

واکاوی نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در تدوین استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی

حمیدرضا اکبرپور^۱، سید باقر میرعباسی^۲، احسان کامرانی^۳

چکیده

مسئله ایمنی دریانوردی مهم‌ترین دغدغه سازمان بین‌المللی دریانوردی است. یکی از زمینه‌های مطرح و مهم ایمنی دریایی نیز مسئله آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی است که همواره مورد توجه ایمو بوده است. این پژوهش در پی بررسی نقش ایمو در تدوین استانداردهای بین‌المللی آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی است. بر همین مبنا، روش توصیفی-استقرایی به عنوان روش غالب این مقاله انتخاب شده است. اقدامات ایمو در این زمینه را باید در دو بستر ساختاری و نهادسازی و صدور مقررات بین‌المللی جستجو کرد. بر همین اساس ایمو با تشکیل کمیته ایمنی دریانوردی و سپس کمیته فرعی عامل انسانی، آموزش و نگهبانی به صورت تخصصی و زیر نظر کمیته ایمنی دریانوردی به مسئله آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی پرداخت. از سوی دیگر نیز با تدوین دو کنوانسیون اساسی که عبارت‌اند از کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان و کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی پرسنل شاغل در کشتی‌های ماهیگیری، به نقش انکارناپذیر خود در این زمینه از ایمنی دریایی عمل نموده است. در کنار این دو باید از فصل پنجم کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) هم نام برد که نقش قابل توجهی در تکمیل استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی داشته است.

واژگان کلیدی: استانداردهای آموزش دریایی، سازمان بین‌المللی دریانوردی، کنوانسیون حقوق دریاهای، کمیته فرعی عامل انسانی و آموزش و نگهبانی، کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش و صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان.

تاریخ دریافت مقاله: ۹۷/۱۱/۰۹

تاریخ پذیرش مقاله: ۹۸/۰۳/۰۷

۱ دانشجوی دکتری گروه حقوق، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران

۲ استاد گروه حقوق عمومی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول: mirabbassi.bagher@gmail.com)

۳ استاد گروه شیلات، دانشکده علوم و فنون دریایی، دانشگاه هرمزگان، بندرعباس، ایران

مقدمه

از مزایای راه‌های دریایی در زمینه حمل و نقل کالا، ظرفیت بسیار زیاد حمل و نقل از طریق دریا، هزینه پائین حمل و نقل و میزان ایمنی بیشتر است که همین دلایل سبب شده است بیش از یک و میلیون و پانصد هزار دریانورد در نقل و انتقال کالا در تجارتي جهانی به ارزش پنج تریلیون دلار نقش مهمی ایفا کنند (منصوری، ۱۳۹۶). بر همین اساس حفاظت و ایمنی این پروسه سودآور و تجاری بسیار مهم است و سازمان بین‌المللی دریانوردی با توجه به همین مقتضیات شکل گرفت. هدف اصلی و اولیه تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)^۱، وجود ساز و کاری بین‌المللی برای افزایش ایمنی در دریا بود. بنابراین بهبود ایمنی دریانوردی از همان ابتدا از مهم‌ترین اهداف و چه بسا مهم‌ترین هدف این سازمان بوده است (طلایی و حیدری، ۱۳۹۴). مطابق پاراگراف ۱ از ماده ۱ کنوانسیون ایمو، یکی از اهداف این سازمان عبارت است از ترغیب برای تصویب و اتخاذ بالاترین استانداردهای عملی در مسائل مربوط به ایمنی دریایی. بر همین اساس، ایمو با تصویب بالاترین استانداردهای ممکن در ارتباط با ایمنی دریانوردی در این مسیر قدم برداشت (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸). این استانداردها در زمینه ایمنی، بسترهای گوناگونی را شامل می‌شوند. از تجهیزات و ساخت و ساز کشتی تا جلوگیری از تصادم و ترسیم راه‌های دریایی در گستره موضوعات تحت پوشش ایمنی دریایی قرار می‌گیرد. مبحث استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی نیز از دیگر زمینه‌های مطرح در ایمنی دریایی است. برای بررسی و تحلیل این موضوع، رهیافت نهادی می‌تواند به صورت مؤثری راهگشا باشد. رهیافت نهادی، موضوع مطالعه خود را نهادهای سیاسی قرار می‌دهد که نهادهای مختلف بین‌المللی را هم در بر می‌گیرد. همچنین این رهیافت بر قواعد، رویه و سازمان‌های رسمی حکومت تمرکز می‌نماید. بنابراین این نوع مطالعه بر رشته‌های علوم سیاسی، روابط بین‌الملل و حقوق بین‌الملل بسیار تأثیرگذار است (حقیقت، ۱۳۸۷). البته رهیافت نهادی، نهادها یا سازمان‌های دولتی همچون مجلس قانون‌گذاری، قوه مجریه، دادگاه‌ها و احزاب سیاسی را نیز مد نظر قرار می‌دهد (اشتریان، ۱۳۸۷). رهیافت نهادی به عنوان یک نظریه به ارائه گزاره‌هایی در مورد علل و نتایج نهادهای سیاسی می‌پردازد و به ارزش‌های سیاسی لیبرال - دموکراسی اعتقاد دارد. حامیان این رهیافت، قواعد و رویه‌های قانونی را به عنوان متغیر اساسی مستقل و کارکرد و سرشت دموکراسی‌ها را به عنوان متغیر وابسته در نظر می‌گیرند و معتقدند این قواعد است که رفتار را تجویز می‌کند. رهیافت نهادی به عنوان یک روش نیز دارای سه ویژگی توصیفی - استقرایی، رسمی - قانونی و تاریخی - مقایسه‌ای است (حقیقت، ۱۳۸۷). رهیافت نهادی هم‌چنین به عنوان 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 (مشیرزاده، ۱۳۶۶). مهم‌ترین مفروض‌های نهادگرایی عبارت‌اند از:

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

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

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

۴. اهمیت منافع غیرمادی: رفتار کنشگران همیشه تابعی ابزاری از منفعت مادی نیست (های، ۱۳۸۵).

روش تحقیق

این پژوهش با توجه به اهمیت مسئله ایمنی دریایی و نقش بی‌بدیلی که ایمو به عنوان سازمان صلاحیت‌دار در این زمینه دارد به مسئله استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی به عنوان یکی از سرفصل‌های ایمنی دریایی پرداخته است. از سوی دیگر ضرورت پرداختن به چارچوب و محتوای مبحث اداره و آموزش خدمه کشتی که کمتر مورد توجه قرار گرفته است، نگارنده را به سمت توصیف و تبیین نقش ایمو به عنوان سازمان صلاحیت‌دار در این چارچوب، سوق داده است. با توجه به آن چه گفته شد

¹ International Maritime Organization (IMO)

مواردی در خصوص نهادگرایی و سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی قابل بحث است. نخست اینکه سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی به عنوان نهادی بین‌المللی شناخته می‌شود؛ در نتیجه روش نهادگرایی که مربوط به بررسی نهادها بوده و به سیر تحول آن‌ها می‌پردازد، مورد استفاده قرار می‌گیرد. همچنین با توجه به اهمیت سیر تاریخی در این روش، عملکرد این سازمان در باب تدوین استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی در بستر تاریخی و واکنش آن به مقتضیات زمان خود مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد. بر همین مبنا، روش توصیفی- استقرایی به عنوان روش غالب این مقاله انتخاب شده است. بنابراین برای این پژوهش به توصیف تاریخی وضعیت اداره کشتی و آموزش خدمه در بستر اهمیت ایمنی دریانوردی برای جامعه بین‌الملل و سپس به کارویژه‌ها و عملکرد ایمو و نهاد درونی این سازمان در قبال آن پرداخته می‌شود.

یافته‌های تحقیق

سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)

از اواخر قرن ۱۹ میلادی، تغییر عمده در تدوین قواعد دریایی رخ داد. در این زمان، حرکت به سوی معاهدات چندجانبه به شکل گسترده‌ای مورد توجه قرار گرفت. قرارداد ۱۸۶۵ پاریس از مهم‌ترین و پیش‌قراول این گونه معاهدات است. توجه ویژه به امنیت دریایی کشورهای بی‌طرف و لغو دریاستیزی از مهم‌ترین مسائلی بود که در حیطه امنیت دریانوردی مورد توجه این قرارداد قرار گرفت، این پدیده رسمی منسوخ در جنگ که کشتی‌های مسلح خصوصی را مأمور توقیف کشتی‌های دشمن می‌کردند. این‌گونه کشتی‌های مسلح و نیز ناخدا و سرنشینان آن را دریاستیزی می‌خوانند. کشتی‌های دریاستیز از لحاظ اینکه مالک خصوصی دارند از کشتی‌های جنگی عادی متمایزند و دریاستیزی از جهت اینکه به دستور و برحسب مأموریت انجام می‌گیرد با دزدی دریایی متفاوت است. (ذاکر حسین، ۱۳۶۹). در سال‌های پیش از جنگ، هر یک از دولت‌های متفقین مشکلات مربوط به حمل و نقل خود را به طور مستقل حل و فصل می‌کردند. با پیشرفت جنگ و کمبود رو به تزاید کشتی‌ها، مشخص شد که این روش حل و فصل 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 حمل و نقل دریایی متحد تأسیس شود (یونگ^۱، ۱۹۱۸). 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، آب راه‌ها و بنادر و یا راه‌آهن‌ها بود. در نهایت در سال ۱۹۲۷ میلادی و در ادامه این کنفرانس‌ها، سازمان ارتباطات و ترانزیت^۲ 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^۳ در سال ۱۹۴۴ میلادی تأسیس شد. تا پیش از شکل‌گیری و پی‌ریزی اقدامات بین‌المللی برای تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۴۸ میلادی، دو نهاد موقتی و زودگذر دیگر نیز به نام‌های شورای متحد مشورتی دریایی^۴ و شورای موقت مشورتی دریایی^۵ شکل گرفت (مرزبان، ۱۳۹۱). 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)^۶ منعقد شد. این کنوانسیون سرانجام با بیست و یک مورد تصویب از سوی کشورها و با شرایطی خاص در ۱۷ مارس ۱۹۵۸ میلادی لازم‌الاجرا شد. مقر این سازمان در لندن قرار گرفت و اولین اجلاس ایمکو در ژانویه ۱۹۵۹ میلادی تشکیل شد. این سازمان با انعقاد موافقت‌نامه‌ای در همین سال به عنوان یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد شناسایی شد.

¹ Young

² Organization for Communication and Transit

³ United Maritime Authority

⁴ United Maritime Consultative Council

⁵ Provisional Maritime Consultative Council

⁶ International Maritime Consultative Organization

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 لازم الاجرا شد (بیگزاده، ۱۳۸۹). سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان متولی و راهنما در باب کشتیرانی دریایی و در امتداد این هدف در زمینه امنیت دریایی نیز فعال است. در کنار این مسائل، توجه به ایمنی، محیط زیست دریایی و تعیین راهبردهای بین‌المللی در باب امنیت دریایی در حوزه وظایف اصلی این سازمان گنجانده شده است.

کنوانسیون حقوق دریاها و استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی

به طور کلی رویکرد کنوانسیون حقوق دریاها و ایمو، اجتناب از تعارض‌های بالقوه میان تعهدات دولت‌ها تحت کنوانسیون‌های ایمو و حقوق دریاها است. از یک سو کنوانسیون حقوق دریاها، 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 ضد و نقیض را لحاظ نمی‌کند تا به نقض بسط حقوق دریاها توسط کنوانسیون حقوق دریاها یا معاهده‌های فعلی و آتی، دیدگاه‌های حقوقی کشورهای تابع حقوق دریاها و ماهیت و گستره صلاحیت دولت ساحلی و صاحب پرچم نپردازد. از این رو اسناد ایمو که از قبل وجود داشته یا بعد لحاظ شده‌اند، در چهارچوب کنوانسیون حقوق دریاها عمل می‌کنند (بکمن و سان^۱، ۲۰۱۷). با همه این تفاسیر کنوانسیون حقوق دریاها را می‌توان به مثابه کنوانسیون فرآگیر^۲ یا مادر دانست که تعیین‌کننده حقوق و سیاست در اقیانوس‌ها است. اما بسیاری از مفاد آن، بسیار گسترده و حتی آرمانی بودند و باید با قوانین و مقررات تکمیلی، قابلیت اجرایی پیدا می‌کردند. بر همین روال، ایمو به مانند ابزار اصلی ایجاد قوانین و مقررات اختصاصی‌تر، مفصل‌تر و مکمل نسبت به کنوانسیون حقوق دریاها، نقش ایفا می‌نماید (کراسکا و پدروزو^۳، ۲۰۱۳). همین امر سبب شده است که استفاده از قوانین و استانداردهای ایمو از جانب اعضای کنوانسیون حقوق دریاها به مانند مشوقی برای عضویت آن‌ها در معاهدات ایمو عمل نماید. از سال ۱۹۸۲ میلادی، پذیرش معاهدات ایمو افزایش بسیاری پیدا کرد. 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 نگرهبانی دریانوردان به ترتیب از جانب ۱۶۳، ۱۵۶ و ۱۶۳ دولت مورد تصویب قرار گرفتند که افزون بر ۹۹ درصد از ظرفیت ناوگان تجاری جهانی را تشکیل می‌دهند (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸). میزان پذیرش این کنوانسیون‌ها بستگی به اجرای آن‌ها از جانب دولت‌های صاحب پرچم دارد و طبق آن دولت‌های بندری عضو در این کنوانسیون‌ها موظف به اجرا و تطبیق این قوانین و استانداردها بر کشتی‌ها دول صاحب پرچم حتی دولت‌های غیرعضو هستند (کمیته حقوقی ایمو^۴، ۲۰۱۴). همچنین این مقررات باعث تغییر چارچوب زیربنایی کنوانسیون حقوق دریاها در مورد حقوق، صلاحیت، وظایف و تعهدات طرفین عضو در کنوانسیون مزبور نمی‌شود و مقررات جدید در چارچوب کنوانسیون حقوق دریاها اجرا می‌شوند (سکیمیزو^۵، ۲۰۱۴). در نتیجه در مسائل مربوط به ایمنی دریایی نیز کنوانسیون حقوق دریاها به منزله یک چارچوب عمل می‌نماید. اجرای بسیاری از قوانین و مقررات ایمنی در وهله اول متکی بر اعمال صلاحیت از جانب دولت صاحب پرچم است. در برخی از حوزه‌های ایمنی نیز اعمال صلاحیت از جانب دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم برای اجرا و اعمال مقررات الزامی است. بر همین اساس کنوانسیون حقوق دریاها، مختصات اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم در حوزه اجرای مقررات ایمنی را ترسیم می‌نماید. علاوه بر این میزان مداخله مشروع دولت‌های ساحلی در کشتی‌های خارجی و در مناطق دریایی مختلف، با هدف پیروی از مقررات ایمنی مشخص می‌کند. مواد مختلفی از کنوانسیون حقوق دریاها به مبحث ایمنی دریایی پرداخته است. تعهدات اصلی دولت صاحب پرچم در مورد ایمنی ناوبری در بخش هفتم کنوانسیون و تحت ماده ۹۴ ذکر شده است و دولت صاحب پرچم را ملزم

¹ Beckman and Sun

² Umbrella convention

³ Kraska and Pedrozo

⁴ IMO Legal Committee

⁵ Sekimizu

به اقدام برای اطمینان از ایمنی در دریا می‌کند (کمیته حقوقی ایمو، ۲۰۱۴). علاوه بر مقرراتی کلی در باب ایمنی که در کنوانسیون حقوق دریاهای لحاظ شده است، در برخی مواد به بعد دیگری از ایمنی دریایی یعنی مبحث اداره کشتی و آموزش خدمه پرداخته است. پاراگراف ۳ ماده ۹۴ مقرر می‌دارد که هر دولت باید اقدامات لازم بر روی کشتی‌های تحت پرچمش جهت اطمینان از ایمنی در دریا را در قبال اداره کشتی‌ها، شرایط نیروی کار و آموزش خدمه مدنظر قرار داده و قراردادهای بین‌المللی قابل اجرا را مدنظر قرار دهد. پاراگراف‌های دیگری از ماده مذکور نیز بر همین مسئله و از زوایای دیگر به موضوع فوق‌الذکر پرداخته است. اما علاوه بر مفاد ماده ۹۴، مواد دیگری از این کنوانسیون از جمله پاراگراف ۲ ماده ۲۱۷، پاراگراف ۲ ماده ۲۱ و پاراگراف ۶ ماده ۲۱۱ نیز به مبحث اداره کشتی و آموزش خدمه اشاره کرده است (کمیته حقوقی ایمو، ۲۰۱۴). مقررات تفصیلی‌تر در فصل پنجم کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) و کنوانسیون استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان مشخص شده است (ولفروم^۱، ۱۹۹۹).

ایمو و استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی

به طور کلی عملکرد ایمو در زمینه استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی به دو قسم تقسیم می‌شود. در بخش اول از بعد ساختاری به این موضوع نگاه شده است و بخش دوم به کنوانسیون‌های مربوط به ایمو در این زمینه اشاره دارد. بر همین منوال، ابتدا به بررسی بخش اول و سپس بخش دوم پرداخته خواهد شد.

بعد ساختاری

کمیته ایمنی دریانوردی

ایمو در باب نهادسازی و ساختاری، مسئله ایمنی را در اولویت‌های خود قرار داده است. نمود این موضوع، تشکیل کمیته ایمنی دریانوردی به عنوان مهم‌ترین کمیته اصلی در تشکیلات ساختاری ایمو است. کمیته ایمنی دریانوردی از تمام اعضا ایمو تشکیل شده است. این کمیته صلاحیت رسیدگی به تمام مسائل مربوط به ایمنی در دریا را دارد (فدراسیون بین‌المللی اتحادیه‌های فرماندهان کشتی^۲، ۲۰۱۴). به لحاظ تاریخی، کمیته ایمنی دریانوردی، اولین و مهم‌ترین کمیته ایمو است (چیرکوپ^۳، ۲۰۱۵). در باب اختیارات و وظایف کمیته ایمنی دریانوردی، کنوانسیون ایمو مواردی را ذکر نموده است. بنا بر مواد این کنوانسیون، کمیته ایمنی دریانوردی باید هر مسئله‌ای در حوزه ایمو که در ارتباط با کمک به ناوبری، ساخت و تجهیزات کشتی‌ها، وظایف کارکنان از نقطه نظر ایمنی، قوانین مربوط به پیشگیری از تصادمات، مدیریت محموله‌های خطرناک، رویه‌ها و الزامات ایمنی دریانوردی، اطلاعات هیدروگرافیک، ثبت اسناد و سوابق ناوبری، تحقیق در مورد سوانح دریایی، امداد و نجات و هر مسئله دیگری را که مستقیماً بر ایمنی دریانوردی تأثیرگذار است، بررسی کند.^۴ این ماده به صورت کلی به تمام زمینه‌های مورد بحث در ایمنی دریایی اشاره دارد. بر همین اساس مسئله آموزش و صدور گواهینامه نیز به نوعی شامل فعالیت‌های این کمیته می‌شود.

کمیته فرعی عامل انسانی، آموزش و نگهبانی^۵

با توجه به مبحث قبل و لزوم نگاه اختصاصی به مقوله آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی، کمیته‌ای فرعی زیر نظر کمیته ایمنی دریانوردی تشکیل شد. کمیته فرعی استانداردهای آموزش و نگهبانی به عنوان یکی از کمیته‌های فرعی نه گانه ایمو شناخته می‌شود. اما بعد از کاهش تعداد کمیته‌ها از نه به هفت، نام این کمیته تغییر کرد. علت اساسی این تغییر نام به نحوه ورود این کمیته

¹ Wolfrum

² International Federation of Shipmasters' Associations

³ Chircop

⁴ Convention on the International Maritime Organization, Article 28, Para 1

⁵ Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW)

به مسائل خارج از حوزه فعالیت اولیه خود برمی‌گردد. به همین دلیل نام این کمیته فرعی به کمیته عامل انسانی، آموزش و نگهداری تغییر یافت تا بیش از پیش نمایانگر حوزه فعالیت این کمیته باشد.^۱ کمیته مزبور اولین جلسه خود را از تاریخ ۱۷ تا ۲۱ فوریه سال ۲۰۱۴ میلادی برگزار کرد (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۴). این کمیته به عامل انسانی کشتیرانی شامل آموزش و صدور مجوز برای دریانوردان و کارکنان کشتی‌های ماهیگیری، بررسی و به‌روزرسانی دوره‌های الگو ایمو و دستورالعمل‌های مربوطه می‌پردازد (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸). این کمیته همچنین به مسائل فنی و عملیاتی مربوط به ایمنی دریایی، امنیت و حفاظت از محیط زیست نیز می‌پردازد تا بدین وسیله فرهنگ ایمنی را در کشتیرانی نهادینه نماید (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۳).

کنوانسیون‌های مرتبط با استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری

به طور کلی در باب استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری، دو کنوانسیون عمده و اساسی وجود دارد. این دو کنوانسیون عبارتند از کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ میلادی و کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری پرسنل شاغل در کشتی‌های ماهیگیری مصوب ۱۹۹۵ میلادی. اما در کنار این کنوانسیون‌ها باید به کنوانسیون سولاس و پروتکل‌های آن اشاره کرد. فصل پنجم کنوانسیون سولاس به مسئله استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری پرداخته است. به طور کلی هدف اصلی سولاس، تعیین حداقل استانداردهای ساخت، تجهیزات، بهره‌برداری و اداره کشتی است که با ایمنی کشتی‌ها سازگار باشد. بر همین مبنا، دولت صاحب پرچم مسئول اطمینان از این امر است که کشتی‌های تحت پرچمش، مطابق با الزامات کنوانسیون باشند و در این جهت، گواهینامه‌هایی در کنوانسیون به عنوان مدرکی مبتنی بر این امر پیش‌بینی شده است (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸). این کنوانسیون نیز به مانند سایر اسناد ایمو به طور متناوب به روز شد. اصلاحات متعددی بر این کنوانسیون وارد شد اما مهم‌ترین اصلاحات را باید در دو پروتکل مصوب سال‌های ۱۹۷۸ و ۱۹۸۸ میلادی جستجو کرد. پروتکل ۱۹۷۸ میلادی در ۱۷ فوریه ۱۹۷۸ در یک کنفرانس بین‌المللی به تصویب رسید. این پروتکل اصلاحاتی را بر فصول اول، دوم و پنجم کنوانسیون وارد کرد. اصلاحات فصل پنجم نیز بر چند مورد از جمله خدمات حمل و نقل کشتی و شرایط حمل و نقل برای تجهیزات و سیستم‌های ناوبری کشتی اعمال شد. از جمله اصلاحات دیگر نیز تغییر در فرم‌های گواهینامه‌های ارائه شده در کنوانسیون بود که بر اساس استانداردهای پروتکل اصلاح شد (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۷). این پروتکل در سال ۱۹۸۱ میلادی اجرایی شد. تا به امروز ۱۲۱ کشور عضو این کنوانسیون می‌باشند که ۹۷/۹۰ درصد حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در بر می‌گیرد (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸). پس از این پروتکل چند نوبت اصلاحات دیگر هم در سال‌های ۱۹۸۱ و ۱۹۸۳ میلادی اعمال شد. در سال ۱۹۸۸ میلادی، چندین دور اصلاحات بر کنوانسیون اعمال شد. ابتدا اصلاحاتی در ماه‌های آوریل و اکتبر مصوب شد. سپس دو دور اصلاحات دیگر در باب معرفی سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریایی و معرفی یک سیستم بررسی و صدور گواهینامه هماهنگ صورت گرفت. اصلاحات نوامبر ۱۹۸۸ میلادی که با نام پروتکل ۱۹۸۸ میلادی نیز شناخته می‌شود، مشکلات ناشی از بررسی و صدور گواهینامه‌های کنوانسیون سولاس، کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین و کنوانسیون مارپل را به رسمیت شناخت. هر سه این کنوانسیون‌ها نیاز به صدور گواهینامه دارند تا نشان دهند که الزامات هر کنوانسیون مورد رسیدگی قرار گرفته است و این باید با بررسی‌های دوره‌ای انجام بگیرد. این باعث بروز مشکلاتی برای کشتی‌ها می‌شد، چون ممکن است یک کشتی برای چندین بار و برای موارد مشترک مورد بررسی قرار بگیرد. بر همین اساس، سیستم بررسی و صدور گواهینامه هماهنگ این مشکلات را که ناشی از تاریخ بررسی‌ها و فواصل بین بررسی‌هایی که با هم منطبق نیستند، کاهش می‌دهد. به طوری که اگر یک کشتی برای انجام بررسی مورد نیاز یک کنوانسیون مورد بازدید قرار گرفت، بار دیگر و برای انجام همان مورد تحت بررسی و بازدید یک کنوانسیون

¹ Maritime Safety Committee, 92nd session, Agenda item 22 (MSC 92/22)

دیگر قرار نخواهد گرفت (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۱۹۹۸). این پروتکل در سال ۲۰۰۰ میلادی اجرایی شد و تا به امروز ۱۱۵ کشور عضو این کنوانسیون می‌باشند که ۹۷/۶۰ درصد حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در بر می‌گیرد (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸).

کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ میلادی^۱

پس از تأسیس ایمو، اهمیت آموزش خدمه کشتی در زمینه ایمنی مورد توجه ایمو قرار گرفت. اولین اقدام تأسیس کمیته آموزش در سال ۱۹۶۴ میلادی توسط ایمو و ایلو بود. این کمیته در تلاش بود تا یک کد در باب آموزش افسران، خدمه و غیره را تدوین نماید اما مرور زمان باعث شد این ایده در نظر گرفته شود که تدوین یک کنوانسیون به مراتب مؤثرتر است (پامبوریدس^۲، ۱۹۹۹). مهم‌ترین دلیل تدوین و تصویب کنوانسیون، تأمین مقرراتی یکسان و یکپارچه در جهت نیازهای اساسی آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان بود. تا آن زمان، استانداردهای این‌چنینی توسط دولت‌ها به صورت فردی و معمولاً بدون مراجعه به شیوه‌های دیگر کشورها شکل می‌گرفت. در نتیجه استانداردها و رویه‌های متفاوت و حتی متضادی وجود داشت. بر همین اساس ایجاد یک کنوانسیون که در برگیرنده حداقل استانداردهای مربوط به آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان در سطح بین‌المللی باشد، بسیار لازم و ضروری بود (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸). در نهایت، مجمع ایمو در سال ۱۹۷۱ میلادی تصمیم به تشکیل یک کنفرانس برای تصویب کنوانسیون در باب این موضوع گرفت. این کنفرانس و اقدامات پس از آن منجر به شکل‌گیری کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان در سال ۱۹۷۸ میلادی شد (پامبوریدس، ۱۹۹۹). این کنوانسیون با اصلاحات وارده بر آن حاوی مجموعه جامعی از مقررات بین‌المللی در مورد آموزش و صدور گواهینامه برای پرسنل است. این کنوانسیون، حداقل الزامات آموزشی، مجوزهای صلاحیتی و خدمات دریانوردی را برای ناخداها و افسران و طبقات خاص مانند نگهبان ناوبری یا نگهبان موتورخانه در تانکرهای حمل و نقل نفت، مواد شیمیایی یا گاز مایع و کشتی‌های مسافری مشخص می‌کند (کمیته حقوقی ایمو، ۲۰۱۴). کنوانسیون مذکور در سال ۱۹۸۴ میلادی اجرایی شد. تا به امروز ۱۶۴ دولت که ۹۹/۱۹ درصد حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در اختیار دارند به این کنوانسیون پیوسته‌اند (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸). این کنوانسیون تا کنون در چند نوبت اصلاح شده است. اولین اصلاحات در سال ۱۹۹۱ میلادی و در باب سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریایی صورت گرفت (کاپوتو^۳، ۲۰۰۵). یکی از مهم‌ترین اصلاحات وارده بر این کنوانسیون در سال ۱۹۹۵ میلادی رخ داد. در کنفرانس دولت‌های عضو کنوانسیون در سال ۱۹۹۵ میلادی شامل اصلاحات اساسی شد. یکی از ویژگی‌های اصلی این اصلاح، تصویب کُد جدید استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان بود که محتوای کلی مقررات فنی به آن منتقل شد. بخش اول از این کد الزام‌آور بود در حالی که بخش دوم اختیاری بود. به علاوه، روش‌های مترقی در مورد اعمال کنترل دولت بندری تحت ماده ۱۰ کنوانسیون توسعه یافت. همچنین ایالت‌های عضو باید اطلاعات مرتبط با اجرای الزامات کنوانسیون را در اختیار ایمو قرار می‌دادند (کمیته حقوقی ایمو، ۲۰۱۴). این یکی از اصلاحات مهم بود زیرا به الزام‌آور بودن ارائه اطلاعات دقیق به ایمو در مورد اقدامات مربوطه برای اطمینان از انطباق آن با کنوانسیون توسط دولت‌های عضو اشاره دارد. همچنین برای اولین بار بود که ایمو خواستار عمل در رابطه با انطباق و پیاده‌سازی یک کنوانسیون شده بود. در حالی که به طور کلی، این امر بر گرده دولت‌های صاحب پرچم است و دولت بندری نیز تکمیل‌کننده آن است. بر همین اساس، اطلاعات واصله توسط هیئت افراد تخصص بررسی می‌شود و یافته‌هایشان را به دبیر کل ایمو گزارش می‌دهند. همچنین به نوبه خود در مورد دولت‌های متعاهدی که به طور کامل کنوانسیون را رعایت کرده‌اند، به کمیته ایمنی دریایی گزارش می‌دهد. سپس کمیته، لیستی از این دولت‌ها تهیه می‌کند که به عنوان لیست سفید شناخته می‌شود (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸). اولین

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

² Pamborides

³ Caputo

لیست سفید ایمو در سال ۲۰۰۰ میلادی منتشر شد (وروتسی و پنتسوف، ۲۰۰۷). کنوانسیون در سال ۱۹۹۷ میلادی بیشتر اصلاح شد تا الزامات آموزشی برای پرسنل در مورد کشتی‌های مسافری مشخص شود. در سال ۱۹۹۸ میلادی هم الزامات مربوط به ناخداها و افسران اضافه شد تا بتوانند خسارت و فرسایش فضای بار کشتی و شبکه‌های آب توازن را تشخیص دهند. در ادامه مجمع ایمو در نوامبر ۱۹۹۹ میلادی قطعنامه‌ای^۱ در مورد فعالیت‌های غیرقانونی مرتبط با گواهینامه‌ها و تأییدیه‌ها را تصویب کرد. این قطعنامه به دنبال تبیین مسئله گواهینامه‌های تقلبی صادر شده در مورد کنوانسیون بود و دولت‌های عضو را برای جلوگیری از رواج این مجوزها، ترغیب می‌نمود (کمیته حقوقی ایمو، ۲۰۱۴). در همین سال، مجمع ایمو قطعنامه‌ای^۲ در مورد توصیه‌های آموزشی پرسنل در مورد واحدهای متحرک فراساحلی^۳ را تصویب کرد که استانداردهای بین‌المللی آموزش پرسنل را برای تأمین ایمنی دریایی فراهم می‌کرد و مکمل کنوانسیون بود. مجمع در نشست بیست و هشتم در دسامبر ۲۰۱۳ میلادی قطعنامه دیگری^۴ را تصویب کرد و جایگزین قطعنامه قبلی شد (کمیته حقوقی ایمو، ۲۰۱۴).

در سال ۲۰۰۶ میلادی و در جلسه هشتاد و یکم کمیته ایمنی دریایی، اصلاحاتی بر بخش اول از کُد استانداردهای آموزش صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان لحاظ شد. این اصلاحات حداقل آموزش اجباری و الزامات گواهینامه‌های لازم برای افسران امنیتی کشتی را مشخص کرد. این اصلاحات شامل الزامات صدور گواهینامه‌های مهارت برای افسران امنیتی کشتی، تعیین حداقل استانداردهای مهارت افسران امنیتی و دستورالعمل‌های آموزش افسران امنیتی کشتی بود. به علاوه اصلاحات بخش اول از کُد، الزامات آموزشی جانبی را برای رهاسازی و بازیابی قایق‌های نجات در نظر می‌گرفت. این اصلاحات در پاسخ به گزارش صدمات دریانوردان در رویدادهای متعدد شامل راه‌اندازی و بازیابی قایق‌های نجات در شرایط آب و هوایی مختلف تهیه شدند. اصلاحات مذکور از اول ژانویه ۲۰۰۸ میلادی اجرایی شدند (کمیته حقوقی ایمو، ۲۰۱۴). در ادامه مجمع ایمو برای گسترش چتر قوانین و مقررات این کنوانسیون در سال ۲۰۰۹ میلادی و در نشست بیست و ششم خود قطعنامه‌ای^۵ را تحت عنوان کُد ساخت و تجهیز واحدهای حفاری متحرک فراساحلی^۶ برای واحدهای حفاری متحرک فراساحلی تصویب کرد که برای شناورهای در حال طراحی یا ساخت بعد از اول ژانویه ۲۰۱۲ میلادی قابل اجرا بود و جایگزین نظامنامه قدیمی مصوب ۱۹۸۹ میلادی شد (کمیته حقوقی ایمو، ۲۰۱۴). با گذر زمان، توافق شد تا بازبینی جامعی در کنوانسیون صورت گیرد. این امر به ویژه با توجه به روش‌های آموزشی نوآورانه و جدیدی مدنظر قرار گرفت که می‌توانست در ارتقاء ایمنی در جهت اطمینان از تقابل با چالش‌های جدید پیش روی صنعت کشتیرانی مؤثر واقع شود. در نهایت، کنفرانسی در سال ۲۰۱۰ میلادی و با حضور اعضای کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان در شهر مانیل فیلیپین از ۲۱ تا ۲۵ ژوئن برگزار شد (کمیته حقوقی ایمو، ۲۰۱۴). اصلاحات مانیل بر کنوانسیون و کُد در ۲۵ ژوئن ۲۰۱۰ میلادی به تصویب رسید. این اصلاحات باعث بازنگری عمده در کنوانسیون و کد شد. اصلاحات مانیل به موجب روش پذیرش ضمنی در ۱ ژانویه ۲۰۱۲ میلادی به اجرا در آمد و هدف آن این بود که کنوانسیون و کد را با پیشرفت‌هایی حاصله، تطبیق و به‌روزرسانی کند و آن‌ها را قادر به پاسخگویی به مسائل پیش بینی شده در آینده نماید. در میان اصلاحات مانیل، تعدادی از مهم‌ترین تغییرات در هر بخش از کنوانسیون و کد به قرار ذیل است:

- اجرای اقدامات لازم در جهت جلوگیری از صدور گواهینامه‌های جعلی و تأکید بر قوت بخشیدن به نحوه اخذ آزمون‌های شایستگی و مهارت دریانوردی.

¹ Resolution A.892 (21) (25 November 1999)

² Resolution A.891 (21) (25 November 1999)

³ Mobile Offshore Units (MOUs)

⁴ Resolution A.1079 (28) (4 December 2013)

⁵ Resolution A.1023 (26) (2 December 2009)

⁶ Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (MODU Code)

- بازنگری کلی در ساعات کار و استراحت دریانوردان بر روی کشتی و همچنین اعمال قوانین جدید و نظارت دقیق در عدم استعمال مواد مخدر و الکل بر روی کشتی و ارتقای سلامت پزشکی دریانوردان با ارائه روش‌های جدید صدور گواهینامه سلامت پزشکی بر اساس قوانین و مقررات مربوطه.
 - الزامات جدید برای آموزش آگاهی از محیط‌زیست دریایی و آموزش در رهبری و کار گروهی.
 - الزامات آموزشی جدید و صدور گواهینامه برای کارکنان الکترونی.
 - اجرای دوره‌های جدید آموزشی برای کاربری نقشه‌های الکترونیکی و اطلاعات.
 - اجرای دوره‌های آموزشی جدید برای کارشناسان در بخش تانکرهای حمل مواد نفتی، شیمیایی و گاز و الزامات جدید برگزاری دوره‌های آموزشی برای ارتقای سطح آگاهی‌های امنیتی پرسنل شاغل بر روی شناور و افرادی که دارای وظایف امنیتی خاص بر روی شناور می‌باشند.
 - معرفی روش‌های جدید آموزش از طریق آموزش از راه دور.
 - رهنمود جدید آموزشی برای پرسنل شاغل در شناورهایی که در محدوده قطب فعالیت می‌نمایند و رهنمود جدید آموزشی برای پرسنل شاغل بر روی سکوه‌های متحرک نفتی (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸).
- با همه این اصلاحات، اکنون این کنوانسیون از هشت بخش ذیل تشکیل شده است که عبارت‌اند از:
- فصل اول: مقررات عمومی
 - فصل دوم: ناخدا و بخش عرشه
 - فصل سوم: بخش موتورخانه
 - فصل چهارم: قسمت مخابرات رادیویی و پرسنل رادیویی
 - فصل پنجم: الزامات آموزشی ویژه برای پرسنل انواع خاصی از کشتی‌ها
 - فصل ششم: اورژانس، ایمنی شغلی، مراقبت‌های پزشکی و عملکرد بقا
 - فصل هفتم: گواهی جایگزین
 - فصل هشتم: نگهبانی (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸).
- در مجموع این کنوانسیون توانسته است به چنان مقبولیتی دست یابد که عملاً تمامی سطح کشتیرانی جهانی را تحت پوشش خود قرار دهد. این کنوانسیون با اصلاحات پیوسته سعی نموده است تا مسائل پیش‌بینی شده در آینده را از طریق آموزش دریانوردان به شکل هماهنگ با فناوری مدرن به بهترین نحو مدیریت نمایند. همچنین تحت این کنوانسیون، آموزش دریانوردان به شکل قابل توجهی بهبود یافت و این اطمینان نسبی حاصل شد که تقریباً هر دریانورد واجد شرایط کار در هر کشتی خواهد بود (کوپر و دیگران^۱، ۱۹۹۹).

کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی پرسنل شاغل در کشتی‌های ماهیگیری مصوب ۱۹۹۵ میلادی

اهمیت جان ماهیگیران و شرایط ایمنی کشتی‌های ماهیگیری از مهم‌ترین دلایل توجه سازمان به این مقوله است. این امر مبتنی بر آماری است که تخمین زده شده است که در طول عملیات ماهیگیری بیش از ۲۴ هزار نفر در سراسر جهان از بین رفته‌اند. بر همین اساس، ایمو در این زمینه فعال شد و برخی اسناد حقوقی را تدوین نمود. یکی از این ابزارها، کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی پرسنل شاغل در کشتی‌های ماهیگیری است که در سال ۱۹۹۵ میلادی تصویب شد. هدف از تصویب این کنوانسیون، بهبود کیفیت آموزش و تربیت پرسنل استخدام شده در کشتی‌های ماهیگیری، افزایش

¹ Couper and Walsh and Stanberry and Boerne

استانداردهای آموزشی ایمنی در صنعت ماهیگیری و ناوگان کشتی‌های ماهیگیری بود (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۹). طبق ماده ۱۲ کنوانسیون، ۱۲ ماه پس از تاریخی که حداقل ۱۵ کشور کنوانسیون مذکور را تصویب کردند، این کنوانسیون اجرایی می‌شود. کنوانسیون با تصویب توسط جمهوری پلائو به عنوان پانزدهمین مورد دولت تصویب کننده کنوانسیون در تاریخ ۲۹ سپتامبر ۲۰۱۱ میلادی به حد نصاب برای اجرایی شدن دست یافت (پورتال اینترنتی ایمنی برای دریا، ۲۰۱۱). در نهایت، یک سال بعد و در تاریخ ۲۹ سپتامبر ۲۰۱۲ میلادی، کنوانسیون اجرایی شد. این کنوانسیون شامل ۱۵ ماده و یک ضمیمه حاوی مقررات فنی است. این مقررات فنی در چهار فصل ذکر شده است که عبارت‌اند از:

- فصل اول: مقررات عمومی.
- فصل دوم: صدور گواهینامه ناخدا، افسران، مهندسان و اپراتورهای رادیویی.
- فصل سوم: آموزش‌های اولیه ایمنی برای تمام پرسنل کشتی ماهیگیری.
- فصل چهارم: نگرهبانان (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۹).

این کنوانسیون حداقل استانداردهای مربوط به آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی را برای پرسنل کشتی‌های ماهیگیری مشخص می‌کند و الزامات آموزش ایمنی اولیه را برای خدمه‌ی کشتی‌های ماهیگیری ۲۴ متری و بزرگ‌تر تعیین می‌کند (کمیته حقوقی ایمو، ۲۰۱۴). علاوه بر این کنوانسیون مذکور الزامات صدور گواهینامه برای کشتی‌های مذکور را تعیین می‌کند (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۹). همچنین این کنوانسیون، اصول اساسی را در نگرهبانی تعیین می‌کند. حوزه اعمال این کنوانسیون نیز بر پرسنل کشتی‌های ماهیگیری است که تحت پرچم یکی از دولت‌های عضو این کنوانسیون، فعالیت می‌نمایند (پاپانی‌کولوپولو^۱، ۲۰۱۸). تا به امروز ۲۵ کشور که ۵/۹۱ درصد حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در اختیار دارند، به این کنوانسیون پیوسته‌اند (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۸). دو سند مهم دیگر نیز در راستای این کنوانسیون وجود دارد که در جهت دستیابی به اهداف این کنوانسیون بسیار مثر ثمر است. سند اول یک سند راهنما در مورد آموزش و صدور گواهینامه برای پرسنل کشتی ماهیگیری^۲ است که توسط فائو، ایلو و ایمو در سال ۲۰۰۰ میلادی تصویب شد (سازمان خوار و بار و کشاورزی ملل متحد، ۲۰۱۸). سند دوم، کد ایمنی کشتی و دستورالعمل‌های داوطلبانه^۳ است. در سال ۱۹۶۲ میلادی قطعنامه‌ای توسط کمیته شرایط کار در صنعت ماهیگیری به تصویب رسید. این کمیته توسط ایلو تشکیل شده بود تا به مطالعه جنبه‌های خاصی از شرایط کاری پرسنل کشتی‌های ماهیگیری بپردازد. بر اساس این قطعنامه توصیه شد تا کُد ویژه‌ای با همکاری ایمو، ایلو و فائو در زمینه ایمنی پرسنل کشتی‌های ماهیگیری تدوین شود. بر همین اساس توافق شد کد مربوط تدوین یابد و به دو قسمت تقسیم شود. قسمت اول مربوط به ناخدا و خدمه کشتی و قسمت دوم مربوط به سازندگان و صاحبان کشتی ماهیگیری باشد. قسمت اول در سال ۱۹۶۸ میلادی به تصویب رسید و قسمت دوم در سال ۱۹۷۳ میلادی تصویب شد. این بخش حاوی دستورالعمل‌ها و راهنمایی در مورد الزامات ایمنی و بهداشتی برای ساخت و ساز و تجهیز کشتی‌های ماهیگیری است (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۹). با همه این تفاسیر، می‌توان این معاهده را به عنوان یک گام به جلو در نظر گرفت که شرایط ایمنی کار در کشتی‌های ماهیگیری را فراهم می‌کند (پاپانی‌کولوپولو، ۲۰۱۸). این کنوانسیون در کنار کنوانسیون تورمولینوس به عنوان یک رژیم ایمنی بین‌المللی برای کشتی‌های ماهیگیری معرفی می‌شود که نقشی اساسی را در جهت ارتقا ایمنی کشتی‌های ماهیگیری و حفظ جان ماهیگیران ایفا می‌نماید (پورتال اینترنتی ایمنی برای دریا، ۲۰۱۱). همچنین از این کنوانسیون انتظار کاهش سوانح و تقویت ضعف ایمنی فعلی در صنعت جهانی ماهیگیری وجود دارد. مهم‌ترین شاخصه کنوانسیون مذکور این است که برای اولین بار در جهت ایجاد استانداردهای بین‌المللی اجباری در مورد آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی برای کشتی‌های ماهیگیری اقدام نموده است بدون اینکه به طور اختصاصی به مسائل مربوط به اداره کشتی وارد شود (کمیته حقوقی ایمو، ۲۰۱۴: ۲۹). این کنوانسیون در حال حاضر توسط کمیته

¹ Papanicolopulu

² FAO/ILO/IMO document for guidance on training and certification of fishing vessel personnel

³ Fishing vessel safety code and voluntary guidelines

فرعی عامل انسانی، آموزش و نگهداری به طور کامل مورد بررسی قرار می‌گیرد تا استانداردهای کنوانسیون را با وضعیت کنونی صنعت ماهیگیری تطبیق دهد و به حل چالش‌های مهم این بخش کمک نماید (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۹).

بحث و نتیجه گیری

ایمنی دریانوردی از ابتدای شکل‌گیری ایمو تا کنون مهم‌ترین دغدغه این سازمان بوده است. مسئله ایمنی دریانوردی در ابعاد گوناگون از ساخت و ساز و تجهیزات تا مسئله آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری را در برمی‌گیرد. ایمو با توجه به هر کدام از این زمینه‌های ایمنی، مقررات و دستورالعمل‌های متفاوتی را صادر کرده است. همچنین در این باب و در صورت لزوم به نهادسازی در گستره ساختار ایمو دست زده است. مقوله آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری نیز از جمله موارد مورد توجه ایمو در زمینه ایمنی است. بر همین اساس اقدامات ایمو در این زمینه را باید در دو بستر ساختاری و نهادسازی و صدور مقررات و قوانین بین‌المللی جستجو کرد. اما اقدامات ایمو نیز خود در بستر چارچوبی حقوقی است که کنوانسیون حقوق دریاهای به عنوان کنوانسیون مادر تعیین نموده است. موادی از این کنوانسیون از جمله پاراگراف ۳ ماده ۹۴، پاراگراف ۲ ماده ۲۱۷، پاراگراف ۲ ماده ۲۱ و پاراگراف ۶ ماده ۲۱۱ به مبحث اداره کشتی و آموزش خدمه اشاره دارد.

ایمو در ساختار خود با تشکیل کمیته ایمنی دریایی در زمینه مسائل ایمنی که مهم‌ترین دغدغه این سازمان است به فعالیت می‌پردازد و طیف وسیعی از مسائل مرتبط با ایمنی دریایی را رصد می‌نماید که مسئله آموزش و صدور گواهینامه و نگهداری را نیز شامل می‌شود. اما کمیته فرعی عامل انسانی، آموزش و نگهداری به صورت تخصصی و زیر نظر کمیته ایمنی دریانوردی به عامل انسانی کشتیرانی شامل آموزش و صدور مجوز برای دریانوردان و کارکنان کشتی‌های ماهیگیری، بررسی و به‌روزرسانی دوره‌های الگو ایمو و دستورالعمل‌های مربوطه می‌پردازد. در زمینه قوانین و مقررات صادره نیز ایمو با تدوین و تصویب دو کنوانسیون عمده و اساسی که عبارت‌اند از کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ میلادی و کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری پرسنل شاغل در کشتی‌های ماهیگیری مصوب ۱۹۹۵ میلادی به نقش انکارناپذیر خود در این زمینه از ایمنی دریایی عمل نموده است. در مجموع کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ میلادی توانسته است به چنان مقبولیتی دست یابد که عملاً تمامی سطح کشتیرانی جهانی را تحت پوشش خود قرار دهد. این کنوانسیون با اصلاحات پیوسته سعی نموده است تا مسائل پیش‌بینی شده در آینده را از طریق آموزش دریانوردان به شکل هماهنگ با فناوری مدرن، به بهترین نحو مدیریت نمایند. همچنین تحت این کنوانسیون آموزش دریانوردان به شکل قابل توجهی بهبود یافت و این اطمینان نسبی حاصل شد که تقریباً هر دریانورد واجد شرایط کار در هر کشتی خواهد بود. کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری پرسنل شاغل در کشتی‌های ماهیگیری مصوب ۱۹۹۵ میلادی هم به عنوان یک گام به جلو باید در نظر گرفت که شرایط ایمنی کار در کشتی‌های ماهیگیری را فراهم می‌کند. این کنوانسیون در کنار کنوانسیون تورمولینوس به عنوان یک رژیم ایمنی بین‌المللی برای کشتی‌های ماهیگیری معرفی می‌شود که نقشی اساسی را در جهت ارتقاء ایمنی کشتی‌های ماهیگیری و حفظ جان ماهیگیران ایفا می‌نماید. همچنین از این کنوانسیون انتظار کاهش سوانح و تقویت ضعف ایمنی فعلی در صنعت جهانی ماهیگیری وجود دارد. مهم‌ترین شاخصه کنوانسیون مذکور این است که برای اولین بار در جهت ایجاد استانداردهای بین‌المللی اجباری در مورد آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری برای کشتی‌های ماهیگیری اقدام نموده است، بدون اینکه به طور اختصاصی به مسائل مربوط به اداره کشتی وارد شود.^۱ این کنوانسیون در حال حاضر توسط کمیته فرعی عامل انسانی، آموزش و نگهداری به طور کامل مورد بررسی قرار

^۱ IMO Legal Committee, Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization, IMO Publishing, London, 2014, P 29

می‌گیرد تا استانداردهای کنوانسیون را با وضعیت کنونی صنعت ماهیگیری تطبیق دهد و به حل چالش‌های مهم این بخش کمک نماید. البته در کنار این دو کنوانسیون عمده باید از کنوانسیون سولاس نیز نام برد که در فصل پنجم به مباحث مورد نظر می‌پردازد و در کنار این دو کنوانسیون تخصصی به تسهیل دریانوردی در کنار به کار بستن تمهیدات ایمنی کمک شایانی می‌نماید. در مجموع عملکرد ایمو در زمینه آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری به عنوان یکی از زمینه‌های مطرح در ایمنی دریانوردی، سبب شده است که ایمنی دریایی ارتقا یابد و جان دریانوردان و ماهیگیران را با آموزش‌ها و استانداردهای بین‌المللی در شرایط خطرناک بیش از پیش محفوظ دارد.

منابع

- اشتریان، کیومرث. (۱۳۸۷). رهیافت نهادی در سیاست‌گذاری نوآوری تکنولوژیک، فصلنامه سیاست، دوره سی و هشتم، شماره ۱.
- بیگزاده، ابراهیم. (۱۳۸۹). حقوق سازمان‌های بین‌المللی، چاپ اول، مجد، تهران.
- حقیقت، سید صادق. (۱۳۸۷). روش‌شناسی علوم سیاسی، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه مفید، قم.
- ذاکر حسین، عبدالرحیم. (۱۳۶۹). تاریخ تحولات حقوق بین‌الملل دریاها، کانون وکلا، شماره ۱۵۲ و ۱۵۳.
- سازمان بنادر و دریانوردی. (۱۳۹۷). کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، وبسایت سازمان بنادر و دریانوردی، قابل دسترس در: www.pmo.ir/Portal/_DouranPortal/mar3/SOLAS.doc
- طلایی، فرهاد و حیدری، الهام. (۱۳۹۴). نقش سازمان‌های بین‌المللی دارای صلاحیت جهانی در مقابله با آلودگی زیست محیطی ناشی از پسماندها، فصلنامه مطالعات حقوقی، دوره هفتم، شماره ۲.
- مرزبان، علی اکبر. (۱۳۹۱). سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی، اسرار دانش، تهران.
- مشیرزاده، حمیرا. (۱۳۶۶). تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل، چاپ سوم، انتشارات سمت، تهران.
- منصوری، ایرج. (۱۳۹۶). دریانوردان در جابجایی پنج تریلیون دلار کالا در جهان نقش دارند، وبسایت خبرگزاری ایرنا، قابل دسترس در: <http://www.irna.ir/fa/News/82587804>
- های، کالین. (۱۳۸۵). درآمدی انتقادی بر تحلیل سیاسی، ترجمه احمد گل‌محمدی، نشر نی، تهران.
- Beckman, Robert and Sun, Zhen. 2017. The Relationship between UNCLOS and IMO Instruments, Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy, Volume 2, Issue 2
- Caputo, Antonio. 2005. STCW, IMO Publishing, London
- Chircop, Aldo. 2015. The Oxford Handbook of the Law of the Sea: The International Maritime Organization, Oxford University Press, Oxford
- Christodoulou-Varotsi, Iliana and Pentsov, Dmitry A. 2007. Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers, Springer Science & Business Media, Berlin
- Couper, A. D. and Walsh, Chris and Stanberry, Ben and Boerne, G.L. 1999. Voyages of Abuse: Seafarers, Human Rights and International Shipping, Pluto Press, London
- FAO. 2018. Training and Awareness, The Food and Agriculture Organization of the United Nations Website, Available at: <http://www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/51553/en/>
- IFSMA. 2014. About The Imo, International Federation of Shipmasters' Associations Website, available at: <https://www.ifsma.org/resources/About-the-IMO4.pdf>
- IMO. 1998. SOLAS: the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, International Maritime Organization Website, Available at address: [www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO\(Archives\)/Documents/Focus%20on%20IMO%2020SOLAS,%20the%20International%20Convention%20for%20the%20Safety,%20of%20Life%20at%20Sea,%201974%20\(October%201998\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO(Archives)/Documents/Focus%20on%20IMO%2020SOLAS,%20the%20International%20Convention%20for%20the%20Safety,%20of%20Life%20at%20Sea,%201974%20(October%201998).pdf)
- IMO. 2013. IMO Sub-Committee restructuring agreed by MSC, International Maritime Organization Website, Available at address: www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/26-restructuring.aspx#.W_Aw9Uza00
- IMO. 2014. Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW), 1st session, 17 to 21 February 2014, International Maritime Organization Website, Available at:

- www.imo.org/fr/MediaCentre/MeetingSummaries/HTW/Pages/HTW-1st-Session.aspx
- IMO. 2018a. Brief History of IMO, International Maritime Organization Website, Available at: <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- IMO. 2018b. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, International Maritime Organization Website, Available at address: [www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx)
- IMO. 2018c. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), International Maritime Organization Website, Available at address: [www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-standards-of-training,-certification-and-watchkeeping-for-seafarers-\(stcw\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-standards-of-training,-certification-and-watchkeeping-for-seafarers-(stcw).aspx)
- IMO. 2018d. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, International Maritime Organization Website, Available at address: www.imo.org/en/OurWork/humanelement/trainingcertification/pages/stcw-convention.aspx
- IMO. 2018e. Status of Treaties, International Maritime Organization Website, Available at at: www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf
- IMO. 2018f. Sub-Committee on Human element, Training and Watchkeeping (HTW), International Maritime Organization Website, Available at address: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/HTW/Pages/Default.aspx>
- IMO. 2019. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F) 1995, International Maritime Organization Website, Available at address: <http://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-f-convention.aspx>
- IMO Legal Committee. 2014. Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization, IMO Publishing, London
- Kraska, James and Pedrozo, Raul, 2013. International Maritime Security Law, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden
- Pamborides, G. P. 1999. International Shipping Law: Legislation and Enforcement, Martinus Nijhoff Publishers, Hague
- Papanicolopulu, Irini. 2018. International Law and the Protection of People at Sea, Oxford University Press, Oxford
- Safety4sea. 2011. STCW-F Convention on training and certification for fishing vessel personnel to enter into force, safety4sea Website, Available at: <https://safety4sea.com/stcw-f-convention-on-training-and-certification-for-fishing-vessel-personnel-to/>
- Sekimizu, Koji. 2014. The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, Available at address: www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/itlos.aspx
- Young, A. A. 1918. Allied Maritime Transport Council, Cornell University Library, New York