر قانونی و اقدامات تروریستی در زمینه‌های مختلف اشاره شد. در مقدمه هم چنین قطعنامه‌ی شماره‌ی ۱۵۴۰ شورای امنیت سازمان ملل متحد که در سال ۲۰۰۴ میلادی به تصویب رسید، مورد یادآوری قرار گرفت.^۱ علاوه بر این در مقدمه اهمیت تصویب کد “ISPS” و الزامی نمودن آن با گنجاندن در کنوانسیون سولاس نیز مورد توجه کنفرانس قرار گرفت. نتیجتاً باید گفت، مقدمه کنوانسیون “SUA 2005” که جهت گیری مفاد کنوانسیون را نشان می‌دهد، از تفصیل بیش‌تری نسبت به مقدمه آمده در کنوانسیون “SUA 88” در توجیه تصویب آن برخوردار می‌باشد. این امر اهمیت و جایگاه کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ را نزد آیمو و سازمان ملل متحد، به ویژه دولت‌هایی که اهتمام زیادی در تصویب آن ورزیدند، نشان می‌دهد.

• با ورود مصادیق جدید اعمال غیر قانونی در کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵، اصطلاحات جدید وارد آن گردید که در ماده یک اصلاحی از آن‌ها تعریف به عمل آمد. این اصطلاحات عبارتند از حمل و نقل، خسارات و جراحت شدید، تسلیحات “BCN”،^۲ مواد شیمیایی سمی، مواد شیمیایی واکنش کننده موسوم به “Precursor”. هم چنین در بند دوی ماده یک از اصطلاحاتی نام برده شد که برای تعاریف آن‌ها به کنوانسیون بین‌المللی

^۱ در این قطعنامه بر لزوم برداشتن اقدامات مؤثر تکمیلی از سوی دولت‌ها برای جلوگیری از تکثیر و اشاعه تسلیحات اتمی، شیمیایی و بیولوژی و نیز صور تحویل آن تأکید گردید.

^۲ منظور از این علامت اختصاری سلاح‌های بیولوژیکی، شیمیایی و هسته‌ای می‌باشد.

برای جلوگیری از بمب گذاری های تروریستی مصوب سال ۱۹۹۷ میلادی و اساسنامه‌ی "آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای (IAEA)" مصوب سال ۱۹۵۶ میلادی ارجاع گردید. در ماده‌ی یک کنوانسیون "SUA 88"، خلاف ماده‌ی یک کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ تنها از کشتی تعریف به عمل آمد. این تعریف بدون تغییر در ماده‌ی یک کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی آورده شد.

- طبق ماده‌ی دوی مکرر کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی مفاد این کنوانسیون بر حقوق، تعهدات و مسؤولیت های دولت‌ها و اشخاص تحت حقوق بین‌الملل از جمله اهداف و اصول منشور سازمان ملل متحد، حقوق بشر بین‌الملل و حقوق پناهندگی و بشردوستانه و نیز حقوق، تعهدات و مسؤولیت های آمده در بعضی از معاهدات بین‌المللی که در بند سوم ماده‌ی فوق‌الذکر از آن‌ها نام برده شد، تأثیری نخواهد داشت. هم چنین فعالیت‌های نیروهای مسلح در هنگام نزاع نظامی و یا در اجرای وظایف رسمی دولتی از قلمرو کنوانسیون خارج گردیدند. چنین مقرراتی در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی پیش‌بینی نشد.

- مهم‌ترین تغییر و دگرگونی حادث شده به موجب کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی مربوط به مصادیق مجرمانه اعمال غیرقانونی می‌باشد. در این معاهده علاوه بر مصادیق مذکور در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی موارد دیگری به این جرایم اضافه شدند و بدین ترتیب کنوانسیون اعمال غیرقانونی بیش‌تری را تحت پوشش خود قرار داد. جرایم اضافه شده در سه ماده‌ی مکرر از ماده‌ی سوم کنوانسیون توصیف گردیدند.^۱ به طور مثال یکی از اعمالی که در پاراگراف (b) از بند یک ماده‌ی سه مکرر به عنوان یک عمل مجرمانه مهم در نظر گرفته شد، عبارت است از حمل و نقل هرگونه تسلیحات "BCN" بر روی کشتی و با علم به ماهیت آن.

^۱ "Article 3bis, Article 3ter and article 3quater".

- اگرچه در بعضی از مواد کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی به همکاری میان دولت‌های عضو اشاره شد، اما در کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی این همکاری به خصوص در زمینه‌ی ارائه‌ی اطلاعات لازم جهت پیشگیری و جلوگیری از اعمال غیر قانونی با تفصیل بیشتری بیان گردید و به همکاری دولت‌های عضو کنوانسیون در مداخله و انجام اقدامات لازم علیه کشتی‌های تحت پرچم یک دیگر حتی ورود به کشتی‌ها و تصرف آن‌ها توسعه یافت. تفصیل این همکاری‌ها و مقررات حاکم بر آن در ماده‌ی هفت مکرر کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی آمده است. این ماده با پانزده بند طولانی‌ترین ماده‌ی کنوانسیون را تشکیل می‌دهد و یکی از تحولات و ویژگی‌های بسیار مهم آن محسوب می‌شود.
- موضوع دیگری که از ابتکارات کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی محسوب می‌شود، مربوط به جرایم سیاسی است. طبق ماده‌ی یازده مکرر، هیچ یک از جرایم مشمول کنوانسیون که در ماده‌ی سه و مواد مکرر آن احصاء گردیدند، نمی‌توانند به عنوان یک جرم سیاسی، جرم مرتبط با یک جرم سیاسی و یا یک جرم ملهم از انگیزه‌های سیاسی تلقی شوند. بنابراین دولت‌های عضو نمی‌توانند با توسل به این بهانه‌ها از استرداد متهمان به ارتکاب جرایم و یا همکاری حقوقی مشترک میان یک دیگر سرباز زنند.^۱ با این حال دولت‌های عضو می‌توانند از استرداد و همکاری حقوقی با دولت درخواست کننده امتناع ورزند، مشروط بر این که با در دست داشتن دلایل متقن و محکم، بر این باور باشند که درخواست استرداد و همکاری حقوقی، با هدف تعقیب و مجازات افراد بخاطر نژاد، عقیده، ملیت، ریشه‌ی قومی، عقاید سیاسی و یا جنسیت شان صورت گرفته است.

^۱ در این ماده و هیچ کدام از مواد دیگر کنوانسیون از جرم سیاسی تعریفی به عمل نیامده است. دولت‌ها در خصوص موضوعات حساس و مهمی هم چون جرایم سیاسی و جرایم با انگیزه‌های سیاسی اتفاق نظر ندارند و بر اساس برداشت‌ها و منافع خود آن را تعریف و مصادیق آن را تعیین می‌نمایند. حتی در بعضی از کشورها تعریف و مصادیق روشنی از جرم سیاسی بدست نیامد. معهدا با توجه به سلبی و نه ایجابی بودن عبارت ماده‌ی مورد نظر، به نظر می‌رسد، مشکلی در رعایت آن از سوی دولت‌های عضو ایجاد نشود.

• در ماده دوازده کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۸ میلادی بر همکاری میان دولت‌های عضو کنوانسیون در رابطه با دادرسی به صورت کلی تأکید گردید و از مساعدت در زمینه‌ی تحصیل مدارک و مستندات لازم برای دادرسی به عنوان یکی از مصادیق همکاری‌ها نام برده شد. در کنوانسیون مصوب سال ۲۰۰۵ میلادی علاوه بر حفظ این ماده، امکان انتقال فرد توقیف شده و یا در حال تحمل مجازات در سرزمین یک دولت عضو به دولت عضو دیگر پیش‌بینی شده است. هدف از این انتقال که با لحاظ شرایط مقرر در ماده دوازده مکرر صورت خواهد گرفت، عبارت است از احراز هویت، شهادت و یا مساعدت در تحصیل مدارک جهت تحقیق و پیگرد جرایم مندرج در مواد ذی‌ربط کنوانسیون. نکته ظریفی که در ماده دوازده مکرر نهفته است، خلاف اکثر قریب به اتفاق مواد کنوانسیون، در این ماده از کلمه انگلیسی "MAY" که به معنای امکان، جواز و اختیار است، استفاده گردید. بنابراین هر گونه تشخیص و تصمیم‌گیری در این زمینه بر عهده دولت درخواست شونده خواهد بود.

۲- پروتکل

علاوه بر آن دسته از اصلاحات عمده صورت گرفته نسبت به کنوانسیون "SUA 88" که در خصوص پروتکل "SUA 2005" راجع به سکوهای ثابت نیز به موجب بند یک ماده یک آن قابل اعمال می‌باشد، مهم‌ترین تحول صورت گرفته در این پروتکل را باید مربوط به مصادیق اعمال غیر قانونی دانست. همانند کنوانسیون در پروتکل نیز مصادیق جدیدی از اعمال غیر قانونی ذکر گردیدند که مشمول مقررات آن خواهند شد. برای چنین کاری دو ماده مکرر برای ماده دوی پروتکل مزبور پیش‌بینی شد. به طور مثال مستنداً به ماده دوی مکرر، چنانچه فردی از روی سکوهای ثابت مواد منجره، رادیو اکتیو و یا تسلیحات "BCN" را تخلیه و رها سازد و یا علیه آن و یا بر روی آن از این مواد و سلاح‌ها استفاده نماید، تحت شرایط مقرر در این ماده، مرتکب عمل غیر قانونی مشمول پروتکل شده است.

نتیجه گیری

اقتصاد جهانی مجموعه‌ای از فعالیت‌های بشری به هم پیوسته را تشکیل می‌دهد. در این میان حمل و نقل کالاها در اشکال سه‌گانه‌ی زمینی، دریایی و هوایی از جایگاه مهمی برخوردار است. حمل و نقل از طریق دریا، با اختصاص بیش از هشتاد و پنج درصد به خود، بیش‌ترین سهم بلارقیب را در تجارت و جا به جایی کالاها در سطح بین‌المللی دارد. اگرچه کشتی‌رانی قدمتی دیرینه دارد، اما بیش‌ترین تحول در تکنولوژی ساخت، ناوبری و همچنین نوع و اندازه در دو صده اخیر و به ویژه‌از نیمه دوم قرن بیستم به بعد رخ داد. به موازات این پیشرفت‌های خیره کننده در صنعت دریانوردی و افزایش ظرفیت و تعداد کشتی‌ها به عنوان اسباب تسهیل کننده‌ی رونق تجاری، ضرورت تدوین قوانین و مقررات یکنواخت مربوط به ساخت و بهره برداری کشتی‌ها به عنوان یک نیاز مطرح گردید. احساس نیاز و ضرورت به عنوان مقدمه‌ی یک حرکت بزرگ، خود دارای یک سیر تحول تاریخی می‌باشد؛ تحولی که به دو اتفاق مهم و سرنوشت ساز رهنمون شد. اتفاق اول به تصویب یک معاهده‌ی مهم جهانی در حوزه‌ی دریانوردی و اتفاق دوم به تصویب یک معاهده‌ی تاریخی دیگر در حوزه‌ی دریا مربوط می‌شود. ابتدا کنوانسیون راجع به تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۴۸ میلادی به تصویب رسید. تصویب و اجرای این کنوانسیون را باید بزرگ‌ترین دستاورد بشری در عرصه‌ی قانون مند سازی فعالیت‌های دریانوردی در حوزه‌های ایمنی، امنیت، حفظ محیط زیست دریایی و بهره‌وری کشتی‌رانی دانست. اقدام دوم نیز ناظر به قانون مهندسازی کلیه‌ی مسائل مربوط به دریاها می‌باشد. برای این منظور در سال ۱۹۸۲ میلادی کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا به تصویب رسید. متون هر دوی این اسناد مهم بین‌المللی توسط سازمان ملل متحد تهیه شدند و طی دو کنفرانس جداگانه به تصویب رسیدند. به لحاظ تاریخی، کنوانسیون دوم سی و چهار سال بعد از کنوانسیون اول به تصویب رسید، اما الهام بخشی و تأثیر مفاد آن بر روند قانون گذاری سازمان بین‌المللی دریانوردی کاملاً قابل لمس و مشاهده می‌باشد. دلیل آن نیز تصویب کنوانسیون‌های

دیگر در حوزه دریا در سال ۱۹۵۸ میلادی می‌باشد که بعدها در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۸۲ میلادی تجمیع گردیدند و جای خود را به آن بخشیدند.

با به اجراء در آمدن کنوانسیون مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی، سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۵۸ میلادی پا به عرصه وجود گذاشت و فعالیت خود را به عنوان یک شخصیت حقوقی بین‌المللی در شهر لندن آغاز نمود. اکنون پس از گذشت پنجاه و چهار سال از زمان تولد این سازمان، یکصد و هفتاد کشور به عضویت در آن آمدند و ده‌ها سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای دولتی و غیر دولتی نیز آن را در فرآیند قانون گذاری و سایر حوزه‌ها یاری می‌رسانند.

در حال حاضر سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان عالی‌ترین مرجع صلاحیت‌دار بین‌المللی و یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد در حوزه دریانوردی ایفای نقش می‌نماید. این سازمان در طول بیش از پنج دهه فعالیت طاقت فرسا، کارآمدی خود را با تصویب پنجاه و شش سند بین‌المللی حقوقی در قالب کنوانسیون، پروتکل و موافقت‌نامه و صدها دستورالعمل، توصیه و راهنما به اثبات رسانید. اسناد بین‌الملل حقوقی که اکثرشان به مرحله اجراء در آمدند، با اقبال عمومی مواجه شد و اغلب اسناد مهم از قبیل کنوانسیون‌های "SOLAS, Load Line, STCW, FAL, CLC, Tonnage, COLREG, MARPOL" بیش از نود و پنج درصد تناژ ناخالص ناوگان جهانی را مشمول خود نمودند.

این خدمات قطعاً موجب افزایش ضریب ایمنی و امنیت دریانوردی به همراه حفظ محیط زیست دریایی و نتیجتاً افزایش بهره‌وری کشتی‌رانی گردیدند. اجرای درست مقررات مصوب آی‌مو بدون شک جلوی بسیاری از حوادث دریایی را گرفت؛ حوادثی که وقوع آن‌ها در صورت فقدان چنین مقرراتی بسیار محتمل بود. علاوه بر این، چنانچه از منظر حقوقی به مصوبات آی‌مو نگریسته شود، سهم این سازمان در توسعه حقوق بین‌الملل دریایی غیر قابل انکار و البته برجسته می‌باشد. مقررات دریایی آی‌مو که در دو قالب الزامی و غیر الزامی به تصویب رسیدند، به عنوان بخشی از حقوق بین‌الملل دریایی محسوب می‌شوند که جایگاه مهمی را دارا می‌باشند.

مقررات جهان شمول اعم از الزامی (کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها و موافقت‌نامه‌ها) و غیر الزامی (دستورالعمل‌ها، توصیه‌ها و راهنما‌ها) هر چقدر دقیق و بدون نقص نوشته شده باشند، زمانی دارای اعتبار هستند که دولت‌ها به عضویت در اسناد حقوقی با ماهیت تعهد آوری در آیند و سپس با اجرای درست آن‌ها به همراه اسناد غیر الزامی، به آن ارزش و معنا بخشند. به همین دلیل ترغیب دولت‌ها جهت عضویت در اسناد الزام‌آور از یک سو و مساعدت آن‌ها در اجرای درست این مقررات از سوی دیگر، همواره به عنوان یکی از دغدغه‌های اصلی و اولویت‌های کاری آیمو محسوب می‌شود. در این زمینه‌ها و به ویژه مورد دوم، اقدامات متنوعی در قالب‌های مختلف از قبیل مشاوره، آموزش و سمینار صورت گرفت. تدوین برنامه‌ی جامع موسوم به "برنامه‌ی همکاری فنی یکپارچه"، تأسیس "کمیته‌ی همکاری فنی" به عنوان یکی از ارکان‌های اصلی آیمو، پیش‌بینی بخشی با عنوان "بخش همکاری فنی" در ساختار دبیرخانه‌ی آیمو، همگی در همین راستا انجام پذیرفتند. این تدابیر و اقدامات موجب افزایش ظرفیت دولت‌های عضو به خصوص کشورهای در حال توسعه و کمتر توسعه یافته گردید تا آن‌ها را در اجرای مؤثر، کارآمد و یکنواخت مقررات جهان شمول یاری رسانند. در این میان تأسیس دانشگاه جهانی دریانوردی در کشور سوئد، مؤسسه‌ی آکادمیک حقوق بین‌المللی در کشور مالتا و چند دفتر منطقه‌ای در قاره‌های مختلف را نیز باید به کارنامه‌ی موفق آیمو اضافه نمود.

آگاهی یافتن از ساختار آیمو و نحوه‌ی فعالیت ارکان هشت‌گانه‌ی آن شامل دبیرخانه، مجمع، شورا و کمیته‌های ایمنی دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی، حقوقی، همکاری فنی و تسهیلات، برای ورود قوی به مباحث آیمو و اثر گذاری در فرآیند قانون‌گذاری آن و نیز درک صحیح از مسائل مهم و با اولویت‌های دریانوردی و صنعت کشتی‌رانی در مقیاس جهانی، امری ضروری است. این شناخت خود در مرحله‌ی بعد می‌تواند با تجمیع دانش و اندوخته‌های دیگر، ما را به شناسایی بهتر منافع ملی دریایی و سپس برنامه‌ریزی برای دست‌یابی آن رهنمون سازد. جمهوری اسلامی ایران منافع زیادی در عرصه‌ی دریا و کشتی دارد. پس از پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی و به خصوص از ابتدای دهه‌ی هشتاد به بعد پیشرفت‌های زیادی در عرصه‌ی دریا، کشتی و بندر در همه‌ی ابعاد بدست آمد، چه آنکه آمار و ارقام و ارزیابی‌های کیفی و کمی

مؤید این واقعیت است. به موازات این پیشرفت‌ها در سطح داخلی و پس از یک دوره گذار از رویکرد تصدی‌گری به رویکرد حاکمیتی و اثبات جایگاه، نگاه‌ها به طور برنامه‌ریزی شده و سیستماتیک به بیرون مرزها و به مسائل بین‌المللی، صدچندان شد. این رویکرد اقتضای توسعه و ایفای نقشی پویا، فعال و تأثیرگذار در عرصه دریا، کشتی و بندر و ورود به مباحث بین‌المللی و منطقه‌ای دریایی می‌باشد.

نقش آفرینی مؤثر جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی و در فرآیند تهیه و تصویب مقررات دریایی به خصوص از یک دهه‌ی گذشته به این طرف و از زمان استقرار نمایندگی دایم قابل توجه می‌باشد. حضور مستمر در نشست‌های کمیته‌های فنی و تخصصی مختلف و مشارکت فعالانه در مباحث مطروحه، چه از طریق ارائه اسناد و چه از طریق ابراز نظرهای کارشناسانه، کشورمان را به عنوان یکی از بازی‌گران اصلی و اثرگذار معرفی نمود. این حقیقتی است که می‌توان از طریق آمار و قضاوت‌های نمایندگان کشورهای عضو و همچنین مقامات عالی و کارشناسان آیمو به آن دست یافت. معهدا اعتقاد بر این است که همچنان فضا برای کار و فعالیت بیش‌تر فراهم می‌باشد و تا رسیدن به جایگاه واقعی راه‌درازی در پیش است. در پایان امید است، کتاب حاضر بخشی از نیازهای جامعه دریایی و بندری و حتی حقوقی کشور را در کسب اطلاعات دریایی و حقوق بین‌المللی برآورده سازد و به سهم خود زمینه را برای تفکر و مطالعات عمقی‌تر همه‌ی عزیزان علاقه‌مند به توسعه و پیشرفت ایران عزیز فراهم سازد؛ تفکر و تعمقی که بتواند آغازی دوباره برای توسعه دریایی بیش از پیش در همه‌ی ابعاد باشد. انشاء..

ضمائم کتاب

ضمیمه شماره‌ی یک

وقایع دریایی مهم جهان از سال ۱۸۵۶ الی ۱۹۴۸ میلادی

برگرفته از کتاب آقای

“William J. Barnes”

با عنوان

“The International Maritime Organization; A Philatelic Study”

(این وقایع که بر اساس تاریخ وقوع در جدول درج شدند، در صفحات هشت الی یازده کتاب ذکر

گردیدند).

سال وقوع	واقعه	ملاحظات
1856	The Declaration of Paris	با هدف هماهنگ سازی رزم دریایی
1897	Foundation of The International Maritime Committee	با هدف یکنواخت سازی حقوق دریایی از طریق کنوانسیون‌های بین‌المللی
1905	The Baltic and White Sea Conference	با هدف بهبود شرایط کشتی‌رانی اروپا
1918	Foundation of The International Seafarer's Federation	با هدف حفظ روابط خوب میان مالکان کشتی‌ها و دریانوردان و حفظ منافع مشترک آن‌ها
1919	Foundation of The International Hydrographic Bureau	با هدف تشکیل یک انجمن دائمی برای دفاتر خدماتی هیدروگرافی دولتها و هماهنگ سازی فعالیت آن‌ها جهت ایمنی و آسان سازی ناوبری
1919	Foundation of Committee of Enquiry on Freedom of Communications and Transit	با هدف نقش آفرینی به عنوان یک نهاد مشورتی برای کنفرانس صلح
1920	The League of Nations Barcelona Conference on Communications and Transit	-----
1920	The Committee of Enquiry on Communications and Transit became the Provisional International Committee on Communications and Transit on the invitation of the League of Nations	-----

1920	Creation of The League's Communications and Transit Organization by Barcelona Conference and the League Assembly resolution of December, 9, 1920	-----
1921	Foundation of The International Shipping Conference	با هدف هماهنگ سازی نظرات صنعت کشتی رانی و همکاری میان مالکان کشتی ها
1923	The Washington Conference (on the Naval Clauses of the Treaty of Versailles)	-----
1925	The Paris Congress; Foundation of the International Association of Mercantile Marine Officers	با هدف ترغیب و حفظ منافع افسران دریایی کشتی های تجاری
1929	The International Conference on Safety of Life at Sea	-----
1929	The London Naval Conference	با هدف تکمیل کار کنفرانس واشنگتن
1930	The Hague Conference on Territorial Waters	با هدف تأسیس مناطق دریایی بین المللی. این کنفرانس با شکست مواجه شد.
1935	The League of Nations Preparatory Marine Conference	-----
1937	The Mediterranean Conference	-----
1946	Formation of The UN Provisional Maritime Consultative Council	-----
1947	Agreement on an International Code of Signals	-----
1947	Agreement on an International Convention Covering Safety of Life at Sea	-----
1948	The UN Maritime Conference adopted a Convention for the Establishment of International Maritime Consultative Organization	-----

ضمیمه شماره ی دواسامی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی و سه عضو وابسته ی آنبه همراه سال عضویت*(تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی - برگرفته از سایت رسمی سازمان بین‌المللی دریانوردی)*

Albania 1993, Algeria 1963, Angola 1977, Antigua and Barbuda 1986, Argentina 1953, Australia 1952, Austria 1975, Azerbaijan 1995, Bahamas 1976, Bahrain 1976, Bangladesh 1976, Barbados 1970, Belgium 1951, Belize 1990, Benin 1980, Bolivia (Plurinational State of) 1987, Bosnia and Herzegovina 1993, Brazil 1963, Brunei Darussalam 1984, Bulgaria 1960, Cambodia 1961, Cameroon 1961, Canada 1948, Cape Verde 1976, Chile 1972, China 1973, Colombia 1974, Comoros 2001, Congo 1975, Cook Islands 2008, Costa Rica 1981, Côte d'Ivoire 1960, Croatia 1992, Cuba 1966, Cyprus 1973, Czech Republic 1993, Democratic People's Republic of Korea 1986, Democratic Republic of the Congo 1973, Denmark 1959, Djibouti 1979, Dominica 1979, Dominican Republic 1953, Ecuador 1956, Egypt 1958, El Salvador 1981, Equatorial Guinea 1972, Eritrea 1993, Estonia 1992, Ethiopia 1975, Fiji 1983, Finland 1959, France 1952, Gabon 1976, Gambia 1979, Georgia 1993, Germany 1959, Ghana 1959, Greece 1958, Grenada 1998, Guatemala 1983, Guinea 1975, Guinea-Bissau 1977, Guyana 1980, Haiti 1953, Honduras 1954, Hungary 1970, Iceland 1960, India 1959, Indonesia 1961, Iran (Islamic Republic of) 1958, Iraq 1973, Ireland 1951, Israel 1952, Italy 1957, Jamaica 1976, Japan 1958, Jordan 1973, Kazakhstan 1994, Kenya 1973, Kiribati 2003, Kuwait 1960, Latvia 1993, Lebanon 1966, Liberia 1959, Libya 1970, Lithuania 1995, Luxembourg 1991, Madagascar 1961, Malawi 1989, Malaysia 1971, Maldives 1967, Malta 1966, Marshall Islands 1998, Mauritania 1961, Mauritius 1978, Mexico 1954, Monaco 1989, Mongolia 1996, Montenegro 2006, Morocco 1962, Mozambique 1979, Myanmar 1951, Namibia 1994, Nepal 1979, Netherlands 1949, New Zealand 1960, Nicaragua 1982, Nigeria 1962, Norway 1958, Oman 1974, Pakistan 1958, Palau 2011, Panama 1958, Papua New Guinea 1976, Paraguay 1993, Peru 1968, Philippines 1964, Poland 1960, Portugal 1976, Qatar 1977, Republic of Korea 1962, Republic of Moldova 2001, Romania 1965, Russian Federation 1958, Saint Kitts and Nevis 2001, Saint Lucia 1980, Saint Vincent and the Grenadines 1981, Samoa 1996, San Marino 2002, Sao Tome and Principe 1990, Saudi Arabia 1969, Senegal 1960, Serbia 2000, Seychelles 1978, Sierra Leone 1973, Singapore 1966, Slovakia 1993, Slovenia 1993,

Solomon Islands 1988, Somalia 1978, South Africa 1995, Spain 1962, Sri Lanka 1972, Sudan 1974, Suriname 1976, Sweden 1959, Switzerland 1955, Syrian Arab Republic 1963, Thailand 1973, The former Yugoslav Republic of Macedonia 1993, Timor-Leste 2005, Togo 1983, Tonga 2000, Trinidad and Tobago 1965, Tunisia 1963, Turkey 1958, Turkmenistan 1993, Tuvalu 2004, Uganda 2009, Ukraine 1994, United Arab Emirates 1980, United Kingdom of Great Britain and Northern, Ireland 1949, United Republic of Tanzania 1974, United States of America 1950, Uruguay 1968, Vanuatu 1986, Venezuela (Bolivarian Republic of) 1975, Viet Nam 1984, Yemen 1979, Zimbabwe 2005.

Associate members:

Faroës 2002, Hong Kong, (China) 1967, Macao(China) 1990

ضمیمه شماره ی سه

معاهدات دریایی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی در یک نگاه؛

کنوانسیون‌ها، موافقت‌نامه‌ها و پروتکل‌ها

(برگرفته از سایت رسمی آی‌مو- بیستم مرداد ماه سال ۱۳۹۱ ه.ش. - برای آگاهی تفصیلی از این

معاهدات به چهار گفتار از بخش دوم فصل دوم کتاب رجوع شود)

ردیف	عنوان معاهده	وضعیت معاهده از حیث و تاریخ اجرایی شدن	تعداد دولت‌های عضو	میزان تناژ ناخالص جهانی تحت پوشش به درصد
۱	SOLAS 1960	پس از اجراء ملغی و متروکه شد	-	-
۲	LL 1966	21/July/68	161	99.19
۳	LL Protocol 88	3/ Feb./2000	98	95.96
۴	TONNAGE 1969	18/July/82	151	98.76
۵	STP 71	02/Jan./ 74	17	23
۶	SPACE STP 1973	02/June/77	16	23
۷	COLREG 72	15/July/77	155	98.71
۸	CSC 1972	06/Sep./77	78	61
۹	SOLAS 1974	25/May/80	162	99.20
۱۰	SOLAS PROTOCOL 1978	01/May/81	117	96.86
۱۱	SOLAS PROTOCOL 1988	03/Feb./2000	103	95.67
۱۲	SFV 1977	قبل از اجراء ملغی شد	-	-
۱۳	SFV PROTOCOL 1993	در انتظار اجراء	17	19
۱۴	STCW 1978	28/ Apr./84	156	99.22
۱۵	STCW-F 1995	در انتظار اجراء	15	4.75
۱۶	SAR 1979	22/June/85	102	61.45
۱۷	SALVAGE 1989	14/July/96	62	50.48
۱۸	IMSO 1976	16/July/79	97	94.92
۱۹	INMARSAT OA	پس از اجراء ملغی شد.	---	--
۲۰	FAL 1965	05/March/67	115	90.77
۲۱	INTERVENTION 1969	06/May/75	87	75.10
۲۲	INTERVENTION Protocol 1973	30/May/83	54	50.36

۲۳	MARPOL 1973	تاریخ های مختلف برای ضمایم مختلف (رجوع شود به پاورقی)	رجوع شود به پاورقی	رجوع شود به پاورقی
۲۴	MARPOL Protocol 1978	رجوع شود به پاورقی	رجوع شود به پاورقی	رجوع شود به پاورقی
۲۵	MARPOL Protocol 1997	19/May/2005	68	91.16
۲۶	OPRC 1990	13/May/95	104	70.80
۲۷	OPRC/HNS 2000	14/June/2007	28	38.43
۲۸	LC Protocol 1996	24/March/2006	42	35.64
۲۹	AFS Convention 2001	17/Sep./2008	60	79.17
۳۰	BWM Convention 2004	در انتظار اجراء	35	27.95
۳۱	Hong Kong Convention 2009	در انتظار اجراء	---	---
۳۲	CLC 1969	19/June/75	36	2.59
۳۳	CLC Protocol 1976	08/April/81	53	56
۳۴	CLC Protocol 1984	قبل اجراء ملغی شد.	---	--
۳۵	CLC Protocol 1992	30/May/96	130	97.19
۳۶	FUND 1971	پس از اجراء ملغی شد	---	---
۳۷	FUND Protocol 1976	پس از اجراء منسوخ و متروک گردید.	---	--
۳۸	FUND Protocol 1984	قبل از اجراء ملغی شد.	---	---
۳۹	FUND Protocol 1992	30/May/96	111	91.22
۴۰	FUND Protocol 2000	27/June/2001	---	----
۴۱	FUND Protocol 2003	03/March/2005	28	20.44
۴۲	NUCLEAR 1971	15/July/75	17	20
۴۳	PAL 1974	28/April/87	34	44.34
۴۴	PAL Protocol 1976	30/April 89	25	40
۴۵	PAL Protocol 1990	در انتظار اجراء	6	0.85
۴۶	PAL Protocol 2002	در انتظار اجراء	7	0.30
۴۷	LLMC 1976	01/Dec./86	53	53.76
۴۸	LLMC Protocol 1996	13/May/2004	45	45.67
۴۹	HNS Convention 1996	قبل از اجراء ملغی شد.	14	14
۵۰	HNS Protocol 2010	در انتظار اجراء	---	---
۵۱	BUNKERS Convention 2001	21/Nov./2008	65	90.00
۵۲	NAIROBI WRC 2007	در انتظار اجراء	5	1.16
۵۳	SUA 1988	01/March/92	160	94.66

۵۴	SUA Protocol 1988	01/March/92	148	89.65
۵۵	SUA 2005	28/July/2010	22	30.27
۵۶	SUA Protocol 2005	28/July/2010	18	29.52

❖ با توجه به ویژگی خاص کنوانسیون MARPOL 73/78، ضمایم شش‌گانه‌ی آن در تاریخ‌های مختلفی به اجراء درآمدند و تعداد دولت‌های عضو آن‌ها نیز متغیر می‌باشد. در جدول زیر وضعیت این کنوانسیون و ضمایم مختلف آن آورده شد:

عنوان سند	تاریخ اجراء	تعداد کشورهای عضو و در صد تناژ جهانی تحت پوشش
مواد کنوانسیون/پروتکل اول و دوم و ضمایم اول و دوم	02/October/1983	۱۵۲ عضو و 99.20
ضمیمه سوم	01/July/1992	۱۳۷ عضو و 96.59
ضمیمه چهارم	27/September/2003	۱۳۰ عضو و 88.65
ضمیمه پنجم	31/December/1988	۱۴۴ عضو و 97.47
(پروتکل مصوب ۱۹۹۷ میلادی) ضمیمه ششم	19/May/2005	۷۰ عضو و 93.29

❖ درصد تناژ جهانی تحت پوشش (Gross Tonnage)، برگرفته از آمار ناوگان جهانی تا پایان ماه دسامبر سال ۲۰۱۱ میلادی ارائه شده از سوی "IHS- Fairplay" می‌باشد.

ضمیمه شماره‌ی چهار

عناوین معاهدات دریایی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی

که جمهوری اسلامی ایران به عضویت آن‌ها در آمد

(برگرفته از سایت رسمی آی‌مو و سازمان بنادر و دریانوردی - اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی، خرداد ماه سال ۱۳۹۱ (ه.ش))

نام معاهده و تاریخ عضویت	نام معاهده و تاریخ عضویت
1- Load Line 1966 – 05/October/1973	15- AFS 2001- 06/April/2011
2- Tonnage Measurement 1969- 28/December/1973	16- Bunkers 2001- 21/November/2011
3- INMARSAT 76- 12/October/1984	17- BWM 2004- 06/April/2011
4- COLREG 72- 17/January /1989	18-NairobiWRC 2007 – 19/April/2011
5- SALVAGE 89- 01/August /1994	19- Intervention Protocol 73- 25/July/1997
6- FAL 65 – 27/March/1995	20- SOLAS Protocol 78- 30/August/2000
7- SAR 79- 26/September/1995	21- SOLAS Protocol 88- 31/October/2006
8- SOLAS 74 – 17/October/ 1994	22- Load Lines Protocol 88 – 31/October/2006
9- STCW 78 – 01/August/1996	23- CLC Protocol 92- 24/October/2007
10- INTERVENTION 69- 25/July/1997	24- Fund Protocol 92- 05/November/2008
11- OPRC 90- 25/February/1998	25- MARPOL Protocol 97- 29/May/2009
12- CSC 72- 11/October/2001	26- SUA Protocol 88- 30/October/2009
13- MARPOL 73- 25/October/2002(Annex 1, 2 & 5)- 29/May/2009 (Annex III, V and VI)	27- OPRC-HNS 2000- 19/April/2011
14- SUA 88- 30/October/2009	28- INMARSAT OA (Annulled)

❖ جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون London Convention 72 (LC) نیز ملحق شد. این کنوانسیون اگرچه توسط آی‌مو به تصویب نرسید، اما نقش دبیری امور مربوط به آن از جمله دبیری اجلاس مشورتی دول طرف معاهده بر عهده آی‌مو گذاشته شد.

ضمیمه شماره پنج**عناوین کدهای غیر الزامی و توصیه‌ای مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی**

(برگرفته از بخشنامه‌ی شماره‌ی

MSC.1-Circ.1371 and 1371 Add.1)

ردیف	عنوان کد	شماره‌ی قطعه‌نامه
1	Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (GC Code), as amended by MSC 38, MSC 40, MSC 42, MSC/Circ.356, MSC.25(60), MSC.34(63), MSC.60(67), MSC.107(73) and MSC.182(79)- (Now IGC Code, but still in force for ships built before 1 July 1986)	A.328(IX)
2	Code of Safety for Dynamically Supported Craft (DSC Code), as amended by MSC.37(63), MSC.186(79) and MSC.224(82)- (Now 2000 HSC Code, but in force for existing ships built before 1 January 1996).	A.373(X)
3	Code on Noise Levels on Board Ships	A.468(XII)
4	Code of practice for the evaluation, testing and acceptance of prototype novel life-saving appliances and arrangements	A.520(13)
5	Code of Safety for Special Purpose Ships (SPS Code), as amended by MSC/Circ.446, MSC/Circ.478, MSC/Circ.739 and MSC.183(79)- (Superseded by MSC.266(84), but still in force for existing ships certified before 13 May 2008)	A.534 (13)
6	Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (MODU Code), 1989, as amended by MSC/Circ.561, MSC.38(63) and MSC.187(79)- (Superseded by A.1023(26), but still in force for existing MODUs built before 1 January 2012)	A.649(16)
7	Code of Safety for Diving Systems, 1995, as amended by MSC.185(79)	A.831(19)
8	Code on alarms and indicators, 2009- (Revokes A.830(19))	A.1021(26)
9	Code for the construction and equipment of mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code) – (Supersedes A.649(16))	A.1023(26)
10	Code of Safety for Special Purpose Ships (SPS Code), 2008, as amended by MSC 299(87)- (supersedes A.534(13))	MSC.266(84)
11	Code of Safety for Nuclear Merchant Ships	A.491(XII)

12	FAO/ILO/IMO Code of safety for fishermen and fishing vessels, 2005 (MSC 79/23, annex 38)	FAO/ILO/IMO Code
13	Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code), (non-mandatory except mandatory sub-chapter 1.9), as amended by MSC/Circ.664, MSC/Circ.691, MSC/Circ.740, MSC/Circ.812, MSC/Circ.1026 and MSC.1/Circ.1352	A.714(17)
14	Code of Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes (Timber Code)	A.715(17)
15	Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code), as amended by MSC.238(82) and MSC.304(87)	A.862(20)
16	International Code on Intact Stability, 2008 (Non-mandatory part: part B), as amended by MSC.319(89)	MSC.267(85)
17	International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code (Mandatory except as stated in section 1.4 of the Code) as amended by MSC.318(89) - (Supersedes BC Code(MSC.193(79))	MSC.268(85)
18	Code of safe practice for the carriage of cargoes and persons by offshore supply vessels (OSV Code) as amended by MSC.237(82)	A.863(20)
19	Code of practice for atmospheric oil mist detectors	MSC/Circ.1086
20	Code for the investigation of marine casualties and incidents, as amended by A.884(21)	A.849(20)
21	Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Non-mandatory only in Part III of the Code)	MSC.255(84)
22	Code for the implementation of mandatory IMO instruments, 2007, as amended by A.1019(26)- (A.996(25))	A.996(25)
23	Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships – (Revokes A.922(22))	A.1025(26)
24	ILO/IMO Code of Practice on Security in Ports (see MSC 78/7/2, annex)	ILO/IMO
25	Code of good practice for port State control officers	MSC/MEPC.4/Circ.2
26	Code of practice concerning the accuracy of stability information for fishing vessels	A.267((VIII)
27	Code on Intact Stability for All Types of Ships Covered by IMO Instruments (IS Code), as amended by MSC.75(69)	A.749(18)

- علاوه بر کدهای غیر الزامی که به کشورها توصیه می‌شوند، دستورالعمل‌ها و توصیه‌نامه‌های زیادی وجود دارند که فاقد جنبه الزامی از لحاظ حقوقی هستند و اجرای شان به کشورها توصیه می‌شود.

- کدهایی وجود دارند که از طریق کنوانسیون‌هایی نظیر سولاس و مارپول اجرای شان همانند سایر مقررات این معاهدات الزامی می‌باشند. اکثر این کدها از طریق اصلاحات بعمل آمده نسبت به کنوانسیون‌ها در طول زمان به تصویب رسیدند و دولت‌های عضو مکلف به اجرای آن‌ها گردیدند. بیشترین کدهای الزامی مربوط به کنوانسیون سولاس می‌باشد.

- تا پایان نیمه‌ی اول سال ۲۰۱۲ میلادی تهیه دو کد مهم در دستور کار کمیته‌های ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی قرار داشتند. قرار است، این دو کد پس از تهیه، تصویب و اصلاح معاهدات ذی‌ربط از جمله کنوانسیون سولاس و مارپول، جزو لاینفک این اسناد حقوقی به حساب آیند و اجرای شان برای دولت‌های عضو اجباری شود. عناوین این دو کد به شرح ذیل می‌باشد:

- “IMO Instruments Implementation Code”.

- “Code for Recognized Organizations”.

ضمیمه شماره ۵ شش

عناوین گواهینامه‌ها و سایر مدارکی که بر اساس اسناد الزامی سازمان بین‌المللی

دریاندردی

می‌بایست بر روی کشتی‌ها حمل شوند

(برگرفته از بخشنامه‌های "FAL.2/Circ.126- MEPC.1/Circ.769- MSC.1/Circ.1409")

سه نکته:

نکته اول: این گواهینامه‌ها و مدارک ناظر به معاهداتی هستند که تا زمان چاپ کتاب اجرایی می‌باشند. در خصوص اصلاحات صورت گرفته نسبت به ضمیمه ششم کنوانسیون "MARPOL" که از اول ماه ژانویه سال ۲۰۱۳ میلادی به اجراء در خواهد آمد، گواهینامه ای پیش‌بینی شد که در قسمت بررسی کنوانسیون و ضمیمه مزبور نام آن آورده شد.

نکته دوم: در معاهداتی نظیر "BWM 2004, HNS 2010, Ship Recycling 2009, WRM" 2007 نیز گواهینامه‌ها و مدارکی برای کشتی‌ها پیش‌بینی شدند که به دلیل به اجراء در نیامدن این معاهدات، در لیست حاضر ذکر نگردیدند. همچنین یادآوری می‌شود، تنها کشتی‌های مشمول مقررات مربوطه مکلف به حمل گواهینامه‌های ذی‌ربط می‌باشند. بنابراین یک کشتی فرضاً مسافری ممکن است بیست، یک کشتی باری سی و یک کشتی تانکری بیست و پنج گواهینامه را حمل نمایند و از صدور و حمل گواهینامه‌های غیر مربوط معاف باشند.

نکته سوم: علاوه بر گواهینامه‌ها و مدارکی که حمل آن بر روی کشتی الزامی می‌باشد، یک سری گواهینامه‌ها و مدارکی هستند که حمل آن‌ها اجباری نیستند و بلکه به مالکان و اپراتورهای کشتی‌ها توصیه شدند. این اسناد در ذیل لیست مذکور در بخشنامه‌های فوق‌الذکر آورده شدند. در این جا نیز عناوین این اسناد در پایان گواهینامه‌ها و مدارک الزامی ذکر گردیدند.

ردیف	عنوان گواهینامه و مدرک	عنوان معاهده مربوطه (نوع کشتی مشمول در مفاد هر یک از معاهدات دقیقاً بیان شد.)
1	International Tonnage Certificate (1969)	Tonnage Convention(1969)
2	International Load Line Certificate	LL Convention(1966) and LL Protocol (1988)
3	International Load Line Exemption Certificate	LL Convention(1966) and LL Protocol (1988)
4	Coating Technical File	SOLAS(1974)
5	Construction drawings	SOLAS (1974)
6	Ship Construction File	SOLAS (1974)
7	Intact stability booklet	SOLAS (1974) LL Convention(1966), LL Protocol (1988)
8	Damage control plans and booklets	SOLAS (1974)
9	Minimum safe manning document	SOLAS (1974)
10	Fire safety training manual	SOLAS (1974)
11	Fire Control plan/booklet	SOLAS (1974)
12	Onboard training and drills record	SOLAS (1974)
13	Fire safety operational booklet	SOLAS (1974)
14	Maintenance Plans	SOLAS (1974)
15	Training manual	SOLAS(1974)
16	Nautical charts and nautical publications	SOLAS (1974)
17	International Code of Signals and a copy of Volume III of IAMSAR Manual	SOLAS 91974)
18	Records of navigational activities	SOLAS (1974)
19	Manoeuvring booklet	SOLAS (1974)

20	Certificates for masters, officers or ratings	STCW Convention(1978)+ STCW Code-Part A
21	Records of hours of rest	STCW Convention (STCW Code-Part A)
22	International Oil Pollution Prevention Certificate	MARPOL Convention (1973/78)-Annex I
23	Oil Record Book	MARPOL Convention (1973/78)-Annex I
24	Shipboard Oil Pollution Emergency Plan	MARPOL Convention (1973/78)-Annex I
25	International Sewage Pollution Prevention Certificate	MARPOL Convention (1973/78)-Annex IV
26	Garbage Management Plan	MARPOL Convention (1973/78)-Annex V
27	Garbage Record Book	MARPOL Convention (1973/78)-Annex V
28	Voyage data recorder system-certificate of compliance	SOLAS (1974)
29	Cargo Securing Manual	SOLAS (1974)
30	Document of Compliance	SOLAS (1974)+ ISM Code
31	Safety Management Certificate	SOLAS (1974)+ ISM Code
32	International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim International Ship Security Certificate	SOLAS (1974)+ISPS Code- Part A
33	Ship Security Plan and associated records	SOLAS (1974)+ISPS Code Part- A
34	Continuous Synopsis Record (CSR)	SOLAS (1974)
35	International Anti-fouling System Certificate	AFS Convention (2001)
36	Declaration on Anti-fouling System	AFS Convention (2001)
37	International Air Pollution Prevention Certificate	MARPOL Convention (1973/78)-Annex VI
38	Ozone Depleting Substances Record Book	MARPOL Convention (1973/78)-Annex VI
39	Fuel Oil Changeover Procedure and Log-Book (record of fuel changeover)	MARPOL Convention (1973/78)-Annex VI
40	Manufacturer's Operating	MARPOL Convention (1973/78)-

	Manual for Incinerators	Annex VI
41	Bunker Delivery Note and Representative Sample	MARPOL Convention (1973/78)-Annex VI
42	Technical File	MARPOL Convention (1973/78)-Annex VI(Technical Code)
43	Record Book of Engine Parameters	MARPOL Convention (1973/78)-Annex VI(Technical Code)
44	Exemption Certificate	SOLAS (1974), SOLAS (1988)
45	LRIT conformance test report	SOLAS (1974)
46	Passenger Ship Safety Certificate	SOLAS (1974), SOLAS Protocol (1988)
47	Special Trade Passenger Ship Safety Certificate	STP (1971)
48	Special Trade Passenger Ship Space Certificate	SSTP (1973)
49	Search and rescue cooperation plan	SOLAS (1974)
50	List of operational limitations	SOLAS (1974)
51	Decision support system for masters	SOLAS (1974)
52	Cargo Ship Safety Construction Certificate	SOLAS (1974), SOLAS Protocol (1988)
53	Cargo Ship Safety Equipment Certificate	SOLAS (1974), SOLAS Protocol (1988)
54	Cargo Ship Safety Radio Certificate	SOLAS (1974), SOLAS Protocol (1988)
55	Cargo Ship Safety Certificate	SOLAS Protocol (1988)
56	Document of authorization for the carriage of grain	SOLAS (1974)+International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk
57	Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage	CLC (1969)
58	Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage	Bunker Convention (2001)
59	Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage	CLC (1992)

60	Enhanced survey report file	SOLAS (1974)
61	Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage	MARPOL (1973/78)- Annex I
62	Oil Discharge Monitoring and Control (ODMC) Operational Manual	MARPOL (1973/78)- Annex I
63	Cargo Information	SOLAS (1974)
64	Ship Structure Access Manual	SOLAS (1974)
65	Bulk Carrier Booklet	SOLAS (1974)+ Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carrier (BLU Code)
66	Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual (COW Manual)	MARPOL (1973/78)- Annex I
67	Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record	MARPOL (1973/78)- Annex I
68	Subdivision and stability information	MARPOL (1973/78)- Annex I
69	VOC Management Plan	MARPOL (1973/78)- Annex V
70	International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate)	MARPOL (1973/78)- Annex II
71	Cargo record book	MARPOL (1973/78)- Annex II
72	Procedures and Arrangements Manual (P & A Manual)	MARPOL (1973/78)- Annex II
73	Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances	MARPOL (1973/78) -Annex II
74	Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk (For the Chemical Tankers Constructed before 1 July 1986)	MARPOL (1973/78)- Annex II+ Bulk Chemical Code (BCH Code)
75	Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk (For	MARPOL (1973/78)- Annex II and SOLAS (1974)+ International Bulk Chemical Code (IBC Code)

	Chemical Tanker Constructed on or after 1 July 1986)	
76	Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk	SOLAS (1974)+ Gas Carrier Code (GC Code)
77	International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk (For Gas Carrier Constructed on or after 1 July 1986)	SOLAS (1974)+ International Gas Carrier Code (IGC Code)
78	High-Speed Craft Safety Certificate	SOLAS (1974) + International Code of Safety for High- Speed Craft –HSC Code(1994 or 2000)
79	Permit to Operate High-Speed Craft	SOLAS (1974)+HSC Code(1994 or 2000)
80	Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods	SOLAS (1974)
81	Dangerous goods manifest or stowage plan	SOLAS (1974) and MARPOL(1973-78) -Annex III
82	International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo	SOLAS (1974) + INF Code
83	A Nuclear Cargo Ship Safety Certificate or Nuclear Passenger Ship Safety Certificate, in place of the Cargo Ship Safety Certificate or Passenger Ship Safety Certificate, as appropriate.	SOLAS (1974)

گواهینامه‌ها و مدارکی که حمل آن‌ها برای کشتی‌ها الزامی نیست ولی به مراجع دریایی کشورها و مالکان کشتی‌ها توصیه شدند :

ردیف	عنوان گواهینامه و مدرک	عنوان سند توصیه‌ای مربوطه (نوع کشتی مشمول در مفاد هر یک از سندهای مربوطه دقیقاً بیان شد.)
1	Special Purpose Ship Safety Certificate	Code of Safety for Special Purpose Ships
2	Offshore Supply Vessel Document of Compliance	Guidelines for the Design and Construction of Offshore Supply Vessels, 2006
3	Certificate of Fitness for Offshore Support Vessels	Guidelines for the Transport and Handling of Limited Amounts of hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support vessels
4	Diving System Safety Certificate	Code of Safety for Diving Systems
5	Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate	Code of Safety for Dynamically Supported Craft
6	Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate	Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Unites, 1979, or the Code for Construction and Equipment of Drilling Unites, 1989(for the Unites Constructed on or after 1 May 1991)
7	Wing-in-ground Craft Safety Certificate	Guidelines for Wing-in-Ground Craft
8	Permit to Operate WIG Craft	Guidelines for Wing-in-Ground Craft
9	Noise Survey Report	Code on Noise Levels on Board Ships

ضمیمه شماره‌ی هفت

علایم و اختصارات مورد استفاده برای نهادها و اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی

(برگرفته از سایت رسمی آی‌مو- بخش مرکز معلومات دریایی آی‌مو- مرداد ماه سال ۱۳۹۱ ه.ش)

(How and where to find IMO information;

A guide for Delegates, Researchers and Interns).

Symbol/ Abbreviation	معنا و منظور	ملاحظات
A 23/SR.2	Summary Record of the Second Plenary Meeting of the 23rd Session of Assembly	SR: Summary Record- A: Assembly
C 94/SR.1	Summary Record of the First Meeting of the 94th session of Council	C: Council
C 94/D	Summary of Decisions of the 94th session of Council	D: Decisions
LEG/CONF.15/RD/1	Record of Decisions of the first plenary meeting of the International Conference on (for example) the Revision of the SUA Treaties	RD: Record of Decisions- LEG: Legal Committee (The committee in charge of the preparation of the draft of the treaty- CONF: Conference- 15: Fifteenth Conference held by IMO
Resolution A.740(18)	Refers to the 740th Resolution passed by the Assembly since its first meeting, adopted at the Eighteenth session	

Resolution A. 156(ES.IV)	Refers to the 156th Resolution passed by the Assembly since its first meeting, adopted at the Fourth Extraordinary Session of the Assembly	ES: Extraordinary Session- IV: Roman number 4
Council Resolution C.75(88)	75th Resolution adopted by the Council since its first meeting, adopted at the 88 th session	
Council Resolution C.62(XLII)	62nd Resolution adopted by the Council since its first meeting, adopted at the 42nd session	(numbering system changed to Arabic after 1982)
Resolution MSC.98(73)	Refers to the 98th Resolution adopted by the MSC since its first meeting, adopted at the 73rd session	MSC: Maritime Safety Committee
Resolution MEPC.117(52)	117 th resolution adopted since the first meeting of MEPC , adopted at the 52 nd session	MEPC: Marine Environment Protection Committee
Resolution LEG.2(82)	Refers to the 2nd resolution since the adoption of the first resolution of LEG, adopted at the 82nd session	LEG: Legal Committee
TC	Technical Cooperation Committee	
FAL	Facilitation Committee	

BLG	Subcommittee on Bulk Liquids and Gases	
DSC	Subcommittee on Carriage of Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers	
FP	Subcommittee on Fire Protection	
COMSAR	Radio-communications and Search and Rescue	
NAV	Subcommittee on Safety of Navigation	
DE	Subcommittee on Ship Design and Equipment	
SLF	Subcommittee on Stability and Load Lines and Fishing Vessels Safety	
STW	Subcommittee on Standards of Training and Watch-keeping	
FSI	Subcommittee on Flag State Implementation	
LC	London Convention	Refers to Consultative Meetings of the Parties to London Dumping Convention
Resolution	54 th Resolution of the	

LC.54(18)	London Convention since the first meeting of LC, adopted at the 18 th session	
Resolution LC.55(SM)	55 th Resolution of the London Convention since the first meeting of LC, adopted at the Special Meeting of Contracting Parties	
Resolution <u>LP.1(1)</u>	First resolution of the first meeting under the London Protocol	LP: Refers to Consultative Meetings of Parties to London Protocol to the London Convention
IMO	International Maritime Organization	
IOPC FUND	International Oil Pollution Compensation Fund	
GESAMP	Working Group on the Evaluation of the Hazards of Harmful substances in the marine environment	
CONF/	Refers to Documents issued for a Diplomatic Conference.	
AC...	Ad Hoc Committee	
SC...	Steering or Standing Group	

WG...	Working Group	
JWG...	Joint Working Group	
--/INF...	Information series (e.g. lists of participants or list of documents issued in connection with a session)	
-/D-	Decisions	
-/RES.	Resolution	
-/SR.	Summary Records of Meetings	
-/WP.	Working Papers	
-/Add.	Addendum	
-/Corr.	Corrigendum	
-/Rev.	Revision (replacing texts previously issued)	
PROG/	Programme of Meetings for (date)	
-/C. .../-	Committee	For example: A 23/C.1/WP.1 = Working Paper presented by Committee 1 at the 23rd session of Assembly

ضمیمه شماره ی هشت

اسامی ۶۳ سازمان و مؤسسه بین‌المللی دولتی که با امضای تفاهم نامه‌های همکاری به آنها

موقعیت ناظری از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی اعطاء شد

(Observer Status)

(برگرفته از سایت رسمی سازمان بین‌المللی دریانوردی - مرداد ماه ۱۳۹۱ هـ.ش)

ردیف	نام سازمان و مؤسسه	عنوان اختصاری
1	Asian-African Legal Consultative Organization	(AALCO)
2	West and Central Africa Memorandum of Understanding on Port State Control	(Abuja MoU)
3	Agreement on the Conservation of Cetaceans of the Black Sea, Mediterranean Sea and contiguous Atlantic Area	(ACCOBAMS)
4	Association of Caribbean States	(ACS)
5	Acuerdo de Viña del Mar	-----
6	Arab Federation of Shipping	(AFOS)
7	Latin American Integration Association	(ALADI)
8	African Union	(AU)
9	Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region	(BS MoU)
10	Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution	(BSC)
11	Caribbean Community	(CARICOM)
12	Danube Commission	(CD)
13	European Conference of Postal and Telecommunications Administrations	(CEPT)
14	Council of Europe (CI of E)	(CI of E)
15	Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control	(CMoU)
16	Central American Commission on Maritime Transport	(COCATRAM)
17	Commonwealth Secretariat	-----
18	International COSPAS-SARSAT Programme Agreement	(COSPAS-SARSAT)
19	Permanent Commission for the South Pacific	(CPPS)
20	Commonwealth Telecommunications Organization	(CTO)
21	European Commission	(EC)

22	European Space Agency	(ESA)
23	International Transport Forum	(FIT)
24	International Oil Pollution Compensation Funds 1971 (IOPC FUNDS)	(1971 FUND)
25	International Oil Pollution Compensation Fund 1992	(FUND 1992)
26	Helsinki Commission - Baltic Marine Environment Protection Commission	(HELCOM)
27	International Council for the Exploration of the Sea	(ICES)
28	International Committee of the Red Cross	(ICRC)
29	International Hydrographic Organization	(IHO)
30	International Mobile Satellite Organization	(IMSO)
31	International Criminal Police Organization	(INTERPOL)
32	Indian Ocean Commission	(IOC)
33	International Organization for Migration	(IOM)
34	Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control	(IOMoU)
35	International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund	(IOPCSF)
36	Intergovernmental Standing Committee on Shipping	(ISCOS)
37	International Telecommunications Satellite Organization	(ITSO)
38	International Whaling Commission	(IWC)
39	League of Arab States	-----
40	Marine Accident Investigators' International Forum	(MAIIF)
41	Mediterranean Memorandum of Understanding on Port State Control	(Med MoU)
42	Maritime Organization of West and Central Africa	(MOWCA)
43	North East Atlantic Fisheries Commission	(NEAFC)
44	Organization of Arab Petroleum Exporting Countries	(OAPEC)
45	Organization of American States	(OAS)
46	Organization for Economic Co-operation and Development	(OECD)
47	OSPAR Commission for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic	(OSPAR COMMISSION)
48	Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail	(OTIF)

49	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control	(Paris MoU)
50	The Regional Organization for the Conservation of the Environment of the Red Sea and Gulf of Aden	(PERSGA)
51	Port Management Association of Eastern and Southern Africa	(PMAESA)
52	Port Management Association of West and Central Africa	(PMAWCA)
53	Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia	(ReCAAP-ISC)
54	Riyadh Memorandum of Understanding on Port State Control	(Riyadh MoU)
55	Regional Organization for the Protection of the Marine Environment	(ROPME)
56	South Asia Co-operative Environment Programme	(SACEP)
57	Pacific Community	(SPC)
58	Pacific Regional Environment Programme	(SPREP)
59	Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region	(Tokyo MoU)
60	International Institute for the Unification of Private Law	(UNIDROIT)
61	World Customs Organization	(WCO)
62	The Customs Co-operation Council	(CCC)
63	World Tourism Organization	(UNWTO)

ضمیمه شماره‌ی نه

اسامی ۷۸ سازمان، انجمن و مؤسسه بین‌المللی غیر دولتی که با امضای تفاهم‌نامه‌های

همکاری به آن‌ها موقعیت مشاوره‌ای اعطاء گردید

(Consultative Status)

(برگرفته از قطعنامه‌ی شماره‌ی ۱۰۵۹ مصوب نشست بیست و هفتم مجمع سازمان بین‌المللی

دریانوردی)

ردیف	نام سازمان، انجمن و مؤسسه	عنوان اختصاری
1	Advisory Committee on Protection of the Sea	ACOPS
2	Bureau International des Containers et du Transport Intermodal	(BIC)
3	The Baltic and International Maritime Council	BIMCO
4	European Federation of Insurance Intermediaries	(BIPAR)
5	European Chemical Industry Council	(CEFIC)
6	Community of European Shipyards' Associations	(CESA)
7	Comité International Radio-Maritime	(CIRM)
8	Cruise Lines International Association	(CLIA)
9	Comité Maritime International	(CMI)
10	Clean Shipping Coalition	(CSC)
11	Dangerous Goods Advisory Council	(DGAC)
12	The European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers	(EUROMOT)
13	Friends of the Earth International	(FOEI)

14	The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents	(FONASBA)
15	Global Maritime Education and Training Association	(GlobalMET)
16	Greenpeace International	-----
17	International Association of Airport and Seaport Police	(IAASP)
18	International Association of Classification Societies	(IACS)
19	International Association of Drilling Contractors	(IADC)
20	International Association of Institutes of Navigation	(IAIN)
21	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities	(IALA)
22	International Association of Maritime Universities	(IAMU)
23	International Association of Ports and Harbors	(IAPH)
24	International Bunker Industry Association	(IBIA)
25	International Bulk Terminals Association	(IBTA)
26	International Chamber of Commerce	(ICC)
27	International Christian Maritime Association	(ICMA)
28	International Council of Marine Industry Associations	(ICOMIA)
29	International Chamber of Shipping	(ICS)

30	ICHCA International Limited	(ICHCA)
31	International Electrotechnical Commission	(IEC)
32	International Fund for Animal Welfare	(IFAW)
33	International Federation of Shipmasters' Associations	(IFSMA)
34	International Harbour Masters' Association	(IHMA)
35	Institute of International Container Lessors	(IICL)
36	Iberoamerican Institute of Maritime Law	(IIDM)
37	International Iron Metallics Association	(IIMA)
38	International Life-saving Appliance Manufacturers' Association	(ILAMA)
39	Institute of Marine Engineering, Science and Technology	(IMarEST)
40	The International Marine Contractors Association	(IMCA)
41	International Maritime Health Association	(IMHA)
42	International Maritime Lecturers Association	(IMLA)
43	International Maritime Pilots' Association	(IMPA)
44	International Maritime Rescue Federation	(IMRF)
45	International Association of Dry Cargo Shipowners	(INTERCARGO)
46	International Ship Managers' Association	(InterManager)

47	International Association of Independent Tanker Owners	(INTERTANKO)
48	International Ocean Institute	(IOI)
49	International Petroleum Industry Environmental Conservation Association	(IPIECA)
50	International Paint and Printing Ink Council	(IPPIC)
51	International Parcel Tankers Association	(IPTA)
52	International Road Transport Union	(IRU)
53	International Sailing Federation	(ISAF)
54	International Spill Control Organization	(ISCO)
55	International Shipping Federation	(ISO)
56	International Organization for Standardization	(ISF)
57	International Shippers & Services Association	(ISSA)
58	International Salvage Union	(ISU)
59	International Transport Workers' Federation	(ITF)
60	The International Tanker Owners Pollution Federation Limited	(ITOPF)
61	International Towing Tank Conference	(ITTC)
62	International Union for Conservation of Nature	(IUCN)
63	International Union of Marine Insurance	(IUMI)
64	International Vessel Operators Dangerous	(IVODGA)

	Goods Association, Inc.	
65	NACE International	-----
66	The Nautical Institute	-----
67	Oil Companies International Marine Forum	(OCIMF)
68	International Association of Oil and Gas Producers	(OGP)
69	Pacific Environment	-----
70	International Group of Protection and Indemnity Associations	(P & I Clubs)
71	PIANC, the World Association for Waterborne Transport Infrastructure	-----
72	The Royal Institution of Naval Architects	(RINA)
73	Society of International Gas Tanker and Terminal Operators Limited	(SIGTTO)
74	Superyacht Builders Association	(SYBAss)
75	World Nuclear Transport Institute	(WNTI)
76	World Shipping Council	(WSC)
77	World Wide Fund For Nature	(WWF)
78	INTERFERRY	-----

- در لیست فوق به سازمان‌ها و مؤسسات زیر به صورت مشروط و به مدت دو سال موقعیت مشاوره‌ای اعطاء شد و تبدیل وضعیت آن‌ها به دائمی منوط به فعالیت آن‌ها و ارزیابی مجدد پس از پایان دو سال

گردید. در نشست بعدی مجمع که در ماه نوامبر سال ۲۰۱۳ میلادی برگزار خواهد شد، در خصوص وضعیت دائمی این پنج سازمان تصمیم‌گیری نهایی می‌شود:

“Superyacht Builders Association (SYBAss); Pacific Environment; the Clean Shipping Coalition (CSC); the Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (BIC); and the International Iron Metallics Association Ltd. (IIMA)”.

ضمیمه شماره‌ی ده

نمونه‌ای از قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به یکی از

کنوانسیون‌های مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی

"بسمه تعالی"

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب

توازن و رسوبات کشتی‌ها

شماره ۳۰۸/۱۵۸۲۸

جناب آقای دکتر محمود احمدی نژاد - ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

عطف به نامه شماره ۴۱۳۲۷/۳۳۵۹۴ مورخ ۱۳۸۸/۲/۱۹ در اجراء اصل یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتیها که با عنوان لایحه به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود، با تصویب در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ ۱۳۸۹/۲/۲۸ و تأیید شورای محترم نگهبان به پیوست ابلاغ می‌گردد.

رئیس مجلس شورای اسلامی - علی لاریجانی

۱۳۸۹/۳/۲۳

شماره ۵۷۰۳۹

وزارت راه و ترابری

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتیها که در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ بیست و هشتم اردیبهشت ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و نه مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۹/۳/۵ به تأیید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۳۰۸/۱۵۸۲۸ مورخ ۱۳۸۹/۳/۱۲ مجلس شورای اسلامی واصل گردیده است، به پیوست جهت اجراء ابلاغ می‌گردد.

رئیس‌جمهور - محمود احمدی‌نژاد

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتیها

"ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتیها به شرح پیوست ملحق گردد و اسناد الحاق را نزد امین اسناد تودیع نماید.

تبصره ۱- وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و دریانوردی) مسئول اجراء کنوانسیون می‌باشد و تغییر آن بر عهده دولت است.

تبصره ۲- جمهوری اسلامی ایران خود را ملتزم به ترتیبات موضوع ماده (۱۵) کنوانسیون درخصوص ارجاع هرگونه اختلاف ناشی از تفسیر یا اعمال کنوانسیون به مصالحه و داوری نمی‌داند. ارجاع اختلاف به مصالحه و داوری صرفاً در صورت رضایت کلیه طرفهای اختلاف و با رعایت قوانین و مقررات مربوط ممکن می‌باشد.

مراتب فوق باید به هنگام تودیع اسناد تصویب به امین اسناد اعلام گردد.

تبصره ۳- دولت موظف است کلیه اصلاحیه‌های موضوع ماده (۱۹) کنوانسیون را در مهلت مناسب و قبل از انقضاء مهلت‌های موردنظر در ماده یادشده طبق اصل (۷۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به مجلس شورای اسلامی اعلام نماید.

چنانچه مجلس شورای اسلامی اصلاحیه‌ها را تصویب ننماید، دولت موظف است مراتب عدم پذیرش اصلاحیه را ظرف مهلت مقرر در کنوانسیون به امین اسناد اعلام نماید. این اصلاحیه‌ها در موارد مذکور برای دولت جمهوری اسلامی ایران لازم‌الاجراء نخواهد بود."

منبع:

<http://www.dolat.ir/NSite/FullStory/News/?Serv=0&Id=190023>

ضمیمه شماره یازده

دستور کارهای نشست بیست و هفتم مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی،

برگزار شده در ماه نوامبر سال ۲۰۱۱ میلادی

(برگرفته از سند شماره ی "A 27/1" مورخ بیست و پنجم ماه جولای سال ۲۰۱۱ میلادی)

Opening of the session by the Representative of the delegation of Germany

1- Adoption of the agenda

2-Election of the President and the Vice-Presidents of the Assembly

3- Application of Article 61 of the IMO Convention – Report of the Council to the Assembly on any requests by Members for waiver

4- Establishment of committees of the Assembly:

(a) Establishment of the Credentials Committee

(b) Establishment of other committees, as necessary

5- Consideration of the reports of the committees of the Assembly:

(a) Report of the Credentials Committee

(b) Reports of other committees

6- Report of the Council to the Assembly on the work of the Organization since the twenty-sixth regular session of the Assembly

7- Strategy and planning

8- Voluntary IMO Member State Audit Scheme

9- Consideration of the reports and recommendations of the Maritime Safety Committee

10- Consideration of the reports and recommendations of the Legal Committee

11- Consideration of the reports and recommendations of the Marine Environment Protection Committee

12- Consideration of the reports and recommendations of the Technical Co-operation Committee

13- Consideration of the reports and recommendations of the Facilitation Committee

14- Report on diplomatic conferences:

(a) 2010 International Conference on the revision of the HNS Convention

(b) 2010 Conference of Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

15- Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 and the 1996 Protocol thereto: report on the performance of Secretariat functions and other duties

16- Resource management:

(a) Report on arrears of contributions and advances to the Working Capital Fund

(b) Presentation of accounts and audit reports

(c) Results-based budget for 2012-2013

17- Financial sustainability of the World Maritime University

18- Global maritime training institutions:

(a) Report on the World Maritime University

(b) Report on the IMO International Maritime Law Institute

19- External relations:

(a) Relations with the United Nations and the specialized agencies

(b) Joint Inspection Unit

(c) Relations with intergovernmental organizations

(d) Relations with non-governmental organizations

(e) Report on World Maritime Days, 2010 and 2011

(f) International Maritime Prize

(g) IMO Award for Exceptional Bravery at Sea

(h) Day of the Seafarer

20- Report on the status of the Convention and membership of the Organization

21- Report on the status of conventions and other multilateral instruments in respect of

which the Organization performs functions

22- Election of Members of the Council, as provided for in Articles 16 and 17 of the IMO Convention

23- Election of Members of the IMO Staff Pension Committee

24- Appointment of the External Auditor

25- Approval of the appointment of the Secretary-General

26- Date and place of the twenty-eighth regular session of the Assembly

27- Farewell to Mr. E.E. Mitropoulos

28- Supplementary agenda items, if any

ضمیمه شماره‌ی دوازده

دستور کارهای نشست یکصد و هشتم شواری سازمان بین‌المللی دریانوردی،

برگزار شده در ماه ژوئن سال ۲۰۱۲ میلادی

(برگرفته از سند شماره‌ی "C 108/1" مورخ سی ام ماه ژانویه سال ۲۰۱۲ میلادی)

- 1- Adoption of the agenda
- 2- Report of the Secretary-General on credentials
- 3 -Strategy, planning and reform
- 4 -Periodic review of administrative requirements in mandatory IMO instruments
- 5 -Resource management:
 - (a) Human resource matters, including amendments to the Staff Regulations and Staff Rules
 - (b) Accounts and audit: final accounts for the financial period ending 31 December 2011
 - (c) Report on investments
 - (d) Report on arrears of contributions and of advances to the Working Capital Fund and on the implementation of Article 61 of the IMO Convention
 - (e) Budget considerations for 2012 and 2013
 - (f) Development of a long-term plan for the future financial sustainability of the Organization
- 6 -Voluntary IMO Member State Audit Scheme
- 7 -Consideration of the report of the Marine Environment Protection Committee
- 8 -Consideration of the report of the Legal Committee
- 9 -Consideration of the report of the Maritime Safety Committee
- 10- Consideration of the report of the Technical Co-operation Committee
- 11 -Technical Co-operation Fund: Report on activities of the 2010-2011 programme

12 -World Maritime University:

- (a) Report of the Board of Governors
- (b) Budget
- (c) Financial sustainability
- (d) Appointment of the Chancellor

13- IMO International Maritime Law Institute:

- (a) Report of the Governing Board
- (b) Budget
- (c) Preliminary review of the IMLI Statute
- (d) Appointment of the Chairman of the Governing Board

14- Protection of vital shipping lanes

15- External relations:

- (a) Relations with the United Nations and the specialized agencies
- (b) Joint Inspection Unit
- (c) Relations with intergovernmental organizations
- (d) Relations with non-governmental organizations
- (e) World Maritime Day
- (f) International Maritime Prize
- (g) IMO Award for Exceptional Bravery at Sea

16- Report on the status of the Convention and membership of the Organization

17- Report on the status of conventions and other multilateral instruments in respect of which the Organization performs functions

18- Place, date and duration of the next session of the Council

19- Supplementary agenda items, if any

ضمیمه شماره ی سیزده

دستور کارهای نشست نودم کمیته ی ایمنی دریانوردی سازمان بین المللی

دریانوردی، برگزار شده در ماه می سال ۲۰۱۲ میلادی

(برگرفته از سند شماره ی "MSC 90/1/Rev.1" مورخ سی ام ماه ژانویه سال ۲۰۱۲ میلادی)

Opening of the session

- 1- Adoption of the agenda; report on credentials
- 2- Decisions of other IMO bodies
- 3- Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments
- 4- Measures to enhance maritime security
- 5- Goal-based new ship construction standards
- 6- LRIT-related matters
- 7- Flag State implementation (report of the nineteenth session of the Sub-Committee and urgent matters emanating from the twentieth session)
- 8- Radio-communications and search and rescue (report of the fifteenth session of the Sub-Committee and urgent matters emanating from the sixteenth session)
- 9- Ship design and equipment (reports of the fifty-fifth and fifty-sixth sessions of the Sub-Committee)
- 10- Safety of navigation (report of the fifty-seventh session of the Sub-Committee)
- 11- Fire protection (report of the fifty-fifth session of the Sub-Committee)
- 12- Dangerous goods, solid cargoes and containers (report of the sixteenth session of the Sub-Committee)
- 13- Stability, load lines and fishing vessel safety (report of the fifty-fourth session of the Sub-Committee)
- 14- Bulk liquids and gases (report of the sixteenth session of the Sub-Committee)
- 15- Implementation of the STCW Convention
- 16- Technical assistance sub-programme in maritime safety and security

- 17- Capacity-building for the implementation of new measures
- 18- Role of the human element
- 19- Formal safety assessment
- 20- Piracy and armed robbery against ships
- 21- General cargo ship safety
- 22- Implementation of instruments and related matters
- 23- Relations with other organizations
- 24- Application of the Committee's Guidelines
- 25- Work programme
- 26- Any other business
- 27- Passenger ship safety
- 28- Consideration of the report of the Committee on its ninetieth session

ضمیمه شماره‌ی چهارده

دستور کارهای نشست شصت و سوم کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی، برگزار شده در اواخر ماه فوریه و اوایل ماه مارس سال ۲۰۱۲ میلادی

(برگرفته از سند شماره‌ی MEPC 63/1 مورخ هشتم ماه آگوست سال ۲۰۱۱ میلادی)

Opening of the session

- 1- Adoption of the agenda
- 2- Harmful aquatic organisms in ballast water (RG)
- 3- Recycling of ships (WG)
- 4- Air pollution and energy efficiency (WG)
- 5- Reduction of GHG emissions from ships
- 6- Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments (DG)
- 7- Interpretations of, and amendments to, MARPOL and related instruments
- 8- Implementation of the OPRC Convention and the OPRC-HNS Protocol and relevant

Conference resolutions

- 9- Identification and protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas
- 10- Inadequacy of reception facilities
- 11- Reports of sub-committees
- 12- Work of other bodies
- 13- Status of conventions

-
- 14- Harmful anti-fouling systems for ships
 - 15- Promotion of implementation and enforcement of MARPOL and related instruments
 - 16- Technical Co-operation Sub-programme for the Protection of the Marine Environment
 - 17- Role of the human element
 - 18- Noise from commercial shipping and its adverse impacts on marine life
 - 19- Work programme of the Committee and subsidiary bodies
 - 20- Application of the Committees' Guidelines
 - 21- Election of the Chairman and Vice Chairman for 20121
 - 22- Any other business
 - 23- Consideration of the report of the Committee

ضمیمه شماره ی پانزده

دستور کارهای نشست نود و نهم کمیته ی حقوقی سازمان بین المللی دریانوردی،

برگزار شده در ماه آوریل سال ۲۰۱۲ میلادی

(برگرفته از سند شماره ی "LEG 99/1" مورخ بیست و دوم ماه جولای سال ۲۰۱۱ میلادی)

Opening of the session

- 1- Adoption of the agenda
- 2- Report of the Secretary-General on credentials
- 3- Monitoring the implementation of the HNS Protocol, 2010
- 4- Consideration of a proposal to amend the limits of liability of the Protocol of 1996 to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC 96), in accordance with article 8 of LLMC 96
- 5- Provision of financial security in cases of abandonment, personal injury to, or death of seafarers in the light of the progress towards the entry into force of the ILO Maritime Labour Convention, 2006 and of the amendments relating thereto
- 6- Fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident
- 7- Piracy
- 8- Matters arising from the 106th and 107th regular sessions of the Council; the twenty-sixth extraordinary session of the Council; and the twenty-seventh regular session of the Assembly
- 9- Technical co-operation activities related to maritime legislation
- 10- Review of the status of conventions and other treaty instruments emanating from the Legal Committee
- 11- Application of the Committee's Guidelines
- 12- Election of officers
- 13- Any other business

(i) Analysis of liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities, including a re-examination of the proposed revision of Strategic

Direction 7.2

14- Consideration of the report of the Committee on its ninety-ninth session

ضمیمه شماره‌ی شانزده

دستور کارهای نشست شصت و دوم کمیته‌ی همکاری فنی سازمان بین‌المللی

دریانوردی، برگزار شده در ماه ژوئن سال ۲۰۱۲ میلادی

(برگرفته از سند شماره‌ی "TC 62/1" مورخ شانزدهم ماه دسامبر سال ۲۰۱۱ میلادی)

Opening of the session

- 1- Adoption of the agenda
- 2- Work of other bodies and organizations
- 3- Integrated Technical Co-operation Programme: Biennial report on 2010-2011
- 4- Sustainable financing of the Integrated Technical Co-operation Programme
- 5- Linkage between the Integrated Technical Co-operation Programme and the Millennium Development Goals
- 6- Partnerships for progress
- 7- Voluntary IMO Member State Audit Scheme
- 8- Integration of women in the maritime sector
- 9- Global maritime training institutions
- 10- Impact Assessment Exercise 2008-2011
- 11- Application of the Committee's Guidelines
- 12- Work programme
- 13- Any other business
- 14- Election of the Chairman and the Vice-Chairman for 2013
- 15- Consideration of the report of the Committee on its sixty-second session

ضمیمه شماره‌ی هفده

دستور کارهای نشست سی و هفتم کمیته‌ی تسهیلات سازمان بین‌المللی

دریانوردی، برگزار شده در ماه سپتامبر سال ۲۰۱۱ میلادی

(برگرفته از سند شماره‌ی "FAL 37/1" مورخ دوازدهم ماه ژانویه سال ۲۰۱۱ میلادی)

Opening of the session

- 1- Adoption of the agenda
- 2- Decisions of other IMO bodies
- 3- Consideration and adoption of proposed amendments to the Convention
- 4- General review of the Convention, including harmonization with other international instruments:
 1. status of the Convention
 2. comprehensive review of the Convention
- 5- E-business possibilities for the facilitation of maritime traffic:
 1. electronic means for the clearance of ships, cargo and passengers
 2. revision of the IMO Compendium on facilitation and electronic business
 3. development of guidelines for setting up the Single Window system
- 6- Formalities connected with the arrival, stay and departure of persons:
 1. shipboard personnel
 2. stowaways
 3. illegal migrants
 4. persons rescued at sea

7- Certificates and documents required to be carried on board ships and FAL

Forms:

1. list of certificates and documents required to be carried on board ships
2. online access to certificates and documents required to be carried on board ships
3. implementation of IMO FAL Forms 1 to 7

8- Ensuring security in and facilitating international trade:

1. shore leave and access to ships
2. trade recovery

9- Ship/port interface:

1. facilitation of shipments of dangerous cargoes

10- Technical co-operation and assistance

11- Relations with other organizations

12- Application of the Committee's Guidelines

13- Role, mission, strategic direction and work of the Committee

14- Work programme

15- Election of Chairman and Vice-Chairman for 2012

16- Any other business

17- Consideration of the report of the Committee on its thirty-seventh session

ضمیمه شماره‌ی هجده

دستور کارهای کنفرانس بین‌المللی راجع به بازیافت ایمن و سازگار با محیط

زیست کشتی‌ها، برگزار شده در ماه می سال ۲۰۰۹ میلادی

(برگرفته از سند شماره‌ی "SR/CONF/1" مورخ سوم ماه نوامبر سال ۲۰۰۸ میلادی)

Opening of the Conference

Election of the President

1- Adoption of the agenda

2- Adoption of the Rules of Procedure

3- Election of the Vice-Presidents and other officers of the Conference

4- Appointment of the Credentials Committee

5- Organization of the work of the Conference, including the establishment of other committees, as necessary

6- Consideration of:

1. the draft International Convention for the Safe and Environmentally

Sound Recycling of Ships

2. any draft Conference resolutions

7- Consideration of the reports of the committees:

1. Credentials Committee

2. Other committees

8- Adoption of the Final Act and any instruments, recommendations and resolutions resulting from the work of the Conference

9- Signature of the Final Act

فهرست منابع

الف) منابع فارسی:

- ۱- مقتدر، هوشنگ، "حقوق بین‌الملل عمومی"، تهران، مؤسسه چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه، چاپ سوم، ۱۳۷۳.
- ۲- حبیبی، دکتر حسن، ترجمه کتاب "حقوق بین‌الملل عمومی"، تألیف نگوین کک دین، پاتریک دیبه و آلن پله، تهران، انتشارات مؤسسه اطلاعات، جلد اول، چاپ اول، ۱۳۸۲.
- ۳- مشترخواه خسرو، محبی عبدالرضا، "فرهنگ مصور دریایی"، تهران، مرکز چاپ و انتشار مؤسسه عالی آموزش و پژوهش سازمان مدیریت و برنامه ریزی، چاپ دوم، ۱۳۸۴.
- ۴- سازمان بنادر و دریانوردی (کشتیرانی سابق)، "مجموعه قوانین و مقررات بندری-دریایی ایران"، تهران، ناشر اداره روابط عمومی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی، جلد اول-مقررات داخلی، چاپ دوم، ۱۳۸۲.
- ۵- ضیائی بیگدلی، دکتر محمد رضا، "حقوق معاهدات بین‌المللی"، تهران، کتابخانه‌ی گنج دانش، چاپ سوم، ۱۳۸۵.
- ۶- موسوی، سید ابوالفضل، کریمی، جلال، محمدی، عباس علی و وفايي، فریدون، "تعیین طول خط سواحل شمال و جنوب ایران"، مقاله ارائه شده به هشتمین کنفرانس بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOMPAS)، ۱۳۸۷.
- ۷- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران.

ب) منابع انگلیسی:A- BOOKS:

- 8- Ademuni-Odeke , “Bareboat Charter (ship) Registration”, Kluwer Law International, The Hague, 1998.
- 9- Alvarez, E. Jose, “ International Organisation as Law- Makers”, Oxford University Press, Oxford, 2005 .
- 10- Amerasinghe Dr. C.F., “ Principles of the Institutional Law of International Organisations”, second revised edition, Cambridge University Press, Cambridge, 2005.
- 11- Barnes J, William, “The International Maritime Organization: A Philatelic Study, Kent, 1989.
- 12- Biosson, Philippe, “ Safety At Sea: Policies, Regulations and International Law”, Edition Bureau Veritas, Paris, 1999.
- 13- Churchill, R.R. and Lowe, A.V., “The Law of the Sea”, Third Edition, Manchester University Press, Manchester, 1999.
- 14-CMI, “The Travaux Preparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996”, published by CMI Headquarter, Belgium, November 2000.
- 15-Harrison, James, “Making the Law of the Sea; A Study in the Development of International Law”, Cambridge University Press, UK, 2011.
- 16- Mankadaby, Samir, “ The Law of Collision at Sea”, 1987, Published by Elsevier Science Publishers, B.V, the Netherland.
- 17- Mankabady, Samir, (1986), The International Maritime Organization, Volume 1. International Shipping Rules, Croom Helm Ltd, Printed and bound in Great Britain.
- 18- Mansell, N.K., John, “ Flag State Responsibility- Historical Development and Contemporary Issues”, Publisher Springer, Berlin, 2009.
- 19- Mukherjee K, Proshanto, “Maritime Legislation”, First Edition, WMU Publication, Sweden, 2000.
- 20- Shaw N, Malcolm, “International Law”, Cambridge University Press, Sixth edition, Cambridge, 2008.

21- Young A.A., “Allied Maritime Transport Council”, Cornell University Library, 1918, The copy of the original text of this book is published in website: <http://archive.org/stream/cu31924027892607#page/n11/mode/2up> , Accessed 15, January 2012.

B- ARTICLES:

22- D.H.N Johnson, “IMCO: The First Four Years (1959-1962)”, The International and Comparative Law Quarterly, Volume 12, Issue 1, Pages 36-55,1963

23- Hattendorf B, John, “The Oxford Encyclopaedia of Maritime History”, editor in chief, Volume 2, Oxford University Press, Inc, New York, 2007.

24- IMO, Office for the London Dumping Convention, “The London Dumping Convention, The First Decade and Beyond”, IMO Publication, London, 1991.

25-IMO, “Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization”, LEG/MISC.6, 2008,

26- IMO, “Origins of International Maritime Organization”, online available at: <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/Pages/TheOriginsOfIMO.aspx> Accessed: 10/April 2012.

27-Mac Donald, Eula, “Towards a World Maritime Organizations”, submitted to the United Nations Maritime Conference, 1948 by the government of United States of America under document E/Conf.4/13, dated 23 February, 1948.

28- Ozcayir , Dr Z Oya, “ Port State Control”, Conference on the Impact of Caspian Oil and Gas Development on Turkey and Challenges Facing the Turkish Straits, the Marmara Hotel, Istanbul, 9 November 2001.

29- Popp, Alfred, “The origins and evolution of the IMO Legal Committee”, , IMO News, Issue 1, 2009.

30- Sagar, David and McCormick K, Patricia, INMARSAT: “In the forefront of Mobile Satellite Communications”, published by IMSO, London, 2011.

31- Stopford, Dr Martine, Clakson, MD, “How shipping changed the world and the social impact of shipping”, Research Services Ltd. May 2012,Official Website: www.claksons.net

32- Sweeney,C Joseph, “ From Columbus to Cooperation-Trade and Shipping Policies from 1492 to 1992”, Fordham International Law Journal, Volume 13, Issue

4, 1989, Article 4, Produced by the Berkeley Electronic Press (bepress),),online available at: <http://ir.lawnet.fordham.edu/ilj>, accessed on 13, June, 2011.

33- Treves, Tullio, “ United Nations Convention on the Law of the sea”, “ United Nations Audiovisual Library of International Law”, online available at: www.un.org/law/avl. Accessed 11, November 2011.

C-INTERNATIONAL TREATES OTHER THAN IMO INSTRUMENTS

34-“Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 (UNCLOS), entered into force provisionally on 16 November 1994, and definitively on 28 July 1996.

35-“Agreement for the implementation of the provisions of the Convention of 10 December 1982, relating to the conversation and management of straddling fish stock and highly migrating fish stock”.

36-“ Agreement for the Establishment of a Provisional Maritime Consultative Council”, Adopted by the United Maritime Consultative Council, Washington DC, 30 October, 1956.

37- “Charter of the United Nations”, 1945.

38-“Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden”, signed on 29, January, 2009 in Djibouti (Djibouti Code of Conduct).

39-“ Convention on the International Regime of Maritime Ports” adopted in Geneva, 6 December, 1923 and entered into force on July 1926”.

40- “Convention on the International Maritime Consultative Organization,(IMCO)”, 1948..

41-“Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, Convention on the High Seas, Convention on Fishing and Conservation of Living Resources and Convention on the Continental Shelf”.

42- “General Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies”, approved by the General Assembly of the United Nations on 21 November 1947.

43- “Headquarter Agreement signed between IMSO and the Government of UK”.

44-“International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea”, Brussels, April 29, 1961.

-
- 45- “International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passenger Luggage by Sea”, Brussels, May 27, 1967.
- 46-“International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of Liability”,1924.
- 47- “International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Ships”, 1957 .
- 48-“International Convention for the Unification of Certain Rules of law relating to Assistance and Salvage at Sea”, Brussels, 23 September 1910.
- 49-“Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution”, adopted in 1978.
- 50-“Kyoto Protocol on the United Nations Framework Convention on Climate Change”, adopted on 11 December 1997 and entered into force on 16 February 2005.
- 51-“Revised Protocol on Privileges and Immunities of the International Maritime Satellite Organization”.
- 52-“Status of International Court of Justice”, annexed to “Chart of the united Nations”, 1945.
- 53- The ILO “Maritime Labour Convention (MLC)”, 2006.
- 54- “The Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation (Immunities and Privileges) order 1968’’. British Law.
- 55- “United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)”, adopted by the United Nations Conference on Environment and Development(UNCED) held in Rio De Janiero, June 1992.
- 56- “United Nations Convention on the Law of the Sea”, (UNCLOS) adopted on 10th December 1982, entered into force on 16th November 1994.
- 57- “United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships”, adopted on 7th February 1986.
- 58-“Vienna Convention on the Law of Treaties”, done at Vienna on 23 May 1969. Entered into force on 27 January 1980. United Nations, Treaty Series, vol. 1155, p. 331

D- UNITED NATIONS RESOLUTIONS(59 to 73):

(3)UN General Assembly Resolutions: 2625 (XXV), 2750 (XXV), 40/60.

(11)UN Security Council Resolutions: 1269, 1373, 1540, 1772, 1816, 1838, 1846, 1851, 1897, 1950, 1976.

E- IMO INSTRUMENTS:- IMO Treaties (74 to 129):

(56) Treaties including Conventions, Agreements and Protocols (For details of these treaties, see the annex three of the book.)

-Rules and Regulations Governing the Works and functions of IMO :

130- “Rules of procedure of the Assembly”, adopted by Assembly resolution A.27(II) of 13 April 1961 as amended”.

131- “Rules of the procedure of the Council”, adopted by the Council at its fourth session on 18 January 1961 as amended.

132- “Rules of Procedure of the Maritime Safety Committee”, adopted by the Committee at its fifth session on 10 January 1962 as amended.

133- “Rules of procedure of the Marine Environment Protection”, adopted by the Committee at its first session on 8 March 1974 as amended.

134- “Rules of Procedure of the Legal Committee”, adopted by the Committee at its forty-eighth session on 4 March 1982 as amended.

135- “Rules of Procedure of the Technical Committee”, adopted by the Committee at its fifty-third session on 12 June 2003 as amended.

136-“ Rules of Procedure of the Facilitation Committee”, adopted by the Committee at its thirty-fifth session on 12 January 2009 as amended.

137- “Rules of Procedures of the International Conference on the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships”, adopted by the Diplomatic Conference on 11 May 2009.

138- “Rules of Procedures for the Consultative and Special Meetings of the Contracting Parties to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by

Dumping of Wastes and Other Matters, 1972”, revised text, adopted by the twenty-third Consultative meeting in 2001.

139- “Rules of Procedure for the Meetings and Special Meetings of Contracting Parties to the 1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters, 1972”, revised text, adopted by the first meeting of Contracting Parties in 2006.

140- “Rules Governing Relationship with Non-Governmental International Organizations”, Adopted by Assembly resolution A.31(II) of 13 April 1961 as amended.

141- “Guidelines on the Grant of Consultative Status”, adopted by the Council at its fortieth session on 23 May 1978.

142- “Guidelines on the Organization and Method of Work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and Their Subsidiary Bodies”, Adopted by both committees and circulated as MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2 on 8 June 2012.

143- “Guidelines on Work Methods and Organization of Work of Legal Committee”, adopted by the Committee at its ninety-99th session and circulated as LEG.1/Circ 7 on 11 May 2012.

144- “Guidelines on the Organization and Method of the Technical Cooperation Committee”, adopted by the Committee at its sixty-first session and circulated as TC.1/Circ.66 on 12 July 2012.

145- “Guidelines on the Organization and Method of Work of the Facilitation Committee”, adopted by the committee at its thirty-sixth session and circulated as FAL.3/Circ.206 on 6 July 2011.

146- “Headquarters Agreement”(Between IMO and the Government of UK), adopted by Assembly resolution A.908(22)Rev.1 of 22 November 2001.

147- “Procedure for the Accreditation to IMO of Permanent Representatives and Members of the Permanent Missions of Member Governments”, adopted by Assembly resolution A.908(22)Rev.1 of 22 November 2001.

148-“Agreement between the United Nations and the International Maritime Organisation”, Adopted by Assembly resolution A.7(1) of 13 January 1959.

- IMO Assembly Resolutions(149 to 208) :

(59) Resolutions: A.27(II), A.69(ES.II), A.70(IV), A.81(IV), A.248(VII), A.297 (VIII), A. 305 (VIII), A.315(ES.V), A.319 (IX), A358(IX), A.369(IX), A.400(X), A.450(XI), A.501(XII), A.545(13), A.584(14), A.626(15), A.683(17), A.689 (17), A.724(17), A.728(17), A.735(18), A.738(18), A.849(20), A.861(20), A.868(20), A.884(21), A.906(22), A.908(22), A.909(22), A. 922(22), A.924(22), A.933(22), A.944(23), A.946(23), A.949(23), A.962(23), A.963(23), A.979(24), A.980(24), A.981(24), A.991(25), A.1000(25), A1002(25), A.1003(25), A.1011(26), A.1012(26), A.1013(26), A1014(26), A.1018(26), A.1025(26), A.1026(26), A.1030(26), A.1031(26), A.1037(27), A.1038(27), A.1044(27), A.1052(27), A.1059(27).

-IMO Council Resolutions(209 to 212):

(4) Resolutions: C.45(XXI), C.54 (28), C.55(XXVIII), C.74(86)

- IMO Committees Resolutions(213 to 240):

(28) Resolutions: MSC 48(66), MSC.81(70), MSC.130 (75), MSC.215(82), MSC.257(84), MSC 244 (85), MSC 282 (86), MSC 287(87), MSC 290(87), MSC.298(87), MEPC.46 (30), MEPC.123 (53), MEPC. 124(53), MEPC. 127 (53), MEPC. 140 (54), MEPC. 149 (55), MEPC.150 (55), MEPC.151 (55), MEPC.152(55), MEPC.153(55), MEPC. 161 (56), MEPC.162 (56), MEPC.168(56), MEPC.169 (57), MEPC.173(58), MEPC.174 (58), MEPC.176(58), MEPC 203 (62).

- IMO Reports, Records, Documents Submitted to IMO Organs and Circulars (241 to 279):

(3) Summary Records of: Assembly 16th session, Council 60th session and Council 61th session.

(13) Documents submitted to IMO Organs: A.27/1, A. 27/18/(b), C.106/13/(a), MSC 86/23/8, MEPC 60/19/1, FAL 37/8/5, FAL 37/17, LEG 93/13, LEG 98/8/3, LEG 98/14, TC 62/6, FSI 62/INF.17, DSC 16/J/3.

(23) Circulars: MSC.4/Circ.133, MSC.4/Circ.152, MSC.4/Circ.169, MSC.4/Circ.180, MSC/Circ. 622/Rev.1, MSC/Circ.673/Rev.3, MSC/Circ.1160 as amended by MSC/Circ.1230, MSC.1/Circ.1233, MSC.1/Circ.1302, MSC.1/Circ.1332, MSC.1/Circ.1333, MSC.1/Circ.1334, MSC.1/Circ.1335, , MSC.1/Circ.1337, MSC.1/Circ.1339, MSC.1/Circ.1371, MSC.1/Circ.1371 Add.1, MSC.1/Circ.1404, MSC.1/Circ.1409, FAL.2/Circ.126, MEPC.1/Circ.769, SN.1/Circ.28.

F- OTHERS, INCLUDING REPORTS, NEWS, ENCYCLOPAEDIAS:

280- Encyclopaedia Britannica, “International Law”, online available at: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/291011/international-law>, 20, January 2012.

281- Encyclopaedia of Earth, “Exxon Valdez Oil Spill”, online Available at: http://www.eoearth.org/article/Exxon_Valdez_oil_spill, Accessed on 20, April 2012

282- IHS Fairplay, “World Fleet Statistics 2011”, Electronic Publication, London, 2012.

283- IMO Maritime Knowledge Centre, “International Shipping Facts and Figures- Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment”, March 2012, online available at: <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf> , Accessed 10, April, 2012.

284- IOPC Fund, “Oil Spill Report, 2011”, IOPC Fund Publication, London, 2012.

285-International Chamber of Commerce (ICC), “Piracy attack in East and West Africa dominate world report”, online available at : <http://www.icc-ccs.org/news/711-piracy-attacks-in-east-and-west-africa-dominate-world-report>, Accessed 9, May 2012.

286-International Maritime Organization, “Second IMO GHG Study 2009”, Printed by CPI Books Limited, Reading, 2009.

287-Internet Encyclopaedia of Philosophy, “Jeremy Bentham (1748-1832)”, online available at: <http://www.iep.utm.edu/bentham/>, Accessed 20, January 2012.

288-“Ports, Waterways and Railways”, (Part XII of the Treaty of Versailles, Signed on 28 June 1919 at Paris Conference).Source: Australian Legal Information Institute, online Available at: <http://www.austlii.edu.au/cgi-bin/sinodisp/au/other/dfat/treaties/ATS/1920/1.html?stem=0&synonyms=0&query=Ports,%20Waterways%20and%20Railways> , Accessed, 15, February, 2012.

289- Stopford, Dr Martine and Clakson, MD, “How shipping changed the world and the social impact of shipping”, Research Services Ltd. online available at: <http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/Martin%20Stopford%20How%20shipping%20has%20changed%20the%20world%20%28paper%29.pdf>, Accessed 12, April 2012.

290- The International Tanker Owners Pollution Federation- Limited (ITOPF), “Oil Tanker Spill Statistics”,2011, online available at :

<http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/documents/STATSPACK2011.pdf>, Accessed 29 April, 2012.

291- UNCTAD, “ Review of Maritime Transport, 2011”, Online available at: http://www.unctad.org/en/Docs/rmt2011_en.pdf, Accessed 15, May, 2012.

292-“UN Division for Ocean Affairs and the Law of the sea (UNDOALAS)”, online available at : http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2010.pdf, Accessed, 16, May 2012.

293- World Maritime University, “WMU Academic Handbook, year 2012”, Sweden, published by the university.

G- WEBSITE SEARCHING:

(18) Websites:

-Baltic Marine Environment Protection Commission(HELCOM), <http://www.helcom.fi>.

-Mobile Satellite Organization (IMSO), www.imso.org.

-International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Fund), <http://www.iopcfund.org/>.

- International Monetary Fund (IMF), <http://www.imf.org>

- Paris MoU, www.parismou.org

- Vina Del Mar MoU, www.acurerdolatino.int.ar

- Tokyo MoU, www.tokyo-mou.org

- Mediterranean MoU, www.medmou.org

- Indian Ocean MoU, www.iomou.org

- Riyadh MoU, www.riyadhmoou.org

- Caribbean MoU, www.caribbeanmoou.org

- AbujaMoU: www.abujamoou.org

- Black Sea MoU, www.bsmou.org

-Global Integrated Shipping Information System- GISIS".
<http://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

- سایت رسمی اینترنتی دولت جمهوری اسلامی ایران (پایگاه اطلاع رسانی دولت) به آدرس
www.dolat.ir

- سایت رسمی اینترنتی سازمان بنادر و دریانوردی به آدرس www.pmo.ir

- سایت رسمی اینترنتی سازمان حفاظت محیط زیست کشور به آدرس www.doe.ir

- سایت رسمی اینترنتی سازمان شیلات جمهوری اسلامی ایران به آدرس WWW.Fisheries.ir



عکس شماره‌ی ۱- صحن اصلی اجلاس بیست و هفتم مجمع IMO- پاییز ۱۳۹۰ ه. ش- لندن



عکس شماره ۲- دیدار مهندس سید عطاء.. صدر مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی با **“Koji Sekimizu”** دبیر کل IMO در حاشیه نشست بیست و هفتم مجمع- پاییز ۱۳۹۰ ه.ش- لندن



عکس شماره ۳- آقای بان کی مون دبیر کل سازمان ملل متحد، میتروپولوس دبیر کل آی‌مو و علی اکبر مرزبان، معاون نماینده ی دائم جمهوری اسلامی ایران نزد آی‌مودر مراسم پنجاهمین سال تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی - ۲۰۰۸ میلادی



عکس شماره ۴- اعضای هیأت جمهوری اسلامی ایران در حال انجام مذاکره و هماهنگی با یک دیگر در خلال نشست بیست و هفتم مجمع IMO - پاییز ۱۳۹۰ ه.ش - لندن
(از سمت راست، سعید ایزدیان معاون وقت امور دریایی، سید عطاء الله صدر، سید علی استیری مدیر کل وقت سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی، علی اکبر مرزبان و صفرعلی اسلامیان کاردار ج.ا. ایران در انگلیس)



عکس شماره ۵- امضای تفاهم‌نامه‌ی همکاری در زمینه‌های آموزشی و توسعه منابع انسانی میان سازمان بنادر و دریانوردی و IMO - زمستان ۱۳۸۷ ه.ش - لندن
(از سمت راست علی اکبر مرزبان، دکتر علی طاهری مدیرعامل وقت سازمان، رسول موحدیان سفیر وقت ج.ا. ایران در انگلیس و اکتیمیوس میتروپولوس دبیر کل وقت آی‌مو)



عکس شماره ۶- امضای تفاهم‌نامه‌ی همکاری میان سازمان بنادر و دریانوردی و IMO در رابطه با اجرای داوطلبانه‌ی طرح ممیزی مراجع دریایی دولت‌ها- پاییز ۱۳۸۸ ه.ش- لندن



عکس شماره ۷- دیدار مهندس سید عطاء... صدر با پروفسور "Bjorn Kjerfve" رئیس دانشگاه جهانی دریانوردی، در حاشیه نشست هیأت امنای دانشگاه- بهار ۱۳۹۰ ه.ش- سوئد،



عکس شماره ۸- ریاست علی اکبر مرزبان بر نشست سالیانه ی کلوب وابستگان دریایی و نمایندگان دایم کشورهای عضو **IMO** - زمستان ۱۳۹۰ ه.ش- لندن



عکس شماره ۹- برگزاری کارگاه آموزشی تجسس و نجات دریایی در قالب تفاهم نامه ی همکاری در زمینه های آموزشی و توسعه منابع انسانی با **IMO** - بهار ۱۳۹۰ ه.ش- تهران

concepts and terms used in IMO literature (mandatory and non-mandatory instruments which includes a definition of convention, agreement, protocol, categorization of protocols, guidelines, codes, recommendations, guidance, performance standards, resolutions, unified interpretations, circulars and a description of their legal status as well as technical terms and abbreviations), the preparation and adoption process and the implementation of legally binding and non-mandatory instruments, requirements for implementation, the process of amendments and conversion of non-mandatory instrument to mandatory ones.

The second chapter of the second part of the book is allocated to the services of IMO to the maritime industry in the context of global regulations. This chapter comprises four sections. Section one deals with the services in the field of maintenance and enhancement of maritime safety, section two is about the services in the areas of marine environment protection, section three discusses the services provided for liability and compensation regimes caused by shipping activities and the last section is dedicated to its role in enhancing maritime security and increasing shipping efficiency. All legally binding instruments adopted by IMO are categorized in these four sections on the basis of their nature and relevance. These sections explain all treaties, including conventions, agreements and protocols. This study includes an introduction and the purpose of each treaty, date of adoption, entry into force requirements and amendment procedure, the structure, content and annexes of the treaty and finally the status of the treaty, including the number of parties and world tonnage covered by the treaty.

In conclusion, the author hopes the present book will be useful for the maritime community of the Islamic Republic of Iran and will contribute to a better understanding of IMO and its outstanding role in the development of the maritime industry. The book is also expected to be used by the universities and in particular, students enrolled in courses relating to maritime affairs, law and even policy. It will also encourage the younger generations to choose a career at sea for their future.

Ali Akbar Marzban,

Deputy Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to IMO

August 2012 - London , UK

The third chapter of the first part focuses on discussing the rules of procedures and provisions governing the components of the organization and explains the Rules of procedures and methods of work of the Assembly, the Council, the five main committees and their subsidiary bodies, the different types of documents, the work program and agenda items of the various IMO organs, (agenda items with special priority and importance during last decade of twenty first century and their planned outputs, the current important agenda items of the main organs and their subsidiary bodies), the Strategic plan, the challenges ahead and the high level action plan to achieve the Organization's goals within an specific period of time.

The title of the forth Chapter is "IMO's relations with its members and international organizations". What we read in the three sections of this chapter are the relations of the organization with its member states and associate members (including the special relation with the government of UK as host country, the representation of the member states at IMO, the formalities of introducing permanent representatives in different ranks, the privileges and immunities and the job description of the representatives), the importance of the maritime industry for the Islamic Republic of Iran and levels of relations with IMO, the role of member states in process of adoption of regulations, categorization of the member states and finally the relations of IMO and international governmental and non-governmental organization, including special relations between IMO and United Nations and its specialized agencies.

The second part of the book centers on the "outstanding role of IMO in the development of maritime industry and enhancement of international maritime law". This part has two chapters.

The first chapter "General discussion and legal terminologies used in the rule-making process of IMO" consists of six sections and many subsections. The content of these sections are an overview of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and its special links with the legislative functions of IMO (the evolution of UNCLOS from adoption to implementation and its high position in international maritime law, the impact of UNCLOS on the rule- making process of IMO), the three concepts of flag state, coastal state, port state and their responsibilities, the sources of international law and the role of maritime regulations of IMO (main and complementary sources of international law and the maritime regulation of IMO as a part of international law), fundamental legal

“International Maritime Organization; structure, relations and the rules of procedure” comprises four chapters.

The title of the first Chapter is “The International Organization; from the idea to existence”. It has three sections with several sub-sections. The issues discussed in this chapter are the following:

International law, international organizations, evolution of international maritime regulations (an overview of international law and international organizations and their categorization, international conferences and its differences with international organization, maritime safety from past to present, adoption of international maritime regulations through mutual agreements, multilateral conferences and international organizations), the idea of establishment of an international maritime body and adoption of the convention on Intergovernmental Maritime Consultative Organization (international organizations active in maritime field up to 1948, raising the issue of establishment of an intergovernmental maritime body at the United Nations and holding the Geneva Conference in 1948 to adopt a convention on the establishment of an international organization, the purposes of this convention, the amendments made thereto and the membership (primary and secondary purposes, functions and the areas of activity of the organization, amendments to the convention and the titles of the chapters of the convention, becoming party to the convention and withdrawal).

The title of the second chapter is "Components and structure of the Organization". This chapter has three sections and many sub-sections and discusses the following topics:

Assembly, Council and five main committees of the Organization (i.e Maritime Safety Committee, Marine Environment Protection committee, Legal Committee, Technical Co-operation Committee and Facilitation Committee), the Secretariat of the Organization (Secretary General, the functions of the Secretary General and the structure of the Secretariat), Universities, institutes and regional co-operation centers affiliated to the organization (World Maritime University, International Maritime Law Institute and Regional Co-operation Presence).

the Provisional Maritime Consultative Council, in 1947. The main task of the latter was to provide advice on the establishment of a permanent intergovernmental maritime organization in cooperation and at the request of the United Nations.

The text of an international instrument for the establishment of an international body to be active in global maritime sector was prepared and presented to the United Nations. With the approval of the text by the “Economic and Social Council of the United Nations” in its fourth session, held in March 1947, and following the recommendation given under resolution 35, the Secretary General of UN circulated the draft of the convention amongst the Member States. Subsequently, a diplomatic conference under the auspices of the UN was held in February 1948 in Geneva. The conference successfully adopted a convention on the International Maritime Consultative Organization (IMCO) on 6th March 1948. After ten years, the IMCO Convention came into force and, the first session of its Assembly was convened on 6th of January 1959, and the permanent headquarters of the organization were established in London. Later on, the name of the Organization changed to International Maritime Organization (IMO), and the Assembly introduced through its resolutions some other substantial amendments to the text of the convention to meet the new demands and challenges faced by the Organization.

The mission and functions of IMO are set out in Articles one, two and three of the convention, which mainly focus on enhancing maritime safety, security, marine environmental protection and increasing shipping efficiency. Now, after more than five decades, the organization has 170 Member States, three associate members and co-operates with tens of international governmental and non-governmental bodies with observer and consultative status. It has made a great contribution on development of international maritime rules and standards stipulated in more than 50 legally binding instruments and hundreds of codes, guidelines, ecommendations and guidance of a recommendatory nature. Now the organization has established its position as the international specialized agency of the United Nations, competent for making rules and standards in all maritime fields to be implemented globally.

The present book consists of a primary discussion on shipping and its role in world trade; the threats and challenges the industry faces and two parts. The first part

“And He it is Who has subjected the sea that you may eat fresh fish from it and bring forth ornaments from it that you can wear. And you see ships ploughing their course through it so that you may go forth seeking His Bounty and be grateful to Him”.(Translation by Maududi)

Along with the human progress made over the centuries, the importance of maritime transport increases every day. Ships diversified in terms of type and size and their power, capacity and more importantly safety, have dramatically increased. After the industrial revolution, new technologies in the construction and operation of ships were employed. Day by day, these technologies and innovations were improved and promoted in all aspects. Nowadays, maritime transportation is the cheapest mode. Statistics show that over 85% of the global trade is done by sea.

Over the years, many ships encountered problems in their routes and many of them collided and sank at the cost of loss of the life of many seafarers. In order to improve the safety of life at seas and in conjunction with employment of the latest technologies in the field of chartering and navigation, developed nations created maritime rules and standards. In particular, since the XVII century, the intervention of the governments became more and more dominant. For example, the UK Merchant Shipping Act was adopted in 1850 and has been amended several times. These provisions were quickly used by other countries over the years. In addition to national laws, from the mid XIX century bilateral agreements amongst nations can be tracked in the field of safety of navigation. One of the first agreements was concluded between France and United Kingdom in 1848 about Steam Ship Lights. Later on, the rapid pace of globalization at the end of the XIX century prompted the first maritime conference, held in the UK in 1879. Another conference was also held in Washington DC (USA) in 1889, in which many maritime regulations were adopted and recommended to the states for unified implementation.

Throughout the Twentieth century, the world witnessed close co-operation amongst the countries in the field of shipping activities and maritime safety. Perhaps the first great achievement can be linked to the tragedy of the “Titanic” in 1912. In 1914 the very first comprehensive convention on the safety of life at sea was adopted in a conference held in the UK. Afterwards, the international maritime community established some bodies with the main task of co-ordinating some shipping activities. They included the Allied Maritime Transport Council during the First World War, the United Maritime Council during Second World War and

Abstract of the book in English

About the Author

Mr. Ali Akbar Marzban, the author of the book, started his mission as Deputy Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to International Maritime Organization (IMO) in January 2007. After one year, he realized that, even though a large amount of information about IMO can be found individually on the IMO official website and other sources, there was no updated and comprehensive book about IMO and its role in development of maritime industry and international maritime law. Such book would provide a single source to facilitate and help interested parties in reaching a better understanding of the organization, its work and all its outputs. In particular there was no specific book about IMO in Persian. That was enough to encourage him to embark on a project that was not an easy job. The book was written from the Summer 2008 and finished in the Summer 2012. The author benefitted of consultations with some experts within the IMO Secretariat, to whom he is very thankful.

The author holds MA in Law, as well as MSc in Maritime Affairs from the World Maritime University (WMU), which are backed with a wealth of experience and knowledge gained at IMO by attending over 140 international meetings over five and half years. Therefore, he has an outstanding position and insight into all the dimensions and aspects of the book.

More than two- thirds of our beautiful Earth is covered by water. Oceans, seas and rivers are the living place for billions of species including fish- a small part of them are used as a source of food for humans. Moreover, since thousands of years, the seas are used for trade and transportation amongst the nations. Almighty God acknowledged the movement of the ships through the seas for the interest of the people and considered it a sign of His existence. One of the most beautiful descriptions of the sea and ships can be found in verse 14, chapter (Surah) “ Nahl” of Holy Quran . In this verse, Allah says: