

ORIGINAL RESEARCH PAPER

Formulation and Analysis of the Dimensions of Affiliation between the International Maritime Organization and the 1982 Convention on the Law of the Sea

Hamidreza Akbarpoor^{1*}, Seyed Bagher Mirabassi², Ehsan Kamrani³, Majid Akbarpoor⁴

1. PhD in International Law, Center for Scientific Research and Middle East Strategic Studies (CMESS), Tehran, Iran
2. PhD in International Law, Faculty of Law, University of Tehran, Tehran, Iran
3. PhD in Fisheries Science, Department of Fisheries, Faculty of Marine Science and Technology, University of Hormozgan, Bandar Abbas, Iran
4. PhD in International Law, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran

ARTICLE INFO

Article History:

Received: 2021/09/5

Revised: 2023/03/5

Accepted: 2022/05/10

Keywords:

International maritime organization
1982 Convention on the Law of the Sea
Authorized organization
Maritime safety
Maritime environment

*Corresponding author:

Hamidakbarpour172@gmail.com

0000-0001-6331-9199

Doi:10.52547/joc.13.52.2

Dor:20.1001.1.15621057.1401.13.52.2.7

ABSTRACT

Background and Objectives: The world witnessed changes in international actors after the World War II and the emergence of international organizations, one of which was the International Maritime Organization (IMO). IMO is a specialized agency of the United Nations active in maritime affairs. Moreover, the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) is the most important agreement in the law of the sea, approved and in force as a reference. This study aimed to analyze and explain the level of relations between the IMO and the UNCLOS.

Methodology: In this descriptive-inductive study, the data were collected through library research and indexing. After a review of the history of the IMO and the UNCLOS, their shared functions were studied and the level of their relations was determined and explained with regard to international law.

Findings: In several cases, the UNCLOS refers to an authorized international organization, which is the IMO. However, the IMO is only clearly stated once in its annex VIII. The relations of the IMO and the UNCLOS could be categorized into functional and thematic. In terms of the former, the UNCLOS have recognized the IMO as an authorized organization to set rules as a reference of international laws and standards, and finally, as a supporter and facilitator of the laws and regulations. In terms of the latter, the shared fields between the UNCLOS and the IMO have been defined in fields including maritime safety, maritime security, maritime environment, and civil liability for marine pollution damage.

Conclusion: The UNCLOS can be seen as a framework, generally stating maritime issues while assigning the role of rulemaking in such affairs to the IMO as an authorized international organization. Therefore, according to its roles that have been stated in some articles of the UNCLOS and based on the fields included in the organization's statute, the IMO have prepared and approved its organizational structure and issued documents in maritime safety, maritime security, maritime environment, and civil liability for marine pollution damage.



NUMBER OF TABLES

0



NUMBER OF FIGURES

0



NUMBER OF REFERENCES

36

مقاله پژوهشی

صورت‌بندی و تحلیل ابعاد پیوستگی سازمان بین‌المللی دریانوردی با کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲

حمیدرضا اکبرپور^{۱*}، سید باقر میرعباسی^۲، احسان کامرانی^۳، مجید اکبرپور^۴

۱- دکتری حقوق بین‌الملل، مرکز مطالعات راهبردی خاورمیانه، تهران، ایران

۲- دکتری حقوق بین‌الملل، استاد تمام و عضو هیئت علمی دانشکده حقوق، دانشگاه تهران، تهران، ایران

۳- دکتری شیلات، استاد تمام و عضو هیئت علمی دانشکده شیلات، دانشگاه هرمزگان، بندرعباس، ایران

۴- دکتری حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

پیشینه و مبانی نظری پژوهش: پس از جنگ جهانی و ظهور سازمان‌های بین‌المللی در عرصه نظام بین‌الملل، جهان شاهد تغییر در چینش بازیگران بین‌المللی بود. یکی از این سازمان‌های بین‌المللی، سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) بود. این سازمان به‌عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل متحد در زمینه تخصصی دریانوردی و مسائل مرتبط با آن فعالیت می‌کند. از سوی دیگر، کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ میلادی نیز مهم‌ترین سند در زمینه حقوق دریاها است که تاکنون تصویب شده است و نقش مرجع را ایفاء می‌کند. این پژوهش در پی واکاوی و تبیین سطح مناسبات ایمو و کنوانسیون حقوق دریاها است.

روش‌شناسی: روش توصیفی-استقرایی به‌عنوان روش غالب این مقاله انتخاب شده است و از روش کتابخانه‌ای و ابزار فیش‌برداری برای گردآوری داده‌ها استفاده شده است. بنابراین برای این پژوهش به توصیف تاریخی دو نهاد ایمو و کنوانسیون حقوق دریاها و سپس به کار ویژه‌های مشترک میان این دو نهاد و تعیین و تبیین سطح ارتباطاتشان در گستره حقوق بین‌الملل پرداخته می‌شود.

یافته‌ها: این کنوانسیون در مواد مختلف به سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت اشاره دارد که منظور ایمو است. البته نام ایمو به صراحت فقط یک‌بار و در ضمیمه هشتم کنوانسیون ذکر شده است. همچنین نوع ارتباطات ایمو با کنوانسیون حقوق دریاها به دودسته کارکردی و موضوعی تقسیم می‌شود. در بُعد کارکردی، کنوانسیون حقوق دریاها، ایمو را به‌عنوان یک سازمان دارای صلاحیت، تدوین‌کننده و منبع قوانین و استانداردهای بین‌المللی و در نهایت به‌عنوان حمایت‌کننده و تسهیل‌کننده اجرای قوانین و مقررات شناسایی کرده است. در بُعد موضوعی نیز زمینه‌های کاری مشترک این دو نهاد بین‌المللی در حوزه‌های ایمنی دریایی، امنیت دریایی، محیط زیست دریایی و مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریایی تعریف شده است.

نتیجه‌گیری: کنوانسیون حقوق دریاها دارای نقش چارچوبی است و به‌صورت کلی به مسائل مرتبط به دریا اشاره دارد و نقش قانون‌سازی در این مسائل را به ایمو به‌عنوان سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت واگذار کرده است. در نتیجه ایمو با توجه به نقش‌های قابل ایفاء که در برخی مواد کنوانسیون حقوق دریاها به آن اشاره شده است و همچنین متناسب با زمینه‌های فعالیت مندرج در اساسنامه سازمان، ساختار تشکیلاتی و اسناد صادره خود را در حوزه‌های ایمنی دریایی، امنیت دریایی، محیط زیست دریایی و مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریایی، تدوین و مصوب کرده است.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۴/۱۶

تاریخ بازبینی: ۱۴۰۱/۱۲/۱۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۲/۲۰

واژگان کلیدی:

سازمان بین‌المللی دریانوردی

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲

سازمان صلاحیت‌دار

ایمنی دریایی

محیط زیست دریایی

*نویسنده مسئول:

Hamidakbarpour172@gmail.com

0000-0001-6331-9199

Doi:10.52547/joc.13.52.2

Dor:20.1001.1.15621057.1401.13.52.2.7

مقدمه

رهیافت نهادی به‌عنوان یک روش دارای سه ویژگی توصیفی - استقرایی، رسمی - قانونی و تاریخی - مقایسه‌ای است [۲]. رهیافت نهادی هم‌چنین به‌عنوان ویژگی تعیین‌کننده مکتب انگلیسی سیاست شناخته می‌شود. از دید مکتب انگلیسی، این نهادهای بین‌المللی هستند که به همکاری‌های بین‌المللی در جهت تأمین اهداف و منافع مشترک در جامعه دولت‌ها شکل می‌دهند [۳]. مهم‌ترین مفروض‌های نهادگرایی عبارتند از:

- "اهمیت نهادها: رفتار سیاسی عمیقاً تحت تأثیر بستر نهادی قرار می‌گیرد که در چارچوب آن شکل می‌گیرد و اهمیت می‌یابد.

- اهمیت تاریخ: میراث گذشته برای حال قابل توجه است.

- پیچیدگی و پیش‌بینی‌ناپذیری: نظام‌های سیاسی، پیچیده و ماهیتاً پیش‌بینی‌ناپذیر هستند.

- اهمیت منافع غیرمادی: رفتار کنشگران همیشه تابعی ابزاری از منفعت مادی نیست" [۴].

پیشینه و مبانی نظری پژوهش

حقوق دریاها

حقوق دریاها شعبه‌ای از حقوق بین‌الملل عمومی است که به روابط میان دولت‌ها در عرصه استفاده‌ها و منابع دریاها می‌پردازد. منبع حقوق دریاها همانند حقوق بین‌الملل عمومی مشتمل بر معاهدات و حقوق بین‌الملل عرفی است. بر این اساس کنوانسیون حقوق دریاها، سنگ‌بنای حقوق دریاها است [۵]. این شاخه دربرگیرنده مجموعه قواعد و مقررات حاکم بر روابط میان دولت‌ها در استفاده و حفاظت از محیط زیست اقیانوسی و منابع طبیعی آن است. حاکمیت این مقررات اعم از دولت‌های ساحلی و دولت‌های محصور در خشکی و یا سازمان‌های بین‌المللی در رابطه با مناطقی از دریا است که می‌تواند تحت صلاحیت یک دولت ساحلی و یا در ماوراء صلاحیت دولت‌ها باشد [۶]. تاریخ حقوق دریاها را به‌طوربه‌طور کلی می‌توان به دو مقطع تقسیم کرد. معیار و ملاک این تقسیم‌بندی، کنوانسیون سازمان ملل متحد برای حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ میلادی است. بر همین اساس ابتدا به اقدامات انجام شده ما قبل کنوانسیون حقوق دریاها پرداخته خواهد شد که در راستای حقوق دریاها و به‌ویژه جنبش تدوین این حقوق در قرن بیستم است. سپس به کنوانسیون مزبور ورود خواهد شد.

قبل از کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲

در قرون وسطا، دریاها به محیط ابراز قدرت دولت‌های قدرتمند وقت و به‌طور شاخص اسپانیا و پرتغال تبدیل شده بود. این عمل مورد اعتراض برخی کشورها قرار گرفت که از اصل آزادی دریاها دفاع می‌کردند. در این دوره تقابل نظریه‌ها میان اصل آزادی دریاها و حاکمیت بر دریاها در گرفت. نظریه حاکمیت بر دریا به این صورت بود که دولت ساحلی تا آنجا که قدرتش اجازه می‌دهد، حق دارد حاکمیت خود را در دریا گسترش دهد [۷]. مباحث مربوط به حقوق دریاها با نظریه آزادی دریاها از هوگو

با گسترش ارتباطات و پیدایش مسائل نوین در عصر جدید، نیاز به وجود سازمان‌های بین‌المللی در سطح جامعه بین‌المللی مشهود بود. در نتیجه شمار زیادی از سازمان‌های بین‌المللی تشکیل شدند که در زمینه‌های مختلف عمل می‌کنند. این سازمان‌ها بعد از جنگ جهانی دوم، قدرتی دوچندان یافتند. سازمان‌های بین‌المللی شامل دو دسته بین‌المللی دولتی و بین‌المللی غیردولتی^۱ است. در حقوق بین‌الملل آنچه بیشتر مدنظر است، سازمان‌های بین‌المللی دولتی است. یکی از این سازمان‌های بین‌المللی، سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)^۲ است. این سازمان در ابتدا با ماهیت مشورتی و با نام سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی (ایمکو)^۳ فعالیت خود را آغاز کرد. اما با توجه به اهمیت روزافزون دریا در بُعد اقتصادی و تجاری، ماهیت این سازمان نیز از مشورتی به اجرایی ارتقاء یافت. در این میان یکی از بسترهای مهم برای ایفای نقش توسط ایمو، کنوانسیون حقوق دریاها^۴ است. کنوانسیون حقوق دریاها، وظایفی را جهت همکاری در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای برای دولت‌ها تعیین کرده است. این وظایف به‌طور مستقیم و یا از طریق سازمان‌های بین‌المللی دارای صلاحیت به انجام می‌رسد. ایمکو (ایمو) به‌عنوان یکی از مؤسسات سازمان ملل، دارای صلاحیتی ویژه در مسائل مربوط به دریانوردی و کشتیرانی است. کنوانسیون حقوق دریاها به‌ندرت نام سازمانی خاص را ذکر می‌کند اما نام ایمکو (ایمو) تنها یک‌بار به صراحت و در ضمیمه هشتم کنوانسیون ذکر شده است. علاوه بر ایمکو (ایمو)، سازمان‌های بین‌المللی دیگری هم وجود دارند که در برخی از مسائل دریانوردی دارای صلاحیت محسوب می‌شوند. از جمله این سازمان‌ها، اجلاس سازمان ملل در مورد تجارت و توسعه^۵ و سازمان بین‌المللی کار^۶ است اما ایمو به‌طور گسترده در کنوانسیون حقوق دریاها به‌عنوان سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت اصلی در ارتباط با مقررات کشتیرانی و دریانوردی در باب مسائل ایمنی، آلودگی ایجاد شده ناشی از کشتی‌ها، امنیت دریانوردی و مسئولیت ناشی از آلودگی دریاها شناخته شده است [۱]. بر همین اساس این پژوهش در پی پاسخ به این سؤال اساسی است که سطح ارتباطات ایمو با کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ میلادی چگونه است. سپس به تبیین این ارتباطات در گستره‌های مختلف اما مشترک خواهد پرداخت. به همین منظور برای بررسی و تحلیل این موضوع، رهیافت نهادی می‌تواند به‌صورت مؤثری راهگشا باشد. رهیافت نهادی، موضوع مطالعه خود را نهادهای سیاسی قرار می‌دهد که نهادهای مختلف بین‌المللی را هم در برمی‌گیرد. بنابراین این نوع مطالعه بر رشته‌های علوم سیاسی، روابط بین‌الملل و حقوق بین‌الملل بسیار اثرگذار است. "رهیافت نهادی به‌عنوان یک نظریه، به ارائه گزاره‌هایی در مورد علل و نتایج نهادهای سیاسی می‌پردازد.

1 International Governmental Organization (IGO) and International Non-Governmental Organization (INGO)

2 International Maritime Organization (IMO)

3 Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)

4 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

5 United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

6 International Labour Organization (ILO)

و شش مایل دریایی به‌عنوان منطقه انحصاری ماهیگیری در نظر گرفته شود. این طرح با یک رأی کمتر تصویب نشد [۱۱].

کنوانسیون سازمان ملل برای حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ پس از دو کنفرانس سازمان ملل در زمینه حقوق دریاها، مجموعه اتفاقاتی سبب شد که توجه سازمان ملل متحد به سمت تدوین سندی جامع در باب حقوق دریاها معطوف شود. استفاده و بهره‌برداری بیش از حد از دریاها به‌شدت در حال گسترش بود. حمل‌ونقل و حمل‌ونقل رونق فراوانی گرفته بود. کشتی‌های متوسط و کوچک، جای خود را به کشتی‌ها و تانکرهای نفت‌کش غول پیکر داده بودند. ماهیگیری از پیشه‌ای محلی به صنعتی جهانی و بسیار گسترده و پرسود تبدیل شد. از سوی دیگر این حجم عظیم حمل‌ونقل دریایی، آلودگی دریایی را به دنبال داشت. آلودگی دریایی که ناشی از حفاری در فلات قاره، تصادمات کشتی‌ها یا غرق شدن کشتی و به ویژه تانکرهای نفت‌کش در دریا بود. از سوی دیگر، توسعه فناوری موجب شده بود که دولت‌ها به سمت بهره‌برداری از منابع اعماق اقیانوس حرکت کنند. این خود سرآغاز اختلافات بنیادین مابین کشورها بود. با توجه به همه این تفاسیر، سومین کنفرانس سازمان ملل متحد برای حقوق دریاها تشکیل شد [۱۲]. این کنفرانس ۹ سال به طول انجامید و مابین سال‌های ۱۹۷۳ تا ۱۹۸۲ میلادی برگزار شد. نتیجه این کنفرانس تدوین کنوانسیون سازمان ملل متحد برای حقوق دریاها بود که جامع‌ترین سند در این باب است. دلیل این مدعا این است که کنوانسیون مذکور به‌عنوان قانون اساسی دریاها شناخته می‌شود. این کنوانسیون از یک مقدمه، ۳۲۰ ماده و ۹ ضمیمه تشکیل شده است. محتوای مواد این کنوانسیون به مسائل مهم حوزه حقوق دریاها از جمله دریای سرزمینی، منطقه مجاور، تنگه‌های بین‌المللی مورد استفاده کشتیرانی، دولت‌های مجمع‌الجزایری، منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره، دریاهای آزاد، نظام حاکم بر جزایر، دریاهای بسته و نیمه بسته، حق دسترسی کشورهای محصور در خشکی به دریا و از دریا، آزادی ترانزیت، بستر و زیر بستر دریای آزاد، حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی، پژوهش‌های علمی دریایی، توسعه و انتقال فناوری دریایی و حل‌وفصل اختلافات پرداخته است. همچنین ۹ ضمیمه نیز در باب گونه‌های بسیار مهاجر دریایی، کمیسیون تحدید حدود فلات قاره، شرایط اساسی برای بررسی و اکتشاف دریایی، اساسنامه کارگزار، کمیسیون سازش، اساسنامه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، داوری خاص و مشارکت سازمان‌های بین‌المللی است [۱۱]. این کنوانسیون سرانجام در دسامبر ۱۹۸۲ میلادی در مونته‌گوبی جامائیکا به امضای بیش از ۱۲۰ کشور رسید [۱۲]. هم‌اکنون نیز ۱۶۸ کشور به این کنوانسیون پیوسته‌اند [۱۳]. این کنوانسیون در نوامبر ۱۹۹۳ میلادی، شصتمین سند تصویب کنوانسیون را دریافت کرد. طبق ترتیبات از قبل پیش‌بینی شده، دقیقاً یک سال بعد لازم‌الاجرا شد. در همین سال موافقت‌نامه بخش ۱۱ که دربرگیرنده مقررات اصلاحی در باب معدنکاری در بستر و زیر بستر دریا بود نیز به تصویب رسید. این بخش، راه را برای پیوستن کشورهای توسعه‌یافته فراهم کرد. این موافقت‌نامه و کنوانسیون حقوق دریاها به‌عنوان دو سند مرتبط و جدایی‌ناپذیر هستند که از یکدیگر

گروسیوس^۱ و مفهوم دریای بسته جان سلدن^۲ به مرحله جدیدی پا گذاشت. سرانجام با گسترش و پذیرش نظریه آزادی دریاها که لازمه رشد تجارت و ماهیگیری بود عقاید گروسیوس به کرسی نشست. پس از آن تا قرن بیستم مجموعه قواعد حاکم بر دریاها بیشتر به مثابه حقوق بین‌الملل عرفی پذیرفته شد [۸]. اما در قرن بیستم، جنبشی برای تدوین قواعد حاکم بر دریاها شکل گرفت. چهار تلاش عمده در سطح جهانی برای تدوین قواعد حقوق دریاها از طرف جامعه ملل و سپس سازمان ملل متحد صورت گرفته است. در اولین قدم و با تلاش چند کشور عضو جامعه ملل، مجمع جامعه ملل در ۲۲ سپتامبر ۱۹۲۴ میلادی با تصویب قطعنامه‌ای اقدام به تشکیل کمیته‌ای از کارشناسان کرد. این کمیته مأمور شد تا مقدمات تدوین حقوق بین‌الملل از جمله برخی مسائل حقوق دریاها را به‌تدریج فراهم سازد. اعضای این کمیته مأموریت داشتند که فهرستی از مسائل مشترک و مورد علاقه دولت‌ها را جمع‌آوری و پس از مشورت با دولت‌ها، گزارش نهایی خود را به مجمع تسلیم کنند. مجمع جامعه ملل پس از دریافت گزارش در سال ۱۹۲۷ میلادی، تصمیم گرفت کنفرانسی دیپلماتیک برای تدوین سه موضوع از جمله مسئله آب‌های سرزمینی برپا کند. این کنفرانس از ۱۳ مارس تا ۱۲ آوریل ۱۹۳۰ در لاهه تشکیل شد و سرانجام بدون نتیجه خاصی در باب مسئله آب‌های سرزمینی به اتمام رسید [۹]. اما پس از جنگ جهانی دوم و تشکیل سازمان ملل متحد، دومین تلاش عمده جامعه بین‌المللی برای تدوین حقوق دریاها به کنفرانس ۱۹۵۸ میلادی در ژنو ختم شد. قبل از تشکیل این کنفرانس، کمیسیون حقوق بین‌الملل که در سال ۱۹۴۹ تأسیس شده بود مسئول جمع‌آوری اطلاعات در زمینه حقوق دریاها و در نهایت تهیه پیش‌نویسی به مجمع عمومی شد. این پیش‌نویس در سال ۱۹۵۶ میلادی به مجمع ارائه شد و پایه مباحث مطرح در کنفرانس سال ۱۹۵۸ میلادی شد. این کنفرانس مابین ۲۴ فوریه تا ۲۷ آوریل برگزار شد و چهار سند ذیل تصویب شد:

- کنوانسیون دریاهای آزاد
- کنوانسیون فلات قاره
- کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور
- کنوانسیون ماهیگیری و حفاظت از منابع زنده دریاهای آزاد [۱۰].

سومین تلاش جامعه جهانی برای تدوین حقوق دریاها و تدقیق در برخی مفاهیم مطرح شده در کنفرانس قبلی، در سال ۱۹۶۰ میلادی در ژنو برگزار گردید. این کنفرانس با تأکید بر عدم موفقیت کنفرانس قبلی در تعیین عرض دریای سرزمینی و منطقه انحصاری ماهیگیری مابین ۱۷ مارس تا ۲۷ آوریل برگزار شد. در این کنفرانس چندین پیشنهاد مختلف از سوی ۸۷ کشور شرکت‌کننده مطرح شد که هیچ‌کدام مورد پذیرش قرار نگرفت. مهم‌ترین پیشنهاد از سوی کانادا مطرح شد که موسوم به طرح ۶+۶ بود. به این معنا که شش مایل دریایی به‌عنوان عرض دریای سرزمینی

1 Hugo Grotius
2 John Selden

نهاد موقتی و زودگذر دیگر به نام‌های شورای متحد مشورتی دریایی^۳ و شورای موقت مشورتی دریایی^۴ شکل گرفت [۱۶]. سرانجام پس از تشکیل سازمان ملل متحد، طی کنفرانسی که از ۱۹ فوریه ۱۹۴۸ میلادی و به مدت ۱۷ روز توسط شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برگزار شد، کنوانسیون برای تشکیل سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی (ایمکو)^۵ منعقد شد. این کنوانسیون سرانجام با بیست‌ویک مورد تصویب از سوی کشورها و با شرایطی خاص در ۱۷ مارس ۱۹۵۸ میلادی لازم‌الاجرا شد. مقر این سازمان در لندن قرار گرفت. اولین اجلاس آن در ژانویه ۱۹۵۹ میلادی تشکیل شد. این سازمان با انعقاد موافقت‌نامه‌ای در همین سال به‌عنوان یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد شناسایی شد. ایمکو سرانجام و با اصلاحیه در سند تأسیس آن در نوامبر ۱۹۷۷ میلادی به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر نام داد. این اصلاحیه در ۲۲ می ۱۹۸۲ میلادی لازم‌الاجرا شد [۱۷]. این سازمان، امروزه به‌عنوان متولی و راهنما در باب کشتیرانی دریایی فعال است. توجه به ایمنی، محیط زیست دریایی و تعیین راهبردهای بین‌المللی در باب امنیت دریایی در حوزه وظایف اصلی این سازمان گنجانده شده است.

روش‌شناسی

با توجه به آنچه گفته شد، مواردی در خصوص نهادگرایی و سازمان بین‌المللی دریانوردی و کنوانسیون حقوق دریاهای قابل بحث است. نخست اینکه ایمو و کنوانسیون حقوق دریاهای به‌عنوان دو نهاد بین‌المللی شناخته می‌شوند. در نتیجه روش نهادگرایی که مربوط به بررسی نهادها است و به سیر تحول آن‌ها می‌پردازد، مورد استفاده قرار می‌گیرد. همچنین با توجه به اهمیت سیر تاریخی در این روش، روابط میان این دو نهاد بین‌المللی در بستر تاریخی و واکنش آن‌ها به مقتضیات زمان، مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد. بر همین مبنا، روش توصیفی-استقرایی به‌عنوان روش غالب این مقاله انتخاب شده است. از روش کتابخانه‌ای و ابزار فیش‌برداری برای گردآوری داده‌ها استفاده شده است. بنابراین برای این پژوهش به توصیف تاریخی دو نهاد ایمو و کنوانسیون حقوق دریاهای پرداخته می‌شود. سپس به کارویژه‌های مشترک میان این دو نهاد و تعیین و تبیین سطح ارتباطاتشان در گستره حقوق بین‌الملل پرداخته خواهد شد.

یافته‌ها

نکته اساسی و مقدماتی در این مبحث، تشخیص صلاحیت موضوعی و کارکردی ایمو با توجه به حقوق دریاهای است. در این مورد باید به کنوانسیون حقوق دریاهای و کنوانسیون یا اساسنامه ایمو رجوع کرد. در کنوانسیون حقوق دریاهای به گونه‌های مختلف به ایمو اشاره شده است. کنوانسیون مزبور به سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت در مورد مسائل کشتیرانی اشاره شده است. همچنین نقش اصلی برای تأمین محتوا در

قابل تفکیک نیست [۱۲]. این کنوانسیون دارای ویژگی‌هایی است که آن را در موضع کاملاً برتر و بالاتری نسبت به سایر اقدامات سازمان ملل قرار می‌دهد. از جمله این که:

- چهار کنوانسیونی که ماحصل کنفرانس اول سازمان ملل متحد در باب حقوق دریاهای بود را با اصلاحاتی پذیرفت،
- ابهامات و تردیدهایی که در باب برخی مسائل از جمله در خصوص عرض فلات قاره در اسناد مورد اشاره بود را برطرف کرد،
- کنوانسیون‌های مزبور را با تکمیل مواردی از جمله عرض دریایی سرزمینی کامل کرد،
- موجبات توسعه قواعد و مقررات دریاهای و تدوین اصول و قواعد جدید در عرصه حقوق دریاهای را فراهم کرد از جمله در زمینه بهره‌برداری از منابع دریای آزاد، حمایت از محیط زیست دریایی و غیره [۱۱].
- یکی دیگر از ویژگی‌های کنوانسیون حقوق دریاهای، نهادسازی در عرصه بین‌المللی بود. این کنوانسیون موجبات شکل‌گیری و تأسیس دیوان بین‌المللی دریاهای، مقام بین‌المللی اعماق دریاهای و کمیسیون فلات قاره را فراهم کرد. این سازمان‌ها امروزه در زمینه فعالیت تخصصی و در راستای کنوانسیون حقوق دریاهای به‌صورت فعالانه در تکاپو هستند [۱۲].

سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)

از اواخر قرن ۱۹ میلادی، تغییرات عمده‌ای در تدوین قواعد دریایی رخ داد. در این زمان، حرکت به‌سوی معاهدات چندجانبه به شکل گسترده‌ای مورد توجه قرار گرفت. قرارداد ۱۸۶۵ پاریس از مهم‌ترین و پیش‌قراول این‌گونه معاهدات بود. توجه ویژه به امنیت دریایی کشورهای بی‌طرف از مهم‌ترین مسائلی بود که در حیطه امنیت دریانوردی، مورد توجه این قرارداد قرار گرفت [۱۴]. در سال‌های پیش از جنگ، هر یک از دولت‌های متفقین مشکلات مربوط به حمل‌ونقل خود را به‌طور مستقل حل‌وفصل می‌کردند. اما با پیشرفت جنگ و کمبود رو به گسترش کشتی‌ها، مشخص شد که این روش حل‌وفصل کافی نیست. به همین سبب وجود سازمانی که از طریق آن بتوان به این هماهنگی رسید به وضوح لازم بود. به همین منظور در کنفرانس پاریس در دسامبر سال ۱۹۱۷ میلادی تصمیم گرفته شد که شورای متحد حمل‌ونقل دریایی متحد تأسیس شود [۱۵]. بعد از جنگ جهانی اول و بر اساس بخش دوازدهم معاهده ورسای، یک سری کنفرانس‌ها برای شکل‌گیری کنوانسیون‌هایی شکل گرفت که در خصوص رژیم‌های بین‌المللی مربوط به ترانزیت، آبراه‌ها و بندرها و یا راه‌آهن‌ها بود. درنهایت در سال ۱۹۲۷ میلادی و در ادامه این کنفرانس‌ها، سازمان ارتباطات و ترانزیت^۱ وابسته به جامعه ملل شکل گرفت. این سازمان نیز تا قبل از جنگ جهانی دوم و در سال ۱۹۳۹ میلادی فعال بود. در طول جنگ نیز نهادی دیگر تحت عنوان قدرت دریایی متحد^۲ در سال ۱۹۴۴ میلادی تأسیس شد. تا پیش از شکل‌گیری و پی‌ریزی اقدامات بین‌المللی برای تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۴۸ میلادی، دو

3 United Maritime Consultative Council

4 Provisional Maritime Consultative Council

5 International Maritime Consultative Organization

1 Organization for Communication and Transit

2 United Maritime Authority

استانداردها البته با شرایط خاص خودشان پیروی کنند. در برخی موارد، دستورالعمل‌ها یا کدهای فنی قید شده در قطعنامه‌ها با الحاق به قوانین ملی الزام‌آور می‌شوند. برای مثال دستورالعمل بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی بعد از اصلاحات فصل هفتم کنوانسیون سولاس الزام آور شد. همچنین در برخی موارد دستورالعمل‌ها در وهله اول در قطعنامه‌های غیرالزام‌آور ایمو قید و بعد وارد معاهدات ایمو شده است. برای مثال دستورالعمل بین‌المللی ساخت و تجهیز کشتی‌های حامل محموله فله‌ای مواد شیمیایی خطرناک^۸ در کنوانسیون سولاس^۹ ۱۹۷۴ میلادی و کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها^{۱۰} گنجانده شده است. اما تعهدات عمومی تعیین شده از جانب کنوانسیون حقوق دریاهای در مورد پیروی از قوانین و مقررات ایمو را باید در قالب کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های صادره از ایمو جست [۱۹]. علاوه بر این ارجاعات حقوقی، ارکان ایمو نیز در جهت شناسایی ارتباطات این دو نهاد، مطالعاتی را به سرانجام رسانده‌اند. برای مثال، شورای ایمو نقش ایمو را به‌عنوان "سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت" در کنوانسیون حقوق دریاهای مورد تأکید قرار داده است. این تأکید به‌ویژه در حوزه‌ی کشتیرانی و تأثیر آن بر محیط زیست دریایی است. شورا مطالعه دیگری نیز در مورد ارتباط کنوانسیون حقوق دریاهای با قراردادهای، برنامه‌ها و فعالیت‌های ایمو انجام داده است. یکی از اهداف این مطالعه، اطمینان از آگاهی کامل نهادهای حاکمیتی ایمو، کمیته‌ها و شعبه‌هایش از صلاحیت ایمو در قبال کنوانسیون حقوق دریاهای است [۱]. مطالعه‌ی دیگری نیز توسط دبیرخانه ایمو در سال ۲۰۱۴ میلادی انجام شد. در این مطالعه به نقش تأثیرگذار دبیرخانه ایمو در اجرای کنفرانس سوم سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای و تطبیق قراردادهای ایمو با اصول زیربنایی کنوانسیون حقوق دریاهای اشاره شده است. همچنین ایمو به‌عنوان مجموعه‌ای دارای کارشناسان متخصص، در حوزه مسائل خاص تحت مأموریتش، طرف مشورت بود [۲۱].

به‌طور کلی رویکرد کنوانسیون حقوق دریاهای ایمو، اجتناب از تعارض‌های بالقوه میان تعهدات دولت‌ها تحت کنوانسیون‌های ایمو و حقوق دریاهای است. از یک سو کنوانسیون حقوق دریاهای، حقوق و تعهدات دولت‌های عضو را در سایر توافقنامه‌های همسو که تأثیری بر روی حقوق و عملکرد سایر اعضا ندارند، تغییر نمی‌دهد. از سوی دیگر ایمو هم در اسناد خود، مفاد ضدونقیض را لحاظ نمی‌کند. بدین طریق به نقض بسط حقوق دریاهای توسط کنوانسیون حقوق دریاهای یا معاهده‌های فعلی و آتی و غیره نمی‌پردازد. از این رو اسناد ایمو که از قبل وجود داشته یا بعد لحاظ شده‌اند در چهارچوب کنوانسیون حقوق دریاهای عمل می‌کنند [۲۱]. با همه این تفاسیر کنوانسیون حقوق دریاهای را می‌توان به‌مثابه کنوانسیونی فراگیر^{۱۱} یا مادر دانست که تعیین‌کننده حقوق و سیاست در اقیانوس‌ها است. اما

جهت حفاظت از حقوق ناوبری بین‌المللی به آن واگذار شده است. از سوی دیگر در اساسنامه ایمو، مأموریت جامع و عمومی ایمو به‌طور انحصاری به ناوبری و کشتیرانی اختصاص یافته است و به یک مسئله خاص محدود نشده است. وظیفه ایجاد حقوق و قوانین عمومی دریانوردی بین‌المللی برای کشتیرانی امن و مسئولانه نسبت به محیط زیست و مسائل مرتبط با حقوق خصوصی نیز بر عهده ایمو گذاشته شده است [۱۸].

ارجاع به ایمو در کنوانسیون حقوق دریاهای

به‌طور کلی در کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای تنها یکبار با صراحت به ایمو اشاره شده است. این اشاره در پاراگراف دوم ماده ۲، ضمیمه هشتم کنوانسیون صورت گرفته است. طبق این بند، فهرستی از کارشناسان از جانب ایمو و سازمان‌های مرتبط برای داوری ویژه در ارتباط با ناوبری شامل آلودگی حاصل از کشتی‌ها و دفع ضایعات تهیه شد. علاوه بر این موادی از کنوانسیون به "سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت" اشاره کرده است که وظیفه آن تصویب قوانین و استانداردهای مرتبط با ایمنی دریانوردی، کارایی ناوبری، پیشگیری و کنترل آلودگی دریایی حاصل از کشتی‌ها و دفع ضایعات است [۱]. در کنوانسیون حقوق دریاهای چندین بار تصریح شده است که دولت‌ها باید قوانین و استانداردهای بین‌المللی ایجاد شده از جانب سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت را "در نظر گرفته"، از آن "پیروی کرده" یا "اجرا کنند". این قوانین و استانداردها تحت عناوین "قوانین و استانداردهای بین‌المللی قابل اجرا"^۱، "قوانین، استانداردها، فعالیت‌ها و روش‌های پیشنهادی و مورد توافق بین‌المللی"^۲، "قوانین و استانداردهای بین‌المللی پذیرفته شده به‌طور کلی"^۳، "مقررات بین‌المللی پذیرفته شده به‌طور کلی"^۴، "اسناد بین‌المللی قابل اجرا"^۵ یا "مقررات، روش‌ها و فعالیت‌های بین‌المللی پذیرفته شده به‌طور کلی"^۶ مورد اشاره قرار گرفته است [۱۹]. در چنین مواردی عبارت سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت زمانی که به‌صورت مفرد به کار رفته است منحصرأً به ایمو اشاره دارد. در سایر موارد اشاره به چند سازمان بین‌المللی دارد که ممکن است ایمو را نیز شامل شود [۱]. مواد ۲۱، ۲۲، ۲۳، ۲۹، ۳۹، ۴۱، ۵۳، ۵۴، ۶۰، ۸۰، ۹۴، ۱۰، ۲۱۰، ۲۱۱، ۲۱۶، ۲۱۷، ۲۱۹، ۲۲۰، ۲۲۶ کنوانسیون حقوق دریاهای، از جمله ماده‌هایی هستند که به موارد بالا اشاره دارند [۲۰]. بر طبق این مواد، اعضای کنوانسیون حقوق دریاهای متعهد به اجرای قوانین و استانداردهای ایمو هستند. اما باید میان دو نوع از قوانین و مقررات صادره از ایمو تمایز قائل شد. از یک طرف، توصیه‌های صادر شده از ارکان ایمو قرار دارد. از طرف دیگر، قوانین و استانداردهای قید شده در معاهدات ایمو وجود دارد. در مورد قطعنامه‌ها از اعضای کنوانسیون حقوق دریاهای انتظار می‌رود تا از این قوانین و

1 Competent international organization

2 Applicable international rules and standards

3 Internationally agreed rules, standards, and recommended practices and procedures

4 Generally accepted international rules and standards

5 Generally accepted international regulations

6 Applicable international instruments

7 Generally accepted international regulations, procedures and practices

8 International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)

9 International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

10 The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

11 Umbrella convention

به‌عنوان سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت برای نظارت و تأیید خطوط دریایی است. تا از این طریق ایمنی دریانوردی یا حفاظت از محیط زیست دریایی را تقویت کند. این امر از آنجا ناشی می‌شود که ایمو به‌عنوان تنها نهاد بین‌المللی برای ایجاد دستورالعمل‌ها، معیارها و مقررات بین‌المللی برای سیستم‌های مسیریابی شناخته شده است. دولتی که قصد تعیین خطوط دریایی و طرح‌های تفکیک ترافیکی را در دریاهای سرزمینی دارد، باید توصیه‌های ایمو را مدنظر قرار دهد. از طرف دیگر، دولتی که به دنبال تعیین خطوط دریایی یا طرح‌های تفکیک ترافیکی درون تنگه‌های بین‌المللی است، باید این طرح‌های پیشنهادی را جهت تصویب به ایمو ارائه کند. به همین منوال، تصویب خطوط دریایی و طرح‌های تفکیک ترافیکی مطرح شده از جانب مجمع الجزیره‌ها و همچنین تصویب اقدامات اجباری ویژه جهت پیشگیری از آلودگی حاصل از کشتی در مناطق مشخصی از منطقه انحصاری اقتصادی در صلاحیت ایمو است. سوم اینکه ایمو به‌عنوان یک سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت برای ایجاد توافقنامه‌های بین‌المللی در حوزه کشتیرانی بین‌المللی و حفاظت از محیط زیست دریایی به ویژه در مناطق فاقد این استانداردها و قوانین است. این مورد در بخش دوازده کنوانسیون حقوق دریاهای مطرح شده است [۲۱]. بر همین اساس ایمو دارای صلاحیت فنی و عملیاتی گسترده‌ای برای تعیین و تدوین استانداردهای بین‌المللی ایمنی، امنیتی و حفاظت از محیط زیست دریایی است. تدوین بیش از ۵۰ کنوانسیون و پروتکل بین‌المللی و بیش از ۸۰۰ نظامنامه، توصیه و دستورالعمل، نشان از حوزه گسترده عملیاتی ایمو برای تعیین استانداردهای بین‌المللی مبتنی بر توافقات بین‌المللی دارد [۲۲].

● ایمو به‌عنوان منبع قوانین و استانداردهای بین‌المللی کنوانسیون حقوق دریاهای به‌عنوان چارچوبی برای ایجاد حقوق و تعهدات برای دولت‌ها از طریق کنوانسیون‌های مختلف بین‌المللی عمل می‌کند. از سوی دیگر بنا بر مفاد کنوانسیون حقوق دریاهای، همین دولت‌ها باید قوانین، استانداردها و مقررات بین‌المللی پذیرفته شده را اجرا کنند. بیش از ۳۵ ماده از کنوانسیون حقوق دریاهای به قوانین، مقررات و استانداردهای بین‌المللی تصویب شده در معاهدات ایمو اشاره دارد. این مواد در قالب بیش از ۲۰ عبارت متفاوت در حمایت از تلفیق معاهدات بین‌المللی ایمو در چهارچوب کنوانسیون حقوق دریاهای به کار رفته است. هر کدام از قوانین و مقررات بین‌المللی در زمینه ایمنی دریانوردی یا پیشگیری و کاهش آلودگی دریایی و غیره، اهداف مختلفی را دنبال می‌کنند. این اهداف با یکدیگر در تعارض نیست و مکمل یکدیگر هستند. بر همین اساس کنوانسیون حقوق دریاهای، محتوای قوانین و استانداردهای بین‌المللی را مشخص نمی‌کند بلکه محتوای دقیق تعهدات در معاهدات ایمو مشخص می‌شود. بنابراین کنوانسیون حقوق دریاهای برای مثال مسئولیت اولیه تجویز و اجرای مقررات آلودگی حاصل از کشتی و یا ایمنی دریانوردی را مشخص می‌کند. سپس معاهدات و استانداردهای بین‌المللی ایجاد شده از جانب ایمو، حداقل الزاماتی را که دولت‌های صاحب پرچم باید از آن‌ها پیروی کنند، مشخص می‌کند. با ارجاع به معاهدات و سایر استانداردهای تصویب

بسیاری از مفاد آن، بسیار گسترده و حتی آرمانی بودند [۲۲]. علاوه بر این، مقررات کنوانسیون با توجه به تهدیدات جدید در حوزه‌های مختلف، همه موارد را تحت پوشش قرار نمی‌دهد. بنابراین باید با قوانین و مقررات تکمیلی، قابلیت اجرایی پیدا می‌کردند [۵]. بر همین روال، ایمو به‌مانند ابزار اصلی ایجاد قوانین و مقررات اختصاصی‌تر، نسبت به کنوانسیون حقوق دریاهای نقش ایفاء می‌کند [۲۲]. همین امر سبب شده است که استفاده از قوانین و استانداردهای ایمو از جانب اعضای کنوانسیون حقوق دریاهای به‌مانند مشوقی برای عضویت آن‌ها در معاهدات ایمو عمل کند. از سال ۱۹۸۲ میلادی، پذیرش معاهدات ایمو افزایش بسیاری پیدا کرده است. در حال حاضر سه کنوانسیون حاوی مجموعه جامع قوانین و استانداردها در مورد ایمنی، پیشگیری از آلودگی و آموزش و صدور گواهینامه دریانوردان تحت عناوین سولاس، مارپل و کنوانسیون استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان به ترتیب از جانب ۱۶۳، ۱۵۶ و ۱۶۳ دولت مورد تصویب قرار گرفتند. این مقبولیت معاهدات مذکور، افزون بر ۹۹ درصد از ظرفیت ناوگان تجاری جهانی را تشکیل می‌دهد [۲۳].

طبقه‌بندی ارتباط ایمو با کنوانسیون حقوق دریاهای

به‌طور کلی ماهیت روابط ایمو و کنوانسیون حقوق دریاهای را می‌توان در دو سطح مورد کندوکاو قرارداد. از یک‌سو به ماهیت کارکردی این روابط می‌توان اشاره کرد. از سوی دیگر ارتباطات ایمو و کنوانسیون حقوق دریاهای را از منظر موضوعی می‌توان بررسی کرد.

بعد کارکردی

سطح ارتباطات کارکردی ایمو و کنوانسیون حقوق دریاهای را می‌توان در سه بعد دسته‌بندی کرد. این سه دسته عبارت است از شناسایی ایمو به‌عنوان سازمان صلاحیت‌دار؛ ایمو به‌عنوان منبع قوانین و استانداردهای بین‌المللی و درنهایت ایمو به‌عنوان حمایت‌کننده و تسهیل‌کننده اجرای قوانین و مقررات.

● ایمو به‌عنوان سازمان صلاحیت‌دار

دفتر حقوقی سازمان ملل متحد در امور اقیانوس‌ها و حقوق دریاهای، تحت قطعنامه ۴۹/۲۸ مجمع عمومی در ۶ دسامبر ۱۹۹۴ میلادی به‌عنوان دبیرخانه کنوانسیون حقوق دریاهای شناسایی شد [۲۴]. این دفتر فهرستی را تدوین کرد که شامل تعیین تمامی ارجاعات به سازمان‌های بین‌المللی دارای صلاحیت یا مرتبط است که در کنوانسیون حقوق دریاهای ذکر شده است. این دفتر، نقش ایمو به‌عنوان یک سازمان دارای صلاحیت را در سه دسته طبقه‌بندی کرده است. اول اینکه ایمو یک سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت جهت تقویت همکاری میان دولت‌ها در سطوح جهانی و منطقه‌ای است. این صلاحیت شامل حوزه‌هایی مثل ناوبری، حفظ و حراست از محیط زیست دریایی، مبارزه با فعالیت‌های غیرقانونی در دریاهای آزاد و توسعه و انتقال فناوری دریایی است. دوم اینکه ایمو

به‌عنوان دولت‌های صاحب پرچم عمل کنند [۲۱]. بر اساس قطعنامه مجمع عمومی سازمان ملل متحد^۴، دولت‌های صاحب پرچم که فاقد مدیریت دریانوردی کارآمد و چهارچوب‌های حقوقی مناسب برای تصویب یا تقویت زیرساخت‌های لازم می‌باشند، دچار محدودیت‌های می‌شوند. به ویژه اگر توانمندی‌های قانونی و اجرایی برای اطمینان از پیروی و اجرای مسئولیت‌هایشان طبق حقوق بین‌الملل و به ویژه کنوانسیون حقوق دریاهای را ندارند. طبق این قطعنامه، باید تا زمان تحقق چنین شرایطی، حق اعطای پرچم به کشتی‌های جدید را کاهش، تعلیق و یا ثبت آن را انجام ندهند. این دولت‌ها باید از دولت‌های بندری و صاحب پرچم بخواهند تا تمامی اقدامات را مطابق با حقوق بین‌الملل جهت پیشگیری از فعالیت کشتی‌های غیراستاندارد انجام دهند [۲۵]. بر همین اساس برخی از دولت‌ها در اجرای کامل معاهدات ای‌مو با مشکلاتی مواجه هستند. در نتیجه یک سری دستورالعمل‌ها برای کمک به دولت‌های صاحب پرچم در جهت اجرای معاهدات ای‌مو از سوی ای‌مو صادر شده است. پیگیری این مسئله توسط کمیته فرعی اجرای اسناد ای‌مو^۵ و زیر نظر کمیته ای‌می دریایی^۶ و کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی^۷ صورت می‌گیرد. هدف این امر، تقویت اجرای اثربخش و پایدار مقررات صادره از ای‌مو است. توانمندسازی دولت‌ها در جهت اجرای معاهدات ای‌مو موجب می‌شود که دولت‌ها به تعهدات کلی مدنظر کنوانسیون حقوق دریاهای نیز عمل کنند [۲۱]. روش‌های توانمندسازی دولت‌ها توسط ای‌مو در جهت حمایت از اجرای قوانین و مقررات نیز عبارت است:

- از طریق تشکیل کمیته فرعی در مورد اجرای اسناد ای‌مو که مورد اشاره قرار گرفت،
- از طریق طرح ممیزی دولت‌های عضو ای‌مو^۸ اعم از دولت‌های صاحب پرچم، بندری و ساحلی،
- از طریق سیستم کنترل دولت بندری^۹،
- از طریق برنامه همکاری فنی هماهنگ،
- از طریق دانشگاه دریانوردی جهانی^{۱۰} [۲۵].

از منظر موضوعی

به لحاظ موضوعی باید به اهداف و زمینه‌های کاری مشترک و مصرح در اساسنامه ای‌مو و کنوانسیون حقوق دریاهای مراجعه کرد. ای‌مو صلاحیت فنی و عملیاتی گسترده‌ای برای تعیین استانداردهای بین‌المللی در زمینه ای‌می و امنیت دریانوردی شامل طراحی و تجهیز کشتی‌ها، ای‌می ناوبری، ارتباطات رادیویی و غیره دارد. این قوانین در بیش از ۵۰ کنوانسیون و پروتکل بین‌المللی و بیش از ۸۰۰ کد، توصیه و دستورالعمل تنظیم شده است [۲۲]. مبنای این صلاحیت‌های گسترده، بند یک از ماده ۱ کنوانسیون ای‌مو است. این بند، هدف اصلی ای‌مو را "تأمین تشکیلات لازم

شده توسط ای‌مو، این نکته کاملاً ملموس و قابل درک است. بنابراین قوانین و استانداردهای بین‌المللی پذیرفته شده ای‌مو با متون مورد مذاکره و تصویب شده در کنوانسیون حقوق دریاهای کاملاً منطبق است. این انطباق به دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاهای، اجازه پیروی از قوانین و استانداردهای در حال تکامل را در جهت تأمین نیازهای در حال تغییر و متناسب با پیشرفت‌های فنی در دریانوردی می‌دهد. به همین علت است که اغلب کنوانسیون‌های ای‌مو به‌طور گسترده‌ای از جانب تعداد زیادی از دولت‌ها مورد پذیرش قرار گرفته است. شاهد این مدعا، کنوانسیون‌های سولاس، مارپل، کنوانسیون استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان^۱، کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ای‌می دریانوردی^۲ و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا^۳ است. این معاهدات به ترتیب از جانب ۱۶۳، ۱۵۶، ۱۶۳، ۱۶۶ و ۱۵۸ دولت مورد تصویب قرار گرفتند که افزون بر ۹۹ درصد از ظرفیت ناوگان تجاری جهانی را تشکیل می‌دهند [۲۱]. علاوه بر کنوانسیون‌ها مذکور، اکثر استانداردهای تعیین شده در قطعنامه‌های مجمع ای‌مو که به لحاظ حقوقی الزام‌آور نیستند اما با توافق جمعی به تصویب می‌رسند نیز به‌عنوان قوانین پذیرفته شده محسوب می‌شوند. بنابراین از سوی دولت‌ها اجرا می‌گردد.

• ای‌مو به‌عنوان حمایت‌کننده و تسهیل‌کننده اجرای قوانین و مقررات

کنوانسیون حقوق دریاهای، قوانین و تعهدات عمومی دولت‌ها را مبتنی بر فعالیت‌های دریایی در مناطق مختلف دریانوردی تعیین می‌کند. بر طبق کنوانسیون، دولت‌ها با عناوینی مانند دولت صاحب پرچم، دولت بندری و دولت ساحلی مشخص شده است [۲۱]. ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاهای به وظایف دولت صاحب پرچم می‌پردازد. طبق این ماده هر دولتی حق اعمال صلاحیت و کنترل اجرایی، فنی و اجتماعی در قبال کشتی‌هایی دارد که پرچمش را به اهتزاز درمی‌آورند. این دولت‌ها در قبال هر کشتی که پرچم مطبوع‌شان را دارد، صلاحیت قضایی دارند. این صلاحیت بر ناخدا، افسران و خدمه آن کشتی و در مورد مسائل مدیریتی، فنی و اجتماعی مرتبط با کشتی لحاظ می‌گردد. همچنین این دولت‌ها باید از مقررات، روندها و رویه‌های بین‌المللی پذیرفته شده پیروی کنند. همچنین وظیفه دارند کشتی‌های دارای پرچمشان را ارزیابی کنند تا از ای‌می آنان در دریا اطمینان یابند [۲۵]. بنابراین دولت صاحب پرچم نسبت به اعمال مقررات و تعهدات در قبال کشتی‌هایی که پرچمش را دارند در اولویت قرار دارد. دولت‌های عضو در کنوانسیون حقوق دریاهای باید قوانین و مقررات مرتبط با ای‌می کشتیرانی و حفاظت از محیط زیست دریایی مندرج در معاهدات ای‌مو را اعمال کنند. علاوه بر آن دولت‌ها بر اساس کنوانسیون حقوق دریاهای، متعهد به استفاده از قوانین داخلی در جهت اجرای قوانین و مقررات تصویب شده در ای‌مو هستند. تا از این طریق به تعهداتشان

4 General Assembly Resolution A/68/L.18 (27 November 2013)

5 Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III)

6 Maritime Safety Committee (MSC)

7 Marine Environment Protection Committee (MEPC)

8 IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)

9 Port State Control

10 World Maritime University

1 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)

2 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation

3 International Regulations for Preventing Collisions at Sea

اصلی این کنوانسیون دانست. ایمنی دریایی به لحاظ تعداد مواد مرتبط در کنوانسیون، بعد از مسئله محیط زیست و آلودگی دریایی، بیشترین مواد را به خود اختصاص داده است.

ایمو نیز در جهت تکمیل و در چارچوب کنوانسیون حقوق دریاها، اقدامات مؤثری را در جهت ایمنی دریایی انجام داده است. از جمله می‌توان به نهادسازی و اقدامات ساختاری ایمو و همچنین همکاری با سازمان‌های بین‌المللی مختلف برای ارتقاء ایمنی دریایی اشاره کرد. اما در کنار این اقدامات که در زمینه اولویت‌بخشی به ایمنی دریایی صورت گرفته است باید از برخی رویه‌ها در ایمو نیز نام برد. این رویه‌ها در جهت اجرای هر چه بهتر استانداردها و مقررات ایمنی در سطح بین‌المللی، بسیار تأثیرگذار بوده است. مصداق این مبحث، سیستم کنترل دولت بندری است. سیستم کنترل دولت بندری، یک سیستم دریایی کارآمد در جهت ایمنی دریایی است. این سیستم به گونه‌ای عمل می‌کند که علاوه بر تشویق دولت‌ها برای حفظ ایمنی کشتی‌های تحت پرچم خود، آن‌ها را به سمت حفظ ایمنی در کشتی‌های دیگر سوق می‌دهد. اما مهم‌ترین نقش ایمو در راستای تعهدش به ایمنی دریایی را باید در معاهدات این سازمان جستجو کرد. در همین زمینه ایمو چندین معاهده بین‌المللی و تأثیرگذار تدوین کرده است. مهم‌ترین و کاربردی‌ترین این معاهدات شامل کنوانسیون بین‌المللی مقررات جلوگیری از تصادم در دریا مصوب ۱۹۷۲ میلادی؛ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) مصوب ۱۹۷۴ میلادی؛ کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نهبانی دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ میلادی و کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریایی مصوب ۱۹۷۹ میلادی^۱ است [۲۶].

• آلودگی دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی
کنوانسیون حقوق دریاها در باب حفاظت از محیط زیست دریایی، نقشی بسیار فعال و پویا ایفاء کرده است. حدود ۶۰ ماده از کنوانسیون حقوق دریاها به حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی اختصاص داده شده است [۲۷]. اما به‌طور کلی بخش دوازدهم کنوانسیون حقوق دریاها به حفاظت از محیط زیست دریایی می‌پردازد. مواد ۱۹۲ تا ۲۳۷ کنوانسیون حقوق دریاها در این بخش قرار دارد [۱۱]. این قسمت از کنوانسیون با ماده ۱۹۲ شروع می‌شود که تعهدات کلی دولت‌ها را برای حفظ و حراست از محیط زیست دریایی مطرح می‌کند. در راستای همین ماده، ماده ۱۹۴ از دولت‌ها می‌خواهد که با استفاده از همه ظرفیت‌هایی که دارند، اقدامات مستقل یا مشترک خود را برای پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی ناشی از هر منبعی در محیط زیست دریایی انجام دهد. ماده ۱۹۷ نیز از دولت‌ها می‌خواهد که به منظور حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی بر یک مبنای جهانی و در صورت لزوم منطقه‌ای عمل کنند. این عمل می‌تواند به‌طور مستقیم یا از طریق سازمان‌های صلاحیت‌دار بین‌المللی، برای وضع و تدوین قواعد، معیارها و رویه‌های توصیه شده بین‌المللی باشد. یکی از بارزترین مصادیق سازمان‌های مذکور در این ماده، ایمو است [۱۲]. مواد

برای همکاری میان دولت‌ها در زمینه مقررات و فعالیت‌های دولتی مرتبط با موضوعات فنی اثرگذار روی کشتیرانی بین‌المللی و تقویت و تسهیل به‌کارگیری برترین استانداردهای ممکن در مسائل مرتبط با ایمنی دریانوردی، کارایی ناوبری و پیشگیری و کنترل آلودگی دریایی حاصل از کشتی‌ها^۲ دانسته است. در سال‌های ابتدایی، ایمو بر روی تدوین مقررات بین‌المللی برای ارتقای ایمنی دریانوردی متمرکز شده بود. بعد از آن به پیشگیری از آلودگی اهمیت زیادی داد. در همین راستا، مسئولیت و جبران خسارت سوانح دریایی به فهرست مسئولیت‌های ایمو اضافه شد. در نهایت نیز بر روی تسهیل ترافیک دریایی و مبارزه با اقدامات غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی متمرکز شد [۱]. البته به اعتراف بسیاری از حقوقدانان برجسته، به سختی می‌توان به تمامی فعالیت‌های این نهاد اشاره کرد.

به‌طور کلی تمامی توافقنامه‌های بین‌المللی که تحت نظارت ایمو تصویب شده‌اند را می‌توان به چهار دسته اصلی تقسیم کرد. دسته اول کنوانسیون‌هایی است که ایمنی در دریا را ارتقاء می‌دهند. دسته دوم معاهدات شامل مقررات مربوط به جلوگیری از آلودگی دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی است. دسته سوم معاهدات، شامل مقررات مربوط به رژیم مسئولیت آلودگی دریایی است. دسته چهارم، حاوی کنوانسیون‌هایی است که در زمینه امنیت دریایی است [۱]. هر یک از این موضوعات چهارگانه در بخش‌هایی از کنوانسیون حقوق دریاها به آن پرداخته شده است.

• ایمنی دریایی

از بُعد ایمنی دریایی، مواد مختلفی از کنوانسیون حقوق دریاها به این مبحث پرداخته است. تعهدات اصلی دولت صاحب پرچم در مورد ایمنی ناوبری در بخش هفتم کنوانسیون و تحت ماده ۹۴ ذکر شده است. این ماده، دولت صاحب پرچم را ملزم به اقدام برای اطمینان از ایمنی در دریا می‌کند [۱۹]. در پاراگراف‌های ۳ و ۵ ماده ۹۴ به مسئله ایمنی در باب ساخت، تجهیز و ناوبری کشتی‌ها اشاره شده است [۱]. همچنین مفاد این ماده شامل قوانین و مقرراتی در باب ابعاد دیگری از ایمنی دریایی مانند مبحث اداره کشتی و آموزش خدمه است. علاوه بر این به مسئله ارتباطات نیز پرداخته است که بُعد دیگری از ایمنی دریایی است. از مهم‌ترین اشارات به این بخش می‌توان به اقدامات لازم در قبال کاربرد سیگنال‌ها، حفظ ارتباطات و پیشگیری از تصادم اشاره کرد. اما یکی دیگر از مهم‌ترین مسائل مطرح در زمینه ایمنی دریایی، مبحث مسیره‌های دریایی و جلوگیری از تصادم در دریا است. در مواد مختلفی از کنوانسیون از جمله مواد ۲۲، ۲۳، ۴۱، ۴۵، ۵۳، به مسئله مسیره‌های دریایی و مبحث طرح تفکیک ترافیک پرداخته شده است [۱۹]. در همین راستا، پاراگراف ۴ ماده ۲۱، پاراگراف ۲ ماده ۳۹ و پاراگراف‌های ۳ و ۴ ماده ۹۴ به مقوله پیشگیری از تصادم در دریا پرداخته است [۱]. علاوه بر مواردی که ذکر آن رفت، کنوانسیون حقوق دریاها به ابعاد دیگر از ایمنی دریایی به‌صورت متفرقه اشاره داشته. اما در مجموع و با توجه به مواد مذکور و ارجاع شده به کنوانسیون حقوق دریاها، مسئله ایمنی دریایی را باید از اولویت‌های

1 International Convention on maritime search and rescue

مسئولیت تدوین استانداردها، قوانین و مقررات در باب آلودگی دریایی به سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت واگذار شده است. عبارت "سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت" بارها در بخش دوازدهم کنوانسیون و ماده‌های ۲۱۱، ۲۱۷، ۲۱۸، ۲۲۰ و ۲۲۳ قابل مشاهده است. همان‌طور که قبلاً ذکر شد این عبارت در بیشتر موارد اشاره به ایمو دارد [۲۶]. اما جدای از این، سال‌ها است که این سازمان، معاهداتی را در زمینه آلودگی دریایی تدوین کرده است و در نتیجه، موجب توسعه حقوق بین‌الملل در این زمینه شده است. برخی از این کنوانسیون‌ها با هدف احراز مسئولیت و جبران خسارت زیان‌دیدگان و برخی دیگر با هدف پیشگیری از وقوع آلودگی وضع شده‌اند [۳۰]. بنابراین برخی معاهدات ایمو به‌طور انحصاری به منظور پیشگیری از آلودگی دریایی و در جهت حفاظت از محیط زیست دریایی تدوین شده‌اند. مهم‌ترین این معاهدات شامل کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹ میلادی و پروتکل مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز آلودگی غیرنفتی مصوب ۱۹۷۳ میلادی^۲؛ کنوانسیون پیشگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع ضایعات و سایر مواد یا کنوانسیون لندن مصوب ۱۹۷۲ میلادی^۳؛ کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل) مصوب ۱۹۷۳ میلادی^۴؛ کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر نفتی مصوب ۱۹۹۰ میلادی و پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی ناشی از مواد خطرناک و مضر مصوب ۲۰۰۰ میلادی^۵؛ کنوانسیون بین‌المللی نایروبی در مورد پاک‌سازی لاشه‌های کشتی مصوب ۲۰۰۷ میلادی^۶ و کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها مصوب ۲۰۰۹ میلادی^۶ است [۲۶].

• امنیت دریایی

کنوانسیون حقوق دریاهای به مسئله امنیت دریایی تا حدودی پرداخته است. این کنوانسیون، چهارچوب قانونی برای سرکوب و مبارزه با اقدامات غیرقانونی در دریا را مشخص کرده است. بر همین اساس، حاوی مفاد خاصی برای تبیین اقدامات غیرقانونی مانند دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان و قاچاق مسافران در دریاهای آزاد است [۱۹]. در این میان، دو مسئله تروریسم دریایی و دزدی دریایی دارای جایگاه متفاوت و ابعاد امنیتی گسترده‌تری است. از سوی دیگر، دزدی دریایی به لحاظ قدمت و همچنین سابقه اجماع بین‌المللی در برخورد با این جرم به‌نوعی از دیگر موارد متمایز است. کنوانسیون حقوق دریاهای برای مقابله با دزدی دریایی در چند ماده به آن اشاره کرده است. مواد ۱۰۰ تا ۱۰۷ از کنوانسیون حقوق دریاهای، وظیفه و تعهد هر دولت برای همکاری

۱۹۸، ۱۹۹، ۲۰۰ و ۲۰۱ به ترتیب شامل مسائل مربوط به هشدار قریب‌الوقوع یا همان اصل اطلاع‌رسانی، طرح‌های احتمالی در برابر آلودگی، برنامه‌های تحقیقاتی و تبادل اطلاعات و درنهایت تعیین معیارهای علمی مناسب برای مقررات مربوط به پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی است. از دیگر قسمت‌های حائز اهمیت این بخش، مقررات قسمت چهارم است. این قسمت شامل سه ماده می‌شود و به مبحث ارزیابی و نظارت زیست محیطی می‌پردازد.^۱ اما قسمت پنجم از بخش دوازدهم کنوانسیون شامل مواد ۲۰۷ تا ۲۱۲ است [۱۱]. در این قسمت، به شش منبع آلودگی دریا پرداخته شده است. سپس به نقش قوانین ملی و بین‌المللی در پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی در محیط زیست دریایی اشاره شده است. شش منبع معرفی شده در قسمت پنجم شامل آلودگی ناشی از فعالیت‌های انجام‌شده در خشکی، آلودگی ناشی از فعالیت در بستر دریا در منطقه تحت صلاحیت ملی، آلودگی ناشی از فعالیت‌های انجام‌شده در بستر و زیربستر دریاهای آزاد، آلودگی ناشی از دفع مواد زائد، آلودگی ناشی از تردد کشتی‌ها و آلودگی ناشی از اتمسفر می‌شود. مفاد این قسمت، دولت‌ها را ملزم می‌کند تا یکسری اقدامات را اتخاذ نمایند [۲۸]. اما صلاحیت اجرای قانون توسط دولت بندری، یکی از نوآوری‌های مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای است. برای اولین بار، دولت بندری دارای صلاحیت بررسی یا پیگیری قانونی هرگونه نقض استانداردهای بین‌المللی در خارج از حوزه صلاحیت خود شد. البته حضور کشتی‌ها در بندر باید به‌صورت داوطلبانه باشد. ماده ۲۱۸ کنوانسیون حقوق دریاهای، تأکید بر این امر است [۲۹]. کنوانسیون حقوق دریاهای میان انواع مختلف مجازات در باب تخطی کشتی‌های خارجی از قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی مرتبط با آلودگی حاصل از کشتی، تمایز قائل شده است. طبق بند ۱ ماده ۲۳۰ از کنوانسیون مذکور، اگر تخطی در داخل یا فراتر از دریای سرزمینی صورت گیرد تنها می‌توان از مجازات مالی استفاده کرد. اما طبق بند ۲ ماده ۲۳۰، مجازات غیرمالی در مورد آلودگی آگاهانه و جدی در دریای سرزمینی اعمال می‌شود.

نکته پایانی اینکه به‌جز موارد فوق، در سایر قسمت‌های کنوانسیون نیز مقررات زیست‌محیطی قابل توجهی وجود دارد. از جمله قسمت دوم از بخش هفتم کنوانسیون حقوق دریاهای که شامل مواد ۱۱۶ تا ۱۲۰ می‌شود. این قسمت به مبحث حفاظت و مدیریت منابع زنده در دریاهای آزاد پرداخته است. در مجموع، کنوانسیون حقوق دریاهای با توجه به طیف وسیع مقرراتی که محیط زیست دریایی را پوشش می‌دهد، به‌عنوان قوی‌ترین کنوانسیون محیط زیستی شناخته شده است [۱۲].

در این بخش نیز ایمو در جهت تکمیل و در چارچوب کنوانسیون حقوق دریاهای، اقدامات مؤثری را انجام داده است. از جمله می‌توان به نهادسازی و ارتقای کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی برای افزایش اثرگذاری در مقوله محیط زیست دریایی اشاره کرد. این امر در راستای مأموریت ایمو در قالب ماده ۲۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای است. بر طبق این ماده،

2 International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties And Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances Other Than Oil

3 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972 or "London Convention"

4 International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation And Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances

5 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks

6 Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships

1 United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Part 12, Articles 204 to 206

علاوه بر موارد فوق که مصادیق بارز اقدامات مخل امنیت دریایی هستند، برخی موارد دیگر نیز در کنوانسیون حقوق دریاهای مورد اشاره قرار گرفته است. حمل و نقل غیرقانونی مواد مخدر از جمله این موارد است. ماده ۱۰۸ کنوانسیون، وظیفه همکاری در مبارزه با حمل و نقل غیرمجاز مواد مخدر به وسیله کشتی‌ها در دریای آزاد را به دولت‌ها واگذار کرده است. ماده ۱۰۹ کنوانسیون نیز به پخش برنامه‌های رادیویی یا تلویزیونی غیرمجاز از دریای آزاد می‌پردازد [۱۹]. اما در این کنوانسیون به مسئله تجارت برده هم اشاره شده است. ماده ۹۹ کنوانسیون به این مسئله معطوف است. ماده ۱۱۰ کنوانسیون نیز حق بازرسی از کشتی مورد ظن به این فعل غیرقانونی را مجاز شمرده است. البته با توجه به منسوخ شدن تجارت برده، می‌توان آن را به بحران جدیدی به نام قاچاق مسافران تعبیر کرد. این مسئله شامل به‌کارگیری، حمل و نقل، پناه دادن یا دریافت اشخاص با استفاده از زور، آدم‌ربایی، فریب و یا هر شکل مرتبط با این اشکال است. این اعمال باید به‌منظور بهره‌کشی جنسی، کار اجباری، برداشتن اعضای بدن، بردگی و سایر شیوه‌های مشابه بردگی باشد [۱۲].

این بخش از کنوانسیون حقوق دریاهای نیز به‌عنوان یکی از اولویت‌های ایمو مطرح است. اهمیت آن نیز به حدی است که مهم‌ترین اهداف این سازمان، "ایمنی، امنیت، کشتیرانی کارآمد در اقیانوس‌های عاری از آلودگی" است. بر همین اساس این سازمان به‌عنوان متولی و راهنما در زمینه امنیت دریایی فعال است. توجه ایمو به امنیت دریانوردی به‌صورت ویژه در اواخر قرن بیستم خود را نمایان ساخت. گروگان‌گیری در کشتی مسافرتی ایتالیایی آشیل لورو^۲ در ۷ اکتبر ۱۹۸۵ میلادی، آغازگر یک سری تمهیدات ویژه برای امنیت دریایی بود. قطعنامه‌های مختلفی در این باب صادر شد. از جمله قطعنامه^۴ مورخ ۲۹ نوامبر ۲۰۰۱ مجمع ایمو که در مورد تعیین شرایط ثبت کشتی‌ها، جلوگیری از ایجاد ثبت مضاعف و کنترل دقیق تحقق شرایط ابطال ثبت کشتی قبل از ثبت مجدد آن است. همچنین قطعنامه^۵ دیگری که دربرگیرنده کُد عملیاتی نسبتاً مفصلی در مورد چگونگی انجام تحقیقات قضایی و تأمین دلایل ارتکاب جرم دزدی دریایی است، از اقدامات اولیه ایمو در مقابله دزدی دریایی بود. علاوه بر این همکاری منطقه‌ای میان دولت‌ها نیز نقشی مهم در حل مشکل دزدی دریایی و سرقت مسلحانه بر علیه کشتی‌ها دارد. شاهد این مدعا، موفقیت توافقنامه منطقه‌ای ضد دزدی دریایی و سرقت مسلحانه و عملیات مربوط به آن در تنگه‌های مالاکا و سنگاپور است. این توافقنامه‌ها با حمایت ایمو، تدوین و اجرایی شد. ایمو به مسئله قاچاق مواد مخدر و مسافران قاچاق که به نوعی به برده‌داری عصر نوین معروف است نیز توجه داشته است. هر دو مسئله فوق‌الذکر در کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی^۶ مورد توجه قرار گرفته است. علاوه بر این در قطعنامه‌های متعددی به این دو مسئله پرداخته شده است. اما مهم‌ترین نقش ایمو در زمینه قانون‌سازی و تدوین کنوانسیون‌های مرتبط با امنیت دریایی تعریف شده است. اصلاحیه‌های وارد شده بر کنوانسیون سولاس در سال ۲۰۰۲ میلادی و کُد بین‌المللی

جهت مبارزه با دزدی دریایی را تبیین می‌کنند [۳۱]. بر اساس ماده ۱۰۰ کنوانسیون حقوق دریاهای ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ در مورد دریاهای آزاد، "تمامی کشورها بایستی تا حد ممکن برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند". بر اساس تعاریف ارائه شده در مورد دزدی دریایی در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ میلادی حقوق دریاهای و همچنین عرف بین‌المللی، دزدی دریایی به‌عنوان جرم بین‌المللی شناخته می‌شود. در نتیجه اقدامات قهری توسط کشورها نسبت به دزدان دریایی اجازه داده شده است. این اقدامات در کنار همکاری کشورها، شامل حق ضبط و توقیف و حق محاکمه و تعقیب قانونی است [۳۲]. برای مقابله با دزدی دریایی نیز مواد ۱۰۵ و ۱۱۰ کنوانسیون، مبانی حقوقی واکنش به دزدی دریایی را تبیین کرده است.

موضوع قابل بحث و بسیار مهم دیگر در باب امنیت دریایی، مسئله تروریسم دریایی است. تروریسم دریایی شاخه‌ای از تروریسم است که اهداف دریایی یا اهداف مرتبط با دریا را در برمی‌گیرد. بر این اساس، اهدافی مانند بندرها، سیستم‌های ناوبری دریایی، امکانات نفت و گاز، خطوط لوله زیر آب و کابل‌های ارتباطی و حملات علیه کشتی‌ها از مصادیق بارز تروریسم دریایی است [۳۳]. تروریسم دریایی نسبت به جرائم کلاسیک مرتبط با محیط دریاهای مانند دزدی دریایی، مفهومی جدیدتر و در عین حال کاملاً مجزا و متفاوت است. البته باید این را هم در نظر داشت که باوجود این تمایز، تروریسم دریایی می‌تواند با سایر جرائم سازمان‌یافته مرتبط با محیط دریاهای ارتباط، پیوند یا هم‌پوشانی داشته باشد [۳۴].

در طول تاریخ، مسئله امنیت دریایی هر کشوری به خود آن کشور بازمی‌گشت. این رویه تا اواسط قرن بیستم میلادی نیز ادامه داشت. کشورها به‌جز در مورد دزدی دریایی در سایر زمینه‌های امنیتی به‌صورت انفرادی عمل می‌کردند. اما الزامات کشتیرانی بین‌المللی و بازیگران فعال در آن باعث شد که همکاری‌های بین‌المللی و منطقه‌ای مدنظر قرار گیرد. بدین‌سان موجبات شکل‌گیری رژیم‌های الزامی و غیر الزامی در جهت ارتقاء امنیت دریایی فراهم شد [۱۲]. اما با وجود همه این تفاسیر، کنوانسیون حقوق دریاهای در زمینه تروریسم دریایی سکوت کرده است. این امر می‌تواند به این سبب باشد که اقدامات تروریستی در دریا بعد از زمان تصویب کنوانسیون حقوق دریاهای، شدت گرفته است.

۱ ماده ۱۰۵: "هر دولت می‌تواند کشتی‌ها یا هواپیماهای رهنی دریایی یا کشتی‌ها و هواپیماهایی را که با رهنی تصرف شده و در اختیار رهن‌نمان دریایی است، در دریای آزاد یا هر مکان دیگری خارج از قلمرو صلاحیت دولت‌ها توقیف کرده و افراد حاضر در آن را بازداشت و اموال موجود در آن را ضبط کند. دادگاه‌های کشوری که مبادرت به توقیف نموده است، می‌توانند در مورد مجازات‌های مقرر، حکم صادر کرده و در مورد اقداماتی که می‌بایست در خصوص کشتی، هواپیما یا اموال انجام شود، با رعایت حقوق طرف‌های ثالثی که با حسن نیت عمل کرده‌اند، اتخاذ تصمیم نمایند.

۲ ماده ۱۱۰: "جز در مواردی که اعمال مداخله‌گرانه از اختیارات اعطا شده به وسیله یک معاهده ناشی می‌شود یک کشتی جنگی که در دریاهای آزاد یا یک کشتی خارجی، غیر از یک کشتی که طبق مواد ۹۵ و ۹۶ از مصونیت کامل برخوردار است، مواجه می‌شود، نمی‌تواند به آن وارد شود مگر این که دلایل منطقی برای این شک و ظن وجود داشته باشد از جمله:
الف) کشتی به دزدی دریایی اشتغال دارد، (ب) ..."

3 Achille Lauro

4 Resolution A 923 (22) (29 November 2001)

5 Resolution A 922 (22) (29 November 2001)

6 Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL)

ایمو نیز در جهت اجرای نقش خود در بستر مقررات کلی کنوانسیون حقوق دریاهای، یک کمیته حقوقی و یک کمیته فرعی زیرمجموعه کمیته ایمنی دریانوردی را تأسیس کرد. اما فارغ از این نهادسازی‌ها، ایمو در حوزه تقنینی برخی از مهم‌ترین معاهدات را در زمینه مسئولیت ناشی از آلودگی تدوین و مصوب کرده است. از مهم‌ترین کنوانسیون‌های ایمو در این زمینه، می‌توان به کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹ میلادی^۲ و پروتکل‌های آن؛ کنوانسیون تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۷۱ میلادی^۳ و پروتکل‌های آن؛ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل‌ونقل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا مصوب ۱۹۹۶ میلادی^۴ و پروتکل آن و کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت ناشی از آلودگی سوخت کشتی مصوب ۲۰۰۱ میلادی^۵ اشاره کرد [۲۶].

نتیجه‌گیری

یکی از مهم‌ترین ابعاد پیوستگی ایمو و کنوانسیون حقوق دریاهای، در تعدد و کیفیت ارجاعاتی است که در هر یک از دو کنوانسیون به دیگری شده است. با توجه به تقدم زمانی کنوانسیون ایمو بر کنوانسیون حقوق دریاهای، در نتیجه باید به دنبال ارجاع به ایمو در مفاد کنوانسیون حقوق دریاهای باشیم. در کنوانسیون حقوق دریاهای به گونه صریح و ضمنی به ایمو اشاره شده است. به‌طور کلی در کنوانسیون حقوق دریاهای تنها یک‌بار با صراحت به ایمو اشاره شده است. اما این کنوانسیون در موارد متعددی به "سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت" اشاره کرده است که وظیفه آن تصویب قوانین و استانداردهای مرتبط با دریانوردی است. در کنوانسیون حقوق دریاهای چندین بار تصریح شده است که دولت‌ها باید قوانین و استانداردهای بین‌المللی ایجاد شده از جانب سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت را "در نظر گرفته"، از آن "پیروی کرده" یا "اجرا کنند". در چنین مواردی عبارت سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت، زمانی که به‌صورت مفرد به کار رفته است منحصرأ به ایمو اشاره دارد. در سایر موارد اشاره به چند سازمان بین‌المللی دارد که ممکن است ایمو را نیز شامل شود.

یکی دیگر از ابعاد پیوستگی این دو نهاد مهم بین‌المللی، تأیید و پشتیبانی از اهداف و اقدامات یکدیگر است. بر طبق مفاد کنوانسیون حقوق دریاهای، اعضای این کنوانسیون متعهد به اجرای قوانین و استانداردهای ایمو هستند. اما باید میان دو نوع از قوانین و مقررات صادره از ایمو تمایز قائل شد. از یک‌طرف، توصیه‌های صادر شده از ارکان ایمو قرار دارد و از طرف دیگر، قوانین و استانداردهای قید شده در معاهدات ایمو وجود دارد. در مورد قطعنامه‌ها، از اعضای کنوانسیون حقوق دریاهای انتظار می‌رود تا از این

امنیت کشتی و تأسیسات بندری^۱ از جمله اقدامات ایمو در جهت قانون سازی در بخش امنیت دریایی است. اما مهم‌ترین و تخصصی‌ترین کنوانسیون ایمو در باب امنیت دریایی، کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوها ثابت در فلات قاره مصوب ۱۹۸۸ میلادی است. هر دو این اسناد سپس توسط پروتکل اصلاحی بر کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل اصلاحی بر پروتکل سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوها ثابت در فلات قاره مصوب ۲۰۰۵ میلادی، مورد تجدیدنظر قرار گرفت. این کنوانسیون در قیاس با سایر اسناد امنیتی ایمو در بالاترین سطح اهمیت قرار دارد [۲۶].

• مسئولیت ناشی از آلودگی دریایی

مسئله مسئولیت ناشی از آلودگی دریایی نیز در کنوانسیون حقوق دریاهای مورد توجه قرار گرفته است. همان‌گونه که عنوان شد بخش دوازدهم کنوانسیون حقوق دریاهای شامل مفادی برای حفاظت از محیط زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی دریایی است. در همین بخش به مسئولیت ناشی از آلودگی کشتی‌ها اشاره شده است. ماده ۲۳۵ کنوانسیون حقوق دریاهای به این مسئله می‌پردازد. این ماده حاوی مفاد مرتبط با "وظیفه و مسئولیت" دولت‌ها است. این ماده به مبحث مسئولیت ناشی از آلودگی در قالب عبارات کلی پرداخته است و چهارچوب لازم را برای معاهده‌های تخصصی‌تر فراهم کرده است [۳۵]. این ماده شامل سه پاراگراف است. پاراگراف اول ماده ۲۳۵، دولت‌ها را در قبال تعهدات بین‌المللی‌شان در باب حفظ و حراست از محیط زیست دریایی مطابق با حقوق بین‌الملل مسئول می‌داند. طبق پاراگراف دوم این ماده، دولت‌ها باید اطمینان حاصل کنند که حق توسل به جبران خسارت سریع و کافی بر اساس سیستم حقوقی آن کشور برای اشخاص مختلف حقیقی و حقوقی در قلمرو تحت صلاحیتشان وجود دارد. پاراگراف سوم نیز اذعان می‌دارد که دولت‌ها باید با هدف اطمینان از جبران خسارت سریع و کافی در رابطه با تمام آسیب‌های ناشی از آلودگی محیط زیست دریایی، درصدد اجرای حقوق بین‌الملل موجود و توسعه بیشتر آن باشند. این اجرا در ارتباط با وظیفه و مسئولیتشان برای ارزیابی و جبران خسارت، حل‌وفصل اختلافات مربوطه است. همچنین در صورت لزوم، در باب توسعه معیارها و روش‌های مناسب پرداخت خسارت مانند بیمه اجباری یا صندوق غرامت است. تأکید کنوانسیون حقوق دریاهای بر مسئولیت ناشی از آلودگی محیط زیست دریایی، کم‌کم به تکامل مفهوم مسئولیت ناشی از آلودگی دریایی منجر شد. از یک‌طرف، قوانین و مقررات مربوط به ارزیابی خسارت وارد شده به محیط زیست دریایی تعیین شد. از طرف دیگر، توافق‌های مربوط به بیمه اجباری برای پوشش این‌گونه خسارت‌ها به تدریج توسط ایمو تدوین و تصویب شد. این رویکرد، از نشانه‌های تکامل روند مسئولیت ناشی از آلودگی دریایی بود [۳۶].

2 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
3 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND)
4 International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS)
5 International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage

1 The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)

همچنین متناسب با روالی که مواد کنوانسیون حقوق دریاهای دارد به طور کلی و عام به این موضوعات پرداخته شده است. در نتیجه ترتیبات و مقررات مفصل‌تر در معاهدات و سایر اسناد ایمو تدوین شده است.

منابع

- [1]. Wolfrum R. Current maritime issues and the International Maritime Organization: IMO interface with the Law of the Sea Convention. Hague: Martinus Nijhoff Publishers; 1999
- [2]. Haghghat, S S. *Methodology of Political Science*. Second Edition, Qom: Mofid University Press; 2008 (Persian)
- [3]. Ebrahimi, S., Zamanina, R. [Spirituality from the perspective of the British school of international relations]. *Public Law Research*. 2010; 12(29): 1-22 (Persian)
- [4]. Golmohammadi A. [Translation of Political Analysis: A Critical Introduction]. Hay C (Author). Tehran: Ney Publishing; 2006 (Persian)
- [5]. Salehi J. [Legal Structure of Biodiversity Conservation and Exploitation of the Area's Marine Genetic Resources]. *Journal of Oceanography*. 2020; 10 (40): 39-44 (Persian)
- [6]. Hoagland J, P. J, Jacoby. Schumacher, M. Burns, C. *Encyclopedia of Ocean Sciences (Third Edition): Law of the Sea*. London: Elsevier; 2019
- [7]. Bahman A. [Translation of International Law of the Seas]. Churchill R, Lou A (Authors). Fifth edition. Tehran: Ganj-e-Danesh Library; 2008 (Persian)
- [8]. Ziaei Bigdeli M R. *Public International Law*. Tehran: Ganj-e-Danesh; 2006 (Persian)
- [9]. Falsafi H. [Methods of recognizing international law]. *Legal Research*. 1991; No. 9: 147-190 (Persian)
- [10]. Treves T. 1958 GENEVA CONVENTIONS ON THE LAW OF THE SEA, Available at: http://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_e.pdf [Accessed 15th June 2021]
- [11]. Talaei F. *International Law of the Seas*. Second Edition. Tehran: Jangal Publications; 2013 (Persian)

قوانین و استانداردها البته با شرایط خاص خودشان پیروی کنند. اما تعهدات عمومی تعیین شده از جانب کنوانسیون حقوق دریاهای در مورد پیروی از قوانین و مقررات ایمو را باید در قالب کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های صادره از ایمو است. شورای ایمو نیز نقش ایمو را به عنوان سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت در کنوانسیون حقوق دریاهای و در حوزه کشتیرانی مورد تأکید قرار داده است. به‌طور کلی رویکرد کنوانسیون حقوق دریاهای و ایمو، اجتناب از تعارض‌های بالقوه میان تعهدات دولت‌ها تحت کنوانسیون‌های ایمو و حقوق دریاهای است. از یک سو کنوانسیون حقوق دریاهای، حقوق و تعهدات دولت‌های عضو را در سایر توافقنامه‌های همسو با کنوانسیون را که تأثیری بر روی حقوق و عملکرد سایر اعضا ندارند، تغییر نمی‌دهد. از سوی دیگر ایمو هم در اسناد خود، مفاد ضدونقیض را لحاظ نمی‌کند تا به بسط حقوق دریاهای توسط کنوانسیون حقوق دریاهای لطمه وارد نکند. از این رو اسناد ایمو که از قبل وجود داشته یا بعد لحاظ شده‌اند در چهارچوب کنوانسیون حقوق دریاهای عمل می‌کنند. در نتیجه کنوانسیون حقوق دریاهای را می‌توان به‌مثابه کنوانسیونی فراگیر یا مادر دانست که تعیین‌کننده حقوق و سیاست در اقیانوس‌ها است. اما با توجه به مفاد بسیار گسترده و حتی آرمانی آن، باید با قوانین و مقررات تکمیلی، قابلیت اجرایی پیدا کند. به همین منظور، ایمو به‌مانند ابزار اصلی ایجاد قوانین و مقررات مفصل‌تر، مکمل کنوانسیون حقوق دریاهای بوده است. همین امر سبب شده است که استفاده از قوانین و استانداردهای ایمو از جانب اعضای کنوانسیون حقوق دریاهای به‌مانند مشوقی برای عضویت آن‌ها در معاهدات ایمو عمل کند.

در نهایت، طبقه‌بندی ارتباط ایمو با کنوانسیون حقوق دریاهای به دو سطح کارکردی و موضوعی طبقه‌بندی می‌شود. سطح ارتباطات کارکردی ایمو و کنوانسیون حقوق دریاهای را می‌توان در سه بُعد دسته‌بندی کرد. این سه دسته عبارت است از شناسایی ایمو به‌عنوان سازمان صلاحیت‌دار، ایمو به‌عنوان منبع قوانین و استانداردهای بین‌المللی و در نهایت ایمو به‌عنوان حمایت‌کننده و تسهیل‌کننده اجرای قوانین و مقررات. به لحاظ موضوعی باید به اهداف و زمینه‌های کاری مشترک و مصرح در اساسنامه ایمو و کنوانسیون حقوق دریاهای توجه کرد. در سال‌های اخیر، ایمو روی تدوین مقررات بین‌المللی برای ارتقای ایمنی دریانوردی متمرکز شده است. بعد از آن به پیشگیری از آلودگی اهمیت زیادی داده است. در همین راستا، مسئولیت و جبران خسارت سوانح دریایی به فهرست مسئولیت‌های ایمو اضافه شده است. در نهایت نیز بر روی تسهیل ترافیک دریایی و مبارزه با اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی متمرکز شد. اما به‌طور کلی تمامی توافقنامه‌های بین‌المللی که تحت نظارت ایمو تصویب شده‌اند را می‌توان به چهار دسته اصلی تقسیم کرد. دسته اول کنوانسیون‌هایی است که ایمنی در دریا را ارتقاء می‌دهند. دسته دوم، معاهدات شامل مقررات مربوط به مبارزه و جلوگیری از آلودگی دریایی است. دسته سوم معاهدات، شامل مقررات مربوط به رژیم مسئولیت آلودگی دریایی است. دسته چهارم، حاوی کنوانسیون‌هایی است که در زمینه امنیت دریایی است. این موضوعات، هر کدام در کنوانسیون حقوق دریاهای به نوعی ذکر شده است.

- [23]. IMO. *Status of Treaties*. Available at: www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf [Accessed 2th July 2021]
- [24]. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. *The Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, its functions and activities*. Available at: www.un.org/depts/los/doalos_activities/about_doalos.htm [Accessed 7th July 2021]
- [25]. Chircop A. *The Shipping Industry, IMO and the Law of the Sea*. Available at: www.nanhai.org.cn/uploads/file/20161107HY/kj/Aldo%20Chircop/Aldo%20Chircop-The%20Shipping%20Industry,%20IMO%20and%20Law%20of%20the%20Sea.pdf [Accessed 16th July 2021]
- [26]. Akbarpoor H R. *Subjectology of the conventions of the International Maritime Organization*. Tehran: Majd; 2020 (Persian)
- [27]. Mousavi F, Arashpour A. [The “Principle of Prevention” in international environmental law]. *Public Law Studies*. 2015; Volume 45(2): 167-179 (Persian)
- [28]. Sabernejad, A., Najafi asfad, M. [The Place of the Precaution Principle in the International Law of the Sea (With Emphasis on Southern Bluefish case)]. *Journal of Environmental Science and Technology*. 2020; 22(4): 353-362 (Persian)
- [29]. Karim, Md S. *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels*. Heidelberg: Springer International Publishing; 2015
- [30]. Ghanbari Jahromi, M., Shafiei Bafti, N. [International Legal Aspects of Confronting with Marine Oil Pollution and Criminal Liability Regime]. *International Law Review*. 2017; 33(55): 53-80 (Persian)
- [31]. Nordquist M H, Nandan S N, Kraska J. *UNCLOS 1982 Commentary: Supplementary Documents*, Leiden: Martinus Nijhoff Publishers; 2012
- [32]. Mottaki M, Sabzian M, Sabzian H. *Piracy from the Perspective of International Maritime Law and Strategies to Combat It in the Gulf of Aden*. 14th Maritime Industry Conference: 2012: Tehran, Iran (Persian)
- [12]. Habibi Majandeh M. [Translation of International Law of the Seas]. Sohn L B, Gustafson Juras K, Noyes J E, Franckx E. Tehran: Jangal Publications; 2011 (Persian)
- [13]. United Nations. *LAW OF THE SEA*. Available at: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#1 [Accessed 17th June 2021]
- [14]. Asayesh Talabi Tusi, M K. *Treaty of Paris*. Available at: <https://rch.ac.ir/article/Details/12878> [Accessed 7th April 2021]
- [15]. Mirabbasi B, Akbarpour H R. *International Maritime Organization*. Second Edition. Tehran: Majd Publication; 2021 (Persian)
- [16]. Marzban A A. *International Maritime Organization and its role in the maritime industry and international maritime law*. Tehran: Asrar Danesh; 2012 (Persian)
- [17]. Beygzadeh E. *International Organizational Law*. Tehran: Majd; 2010 (Persian)
- [18]. Chircop A. *The IMO and its Role under UNCLOS*. Available at: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2015/10/Session-2-The-IMO-and-Its-Role-under-UNCLOS-Aldo-Chircop-15-Dec.pdf> [Accessed 25th June 2021]
- [19]. IMO Legal Committee. *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*, London: IMO Publishing; 2014
- [20]. Kwiatkowska B, Dotinga H, Molenaar E, Oude Elferink A G and Soons A. *International Organizations and the Law of the Sea: Documentary Yearbook*. Vol 1. Hague: Martinus Nijhoff Publishers; 1999
- [21]. Beckman R and Sun Zh. *The Relationship between UNCLOS and IMO Instruments*. *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy*, 2017; Volume 2(2): 201–246
- [22]. Kraska J. and Pedrozo, R. *International Maritime Security Law*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers; 2013

- [33] . Sharghi A. [Maritime Terrorism; Maritime Security and the Responsibility of Governments]. *Quarterly Journal of Political Science*, 2015: Volume 11(31); 137-158 (Persian)
- [34] . Talaie, Farhad; Javidbakht, Maral. [Assessing the Role of South and Southeast Asian Regional Organizations in Confronting Maritime Terrorism: Case Study of SAARC, BIMSTEC & ASEAN]. *Journal of International Organizations*. 2022; 15(2): 279-310 (Persian)
- [35] . Mihneva-Natove A. *The relationship between United Nations Convention on the Law of the Sea and the IMO Conventions* [Research's Thesis]. The United Nations and The Nippon Foundation of Japan Fellow; 2005
- [36] . Sekimizu K. *The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and the International Maritime Organization*. Available at:
- [37] . www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/itlos.aspx
[Accessed 28th July 2021]

AUTHOR(S) BIOSKETCHES

Akbarpoor, H., PhD in International Law, Center for Scientific Research and Middle East Strategic Studies (CMESS), Tehran, Iran

✉ Hamidakbarpour172@gmail.com

 [0000-0001-6331-9199](https://orcid.org/0000-0001-6331-9199)

Mirabassi, B., PhD in International Law, Faculty of Law, University of Tehran, Tehran, Iran

✉ mirabbassi.bagher@gmail.com



Kamrani, E., PhD in Fisheries Science, Department of Fisheries, Faculty of Marine Science and Technology, University of Hormozgan, Bandar Abbas, Iran

✉ eza47@yahoo.com



Akbarpoor, M., PhD in International Law, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran

✉ majid_1462@yahoo.com

این قسمت توسط نشریه تکمیل می‌گردد:

HOW TO CITE THIS ARTICLE



dor: 20.1001.1.15621057.1401.13.52.2.7

 <http://doi.org/10.52547/joc.13.52.2>

 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1684-fa.html>

 <https://orcid.org/0000-0001-6331-9199>

COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.

