

اهداف، اصول و دامنه شمول طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آی‌مو

علیرضا حجت‌زاده^{۱*}، سهیلا کوشا^۲، مجید ترم^۳

تاریخ پذیرش: ۹۴/۵/۲۸

*نویسنده مسئول

تاریخ دریافت: ۹۴/۳/۸

© نشریه صنعت حمل و نقل دریایی ۱۳۹۴، تمامی حقوق این اثر متعلق به نشریه صنعت حمل و نقل دریایی است.

چکیده

سازمان بین‌الدولی مشورتی دریانوردی (ایمکو) در سال ۱۹۵۸ به واسطه لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون ایمکو ۱۹۴۸ تأسیس شد. در ابتدا اختیارات این سازمان به مشورتی و توصیه‌ای بودن محدود شده بود. ایمکو در سال ۱۹۸۲ به سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) تغییر نام یافت و اصلاحات متعددی بر اساس نامه آن وارد شد که از مهم‌ترین آنها حذف محدودیت مشورتی و توصیه‌ای بودن این سازمان می‌باشد. این سازمان از سال ۲۰۰۵ طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو را آغاز نموده و در سال ۲۰۰۹ به واسطه قطعنامه A.1018(26) طرح ممیزی اجباری آی‌مو را تصویب نمود تا از سال ۲۰۱۵ میلادی آن را آغاز نماید. ایران به‌عنوان یکی از اعضای آی‌مو به‌صورت فعال در روند توسعه ممیزی دولت‌های عضو آی‌مو مشارکت داشته و در سال ۲۰۱۱ میلادی به‌صورت داوطلبانه در قالب طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آی‌مو مورد ممیزی آی‌مو قرار گرفته است. بررسی توصیفی اهداف، اصول و دامنه شمول طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو موضوع این پژوهش است.

واژه‌های کلیدی: آی‌مو، طرح ممیزی داوطلبانه آی‌مو، اهداف ممیزی، اصول ممیزی

۱. دکتری حقوق بین‌الملل، عضو هیئت علمی دانشگاه پیام نور واحد تهران جنوب

۲. دکتری حقوق بین‌الملل، عضو هیئت علمی دانشگاه پیام نور واحد تهران جنوب

۳. کارشناس ارشد حمل‌ونقل دریایی، کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل، کارشناس امور دریایی، بندر چابهار

۱- مقدمه

سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیمو) به‌عنوان سازمان متولی کنوانسیون‌های دریایی در بیست و سومین نشست خود در نوامبر ۲۰۰۳ میلادی زمانی که قطعنامه A.946(23) مربوط به طرح داوطلبانه ممیزی اعضاء آیمو را مورد پذیرش قرار داد، مجوز توسعه این طرح را صادر نمود (IMO, 2003). این قطعنامه برقراری و توسعه بیشتر این طرح را به‌صورت داوطلبانه از طرف کشورهای عضو تأیید نمود، سپس از شورای آیمو درخواست کرد تا تنظیم روند و تشریفات مربوط به انجام طرح مزبور را در اولویت کاری خود قرار دهد. این طرح شامل انجام ممیزی از نحوه اجرای صحیح و پیاده‌سازی الزامات و اجرای حقوق کشورهای عضو در قالب کنوانسیون‌های آیمو بود. داوطلبانه بودن این ممیزی‌ها بدین معنی است که کشورهای عضو به‌صورت داوطلبانه درخواست ممیزی می‌نمایند (IMO, 2003).

در ممیزی داوطلبانه ۱۰ کنوانسیون و پروتکل ذیل تحت پوشش ممیزی آیمو هستند: (۱) کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، (۲) پروتکل ۱۹۷۸ سولاس، (۳) پروتکل ۱۹۸۸ سولاس، (۴) کنوانسیون مارپل ۷۳/۷۸، (۵) پروتکل ۱۹۹۷ مارپل (ضمیمه ۶)، (۶) کنوانسیون اس‌تی‌سی‌دی‌بیو ۷۸، (۷) کنوانسیون خط شاهین ۱۹۶۶، (۸) پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون خط شاهین ۱۹۶۶، (۹) کنوانسیون اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها ۱۹۶۹ و (۱۰) کنوانسیون کالگ ۱۹۷۲ یا مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (IMO, 2003).

با توجه به کنوانسیون‌های ذکر شده در بالا، مسئولیت‌ها و وظایف کشورهای عضو به سه دسته زیر تقسیم می‌شوند: (۱) کشور صاحب پرچم، (۲) کشور بندری و (۳) کشور ساحلی. در این سه گروه، مسئولیت‌هایی برای کشورها پیش‌بینی شده است (IMO, 2003). مجمع آیمو در بیست و ششمین نشست خود در نوامبر سال ۲۰۰۹ میلادی، قطعنامه A.1018(26) را تحت عنوان "ادامه توسعه طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو" جهت الزامی کردن ممیزی اجباری از سال ۲۰۱۵ تصویب نمود (IMO, 2009). باید توجه داشت که در ممیزی داوطلبانه می‌توان هدف بیشتر کشورها را به دست آوردن و یا حفظ جایگاه رقابتی در عرصه بین‌المللی بخش دریایی عنوان کرد. در این طرح داوطلبانه اگرچه اشکال متعددی با توجه به ذات داوطلبانه بودن آن وجود داشت، اما نمی‌توانست عواقب سنگینی برای کشورها داشته باشد.

۲- روش تحقیق

در این تحقیق با توجه به جمع‌آوری اطلاعات از طریق کتب، مقالات و اسناد، مذاکرات، جلسات و قطعنامه‌های آیمو، روش گردآوری اطلاعات، روش کتابخانه‌ای (اسنادی) لحاظ شده است. ابزار گردآوری اطلاعات نیز استفاده از "فیش تحقیق" می‌باشد. داده‌ها در این تحقیق به‌صورت تحلیلی-توصیفی تجزیه و تحلیل شدند. قلمرو تحقیق جاری از نظر زمانی، کل دوره کارکرد آیمو؛ یعنی از سال ۱۹۴۸ تا سال ۲۰۱۲ میلادی را در بر می‌گیرد، از نظر مکانی با توجه به بین‌المللی بودن سازمان آیمو، محدودیت مکانی ندارد و از نظر موضوعی محدوده آن در قلمرو حقوق سازمان‌های بین‌المللی، معاهدات و مسئولیت دولت می‌باشد.

۳- تجزیه و تحلیل داده‌ها و بیان نتایج
۳-۱- سازمان بین‌المللی دریانوردی

ملل پیشگام دریایی در واکنش به فجایع بزرگ دریایی، به سمت بین‌المللی کردن قوانین پیش رفتند. این کشورها ابتدا اقدام به هماهنگ‌سازی قوانین ملی خود، از طریق معاهدات چندجانبه، موافقت‌نامه‌ها و تفاهم‌نامه‌ها اقدام نمودند (IMO, 2012). این تمایل کشورهای پیشگام دریایی قابل توجه است زیرا که تنها در طول زمستان سال ۱۸۲۰ میلادی، بیش از دو هزار کشتی در دریای شمال غرق شدند و موجبات مرگ بیست هزار نفر را فراهم نمودند (IMO, 2012). البته در همان زمان عرف دریایی نزد ملل پیشگام دریایی شکل گرفته بود. به‌عنوان نمونه حق کشتی‌ها برای پناه‌گرفتن^۱ در بنادر خارجی در شرایط آب‌وهوای نامناسب، همچنین الزام کشتی‌ها برای کمک به سایر کشتی‌های مضطرب^۲ بدون توجه به ملیت آنها به‌صورت جهانی مورد تأیید قرار گرفته بود (IMO, 1998).

بواسون^۳ در کتابی تحت عنوان "ایمنی در دریا - سیاست‌ها، قوانین و مقررات بین‌المللی" به‌طور دقیق تاریخچه‌ی سیستم‌های ناوبری در مورد ایمنی در دریاها از زمان باستان و قرون وسطی تا قرن هجده میلادی، ظهور اصل مداخله در قرن نوزدهم و همچنین توسعه قوانین فرانسه و انگلیس و در ادامه توسعه اولین قوانین بین‌المللی ناوبری در قرن بیستم میلادی را بررسی می‌کند (Boisson, 1999). قابل ذکر است که قانون حمل مسافر بریتانیای کبیر در سال ۱۸۰۰ میلادی تصویب شد و در سال ۱۸۳۶ میلادی بریتانیا کمیته‌ای پارلمانی را برای تحقیق و تفحص در مورد غرق شدن کشتی‌ها تشکیل داد، این تحقیقات عواملی را به‌عنوان علل این حوادث به شرح زیر شناسایی نمود: (۱) اشکال در ساخت کشتی‌ها، (۲) تجهیزات ناکافی، (۳) وضعیت نامناسب تعمیر و نگهداری، (۴) عدم شایستگی فرماندهان کشتی‌ها، (۵) مست بودن افسران و خدمه و (۶) پوشش کامل بیمه دریایی (IMO, 2012).

تا قرن نوزدهم میلادی مقبولیت عام در مورد نیاز به رسمی کردن عرف‌های قدیمی به‌وسیله تصویب معاهدات قانونی (قانون‌ساز) ایجاد نشده بود (IMO, 1998). به‌رحال در نیمه اول قرن نوزدهم میلادی این واقعیت که دادگاه‌های دریایی، دادگاه حقوق بین‌الملل هستند به‌طور گسترده‌ای شناسایی شده بود (IMO, 2012). در قرن نوزدهم اولین قوانین در مورد ناوبری دریایی مشاهده شد. فرانسه و بریتانیا موافقت‌نامه‌ای در سال ۱۸۴۸ میلادی در مورد چراغ‌های کشتی‌های بخار، و در سال ۱۸۵۲ در مورد مخابرات بصری برای کشتی‌های بادبانی امضاء نمودند. در سال ۱۸۶۳ میلادی اولین قوانین جلوگیری از تصادف تصویب شد و در کشورهای گسترده‌ای مورد حمایت قرار گرفت. این اقدام‌ها در قرن نوزدهم میلادی به نظر کم اثر می‌آمدند، که به‌طور متوسط دو هزار کشتی در سال از دست می‌رفتند، تنها در سال ۱۸۶۷ میلادی ۱۳۱۳ کشتی غرق و ۲۳۴۰ دریانورد انگلیسی و ۱۳۷ مسافر کشته شدند. در سال ۱۸۵۷ میلادی جیمز هال^۴ که صاحب یک کشتی بریتانیایی بود، کمپینی برای بازرسی اجباری کشتی‌ها و مشخص کردن خط شاهین ایجاد نمود (IMO, 2012). در سال ۱۸۶۵ میلادی اتحادیه بین‌المللی ارتباطات و در سال ۱۸۷۳ سازمان بین‌المللی هواشناسی (که هم‌اکنون نام آن سازمان جهانی هواشناسی می‌باشد) تأسیس شدند (IMO, 1998).

1. Refuge
2. In Distress
3. Boisson, Philippe
4. James Hull

شود(IMO,2012).

در سال ۱۹۴۵ میلادی شرایط تغییر کرد، جنگ جهانی دوم تمام شد و سازمان ملل برای اطمینان از اجتناب از وقوع جنگ تأسیس شد (UN,2012a). باید توجه داشت که مؤسسان آرمان‌گرای سازمان ملل بر آن بودند تا سازمان ملل از یک سری سازمان‌های بین‌المللی در موضوعات مختلف تشکیل شود، برخی در راستای تحقق حقوق بشر و برخی دیگر برای رسیدگی به مسائل فنی (IMO,1998). در سال ۱۹۴۵ میلادی یک کمیسیون مقدماتی در لندن برای کارایی هرچه بیشتر سازمان ملل پیشنهاد نمود تا یک کمیسیون موقت برای حمل‌ونقل و مخابرات برای بررسی "زمینه‌ی کلی حمل‌ونقل و مخابرات بین‌المللی در جهت توصیه به شورای اقتصادی-اجتماعی" با هر ساختار و مکانیزی (به‌عنوان قسمتی از سازمان ملل یا به‌صورت یک نهاد تخصصی جدید) تشکیل شود (IMO,2012). از این‌رو در ژانویه و فوریه ۱۹۴۶ شورای اقتصادی-اجتماعی سازمان ملل اولین جلسه خود را در خانه‌ی کلیسای لندن برگزار کرد و قطعنامه‌ای جهت تأسیس کمیسیون موقت حمل‌ونقل و مخابرات تصویب نمود (IMO,2012). کمیسیون موقت حمل‌ونقل تازه تأسیس اولین جلسه خود را در آوریل سال ۱۹۴۶ میلادی در شهر نیویورک (امریکا) برگزار نمود و وجود تعداد زیادی از سازمان‌های بین‌المللی، کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌ها در جهت اداره نمودن جنبه‌های مختلف حمل‌ونقل دریایی را شناسایی و مشاهده کرد. این کمیسیون پیشنهاد داد تا کمیسیون دائم حمل‌ونقل و مخابرات برای انجام تمهیدات توصیه‌ای با توجه به همکاری نهادهای تخصصی ایجاد شود. این کمیسیون در جلسه خود در فوریه سال ۱۹۴۷ توصیه نمود که سازمان ملل بایستی از تأسیس یک سازمان فنی بین‌الدول جهان شمول در زمینه کشتیرانی حمایت نماید (IMO,2012). به‌محض کنار رفتن مرجع متحد دریایی در دوم مارس ۱۹۴۶ میلادی، شورای مشورتی متحد دریایی (UMCC) تأسیس شد که نقش آن حفظ "دوره گذار" تا ۳۱ اکتبر ۱۹۴۶ بود (Mcdonald,1948). سازمان از شورای مشورتی متحد دریایی که اولین جلسه خود را از هجدهم تا بیست و چهارم ژوئن ۱۹۴۶ میلادی در آمستردام برگزار کرد، خواسته بود که بحث تأسیس یک سازمان کشتیرانی بین‌الدول جهان شمول برای رسیدن به مسائل فنی را در نظر داشته باشند. شورای مشورتی متحد دریایی در آخرین جلسه خود در اکتبر سال ۱۹۴۶ میلادی که در واشنگتن تشکیل شده بود به ۱۸ عضو خود، تأسیس یک سازمان کشتیرانی ثابت را به‌واسطه بخشی از فعالیت‌های سازمان ملل پیشنهاد نمود. شورای مشورتی متحد دریایی در ضمیمه پیشنهادش یک پیش‌نویس از کنوانسیون سازمان بین‌الدول مشورتی دریایی که با نام "پیش‌نویس واشنگتن" معروف است را نیز ارائه نمود (IMO,2012). شورای اقتصادی-اجتماعی سازمان ملل قطعنامه‌ای را در چهارمین نشست خود در فوریه و مارس سال ۱۹۴۷ میلادی تصویب نمود که در آن از دبیر کل خواسته شد تا کنفرانسی را برای کشورهای علاقه‌مند به بررسی تأسیس یک سازمان بین‌الدول مشورتی دریایی تشکیل دهد (UN,1947).

در نهایت، در فوریه ۱۹۴۸ میلادی کنفرانسی در ژنو برگزار شد و پس از دو هفته کنوانسیون مؤسس سازمان بین‌الدول مشورتی دریایی (IMCO) تصویب شد (IMO,1998). کنفرانس ژنو تحت ریاست دکتر اوپوار^۲ از هلند برگزار گردید (IMO,2012). در این کنفرانس تنها

در سال ۱۸۷۹ میلادی نوزده کشور قوانین مشترکی در لندن برای کدهای مخابرات بصری بین‌المللی تصویب کردند و در اول سپتامبر سال ۱۸۸۰ میلادی کنوانسیون بین‌المللی برای ایجاد اولین مجموعه قوانین جلوگیری از تصادف شکل گرفت. اولین کنوانسیون سلامت و ایمنی برای کشتی‌های بخار نیز در سال ۱۸۸۱ میلادی امضاء شد (IMO,2012). در سال ۱۸۸۹ میلادی کنفرانسی بین‌المللی در واشنگتن برگزار شد. یکی از پیشنهادهایی که در دستور کار این کنفرانس قرار داشت ایجاد یک نهاد ثابت بین‌المللی برای رسیدن به برآورده نمودن نیازهای صنعت دریانوردی بود که این طرح بررسی و سریعاً رد شد. دلیل رد شدن این پیشنهاد در کنفرانس واشنگتن، مشکوک بودن صنعت دریانوردی به هرگونه تلاشی برای کنترل فعالیت‌ها و محدود کردن آزادی‌های تجاری ایشان بود (IMO,1998). از سال ۱۸۹۶ به بعد با تأسیس اولین انجمن حقوق دریایی در بلژیک، جامعه جهانی شاهد ظهور سازمان‌ها و نهادهای بین‌الملل در بخش دریایی بود. انجمن حقوق دریایی در سال ۱۸۹۷ میلادی کمیته بین‌المللی دریانوردی را به‌عنوان قدیمی‌ترین سازمان بین‌المللی در عرصه دریایی تشکیل داد. یکسان‌سازی قوانین دریانوردی، فرآیندهای تجاری و عرف‌ها از طریق کنوانسیون‌های بین‌المللی و شرکت در کنفرانس‌های بین‌المللی دیپلماتیک از جمله اهداف اصلی این کمیته بود (IMO,2012). در قرن بیستم میلادی عوامل متعددی سبب تصویب قوانین ایمنی مشترک شامل (۱) مسئله آب‌های آزاد، (۲) وجود کشتی‌های خارجی در بنادر و (۳) تنظیم مقررات رقابتی.

غرق شدن کشتی مسافربری تایتانیک^۱ در چهاردهم آوریل سال ۱۹۱۲ میلادی پس از تصادم با یک کوه یخ نیز به‌عنوان کاتالیزوری برای تصویب کنوانسیون ایمنی در دریا در سال ۱۹۱۴ میلادی عمل نمود. در این حادثه بیش از ۱۵۰۰ مسافر و خدمه جان خود را از دست دادند. کنوانسیون مورد نظر با هدایتگری بریتانیا، تنها ۱۳ عضو از کشورهای مختلف را در بر می‌گرفت (IMO,2012). در سال‌هایی که همراه با جنگ‌های جهانی اول و دوم بود، نهادهای گوناگونی در راستای مباحث دریایی شکل گرفته و منحل شدند از جمله: (۱) شورای حمل‌ونقل دریایی متحدین ۱۹۱۷ لغایت ۱۹۱۹، (۲) انجمن سازمان ملل برای حمل‌ونقل و مخابرات ۱۹۲۰ لغایت ۱۹۴۱، (۳) هیئت مختلط تنظیم کشتیرانی ۱۹۴۲، و (۴) مرجع دریانوردی متحد ۱۹۴۵ لغایت ۱۹۴۶ (IMO,2012). در سال ۱۹۱۹ میلادی در جهت بهبود و کنترل شرایط کاری در خشکی و دریا سازمان بین‌الملل کار (ILO) تأسیس شد (ILO,2012). این سازمان جدید در سال ۱۹۲۱ کنوانسیون حداقل سن برای استخدام به‌عنوان دریانورد روی کشتی را تصویب کرد و اولین کمپین علیه پرچم‌های مصلحتی را در سال ۱۹۳۰ میلادی آغاز نمود (IMO,2012). سازمان بین‌المللی هوانوردی (ICAO) نیز در سال ۱۹۴۴ میلادی تأسیس شد (ICAO,2012). همچنین سازمان غذا و کشاورزی (FAO) در سال ۱۹۴۵ میلادی (FAO,2012) و سازمان یونسکو (UNESCO,2012) در سال ۱۹۴۵ میلادی (UNESCO,2012) و سازمان جهانی سلامت (WHO) در سال ۱۹۴۷ میلادی تأسیس شدند (WHO,2012). با توجه به روند همکاری‌های بین‌المللی، منطقی به نظر می‌رسید که بایستی سازمانی مشابه برای تنظیم صنعت دریانوردی، که عنوان قدیمی‌ترین صنعت بین‌المللی را با خود یدک می‌کشید به همراه دارد، تأسیس

1. Titanic

۳۶ کشور شرکت داشتند و چهار کشور ایران، کوبا، اکوادور و آفریقای جنوبی به‌عنوان ناظر شرکت کرده بودند (UN, 2012b). پس از تصویب کنوانسیون مؤسس سازمان بین‌الدولی مشورتی دریایی (ایمکو) فرآیند الحاق دولت‌ها به آن، به کندی پیش می‌رفت. در پایان سال ۱۹۴۹ میلادی، تنها کشورهای کانادا، بریتانیای کبیر و هلند آن را تصویب کرده بودند. کشورهای یونان و ایالات متحده آمریکا در سال ۱۹۵۰ به آن پیوستند. در سال‌های ۱۹۵۶ تا ۱۹۵۸ روند الحاق تسریع گشت و ایران نیز در سال ۱۹۵۶ آن را امضاء و سپس در سال ۱۹۵۸ به آن کنوانسیون پیوست و عضو سازمان ایمکو شد (IMO, 2012). در چهارم آوریل ۱۹۵۸ میلادی دبیر کل سازمان ملل اعلام نمود که با تودیع سند الحاق کشور ژاپن در ۱۷ مارس ۱۹۵۸ میلادی شرایط ماده ۶۰ کنوانسیون ایمکو محقق گشته و کنوانسیون تأسیس ایمکو لازم‌الاجرا می‌گردد (IMO, 2012). لازم به ذکر است که ماده ۶۰ کنوانسیون ایمکو جهت لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون و در نتیجه آن تأسیس سازمان ایمکو نیازمند الحاق بیست و یک کشور بود که مجموع تناژ ناوگان هفت کشور باید برابر و یا بیشتر از یک میلیون تن ظرفیت ناخالص^۱ می‌شد (UN, 2012b). سازمان ایمکو در سال ۱۹۸۲ پس از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه ۱۹۷۵ وارد بر کنوانسیون ایمکو به سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) تغییر نام داد (IMO, 2012).

۳-۲- طرح ممیزی آی‌مو

پس از گذر از موانع تصویب قوانین جهان‌شمول در زمینه دریایی به سرعت آشکار شد که بهترین روش برای مقابله با شرایط اضطراری همواره معرفی قوانین جدید به صنعت دریانوردی نمی‌باشد (به‌ویژه زمانی که شرایط اضطراری موجود به‌واسطه‌ی عدم اجرای قوانین لازم‌الاجرای جاری ضروری شده باشد) و در یک بازه زمانی بلندمدت اقدام به قانون‌گذاری در واکنش به شرایط اضطراری تبدیل به یک کار عجولانه و بدون نتیجه خواهد شد (IMO, 1998b). در اواخر دهه ۱۹۷۰ میلادی کشورهای اروپایی شاهد قدرت خود به‌عنوان کشورهای بزرگ صاحب‌پرچم بودند. اروپا موقعیت خود را به علت عوامل بسیاری از دست داد. یک مکتب فکری این‌گونه بیان می‌کند که الزام و اجرای سختگیران کنوانسیون‌های آی‌مو موجب این واگذاری شد و برخی نیز بر این باورند که پذیرش ثبت هر شناوری با هر شرایطی به‌وسیله برخی کشورهای صاحب‌پرچم خاص نیز موجد این افول گشته است (Afriyeh, 2007). این واقعیت انکارناپذیر وجود دارد که تمایل پایداری برای تصویب تفاسیر و کارکردهای گوناگون از قوانین به‌وسیله حکومت‌ها و مؤسسات رده‌بندی وجود دارد (Afriyeh, 2007). در حمایت از این بحث "ساسامورا" (Sasamura, 1998) در مقاله خود تحت عنوان بررسی موردی طرح داوطلبانه ممیزی آی‌مو این‌گونه بیان می‌دارد که "برخی معاهدات وجهی مضاعف را برای دولت‌های عضو هنگام تعیین استانداردهای کشتیرانی ارائه می‌دهند" به‌عنوان مثال تفاسیر بین‌المللی مختلفی در مورد عبارت "تا حد رضایت مرجع حکومتی"^۲ وجود دارد که باعث پیچیدگی بحث میان کشورها می‌شود (Afriyeh, 2007). دولت‌های صاحب‌پرچم تحت معاهدات گوناگونی به‌صورت غایی مسئول حصول اطمینان از انطباق

با مفاد چنان عهدنامه‌هایی هستند. به هر نحو برخی از این معاهدات قدرتی نامحدود به کشور صاحب‌پرچم برای اعطای امتیاز امور قانونی و حکومتی می‌دهند. آنها در جهت تعیین استانداردهای کشتیرانی خود نیز در قالب عبارت "تا حد رضایت حکومت" آزادی عمل بیشتری به مراجع دریایی می‌دهند و همچنین اجازه تأیید مفادی با عنوان استثنائات را فراهم می‌آورند (Barchue, 2012). با این‌وجود این مرجع دریایی یک حکومت است که باید اطمینان حاصل نماید که همه‌ی کشتی‌های تحت پرچم وی "عملیاتی ایمن، امن و بدون آلودگی" را مطابق تعهداتش در کنوانسیون حقوق دریایا ۱۹۸۲ دارا باشند (UN, 1982).

در همین راستا آی‌مو با توجه به راهنمای سیاست‌گذاری در قطعنامه A.500(XI) کمیته فرعی افاس‌آی^۳ را در سال ۱۹۹۴ تأسیس نمود (Afriyeh, 2007). همچنین می‌توان از ایجاد و توسعه طرح خودارزیابی به‌عنوان عامل مهمی در راستای تحقق تعهدات کشورهای عضو نام برد (Sasamura, 1998) که البته نتیجه آن بازخورد کمتر از پنجاه درصدی دولت‌های عضو به طرح خودارزیابی بود (Barchue, 2012). مجمع به‌واسطه‌ی قطعنامه A.741(18) در نشست هجدهم خود آیین‌نامه مدیریت ایمنی بین‌الملل^۴ را در سال ۱۹۸۸ تصویب نمود. که در اول ژوئیه سال ۲۰۰۲ میلادی کاملاً لازم‌الاجرا و مؤثر گشت (IMO, 1988). در همین راستا قطعنامه A.847(20) در راستای اجرایی کردن تعهدات دولت‌های عضو تصویب گشت. این قطعنامه در واقع به‌منظور کمک به دولت‌های صاحب‌پرچم برای اجرایی کردن اسناد الزام‌آور آی‌مو طراحی شده بود و بعدها اصلاحاتی نیز بر آن وارد گشت (Afriyeh, 2007). این فشارها بر دولت‌های صاحب‌پرچم به این علت بود که بر اثر اختیارات و قدرت دولت‌های صاحب‌پرچم قوانین ملی در راستای معاهدات بین‌المللی کشتیرانی به‌طور قابل‌توجهی متفاوت و گوناگون بود و این مهم می‌تواند منجر شود به (۱) اعطای کامل و یا جزئی کارهای قانونی و حاکمیتی به نهادهای غیردولتی، (۲) درجات گوناگون از اجرا و الزام بین دولت‌های مختلف، (۳) تبدیل ثبت کشتی به یک تجارت جذاب و مشروع در نبود رژیم مسئولیت‌پذیری دولت‌های عضو و (۴) بهره‌برداری تجاری نامتقارن برخی صاحبان کالا و کشتی‌ها از مزایای نسبی به‌دست‌آمده به‌واسطه کمبود و یا نبود الزامات یکپارچه دولت‌های صاحب‌پرچم.

بسیار شفاف است که بسیاری از دولت‌های صاحب‌پرچم در مورد الزامی و اجرایی کردن استانداردهای آی‌مو در کشتی‌های تحت صلاحیت خود به دلایل زیر دچار قصور می‌شوند: (۱) قوانین ملی لازم و منطبق با تعهدات بین‌المللی خود را تصویب نکرده‌اند یا به اجرا نمی‌گذارند، (۲) دارای منابع انسانی شایسته برای اعمال حاکمیت مؤثر نمی‌باشند، و (۳) کشورهای صاحب‌پرچم صلاحیت قضایی مؤثر برای الزام قوانین ملی و بین‌المللی را مطابق ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریایا ۱۹۸۲ اجرا نمی‌نمایند. در همین راستا مجمع قطعنامه A.912(22) را در بیست و دومین نشست خود در مورد خودارزیابی عملکرد دولت‌های صاحب‌پرچم در ۲۹ نوامبر ۲۰۰۱ تصویب نمود که به‌وسیله کشورهای صاحب‌پرچم در حال توسعه استقبال کمی از آن صورت گرفت (Afriyeh, 2007). البته همواره اعتراض‌هایی از طرف دولت‌های صاحب‌پرچم وجود داشته مبنی بر اینکه همیشه تأکید و تمرکز بر روی عملکرد دولت‌های صاحب‌پرچم است در حالی که دولت‌های

3. Flag State Implementation (FSI)

4. International Safety Management (ISM)

1, GT

2, To The Satisfaction of Administration

هوانوردی، قوانین ویژه و ساختارهای سازمانی و حکومتی کافی و مؤثری تأمین نگشته بود. "ساسامورا" (۲۰۰۳) شرح می‌دهد که مبنای حقوقی برای طرح ممیزی ایکائو بر اساس قطعنامه A.32-11 مجمع ایکائو و امضای تفاهم‌نامه با دبیر کل ایکائو می‌باشد (Sasamura, 1998). "کوسیستو" (۲۰۰۰) در کتابش تحت عنوان "سیستم‌های مدیریت ایمنی: ابزارهای ممیزی و روایی ممیزی" بیان می‌دارد که دو کارکرد اصلی ممیزی به این شرح می‌باشند: (۱) تصدیق مطابقت با الزامات مرتبط قانونی (۲) بررسی صحت روش‌های به‌کاررفته و بررسی مؤثر واقع شدن این روش‌ها (Kuusisto, 2000).

به‌هرحال می‌توان با بررسی وجود کد آی‌اس‌ام و اصلاحات جدید اس‌تی‌دی‌دلیو مشاهده نمود که این دو مکانیزم به‌عنوان پیشگام در بحث ممیزی عمل نموده‌اند و فعالیت ممیزی توسط آی‌امو دیگر امری جدید تلقی نخواهد شد (Afriyeh, 2007). درحالی‌که آی‌اس‌ام با هدف ایجاد و حفظ یک فرهنگ ایمنی روی کشتی‌ها و در شرکت‌های کشتیرانی می‌باشد و اصلاحیه‌های اس‌تی‌دی‌دلیو در جهت بهبود استانداردهای پرسنل دریایی از طریق تحصیل، افزایش آگاهی ایمنی، آموزش و ارتباطات و انجام شایسته وظایف توسط پرسنل می‌باشد (Gratsos, 1998). تصمیم برای ایجاد طرح ممیزی داوطلبانه آی‌امو با همکاری و همراهی نامتقارن دولت‌های عضو همراه بود. در سال ۲۰۰۳ کمیته‌های ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی و نیز کمیته فرعی افاس‌آی برای اجرای اسناد الزام‌آور آی‌امو آیین‌نامه‌ای را تأیید نمودند. پس از آن توافق شد که همان آیین‌نامه نقش استاندارد را برای ممیزی ایفا نماید (Barchue, 2012). شورا در هشتاد و نهمین نشست خود در نوامبر سال ۲۰۰۲ میلادی از کمیته‌های ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی خواست تا مطلوبیت تشکیل یک کارگروه مشترک را در جهت ایجاد اسناد لازم برای طرح ممیزی را بررسی کند. به‌واسطه توافق شورا کارگروه مشترک تشکیل شد و برای اولین بار در هفتاد و هفتمین نشست کمیته ایمنی دریانوردی در ژوئن سال ۲۰۰۳ میلادی تشکیل جلسه داد. خروجی این جلسه راهبردی شفاف همراه با چهارچوب زمانی مشخصی بود (Barchue, 2012).

ایده برقراری یک طرح ممیزی برای مراجع حکومتی یک رویکرد اصلاح‌طلبانه تند به‌وسیله آی‌امو برای حصول اطمینان از این مهم بود که دولت‌های عضو اسناد لازم‌الاجرای آی‌امو را اجرا کنند، زیرا این کشورهای عضو هستند که مسئولیت غایی برای اجرا و الزام قوانین بین‌المللی دریایی را دارا می‌باشند (Afriyeh, 2007). برای پیشبرد کارها در جهت الزامی و اجرایی کردن اسناد الزام‌آور آی‌امو، شورا در سال ۲۰۰۳ برخی تصمیمات مهم را به‌صورت زیر تصویب نمود: (۱) تغییر اهداف طرح و اینکه حق حاکمیت و جهان‌شمولی، یکدستی، انصاف، هدفمند بودن، به‌جا بودن، شفافیت و افشاء، جامعیت و بهبود مستمر بایستی اصول بنیادی طرح ممیزی باشند، (۲) تأیید تصمیم کارگروه مشترک مبنی بر محدود کردن دامنه شمول طرح به برخی اسناد الزام‌آور آی‌امو و مسئولیت‌های دولت‌های عضو، (۳) تأیید حوزه‌ی حیاتی ایمنی، امنیتی و محیط‌زیست برای طرح، (۴) تأیید جنبه‌های ظرفیت‌سازی و همکاری‌های فنی، (۵) توافق کلی مبنی بر اینکه دبیر کل باید وظایف مشخصی در مورد انجام طرح ممیزی داشته باشد، و (۶) تأیید قطعنامه پیش‌نویس مجمع در مورد طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آی‌امو که قبلاً توسط مجمع در

بندری و ساحلی در حاشیه مانده‌اند. این در صورتی است که این مهم توسط کنوانسیون حقوق دریایا ۱۹۸۲ و کنوانسیون‌های گوناگون آی‌امو تصریح شده است (Afriyeh, 2007). اعتراض دیگر کشورهای صاحب‌پرچم بر روی اشتیاق بخش کنترل و بازرسی بنادر^۱ برای توقیف^۲ کردن کشتی‌ها در مواردی که دال بر عدم انطباق با مفاد کنوانسیون مارپل ۷۳/۷۸ می‌باشد درحالی‌که امکانات دریافت مواد زائد در همان بنادر فعال و کارکردی نیستند. از این‌روست که طرح ممیزی داوطلبانه برای بررسی الزامات تمام دولت‌های عضو آی‌امو، شامل کشورهای صاحب‌پرچم، بندری و ساحلی طراحی گشت (Afriyeh, 2007).

همان‌طور که "دو بیوک" بیان می‌دارد، رفع هر نوع تنش حاصل از بدگمانی میان کشورهای بزرگ صاحب تناژ و کشورهای درحال توسعه به سمت هدف قرار دادن سختگیرانه کشتی‌های تحت پرچم آنها در بنادر کشورهای سنتی دریایی می‌گردد (De Bievre, 2005). در آوریل سال ۲۰۰۲ میلادی برخی از کشورها از جمله دانمارک پیشنهادی به کمیته افاس‌آی فرستادند و ایجاد اصلاحیه روی قطعنامه A.847(18) را خواستار شدند. منظور ایشان این بود که این امر موجب معرفی شاخص‌های حمل‌ونقل برای اجرای درست اسناد آی‌امو به‌وسیله دولت‌های صاحب‌پرچم می‌باشد. ایده پشت این پیشنهاد نیز تغییر راهنمای کد اجرایی کشورهای صاحب‌پرچم به حالت اجباری بود (Afriyeh, 2007). لازم به ذکر است که کنوانسیون اس‌تی‌دی‌دلیو به‌واسطه اصلاحاتی که روی آن انجام گرفت اولین مکانیزمی بود که قدرت اجرایی را به دبیر کل آی‌امو برای انجام ممیزی دولت‌های عضو اعطاء نمود. این کنوانسیون الزام نمود که دولت‌ها بایستی گزارش انطباق خود را به آی‌امو ارائه دهند. برای نمونه "لیست سفید" به‌عنوان مشوق بازرسی^۳ دولت‌های صاحب‌پرچم توسط آی‌امو بود (Afriyeh, 2007).

۳-۲-۱- شکل‌گیری طرح ممیزی آی‌امو

شورای آی‌امو در سال ۲۰۰۲ در نشست هشتاد و هشتم خود مطابق سند (C88/13/1/add.1) در مورد پیشنهادی مبنی بر معرفی یک مدل طرح ممیزی که توسط کشورهای استرالیا، کانادا، قبرس، دانمارک، فنلاند، آلمان، هنگ‌کنگ (چین)، اندونزی، ایتالیا، ژاپن، هلند، نروژ، کره جنوبی، جزایر مارشال، سنگاپور، اسپانیا، سوئد، بریتانیا و آمریکا ارائه شده بود تصمیم‌گیری نمود (Afriyeh, 2007). این مدل از روی مدل ممیزی ایکائو^۴ الهام گرفته شده بود (Barchue, 2012). سابقه ایمنی ضعیف در صنعت هوانوردی موجب برنامه ممیزی داوطلبانه قصور ایمنی ایکائو در سال ۱۹۹۹ شد (Afriyeh, 2007). در واقع ایکائو برنامه ممیزی را در جهت حصول اطمینان از ایمنی هوانوردی و مدیریت هواناوها تصویب نمود (Sasamura, 1998). بایستی خاطر نشان نمود که برنامه ممیزی ایکائو نیز در ابتدا با عنوان یک طرح ارزیابی آغاز شد و سپس به طرح ممیزی ارتقاء یافت (Afriyeh, 2007). پس از انجام اولیه طرح ممیزی ایکائو، یافته‌های اولیه این ارزیابی نشان می‌داد که برخی کشورهای عضو ایکائو چهارچوب قانونی کافی و مؤثر را دارا نبودند، همچنین قوانین پایه

1. Port State Control (PSC)
2. Detain
3. Vetting
4. ICAO Safety Oversight Audit Programme (ICAO SOAP)

عضو به سازمان‌های شناخته‌شده جهت اجرای الزامات کنوانسیون‌های مرتبط با ایمنی و حفاظت از محیط‌زیست، نافذ می‌گردد، (۵) مکانیسم کنترل و پایش و مکانیسم‌های واکنشی کشور عضو در ارتباط با روش بازرسی و صدور گواهینامه توسط خود آن کشور، و حسب مورد، نحوه بازرسی و صدور گواهینامه توسط سازمان‌های شناخته‌شده و (۶) میزان اجرای دیگر وظایف و مسئولیت‌های کشور عضو تحت اسناد قابل‌اعمال آی‌مو. (IMO,2005a)

بند دوم از ماده پنجم بخش اول ضمیمه قطعنامه A.974(24) اهداف غیرمستقیم یا ضمنی طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آی‌مو را این‌گونه اشعار می‌دارد (۱) ظرفیت‌سازی و فراهم نمودن کمک‌های فنی مربوطه را از طریق تعیین مواردی که توسعه و گسترش بیشتر آنها به بهتر انجام شدن مسئولیت‌های کشور عضو می‌انجامد را تقویت می‌نماید، (۲) بازخوردهایی را در اختیار کشور عضو ممیزی شده قرار می‌دهد که به افزایش توانایی آن کشور در اجرای اسناد قابل‌اعمال کمک می‌کند، (۳) بازخوردهایی را در اختیار کلیه کشورهای عضو در رابطه با درس‌های کلی آموخته‌شده حاصل از ممیزی دیگر کشورهای عضو قرار می‌دهد تا از منافع و مزایای آن بتوانند به‌صورت گسترده بهره‌مند شوند، با مدنظر داشتن این‌که نام کشور عضو ممیزی شونده افشا نشود و (۴) به‌طور سیستماتیک بازخورد درس‌های آموخته‌شده حاصل از ممیزی‌ها را حسب مورد، در اختیار سازمان قرار می‌دهد تا بررسی‌های بعدی در خصوص اثربخشی و مناسب بودن قوانین وضع‌شده توسط سازمان انجام گیرد (IMO,2005a).

۳-۲-۳- اصول طرح ممیزی آی‌مو

مطابق ماده ۶ بخش اول ضمیمه قطعنامه A.974(24) اصول ممیزی شامل موارد ذیل می‌گردد: (۱) حق حاکمیت و جهان‌شمولی، (۲) یکنواختی، منصفانه بودن، واقع‌بینی و بی‌طرفی و مناسب و به‌جا بودن، (۳) شفاف‌سازی و افشاء، (۴) همکاری و (۵) بهبود مستمر (IMO,2005a).

حق حاکمیت و جهان‌شمولی

مطابق بند ۶-۱-۱ بخش اول ضمیمه قطعنامه A.974(24) حق حاکمیت و جهان‌شمولی این‌گونه بیان شده است: ممیزی‌ها باید از نظر رویکردی سازنده باشند و به‌صورت داوطلبانه و بنا به درخواست کشور عضوی که قرار است ممیزی شود و مطابق با روش‌های وضع‌شده انجام شود. باوجوداین، منافع حاصل از طرح ممیزی بیشتر خواهد بود اگر کلیه کشورهای عضو آی‌مو خود را جهت انجام ممیزی داوطلب نمایند. بنابراین ممیزی‌ها باید به نحوی سازمان‌دهی و انجام شوند که کشورهای عضو را ترغیب نمایند خود را در معرض ممیزی قرار دهند. کل‌به‌کشورهای عضو از ممیزی‌های مثبت و سازنده بهره خواهند برد (IMO,2005a). بند ۶-۲-۱ بخش اول ضمیمه قطعنامه A.974(24) در مورد یکنواختی، منصفانه بودن، واقع‌بینی و بی‌طرفی و مناسب و به‌جا بودن چنین می‌گوید: ممیزی‌ها باید واقع‌گرایانه و منصفانه باشند و مطابق با چارچوب زمانی توافق شده انجام گیرند، با تصدیق و درک این مطلب که کشورهای عضو مختلف، ممکن است روش‌های صحیح متفاوت و یا مشابهی را در اجرای مسئولیت‌های خود داشته باشند، ممیزی‌ها باید توسط ممیزین آموزش‌دیده و واجد شرایط و به‌صورت یکنواخت و بدون غرض‌ورزی

سال ۲۰۰۳ میلادی تحت قطعنامه A.946(23) تصویب شده بود. این قطعنامه تصمیم و کار شورا را در طرح شکل‌گرفته ممیزی تأیید نمود (Barchue,2012). در نوامبر و دسامبر سال ۲۰۰۵ میلادی، مجمع در بیست و چهارمین نشست خود قطعنامه A.974(24) (چهارچوب و فرایندهای طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آی‌مو) و قطعنامه A.973(24) تحت عنوان دستورالعملی برای اجرای اسناد الزام‌آور آی‌مو به‌عنوان استاندارد طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آی‌مو را تصویب نمود (افریه، ۲۰۰۷). تصویب دو قطعنامه A.974(24) و A.973(24) به‌طور رسمی راه را برای ممیزی تمام اعضاء بر مبنای داوطلبانه باز نمود (Afriyeh,2007). برای کم کردن عدم تمایل مشارکت دولت‌های صاحب‌پرچم در طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آی‌مو می‌توان وجود اصل "حق حاکمیت" را برای حفاظت از دخالت خارجی در مسائل داخلی و اشاره به اصل "صلاحیت انحصاری دولت‌های صاحب‌پرچم بر کشتی‌های تحت پرچم خود" به‌عنوان ابزارهایی قدرتمند برای متقاعد کردن دولت‌ها در جهت شرکت در طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آی‌مو نام برد (Barchue,2012).

شایان ذکر است که در قالب طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آی‌مو دولت‌های عضو حق دارند در هر زمانی ممیزی آی‌مو (طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آی‌مو) را تعلیق نموده، تغییر دهند یا ملغی نمایند (البته با تودیع نامه‌ای ظرف مدت یک ماه قبل به دبیر کل آی‌مو). دولت‌ها بایستی برای انجام چنین عملی توجه مقتضی به برطرف کردن ترتیبات بدون مشکل در تفاهم‌نامه همکاری تمهید دیده باشند (Afriyeh,2007). پس از تصویب طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آی‌مو اولین کشوری که برای شرکت در این طرح داوطلب شد کشور دانمارک بود که در سپتامبر سال ۲۰۰۶ میلادی داوطلب ممیزی گشت و از آن زمان به بعد اعضای دیگری نیز طرح ممیزی داوطلبانه آی‌مو را با موفقیت به انجام رسانده‌اند (Afriyeh,2007). در کنفرانس انجمن‌های بین‌المللی کشتیرانی در روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۰۶ نمایندگان سازمان‌های بیمه‌کو، آی‌سی‌اس، آی‌اس‌آی، آی‌انترتینک‌کو^۳ و اینترکارگو^۴ اعلام داشتند که طرح ممیزی آی‌مو می‌تواند به‌عنوان برجسته‌ترین گام تقنینی در دهه جاری در عرصه دریانوردی تلقی شود (Afriyeh,2007).

۳-۲-۲- اهداف طرح ممیزی آی‌مو

مطابق ماده پنجم بخش اول از ضمیمه قطعنامه A.974(24) هدف از ممیزی تعیین میزانی است که کشور عضو اسناد قابل‌اعمال آی‌مو را به کار می‌بندد و اجرا می‌کند. به‌منظور دستیابی به این هدف، در ممیزی موارد زیر موردتوجه و ارزیابی قرار می‌گیرد: (۱) میزان مطابقت با آئین‌نامه اجرای اسناد الزام‌آور آی‌مو، (۲) حسب مورد، نحوه وضع قوانین در راستای اسناد قابل‌اعمال آی‌مو که مرتبط با ایمنی دریانوردی و حفظ محیط‌زیست می‌باشند و کشور عضو به آنها ملحق شده است، (۳) مدیریت و اجرای حقوق و مقررات قابل‌اعمال توسط کشور عضو، (۴) مکانیسم‌ها و کنترل‌های در حال اجرا که به‌واسطه آن اختیارات تفویض شده کشور

1. BIMCO
2. ICI
3. ISI
4. INTERTANKCO
5. INTERCARGO

انجام شود. از اجرای یکنواخت و همسان ممیزی‌ها باید اطمینان حاصل شود (IMO, 2005a).

شفاف‌سازی و افشاء

طبق بند ۶-۳-۱ از بخش اول ضمیمه قطعنامه A.974(24)، گزارش‌های موقت و نهایی باید محرمانه تلقی شوند و تنها در اختیار کشور ممیزی شوند، گروه ممیزی و دبیر کل قرار گیرد. کشور عضو ممیزی شونده ممکن است مشروح یافته‌های ممیزی و اقدامات بعدی خود را در اختیار دیگر کشورهای عضو قرار دهد. طبق بند ۶-۳-۲ گزارش خلاصه ممیزی باید مطابق با شکل استاندارد به سازمان داده شود، و پس از مشورت با کشور عضو ممیزی شونده، جهت اطلاع کلیه کشورهای عضو به صورت ادواری ابلاغ گردد. طبق بند ۶-۳-۳ دبیرخانه باید گزارش‌های خلاصه را با هم تلفیق و درس‌های آموخته را به شکل استاندارد تعیین و تدوین نماید بنابراین یک گزارش تلفیقی نیز به صورت ادواری منتشر خواهد شد.

همکاری و بهبود مستمر

طبق بند ۶-۴-۱ از بخش اول ضمیمه قطعنامه A.974(24)، ممیزی‌ها باید به نحوی انجام شوند که کشور عضو ممیزی شونده بتواند در فرآیند ممیزی در طی چارچوب زمانی مقرر کمک (همیاری) نماید (IMO, 2005a). طبق بند ۶-۵-۱ از بخش اول ضمیمه قطعنامه A.974(24)، ممیزی‌ها باید به بهبود مستمر اجرا و محقق‌سازی اسناد قابل‌اعمال آیمو توسط کشور عضو منجر شود. در این رابطه، کشور عضو باید پیگیری‌های توافق شده و لازم را انجام دهد (IMO, 2005a).

۳-۲-۴- دامنه شمول طرح ممیزی

قطعنامه A.974(24) به‌عنوان ارجاع مسئولیت به صورت بدوی به کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ در مورد مسئولیت دولت‌های عضو رجوع نموده و پس از رجوع به کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، کنوانسیون‌های آیمو را مبنای مسئولیت دولت‌های عضو معرفی می‌نماید. در بند ۷-۱-۱ آمده است طبق مفاد کنوانسیون سازمان ملل در حقوق دریاهای ۱۹۸۲ و کنوانسیون‌های آیمو، مراجع حاکمیتی مسئول انتشار قوانین و مقررات و انجام دیگر اقدامات لازم جهت اجرای کامل و مؤثر این اسناد هستند تا اطمینان حاصل نمایند که یک کشتی از دیدگاه ایمنی جان افراد در دریا، و حفاظت از محیط‌زیست دریایی، جهت ارائه خدماتی که برای آن متصور است مناسب بوده و دارای پرسنل دریایی با کفایت می‌باشد. بر اساس بند ۷-۱-۲ در اجرای اقدامات مربوط به جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط‌زیست دریایی، کشورها باید به نحوی عمل کنند که مستقیم یا غیرمستقیم، صدمه یا خطر را از ناحیه‌ای به ناحیه دیگر انتقال ندهند یا نوعی از آلودگی را به نقطه دیگر منتقل نسازند. (ماده ۱۹۵ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲) (IMO, 2005a).

۳-۲-۵- اسناد الزام‌آور آیمو

قطعنامه A.974(24) پس از ارجاع مجدد به بند ۴-۱ مربوط به دیدگاه ممیزی در جهت "بند ۴-۱" ده پروتکل و کنوانسیون را به‌عنوان اسناد الزام‌آوری که باید در قالب طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو

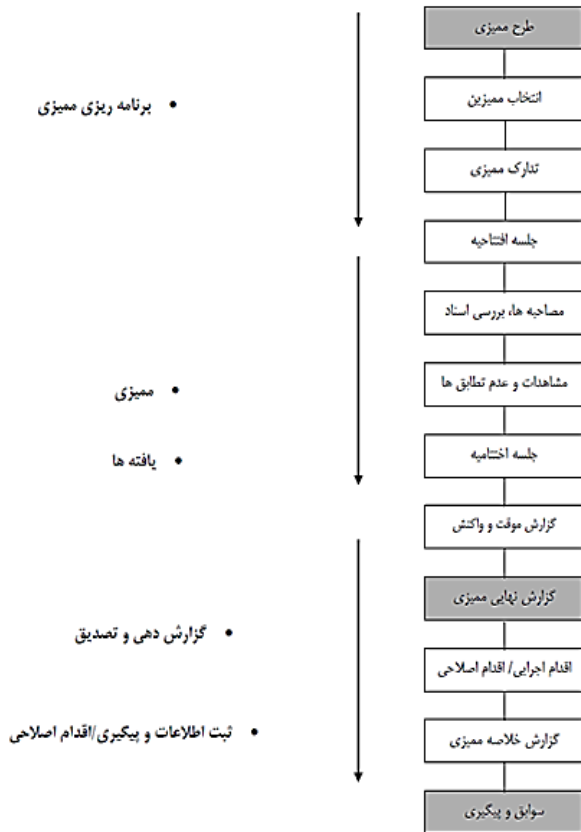
آیمو مورد ممیزی قرار گیرند را به صورت زیر فهرست نموده است. (۱) کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا، ۱۹۷۴، آن‌طور که اصلاح شده؛ (سولاس ۷۴)، (۲) پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا، ۱۹۷۴، آن‌طور که اصلاح شده (پروتکل ۱۹۷۸ سولاس)، (۳) پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا، ۱۹۷۴، آن‌طور که اصلاح شده (پروتکل ۱۹۸۸ سولاس)، (۴) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳، آن‌طور که توسط پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به آن اصلاح شده (مارپل ۷۳/۷۸)، (۵) پروتکل ۱۹۹۷ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، آن‌طور که توسط پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به آن تغییر یافته است (پروتکل ۱۹۹۷ مارپل)، (۶) کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه‌ها و دیده‌بانی دریانوردان، ۱۹۷۸، آن‌طور که اصلاح شده، (۷) کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ (خط شاهین ۶۶)، (۸) پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶، (پروتکل ۱۹۸۸ خط شاهین)، (۹) کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها ۱۹۶۹، و (۱۰) کنوانسیون بین‌المللی مقررات جلوگیری از تصادف در دریا، ۱۹۷۲، آن‌طور که اصلاح شده (IMO, 2005a).

۳-۲-۶- وظایف و مسئولیت‌ها

با توجه به بند ۷-۳-۱ وظایف و مسئولیت‌ها در قطعنامه A.974(24) به هر سه کشور صاحب‌پرچم، بندری و ساحلی ارجاع داده شده است: طرح ممیزی باید، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در اسناد الزام‌آور قابل‌اعمال آیمو را تا حدی که برای آن کشور عضو لازم‌الاجرا شده است و طبق آن، کشور عضو ملزم شده که به‌عنوان کشور صاحب‌پرچم، کشور بندری / کشور ساحلی عمل نماید، تحت پوشش قرار دهد. در ضمن کیفیت انجام و شاخص مطابق بند ۷-۳-۲ به آیین‌نامه اجرای اسناد الزام‌آور یعنی همان قطعنامه A.973(24) ارجاع شده است. وظایف و مسئولیت‌ها باید به صورتی باشد که اقدامات مربوط به ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست که توسط کشور عضو انجام شده است، مطابق با آیین‌نامه اجرای اسناد الزام‌آور آیمو قابل ممیزی باشد (IMO, 2005a). مطابق قطعنامه A.973(24) وظایف و مسئولیت‌های کلی برای تمام کشورها (دولت‌های صاحب‌پرچم، ساحلی و بندری) شامل چهار مورد می‌شود: (۱) اجرایی نمودن: هنگامی که سند جدید یا اصلاح‌شده آیمو برای کشوری لازم‌الاجرا می‌گردد، مرجع حاکمیتی آن کشور باید در موقعیتی باشد که مفاد آن را از طریق وضع قوانین ملی مناسب اعمال و اجرا نماید و زیرساخت‌های لازم اجرایی را فراهم نماید. این به آن معنی است که کشور متعاقد بای (۱) توانایی انتشار قوانینی که اجازه کنترل و اعمال حاکمیت در رابطه با موضوعات اداری، فنی، اجتماعی کشتی‌های تحت پرچم را می‌دهد داشته باشد، به‌ویژه یک مبنای حقوقی جهت الزامات کلی ثبت کشتی‌ها، بازرسی کشتی‌ها، قوانین ایمنی و جلوگیری از آلودگی قابل‌اعمال در چنین کشتی‌هایی را تدارک ببیند و مقررات مربوطه را وضع نماید، (۲) یک مبنای حقوقی جهت اجرای قوانین ملی از جمله فرآیند انجام رسیدگی‌های مربوطه و اعمال جریمه‌ها داشته باشد، و (۳) پرسنل کافی با تخصص دریایی جهت کمک به انتشار قوانین ملی لازم و نیز انجام کلیه مسئولیت‌های کشور از جمله ارسال گزارش‌های موردنیاز

۳-۲-۸- روش اجرایی ممیزی

نمودار (۱) روش اجرایی ممیزی را نشان می‌دهد.



نمودار (۱): روش اجرایی ممیزی آیمو (IMO,2005b)

۴- نتیجه گیری

با توجه به توسعه طرح ممیزی آیمو و همچنین سیستماتیک بودن فرآیندهای ممیزی بر اساس اصول، اهداف و دامنه شمول و همچنین روش اجرایی مدون آن، به نظر می‌رسد که باید به صورت سیستماتیک نیز با این مقوله مواجه شد. سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیمو) در سال‌های متمادی با پیش بردن کمیته‌هایی همچون FSI و همچنین پایه‌گذاری کنوانسیون‌هایی بر اساس اصول ممیزی مانند STCW توانسته با تجربیات مناسبی که به دست آورده ممیزی آیمو را به شکلی مطلوب طراحی و برای اجرا پیاده‌سازی کند. اصول، اهداف و روش اجرایی موجد در طرح ممیزی داوطلبانه می‌تواند در مرحله ممیزی اجباری نیز مورد استفاده و بهره‌برداری قرار گیرند. با عنایت به این مهم که سیستم ممیزی آیمو به نوعی از طرح ICAO SOAP و سیستم سازمان بین‌المللی ICAO گرفته شده است بررسی وضعیت اجرایی و اصول این دو طرح در قالب یک مطالعه تطبیقی می‌تواند پنجره‌ای نو را در جهت شناخت دقیق از نحوه پیشرفت و اجرای ممیزی آیمو در آینده ارائه نماید. بررسی مطالعاتی برخورد صلاحیت حاکمیتی با طرح ممیزی آیمو و همچنین تناقض اجرایی کنوانسیون آیمو با بندهای کنوانسیون UNCLOS 1982 می‌تواند موضوع آتی با توجه به ادامه تحقیق در این زمینه باشد.

تحت کنوانسیون‌های مربوطه داشته باشد (IMO,2005b)، (۲) ابلاغ اطلاعات: طبق بند نهم از قطعنامه A.973(24) کشور باید استراتژی خود را، آن طور که در بند ۳ اشاره شده از جمله اطلاعات مربوط به قوانین ملی خود را به کلیه ذینفعان اطلاع دهد. (۳) سوابق: طبق بند دهم از قطعنامه A.973(24) حسب مورد، سوابق باید ایجاد شوند و حفظ و نگهداری گردند تا مدرکی برای انطباق با الزامات و نشانگر عملکرد مؤثر کشور باشد. سوابق باید قابل خواندن، فوراً قابل شناسایی و قابل بازیابی باشند. یک روش مستند اجرایی باید ایجاد شود و در آن کنترل‌های مورد لزوم جهت شناسایی، نگهداری، حفاظت، بازیابی، زمان نگهداری و محل استقرار سوابق تعریف شود (IMO,2005b)، (۳) بهبود: طبق بند یازدهم، دوازدهم، سیزدهم و چهاردهم از قطعنامه A.973(24) الف) کشورها باید به طور مستمر کیفیت اقدامات تصویب شده جهت اجرای کنوانسیون‌ها و پروتکل‌هایی که به آن ملحق شده‌اند را بهبود بخشند. این بهبود باید حسب مورد، از طریق به کارگیری و اجرای دقیق و مؤثر قوانین ملی و کنترل میزان تطابق با آنها ایجاد شود، (۲) کشور باید فرهنگی ایجاد نماید که فرصتی را در اختیار افراد قرار دهد تا عملکرد خود در رابطه با فعالیت‌های مربوط به ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست را بهبود بخشند، (۳) علاوه بر آن، کشور باید اقداماتی جهت شناسایی و حذف دلایل هرگونه عدم تطابق از قبیل بازبینی و آنالیز عدم تطابق‌ها، اجرای اقدام اصلاحی مورد لزوم و بازنگری اقدام اصلاحی صورت گرفته به عمل آورد تا از وقوع مجدد آن جلوگیری کند، (۴) کشور باید اقداماتی به عمل آورد که علل عدم تطابق‌های بالقوه را برطرف نماید، به این جهت که از وقوع مجدد آنها جلوگیری نماید. (IMO,2005b). قطعنامه A.973(24) در ادامه وظایف و مسئولیت‌های دولت‌های صاحب پرچم، ساحلی و بندری را به صورت فنی و به تفکیک بیان می‌دارد که جهت اجتناب از تطویل متن و خارج شدن از موضوع تحقیق بیش از این به آن پرداخته نمی‌شود (IMO,2005b).

۳-۲-۷- موارد تحت پوشش ممیزی

طبق بند ۷-۴-۱ از بخش اول ضمیمه قطعنامه A.974(24)، طرح ممیزی، نحوه اجرا و اعمال اسناد الزام آور آیمو را در قوانین آن کشور؛ مکانیسم کنترل و پایش مؤثر؛ میزان کارآمدی در انتشار قوانین و مقررات آیمو، اقدام اجرایی در موارد تخطی از حقوق و مقررات و دیگر وظایف و مسئولیت‌هایی که طبق اسناد قابل اجرا وجود دارد را تحت پوشش قرار می‌دهد (IMO,2005b). فراتر از آن در بند ۷-۴-۲ به مسائل اداری، ساختاری و حاکمیتی ورود می‌کند و آنها را نیز تحت شمول ممیزی واقع می‌داند. طبق بند ۷-۴-۱ با توجه لازم به اجرا و اعمال اسناد الزام آور آیمو، موضوعات اداری، حقوقی و فنی که حداقل دامنه شمول ممیزی را تشکیل می‌دهند عبارتند از: (۱) مسائل حاکمیتی، (۲) چارت سازمانی و مسئولیت‌ها، (۳) قانون گذاری، نحوه وضع قوانین و مقررات، (۴) انتشار اسناد، قوانین و مقررات الزام آور آیمو، (۵) مراحل و ترتیبات اجرا، (۶) کنترل، بازرسی، بازدید، ممیزی، تصدیق، تأیید و وظایف مربوط به صدور گواهینامه‌ها، (۷) انتخاب، به رسمیت شناسی، تنفیذ اختیارات قانونی، دادن مجوز و نحوه نظارت بر سازمان‌های شناخته شده، حسب مورد، و بازرسی منتخب، (۸) نتایج رسیدگی‌های به عمل آمده که باید به آیمو گزارش شود و (۱۰) ارسال گزارش‌ها به آیمو، دیگر دستگاه‌های اجرایی و سازمان‌ها (IMO,2005a).

- darchives/documents/history%20of%20imo/econf%20documents/e%20conf.4%202013.pdf (Date: 11 Jan 2013, Time: 15:00 GMT)
6. Sasamura Yoshio (1998), Development Of International Regulations On Maritime Safety And Pollution Prevention, Haralambides, H.E(Ed). Quality Shipping: Market Mechanisms For Safer Shipping And Cleaner Oceans, (pp293-301), Rotterdam, Erasmus Publishing
 7. IMO (1998), Focus On IMO - IMO 1948-1998, A Process Of Change, Retrieved From: [http://www.imo.org/knowledgecentre/referencesandarchives/focusonimo\(archives\)/documents/focus%20on%20imo%20-%20imo%201948-1998,%20a%20process%20of%20change%20\(september%201998\).pdf](http://www.imo.org/knowledgecentre/referencesandarchives/focusonimo(archives)/documents/focus%20on%20imo%20-%20imo%201948-1998,%20a%20process%20of%20change%20(september%201998).pdf) (Date: 10 Jan 2013, Time: 16:00 GMT)
 8. IMO (2003), A.946(23): Voluntary Imo Member State Audit Scheme, Retrieved From: <http://docs.imo.org/shared/download.aspx?did=24343> (Date: 11 Jan 2013, Time: 13:00 GMT)
 9. IMO (2005a), Resolution A.974(24): Framework And Procedures For The Voluntary Imo Member State Audit Scheme, Retrieved From: <http://docs.imo.org/shared/download.aspx?did=34979> (Date: 11 Jan 2013, Time: 13:00 GMT)
 1. BOISSON.Philippe (1999): Safety At Sea. Policies, Regulations And International Law. Preface By William A. O'Neil. Paris, Edition Bureau Veritas, ISBN 2-86413-020-3, Pp 45-55
 2. Gratsos, G.A. (1998). Quality Shipping: Myth Or Reality. In Haralambides, H.E (Ed).Quality Shipping: Market Mechanisms For Safer Shipping And Cleaner Oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam, pp53-58.
 3. Kuusisto, Arto (2000), Safety Management Systems: Audit Tools And Reliability Of Auditing, Retrieved From: <http://www.vtt.fi/inf/pdf/publications/2000/p428.pdf> (Date: 11 Jan 2013, Time: 15:00 GMT)
 4. Barchue, L. D. (2012), Making A Case For The Voluntary IMO Member State Audit Scheme, Retrieved From: <http://www.imo.org/ourwork/safety/implementation/documents/voluntary.pdf> (Date: 10 Jan 2013, Time: 13:00 GMT)
 5. Mcdonald, Eula (1948), Towards A World Maritime Organization – A Half Century Of Developments In Ocean Shipping, This Document Was , In The 1948 Conference Document E/CONF.4/13, Retrieved From: <http://www.imo.org/knowledgecentre/referencesan>

Objectives, Principles and Audit area of Voluntary IMO Member States Audit Scheme

Alireza Hojatzadeh^{1*}, Soheila Koosha², Majid Tezam³

Received Date: May 29, 2015

*Corresponding Author

Accepted Date: August 19, 2015

©2015 Marine Transportation Industry. All rights reserved.

Abstract:

Inter-Governmental Maritime consultative organization (IMCO) established in 1958 through enforcement of "Convention on IMCO 1948". IMCO's Name was changed to International Maritime Organization (IMO) in 1982 and multiple amendments were made into IMCO Convention among which omission of limitation of organization for being solely consultative and advisory were the most important amendments. From 2005, IMO started the Voluntary Imo Member State Audit Scheme and in 2009 adopted mandatory Imo Audit through resolution A.1018 (26) aiming to start from 2015. Iran, as one of Imo member states, actively contributed in developing process of member state audit scheme and voluntarily audited in 2011 by IMO via Voluntary IMO Member State Audit Scheme. Descriptive Addressing of objectives, principles and audit area of the Voluntary Imo Member State Audit Scheme (VIMSAS) is the subject of this paper.

Key words: IMO, VIMSAS, Audit's objectives, Audit's principles.