

Studying the International Safety Documents of Marine Transportation Affecting Iran's oil Export

Hamid Bazarpach ^{1*}

1. Assistant Professor, Department of Law, Karaj Branch, Islamic Azad University, Karaj, Iran.

ARTICLE INFORMATION

Article Type: Original Research

Pages:101-116

Article history:

Received: 06 Mar 2023

Edition: 10 Mar 2023

Accepted: 10 Apr 2023

Published online: 22 Jun 2024

Keywords:

safety, marine transportation, ship, oil export, sea pollution.

Corresponding Author:

Hamid Bazarpach

Address:

Iran, Hashtgerd, Islamic Azad University, Department of Law, Hashtgerd Branch

Orchid Code:

0009-0006-6430-5227

Tel:

09127330025

Email:

hamid.bazrpach@hiay.ac.ir

ABSTRACT

Background and purpose: In the field of shipping and oil transportation, Iran complies with international laws and the World Maritime Organization, such as the International Convention for the Safety of Life at Sea approved in 1974 in the field of safety, the purpose of this article is to examine the status of Iran's accession to these conventions, and the impact of national safety and health laws and regulations affecting Iran's oil exports in comparison It is with international laws.

Materials and Methods: The study of international maritime transport safety documents affecting the oil export of the Islamic Republic of Iran. The research method is descriptive and analytical, and the library method was used to collect data and information.

Ethical Considerations: In this article, the originality of the texts, honesty and trustworthiness are observed.

Findings: The findings showed that matters related to shipping and shipping in Iran are affected by national and international laws. Also, a wide range of laws and regulations have an impact on the safety of maritime transportation and oil exports of the Islamic Republic of Iran, and the approval of any law in this field, depending on the case, can lead to the degradation or improvement of maritime services on a quantitative and qualitative level.

Result: Comprehensive rules and regulations and an effective executive supervision system in the field of oil export for safety and health have not yet been approved and implemented in the country.

Cite this article as:

Bazarpach H. *Studying the International Safety Documents of Marine Transportation Affecting Iran's oil Export*. Economic Jurisprudence Studies. 2024.



مطالعه اسناد بین‌المللی ایمنی حمل‌ونقل دریایی مؤثر بر صادرات نفت ایران

حمید بذریچ^{۱*}

۱. استادیار، گروه حقوق، واحد کرج، دانشگاه آزاد اسلامی، کرج، ایران.

چکیده

زمینه و هدف: آنجایی در حوزه دریانوردی و حمل و نقل نفت، ایران از قوانین بین‌المللی و سازمان جهانی دریانوردی نظیر کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی در زمینه ایمنی، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها در رابطه با آلودگی دریا، کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نهبانی برای دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ در حوزه تأیید صلاحیت و سلامت خدمه کشتی تبعیت می‌کند، هدف مقاله حاضر بررسی وضعیت الحاق ایران به این کنوانسیون‌ها، و تاثیر قوانین و مقررات ملی ایمنی و سلامت تأثیرگذار در صادرات نفت ایران در مقایسه با قوانین بین‌المللی است.

مواد و روش‌ها: مطالعه اسناد بین‌المللی ایمنی حمل‌ونقل دریایی مؤثر بر صادرات نفت جمهوری اسلامی ایران، است. روش پژوهش، توصیفی تحلیلی و در جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات، روش کتابخانه‌ای استفاده شده است.

ملاحظات اخلاقی: در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

یافته‌ها: یافته‌ها نشان داد موارد مرتبط با کشتی و کشتیرانی در ایران تحت تأثیر قوانین ملی و بین‌المللی قرار دارد. همچنین طیف وسیعی از قوانین و مقررات بر ایمنی حمل‌ونقل دریایی و صادرات نفت جمهوری اسلامی ایران تأثیرگذار است و تصویب هر قانونی در این زمینه برحسب مورد می‌تواند تنزل یا ارتقای خدمات دریایی را در سطح کمی و کیفی به همراه داشته باشد.

نتیجه: هنوز قوانین و مقررات جامع و سیستم نظارت اجرائی مؤثری در حوزه صادرات نفت برای ایمنی و سلامت در کشور تصویب و به اجرا گذاشته نشده است

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات: ۱۰۱-۱۱۶

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۱/۱۵

تاریخ اصلاح: ۱۴۰۱/۱۲/۱۹

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۱/۲۱

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۴/۰۲

واژگان کلیدی:

ایمنی، حمل و نقل دریایی، کشتی، صادرات نفت، آلودگی دریا

نویسنده مسئول:

حمید بذریچ

آدرس پستی:

ایران، هشتگرد، دانشگاه آزاد اسلامی، گروه حقوق.

تلفن:

0009-0006-6430-522

کد ارکید:

09127330025

پست الکترونیک:

hamid.bazrpach@hiay.ac.ir

۱. مقدمه

بیشترین صادرات نفت ایران از طرق دریا است. همین امر، ایمنی حمل و نقل نفت را از اهمیت ویژه‌ای برخوردار کرده است. در جهت تنظیم روابط و تعاملات در دریا در حوزه حمل و نقل و صادرات نفت، می‌بایست بسترهای قانونی و اجرایی از جوانب مختلفی چون ایمنی دریایی، تجسس و نجات دریایی، آلودگی‌های زیست محیطی، ترافیک دریایی، امنیت و ایمنی کشتی‌ها و تجهیزات شناوری و شرایط تخصصی مدنظر قرار گیرد. از امروزه به منظور افزایش ایمن کشتی‌ها و همچنین حفظ جان کارکنان در مسیرها و دوری از خطرات، در تمامی آبهای قابل دریانوردی در جهان، از قوانین و مقررات شناخته شده‌ای استفاده می‌شود. در این مقاله، سیر تحول قوانین و مقررات بین‌المللی ایمنی و سلامت در صنعت دریانوردی بررسی خواهد شد. سپس کنوانسیون‌های مربوط به ایمنی در حمل و نقل دریایی، کنوانسیون‌های مربوط به جلوگیری و کنترل آلودگی دریاها ناشی از حمل و نقل دریایی، کنوانسیون مهم مربوط به مسئولیت و جبران خسارات ناشی از حمل و نقل دریایی، کنوانسیون مربوط به بهره‌وری کشتیرانی و امنیت دریانوردی که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی تهیه و تدوین گردیده است مرور خواهد شد. در ادامه سیستم‌های مقرراتی کشورهای پیشرو در صنعت فراساحل، بررسی خواهد شد و نهایتاً به بررسی مجمع دریایی بین‌المللی شرکت‌های نفتی، می‌پردازیم.

۲. مواد و روش‌ها

مطالعه اسناد بین‌المللی ایمنی حمل و نقل دریایی مؤثر بر صادرات نفت جمهوری اسلامی ایران، است. روش پژوهش، توصیفی-تحلیلی و در جمع‌آوری

داده‌ها و اطلاعات، روش کتابخانه‌ای استفاده شده است.

۳. ملاحظات اخلاقی

در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

۴. یافته‌ها

یافته‌ها نشان داد موارد مرتبط با کشتی و کشتیرانی در ایران تحت تأثیر قوانین ملی و بین‌المللی قرارداد. همچنین طیف وسیعی از قوانین و مقررات بر ایمنی حمل و نقل دریایی و صادرات نفت جمهوری اسلامی ایران تأثیرگذار است و تصویب هر قانونی در این زمینه برحسب مورد می‌تواند تنزل یا ارتقای خدمات دریایی را در سطح کمی و کیفی به همراه داشته باشد.

۵. بحث

در سال‌های اخیر ایمنی دریا بهبود فراوانی یافته است. بطوریکه تعداد حوادث بزرگ دریایی از ۲۶ مورد در سال ۱۹۷۴ که هرکدام بیش از ۷۰۰ تن بوده‌اند به سه مورد در سال ۲۰۰۰ رسیده است. بر روی کشتی‌ها غالباً قوانین و آیین‌نامه‌های بین‌المللی جهت اجرای ایمنی و سلامت اعمال می‌شود. این قوانین شامل SOLAS در مورد ایمنی، MARPOL برای آلودگی دریا، STCW جهت تأیید صلاحیت و سلامت خدمه کشتی می‌شود. البته قوانین منطقه‌ای و محلی دیگری نظیر استانداردهای ایمنی کشتی تدوین شده توسط آژانس ایمنی دریایی اروپا (EMSA) برای کشتی‌های مسافربری، کشتی‌های ماهیگیری، کشتی‌های حمل مشتقات نفتی و نفت‌کش‌ها و همچنین مصوبه آلودگی نفت (۱۹۹۰ آمریکا) در مورد توصیه‌های مربوط به شناورهای تجاری و بازرسی‌های دوره‌ای نیز به وجود آمده‌اند.

کنوناسیون شماره ۱۵۲ عملاً کلیه مسائل ایمنی و سلامت کارگران بندر را در تحولات اخیر در سال ۱۹۷۷ پوشش داد. در سال ۱۹۷۷ توصیه‌های تکمیلی بنام کنوانسیون شماره ۱۶۰، نیز تدوین و منتشر شد. علیرغم این تلاش‌های بین‌المللی فوق‌الذکر که منجر به تهیه کنوانسیون‌های شماره ۱۵۲ و ۱۶۰ گردید به دلایل ذیل چنانچه توقع می‌رفت در بنادر مؤثر نبود.

۱- در واقع کنوانسیون‌های فوق‌الذکر بر اساس مبناهای سالهای ابتدائی تحولات و یا حتی سالهای قبل از تحولات عظیم ذکرشده در بنادر به وجود آمد که پاسخگوی نیازها و تحولات جاری نبودند.

۲- بیشتر محوریت کنوانسیون‌های اخیر بحث‌های ایمنی بودند که با توجه به حساسیت و توجه مجامع بشری به مسائل سلامتی کارکنان و کارگران بندر فقدان این توجه در کنوانسیون‌های کنونی بیشتر احساس می‌گردید.

۳- با در نظر گرفتن مطالب فوق‌الذکر نیاز جامعه بین‌المللی به یک کنوانسیون جامع و نو همراه با در نظر گرفتن تحولات تکنیکی جدید در بنادر، حساسیت‌های مجامع بین‌المللی و نگرش‌های جدید به نیروی انسانی بیشتر احساس می‌شد. لذا در سالهای اخیر کد جدیدی به نام کد راهنمای ایمنی و سلامت در بنادر تهیه و ارائه گردید.

در یک نگاه کلی اقدامات IMO در این خصوص را می‌توان در سه کد بین‌المللی و یک کنوانسیون خلاصه کرد که البته همه قوانین محدود به این مقررات نیست.

- ۱- کد تخلیه و بارگیری کالاهای جامد فله (BLU Code)
- ۲- کد کالاهای جامد فله (BC Code)
- ۳- کد کالاهای خطرناک بسته‌بندی شده (IMDG Code)

اما در صنعت دریانوردی، بنادر به عنوان دروازه‌های تجارت کشورها از زمان‌های قدیم و شکل‌گیری اولیه تمدن‌ها شناخته شده‌اند. صنعت دریانوردی و بنادر را می‌توان به سه دوره کلی تقسیم نمود:

در دوره اول بنادر سنتی تنها به عنوان نقطه تبادل کالا با استفاده از حجم عظیمی از نیروهای انسانی راهبری می‌شدند.

در دوره دوم، بنادر صنعتی و تجاری توأمأ در یک مکان شکل گرفتند و تجهیزات مدرن تقریباً جایگزین نیروی انسانی شدند.

دوره سوم که مهم‌ترین تحولات در بنادر این دوره رخ داد، حرکت از سوی نقطه استاتیک به دینامیک که در حقیقت استفاده از سکوهاى لجستیک با بهره‌گیری از سیستم‌های حمل‌ونقل کانتینر و RO-RO و جرثقیل‌های عظیم‌الجثه و مدرن بود، که از دهه ۱۹۶۰ شکل گرفت.

با ورود در این نسل از بنادر و به کارگیری تجهیزات پیشرفته بارگیری و حمل کانتینر، شکل کلی ایمنی و سلامت کارکنان در صنعت دریانوردی تغییری ماهیتی و اساسی پیدا کرد و در واقع خطراتی کاملاً متفاوت با نسل‌های قبلی برای نیروی انسانی و محیط‌زیست و مخاطرات ایمنی متصور گردید (سبزیان و دیگران، ۱۳۹۱).

در سال ۱۹۳۲ کنوانسیون محافظت کارکنان بندر مقابل سوانح جایگزین کنوانسیون قبلی ۱۹۲۸ گردید و در حقیقت نسخه تکمیلی کنوانسیون قبلی بود.

در سال ۱۹۵۸ اولین کنوانسیون ایمنی و سلامت کارگران بندر تهیه گردید. در سال ۱۹۷۶ و در تکمیل کنوانسیون ۱۹۵۸، یک راهنمای مادر جداگانه به وجود آمد. نهایتاً با در نظر گرفتن تحولات صنعت حمل‌ونقل در بنادر تغییرات کاملی در کنوانسیون سازمان بین‌المللی کار با تدوین

۴- کنوانسیون کانتینرهای ایمن (CSC) (سی اس سی، ۱۹۷۷؛ سبزیان و دیگران، ۱۳۹۱).

۵-۱. کنوانسیون‌های مربوط به حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی در حمل‌ونقل دریایی

در این قسمت به بررسی کنوانسیون‌های مربوط به حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی در حمل‌ونقل دریایی پرداخته می‌شود.

۵-۱-۱. کنوانسیون بین‌المللی خطوط بارگیری (خط شاهین) مصوب ۱۹۶۶ و پروتکل اصلاحی ۱۹۸۸

میزان بارگیری انجام شده توسط کشتی برای حفظ تعادل و ثبات آن بسیار مهم است. بسیاری از کشتی‌ها به دلیل بارگیری بیش از حد ظرفیت خود دچار حوادث دریایی شده و غرق گردیدند. فلذا تدوین استانداردهای لازم برای جلوگیری از بارگیری بیش از حد کشتی ضروری تشخیص داده شد. هدف اصلی از تصویب معاهده راجع به خطوط بارگیری در کشتی‌ها، تعیین شرایط و محدودیت‌های لازم برای بارگیری کالا توسط کشتی‌ها می‌باشد. این کنوانسیون در ۵ آوریل سال ۱۹۶۶ به تصویب رسید و در ۲۱ جولای سال ۱۹۶۸ به اجرا درآمد. این کنوانسیون از ۳۴ ماده و ۳ ضمیمه تشکیل شده که ضمایم جزء لاینفک کنوانسیون محسوب می‌شوند. سه ضمیمه به ترتیب دارای عناوین: مقرراتی برای تعیین خطوط بارگیری، نواحی و مناطق و دوره‌های فصلی و گواهینامه‌ها می‌باشد. برخی از عناوین موضوعاتی که تحت مواد مختلف کنوانسیون بیان گردیدند عبارتند از: تعهدات و مقررات کلی تحت کنوانسیون و تعاریف اصطلاحات بکار رفته در آن، تعمیرات، تغییرات و اصلاحات نسبت به یک کشتی و نحوه اعمال مقررات کنوانسیون نسبت به چنین کشتی‌هایی، مناطق و محدوده‌های فعالیت

کشتی‌ها و لزوم رعایت مقررات خاص این مناطق توسط کشتی‌ها به هنگام بارگیری، قابلیت رؤیت خطوط بارگیری در بدنه کشتی‌ها، بازرسی، معاینه و علامت‌گذاری کشتی‌ها، صدور گواهینامه توسط دولت صاحب پرچم و یا سایر دولت‌های عضو کنوانسیون و...

این کنوانسیون دارای ۱۶۶ عضو است که مجموع تناژ ناخالص تحت پوشش این کشورها تقریباً ۹۹/۱۹٪ تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی می‌باشد.

پروتکل مربوط به این کنوانسیون از ۹ ماده و ۲ ضمیمه تشکیل شده است. مهم‌ترین اصلاحاتی که توسط پروتکل صورت گرفت در سه زمینه می‌باشد که عبارتند از: اصلاح اساسی مقررات فنی آمده در ضمایم یک و دو، اصلاح گواهینامه‌های موضوع کنوانسیون با هدف یکنواخت‌سازی آن با سایر گواهینامه‌های موضوع کنوانسیون‌های دریایی به خصوص کنوانسیون سولاس و اصلاح مقررات مربوط به نحوه اصلاح کنوانسیون و ضمایم آن. این پروتکل در ۱۱ نوامبر سال ۱۹۸۸ به تصویب رسید و سوم فوریه سال ۲۰۰۰ لازم‌الاجرا شد (آی‌مو، ۲۰۱۶).

۵-۱-۲. کنوانسیون اندازه‌گیری تناژ کشتی‌ها مصوب ۱۹۶۹ (Tonnage)

امروزه ظرفیت ناوگان کشتی‌های کشورهای جهان را براساس میزان تناژ آنها می‌سنجند. تناژ کشتی‌ها کاربرد زیادی در صنعت دریانوردی دارد. به عنوان نمونه کشتی‌ها بر اساس میزان تناژشان دستور ساخت داده می‌شوند و تعرفه‌ها و عوارض نیز عمدتاً بر اساس آن محاسبه و وصول می‌گردند. همچنین میزان تناژ کشتی‌ها به عنوان مبنایی برای اعمال مقررات بعضی از معاهدات دریایی نظیر کنوانسیون سولاس نسبت به کشتی‌ها در نظر گرفته می‌شود، به همین دلیل تعیین شاخص‌هایی برای محاسبه

دقیق میزان آن ضروری است. این کنوانسیون در ۲۳ ژوئن سال ۱۹۶۹ در لندن به تصویب رسید و ۱۸ جولای سال ۱۹۸۲ به اجرا درآمد (مرزبان، ۱۳۹۱).

این کنوانسیون از ۲۲ ماده و ۲ ضمیمه تشکیل گردیده است. عناوین موضوعاتی را که کنوانسیون برای آنها مقرراتی وضع نمود عبارتند از: تعاریف و اصطلاحات بکار رفته در کنوانسیون، قلمرو اعمال کنوانسیون نسبت به کشتی‌های فعال در سفرهای بین‌المللی و استثنائات آن، تکلیف دولت‌ها به تعیین تناژهای کشتی و صدور گواهینامه‌های مربوطه، اعتبار معاهدات و کنوانسیون‌های دیگر مربوط به مسائل تناژ کشتی‌ها و حاکم بودن مقررات کنوانسیون حاضر در صورت بروز تعارض، ارائه نمونه‌هایی از گواهینامه‌های صادره تحت کنوانسیون، متون قوانین و بخشنامه‌های موضوع کنوانسیون و لیست سازمان‌های غیردولتی عمل کننده از سوی دولت‌های عضو کنوانسیون به دبیر کل ایمو.

عناوین ضمائم کنوانسیون که جزء لاینفک آن محسوب می‌شوند عبارتند از: مقرراتی برای تعیین تناژ ناخالص و خالص کشتی‌ها، گواهینامه‌های بین‌المللی تناژ ۱۹۶۹. ضمیمه اول حاوی مقررات فنی و فرمول‌های نحوه محاسبه میزان تناژ اعم از تناژ خالص و ناخالص می‌باشد. این کنوانسیون تاکنون، ۱۵۳ کشور عضو با مجموع ۹۸/۴۰٪ تناژ ناخالص از مجموع تناژ ناخالص جهانی عضو دارد (مرزبان، ۱۳۹۱).

۵-۲. کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (SOLAS) و پروتکل‌های ۱۹۷۸ و ۱۹۸۸

با تمایل به ترویج ایمنی جان اشخاص در دریا به وسیله برقراری اصول و مقررات یکنواخت و با

عنایت به امکان دستیابی بهتر به این هدف و با در نظر گرفتن پیشرفت‌های حاصله از زمان برقراری کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۶۰، کنوانسیونی تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا» مشتمل بر یک مقدمه و ۱۳ ماده و یک ضمیمه در نوامبر ۱۹۷۴ میلادی مطابق با ۱۰ آبان ۱۳۵۳ هجری شمسی در لندن تهیه و امضا شد. بر اساس این کنوانسیون کشورهای متعاقد می‌بایست اسناد زیر را به دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی ارسال و تسلیم نمایند:

۱- لیستی از نمایندگی‌های غیر دولتی که به نیابت از طرف آنها مجاز به فعالیت در زمینه اداره امور ایمنی جان اشخاص در دریا هستند، جهت ارسال به کشورهای متعاقد به منظور اطلاع مأمورین آنها.

۲- متن قوانین، مصوبات، دستورالعمل‌ها و مقرراتی که راجع به موضوعات مختلف در محدوده کنوانسیون حاضر می‌بایستی وضع شده باشد.

۳- تعداد کافی از نمونه‌های گواهینامه‌هایی که به موجب مقررات این کنوانسیون صادر می‌شوند، جهت ارسال به کشورهای متعاقد به منظور اطلاع مأمورین آنها.

فی مابین کشورهای متعاقد کنوانسیون حاضر جایگزین و ملغی کننده کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا که در ۱۷ ژوئن ۱۹۶۰ در لندن به امضا رسیده است، می‌باشد.

اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به این کنوانسیون در سازمان بین‌المللی دریانوردی نگهداری می‌شود و دبیر کل آن سازمان کلیه دول کشورهای امضاکننده و ملحق شده به آن را مطلع می‌کند.

۵-۲-۱. پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون سولاس

صدور گواهینامه‌هایی که توسط کشتی‌ها می‌بایست حمل گردد مستلزم انجام بازرسی‌های اولیه، دوره‌ای یا سالیانه می‌باشند. افزایش تعداد گواهینامه‌ها در طول دهه هشتاد میلادی مشکلاتی را برای کشتی‌ها به لحاظ انجام هماهنگی‌های برای انجام بازرسی‌های متعدد ایجاد نمود. این امر باعث شد بحث ایجاد یک سیستم هماهنگ و یکنواخت بازرسی به طور جدی مطرح شود. سرانجام در کنفرانس بین‌المللی راجع به سیستم یکنواخت بازرسی و گواهی که در نوامبر ۱۹۸۸ برگزار شد ۲ پروتکل به تصویب رسید که یکی از آنها پروتکل مربوط به کنوانسیون سولاس می‌باشد و در سوم ماه فوریه سال ۲۰۰۰ لازم‌الاجرا شد.

پروتکل از ۹ ماده و ۱ ضمیمه تشکیل شده است. این پروتکل جایگزین پروتکل مصوب ۱۹۷۸ میلادی گردید و آن را نسخ نمود. در ضمیمه پروتکل مقررات بخش یک ضمیمه کنوانسیون با عنوان مقررات عمومی مورد اصلاح قرار گرفت. این اصلاحات شامل قسمت‌های A (اعمال مقررات و تعاریف و غیره) و B (بازرسی‌ها و گواهینامه‌ها) می‌باشد. پیوست مربوط به ضمیمه پروتکل هم تغییراتی در اکثر گواهینامه‌های پیوست ضمیمه کنوانسیون ایجاد نمود و فرم‌های جدیدی طراحی و جایگزین آنها گردید (دهدشتی اردکانی، ۱۳۹۴).

۵-۲-۲. کنوانسیون بین‌المللی نجات مصوب ۱۹۸۹ (Salvage)

در این کنوانسیون یک اصل حاکم بر عملیات امداد و نجات وجود داشت و آن این بود که «تنها در صورت موفقیت آمیز بودن عملیات، امدادگر حق دریافت حقوق و پاداش خواهد داشت»، بنابراین این اصل باعث می‌شد که امدادگران در حوادثی

که منجر به آن می‌شود، درگیر شوند. به آلودگی و آسیب به محیط زیست، امتناع از انجام عملیات نجات.

برای حل این مشکل، کنوانسیون متشکل از یک مقدمه و ۳۴ ماده در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تصویب شد. در این کنوانسیون، مقررات قبلی (بروکسل ۱۹۱۰) به معنای توجه ویژه به موضوع مبارزه با آلودگی و حفظ محیط زیست مورد بازنگری قرار گرفته و بخشی تحت عنوان «غرامت ویژه» و امدادگران پیش بینی شده است. کشورهایی هستند که در حد جلوگیری از آلودگی دریا مستحق دریافت حقوق و پاداش هستند و این امر به نوبه خود امدادگران را تشویق به انجام عملیات در چنین مواردی می‌کند. هدف اصلی از تدوین و تصویب این کنوانسیون ایجاد سیستمی معقول برای حمایت از امدادگران و حفظ حقوق آنها و در عین حال ایجاد چارچوبی برای انجام عملیات نجات و تعهدات هر یک از امدادگران و مالکان کشتی است.

بر اساس این کنوانسیون، هر فرمانده موظف است به هر شخصی که در معرض خطر گم شدن در دریاست، تا حد امکان بدون خطر کردن کشتی خود و افراد حاضر در آن کمک کند و مجاز است از طرف سازمان نجات، قراردادهایی برای عملیات نجات منعقد کند. مالک و مالک کشتی یا فرمانده می‌توانند از طرف مالک دارایی کشتی چنین قراردادهایی را منعقد کنند.

افرادی که جانشان نجات می‌یابد ملزم به پرداخت حق الزحمه نخواهند بود، مگر اینکه مقررات ملی خلاف آن را مقرر کرده باشد. ناجی غریق که در خدمات ارائه شده در ارتباط با حادثه ای که منجر به عملیات نجات غریق شده است، مشارکت کرده است، حق دریافت سهم عادلانه ای از مبلغی را که

۲- حقوق شرایط ایجاد شده در زمان امضاء منوط به ثبت در زمان تأیید با قبول یا تأیید است.

۳- «هر کشوری که از حق تحفظ این کنوانسیون استفاده کرده باشد می‌تواند در هر زمانی از طریق یادداشتی خطاب به دبیرکل آن را پس بگیرد. انصراف مذکور از تاریخ دریافت برگه لازم الاجرا خواهد بود.

این کنوانسیون در ۲۸ آوریل ۱۹۸۹ در لندن در یک نسخه اصلی به زبانهای عربی، چینی، اسپانیایی، فرانسوی، انگلیسی و رومانیایی صادر شد که هر متن به یک اندازه معتبر است» (صفای؛ نظارت مقدم، ۱۳۹۴).

۳-۵. کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا مصوب ۱۹۷۲ (COLREG)

اولین دسته از قواعد و استانداردهای راجع به جلوگیری از تصادم در دریا در سال ۱۸۶۳ تهیه گردید که برگرفته از عرف مورد عمل طی سالهای متمادی بود. در سال ۱۹۱۰ میلادی این مقررات مورد بازنگری کامل قرار گرفت و سپس در سال ۱۹۴۸ میلادی این مقررات مورد بازنگری کامل قرار گرفت و در سال ۱۹۴۸ میلادی و به هنگام تصویب کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا مقررات تصادم جدیدی تهیه و تدوین گردید (منک آبادی، ۱۹۸۷، ۴۷).

این مقررات توسط ایمو در ۱۹۶۰ مورد بازنگری قرار گرفت و دیری نپایید که با توجه به ضعفهای موجود در آن، ایمو بر آن شد تا تصویب یک کنوانسیون جامع در این رابطه را در دستور کار خود قرار دهد و تلاش ایمو در ۲۰ اکتبر ۱۹۷۲ نتیجه داد و این کنوانسیون به تصویب رسید و جایگزین مقررات موجود تا آن زمان گردید. مهم‌ترین نوآوری جدید این کنوانسیون نسبت به

به ناجی غریق برای نجات کشتی یا سایر اموال یا جلوگیری یا به حداقل رساندن آسیب به محیط زیست تعلق می‌گیرد، دریافت می‌کند.

این کنوانسیون شامل کشتی‌های جنگی یا سایر کشتی‌های غیرتجاری نمی‌شود که تحت مالکیت یا اداره یک دولت هستند و طبق اصول شناخته شده حقوق بین‌الملل در طول عملیات نجات از مصونیت مطلق برخوردارند. مگر اینکه آن دولت تصمیم دیگری بگیرد. اگر یک دولت متعهد تصمیم بگیرد که این کنوانسیون را در مورد کشتی‌های جنگی خود یا سایر کشتی‌های شرح داده شده در بالا اعمال کند، باید شرایط خاص چنین اعمالی را به اطلاع دبیر کل سازمان ملل متحد برساند. با توجه به اینکه الحاق کشورمان به این کنوانسیون مشروط به شرایط خاصی بود، لذا ماده ۳۰ این کنوانسیون که شامل «حق شرایط» است به شرح زیر درج می‌شود:

ماده ۳۰ «

۱- هر کشوری در زمان تصویب، پذیرش، تصویب یا الحاق می‌تواند این حق را برای خود محفوظ دارد که مفاد این کنوانسیون را در موارد زیر اعمال نکند:

الف- زمانی که عملیات امداد و نجات در آبهای داخلی انجام شود و کلیه شناورهای درگیر از نوع ناوبری داخلی باشند.

ب- زمانی که عملیات امداد و نجات در آبهای داخلی انجام شود و شناور درگیر نباشد.

ج- وقتی همه طرف‌های مربوطه شهروند آن کشور باشند.

د- زمانی که دارایی مورد بازبایی از نوع فرهنگی دریایی بوده و دارای ارزش‌های پیش از تاریخ، باستان‌شناسی یا تاریخی بوده و در بستر دریا واقع شده باشد.

۵-۳-۱. کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریایی مصوب ۱۹۷۹ (SAR)

این کنوانسیون در سال ۱۹۷۹ در سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) مشتمل بر یک مقدمه و ۸ ماده و یک ضمیمه به تصویب رسید که در سال ۱۹۸۵ لازم‌الاجرا شد. تاکنون ۱۰۷ کشور با مجموع تناژ ۸۰/۵۰٪ از مجموع تناژ ناخالص جهانی به این کنوانسیون پیوسته‌اند. هدف از این کنوانسیون ایجاد یک سیستم هماهنگ بین‌المللی در زمینه روش‌های جستجو و نجات برای کشتی‌ها و افراد در معرض خطر در دریا است. این توافقنامه سازماندهی مراکز جستجو و نجات را برای عملیات جستجو و نجات در یک منطقه مشترک فراهم می‌کند. علاوه بر این تمهیدات، در ارتباط با اقدامات آمادگی، تهیه نقشه و تعیین مناطق عملیاتی، استقرار مراکز جستجو و نجات اصلی و فرعی و همچنین در صورت بروز حادثه، روش‌های عملیاتی به طور کامل پیش‌بینی شد. تاثیر گذار. طبق این موافقتنامه، هر کشور عضو باید به مراکز هماهنگی نجات خود اجازه دهد تا:

۱- از سایر مراکز هماهنگی و نجات یک چنین کمکی به انضمام درخواست برای کشتی‌ها، هواپیماها، پرسنل با تجهیزات که ممکن است لازم باشد را بنماید.

۲- هر مجوز لازم جهت ورود چنین کشتی‌ها، هواپیما، پرسنل یا تجهیزات را به سرزمین یا دریای سرزمین خود صادر نموده یا

۳- ترتیبات لازم را با گمرکات مربوط، اداره مهاجرت یا سایر مقامات به منظور تسریع چنین ورودی به عمل آورد.

۴- هر کشور متعاهدی بایستی مراکز هماهنگی نجات خود را مجاز نماید تا در صورت تقاضا، امداد در اختیار سایر مراکز هماهنگی نجات شامل امداد

مقررات سال ۱۹۶۰ پیش‌بینی طرح موسوم به جداسازی ترافیک دریایی است و این طرح برای اولین بار در تنگه Dover به اجرا درآمد. این کنوانسیون در ۱۵ جولای ۱۹۷۷ لازم‌الاجرا شد هدف نهایی تصویب این کنوانسیون، افزایش ایمنی تردد کشتی‌ها در دریا می‌باشد و نیز کارآمدتر و به روز نمودن مقررات موجود با لحاظ نوآوری‌هایی از قبیل طرح جداسازی ترافیک دریایی (دهدشتی اردکانی، ۱۳۹۴).

این کنوانسیون از نه ماده، پنج قسمت و چهار ضمیمه لاینفک تشکیل شده است. قسمت‌های پنجگانه کنوانسیون بلافاصله بعد از پایان مواد و تحت عنوان مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادمات در دریا آورده شدند. عناوین این قسمت‌ها به شرح ذیل می‌باشند:

الف) کلیات، شامل مقررات مربوط به نحوه اعمال قواعد مسئولیت‌ها و تعاریف اصطلاحات فنی و تخصصی.

ب) قواعد سگن و دریانوردی، شامل مقررات مربوط به دیده‌بانی، سرعت ایمن، ارزیابی ریسک تصادم و نحوه اجتناب از آن، عبور از کانال‌های باریک، طرح جداسازی ترافیک دریایی، نحوه تردد کشتی‌ها از کنار و مقابل یکدیگر و در موقعیت‌های با دید کم.

ج) چراغ‌ها و اشکال

د) علائم و سیگنال‌های بوق و چراغ

ه) معافیت‌ها

عناوین ضمایم کنوانسیون عبارتند از: (۱) موقعیت یابی و جزئیات فنی چراغ‌ها و اشکال (۲) سیگنال‌های اضافی برای کشتی‌های ماهیگیری در حال ماهیگیری در فواصل نزدیک (۳) جزئیات فنی اسباب و ادوات سیگنال بوق (۴) سیگنال‌های اضطراری (دهدشتی اردکانی، ۱۳۹۴).

B جنبه توصیه‌ای و دستورالعملی برای اجرای مقررات کنوانسیون و ضمیمه آن دارد.

پس از گذشت پانزده سال از زمان تصویب کنوانسیون و با بروز اشکالات متعدد در اثنای اجرای مقررات و وجود عبارات مبهم و تفسیربردار از یک سو و پیشرفت‌های صورت گرفته در حوزه آموزش، گواهینامه‌های دریانوردی و تجهیزات جدید از سوی دیگر، بازنگری و به روزرسانی مقررات فنی و تخصصی کنوانسیون که در ضمیمه آن متمرکز شده بودند امری اجتناب‌ناپذیر جلوه نمود و این اصلاحات اساسی در سه مرحله در سال‌های ۱۹۹۵ و ۲۰۱۰ و ۲۰۱۵ صورت گرفتند که آخرین اصلاحیه آن در یازدهم ژوئن ۲۰۱۵ تصویب شد و از اول ژانویه ۲۰۱۷ لازم‌الاجرا گردید.

۳-۳-۵. کنوانسیون بین‌المللی ماهواره دریایی مصوب ۱۹۷۶ و موافقت‌نامه عملیاتی آن

این کنوانسیون در واقع شامل ۲ سند حقوقی به همراه ۲ قطعنامه و ۴ توصیه‌نامه است که در سوم سپتامبر ۱۹۷۶ به تصویب رسید و در شانزدهم جولای ۱۹۷۹ به اجرا درآمد، که عنوان این دو سند عبارتند از: کنوانسیون راجع به سازمان بین‌المللی ماهواره‌ای دریایی / موافقت‌نامه عملیاتی راجع به سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی و این موافقت‌نامه با توجه به وابستگی آن به کنوانسیون در همان زمان لازم‌الاجرا شد. از زمان تصویب و اجرایی شدن کنوانسیون و موافقت‌نامه عملیاتی آن و نیز تأسیس سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی اصلاحات متعددی در سال‌های ۱۹۸۵، ۱۹۸۹، ۱۹۹۴، ۱۹۹۸، ۲۰۰۶ و ۲۰۰۸ نسبت به آنها صورت گرفت (مرزبان، ۱۳۹۱).

به شکل کشتی‌ها، هواپیما، افراد یا تجهیزات قرار دهد.

بر اساس این کنوانسیون جستجو برای نجات فقط بایستی زمانی خاتمه یابد که هیچ امیدی در نجات زنده‌ماندگان وجود نداشته باشد.

این کنوانسیون در تاریخ ۲۷ آوریل ۱۹۷۹ در یک نسخه واحد به زبان‌های چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی در هامبورگ تهیه شده و هر متن به طور یکسان معتبر است.

۳-۳-۵. کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان مصوب ۱۹۷۸، (STCW)

این کنوانسیون در هفتم جولای ۱۹۷۸ به تصویب رسید و از بیست و هشتم آوریل ۱۹۸۴ لازم‌الاجرا شد. کنوانسیون STCW78 مشتمل بر ۱۷ ماده و ۱ ضمیمه لاینفک می‌باشد و عناوینی همچون حدود اعمال مقررات نسبت به کشتی‌ها، ارائه اطلاعات لازم به دبیر کل ایمو از سوی دولت‌های عضو، گواهینامه‌ها، مقررات انتقالی، صدور مجوز بخشودگی و عدم شمولیت مقررات کنوانسیون برای دسته‌ای از دریانوردان تحت ضوابط ویژه، پذیرش مدارک معادل دریانوردان، کنترل و بازرسی شایستگی دریانوردان در بنادر دولت‌های غیر صاحب پرچم را در برمی‌گیرد. ضمیمه کنوانسیون شامل ۸ بخش می‌باشد عناوینی همچون دپارتمان مستر و عرشه، دپارتمان موتور، ارتباطات رادیویی و اپراتورهای رادیو، الزامات آموزش ویژه برای پرسنل در بعضی کشتی‌های خاص، گواهینامه‌های جایگزین، نگهبانی و را در برمی‌گیرد.

ضمیمه کنوانسیون خود دارای ۱ پیوست با عنوان کد می‌باشد. این کد که عنوانش با عنوان کنوانسیون یکی است از دو قسمت A و B تشکیل شده است. قسمت A جنبه الزامی دارد و قسمت

پیشنهادهایی، معاینه کشتی‌ها، کشف تخطی از مقررات کنوانسیون و نحوه برخورد با آنها توسط دولت‌های عضو و لزوم اجتناب از تأخیر یا توقف غیرموجه کشتی‌ها و ... پرداخته است (امام، ۱۳۹۲).
۴-۵-۳. پروتکل مصوب ۱۹۹۶ مربوط به کنوانسیون راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق تخلیه زباله‌ها و سایر مواد مصوب ۱۹۷۲ (LP 96)

این پروتکل در اصل ناظر به کنوانسیون راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق تخلیه زباله‌ها و سایر مواد ۱۹۷۲ (LC 72) که اختصاراً به عنوان کنوانسیون لندن شناخته می‌شود، می‌باشد. این کنوانسیون اگرچه با تولید ایمو به تصویب نرسید اما در آن برای ایمو وظایفی پیش‌بینی گردید و دبیری اجلاس‌های مشورتی دولت‌های عضو آن نیز بر عهده ایمو گذاشته شد. این کنوانسیون یک سند مستقل محسوب می‌شود که هدف غایی آن نسخ کنوانسیون و جایگزینی آن است، بنابراین چنانچه دولتی به عضویت پروتکل درآمد عملاً از عضویت در کنوانسیون بیرون خواهد آمد. پروتکل مشتمل بر ۲۹ ماده و سه ضمیمه می‌باشد. در این پروتکل راجع به موضوعاتی چون ممنوعیت سوزاندن زباله‌ها و سایر مواد در دریا، ممنوعیت صادرات زباله‌ها و مواد دیگر آلاینده به دیگر کشورها جهت تخلیه و سوزاندن در دریا، استثنائات وارده بر اصل عدم تخلیه زباله‌ها و آتش زدن آنها در هنگام بروز فورس ماژور و در جهت حفظ نجات اشخاص و یا ایمنی کشتی‌ها و ... پرداخته شده است (مرزبان، ۱۳۹۱).

۴-۵. کنوانسیون‌های مربوط به جلوگیری و کنترل آلودگی در حمل‌ونقل دریایی
 در این قسمت به بررسی کنوانسیون‌های مربوط به جلوگیری و کنترل آلودگی در حمل‌ونقل دریایی پرداخته می‌شود.
۴-۵-۱. کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها مصوب ۲۰۰۴ (BWM 2004)

این کنوانسیون به نوعی پاسخ به درخواست کنوانسیون راجع به حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ میلادی راجع به اتخاذ تدابیر و اقدامات لازم برای جلوگیری و کاهش آلودگی ناشی از ورود عمدی و یا اتفاقی گونه‌های خارجی و جدید به منطقه‌ای دیگر می‌باشد. این کنوانسیون از ۲۲ ماده و یک ضمیمه تشکیل شده است و به مواردی چون لزوم حصول اطمینان از عدم انتقال گونه‌های دریایی مضر از طریق آب توازن و رسوبات کشتی‌ها، امکانات و تسهیلات دریافت رسوبات کشتی‌ها در بنادر و ترمینال‌های دولتهای عضو، لزوم انجام تحقیقات فنی و علمی راجع به مدیریت آب توازن و ردیابی اثرات مدیریت آب توازن در قلمرو آبهای دولت‌های عضو، کشف موارد تخلف از مقررات کنوانسیون و نحوه کنترل کشتی‌ها و برخورد با موارد تخلف از جمله توقیف کشتی‌ها یا مجازات خاطیان و ... پرداخته است.

۴-۵-۲. کنوانسیون بین‌المللی کنترل سیستم‌های ضد خزه مضر در کشتی‌ها مصوب ۲۰۰۱ (AFS 2001)

کنوانسیون AFS 2001 از ۲۴ ماده و ۴ ضمیمه تشکیل شده است که به موضوعاتی چون کنترل مواد زاید و زباله‌های ناشی از سیستم‌های ضدخزه، نحوه پیشنهاد سیستم‌های جدید کنترلی ضدخزه و گروه‌های فنی متشکله برای بررسی چنین

برخوردار است. به موجب اصلاحیه اول میزان انتشارات سولفور موجود در سوخت کشتی‌ها از حد ۴٪/۵ به کمتر از ۳٪/۵ در سال ۲۰۱۲ و سپس طی چند مرحله به کمتر از نیم درصد در ابتدای سال ۲۰۲۰ خواهد رسید. اصلاحیه دوم راجع به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتی‌ها می‌باشد که از اول ژانویه ۲۰۱۳ لازم‌الاجرا شد. کنوانسیون مارپول مشتمل بر بیست ماده، دو پروتکل و شش ضمیمه می‌باشد. عناوین موضوعات مهم مواد کنوانسیون عبارتند از: گواهینامه‌ها و قواعد خاص بازرسی کشتی‌ها، تأخیر غیرضروری کشتی‌ها، گزارش‌های مربوط به حوادث در بردارنده مواد مضر، ارائه اطلاعات به سازمان بین‌المللی دریانوردی و ...

در ضمایم شش گانه راجع به موضوعاتی چون الزامات برای مکان بار کشتی‌های تانکری، الزامات ویژه برای سکوها ثابت و متحرک، جلوگیری از آلودگی در حین انتقال مواد نفتی بین تانکرهای نفتی در دریا، طبقه‌بندی مواد سمی، تخلیه پس مانده‌های مواد سمی مایع، محدودیت‌های مربوط به میزان مواد خطرناک قابل حمل بر روی کشتی‌ها و نحوه کنترل و بازرسی آنها و ... تاکنون تعداد ۱۵۴ کشور با مجموع تناژ ناخالص ۹۸/۷۳٪ از مجموع تناژ ناخالص جهانی به پروتکل سال ۱۹۷۸ (مواد کنوانسیون، پروتکل اول و دوم و ضمایم اول و دوم) پیوسته‌اند. کشورهای زیادی هم با مجموع تناژ بالای ۹۵ به سایر ضمایم این کنوانسیون پیوسته‌اند.

۵-۶. کنوانسیون‌های مربوط بهره‌وری کشتیرانی و امنیت و دریانوردی در حمل‌ونقل دریایی

ایالات متحده آمریکا اولین کشور در بسط و گسترش قوانین و آیین‌نامه‌های حاکم بر صنعت

۵-۴-۴. کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در هنگام آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۰ (OPRC) و پروتکل ۲۰۰۰

این کنوانسیون در ۳۰ نوامبر ۱۹۹۰ تصویب و ۱۳ می ۱۹۹۵ لازم‌الاجرا شد. کنوانسیون از نوزده ماده و یک ضمیمه تشکیل گردیده است و شامل عناوینی چون پلان‌های اضطراری آلودگی نفتی، شیوه گزارش‌دهی آلودگی نفتی توسط ناخدا و سایر اشخاص مسئول کشتی‌ها و یا واحدهای فراساحلی و نیز ترمینال‌های نفتی و سایر اشخاص مرتبط، لزوم استقرار سیستم‌های ملی برای مقابله با حوادث آلودگی نفتی توسط دولت‌های عضو و تهیه حداقل لوازم و تجهیزات مقابله با آلودگی دریایی و ... می‌باشد. ضمیمه کنوانسیون با عنوان بازپرداخت هزینه‌های کمک و یاری جزء لاینفک کنوانسیون است و تاکنون ۱۰۹ کشور با مجموع تناژ ناخالص ۷۴٪/۲۵ از تناژ ناخالص جهانی به عضویت این کنوانسیون درآمده‌اند (عامری، ۱۳۹۰).

۵-۴-۵. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها مصوب ۱۹۷۳ و پروتکل‌های اصلاحی ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷

کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۳ را باید یکی از مهمترین معاهدات دریایی ایمو دانست که از جایگاه رفیعی برخوردار است. به دلیل حجم بالای مفاد کنوانسیون به ویژه ضمایم آن و بحث‌های فنی و بعضاً پیچیده، نشست‌های کنفرانس از هشتم اکتبر ۱۹۷۳ شروع و تا روز دوم نوامبر ادامه یافت. با توجه به پیش‌بینی ضمایم اختیاری در ماده چهاردهم تاریخ اجرایی شدن کنوانسیون و ضمایم آن نیز با یکدیگر اختلاف پیدا کرد. از میان ده‌ها اصلاحیه‌ای که نسبت به ضمایم شش‌گانه کنوانسیون مارپول صورت گرفت دو اصلاحیه مصوب سالهای ۲۰۰۸ و ۲۰۱۱ از اهمیت ویژه‌ای

کامل متوجه مالک سکو است و کلیه مسئولیت‌های ایمنی و مرتبط با فعالیت‌های سکو نیز بر عهده کاربر است.

نفت و گاز بشمار می‌آید، در سالهای اخیر انگلستان به‌عنوان کشوری پیشرو در این زمینه جایگزین آمریکا شده است، طوریکه سایر کشورها از مقررات وضع‌شده در صنایع فراساحل انگلستان به‌عنوان الگو بهره می‌برند.

لازم به ذکر است که در کشور انگلستان " اداره بهداشت و ایمنی (HSE) "، مسئولیت وضع قوانین ایمنی برای صنایع فراساحل و نفت و گاز را برعهده دارد. در انگلستان فعالیت‌های فراساحلی به‌عنوان یک مورد ایمنی برای بررسی و تأیید باید به سازمان اجرایی بهداشت و ایمنی انگلستان ارائه گردند. مشخصه اصلی در این روش آن است که مالک مسئولیت‌های بررسی خطرات مرتبط با فعالیت سکو و تهیه مدارک سیستم مدیریت ایمنی به‌منظور کاهش این خطرات تا سطحی قابل قبول را عهده‌دار است.

در ایالات متحده آمریکا، مسئولیت وضع قوانین ایمنی صنایع فراساحل بر عهده سازمان‌های مختلفی از جمله " سازمان مدیریت منابع معدنی (MMS) "، " گارد ساحلی آمریکا "، " وزارت حمل‌ونقل " و هریک از ایالت‌هایی که سکوی فراساحل در آب‌های درون حوزه حاکمیتی آن فعالیت می‌کنند، است.

در صنایع فراساحل کشور نروژ، تحلیل ریسک از سال ۱۹۸۶ به‌منظور شناسایی خطر، کاهش خطر و بر حذر داشتن بهره‌برداران سکوه‌های فراساحلی از خطرات مرتبط با فعالیت‌های آنان به اجرا گذاشته شده است. در کشور نروژ مسئولیت وضع قوانین ایمنی صنایع فراساحل بر عهده " مدیریت نفت نروژ (NDP) " است. مطابق قانون، متولیان امور دریایی در نروژ برای بررسی مدارک فنی و اهداف ایمنی و کلیه اسناد مرتبط با ایمنی سکوی دریایی اختیار کامل دارند، هرچند که مسئولیت

۶. نتیجه‌گیری

۱- با توجه به این موضوع که بیشترین صادرات نفت کشور از طرق دریا صورت می‌پذیرد، اهمیت دریانوردی در حمل‌ونقل دریایی مواد نفتی و ضرورت بررسی حقوقی قوانین مرتبط با ایمنی حمل‌ونقل مواد نفتی که به موجب آن کاهش حوادث ناگوار دریایی و امنیت دریانوردی محقق خواهد شد را نمایان می‌سازد.

۲- کشورها و حتی اشخاص برجسته حقیقی و حقوقی در طول سالیان متمادی در راستای افزایش سلامت و ایمنی حمل‌ونقل دریایی، سازمان‌های بین‌المللی مرتبط را ایجاد و پس از عضویت سایر کشورها در آن، با تلاش مجدانه کارشناسان متخصص و با تجزیه و تحلیل مشکلات موجود در حمل‌ونقل دریایی، توسعه مقرراتی در حوزه حمل‌ونقل دریایی را تدوین نمودند. همچنین لازم به ذکر است که این مقررات با توجه به شرایط مرتباً و به مرور زمان به بروز رسانی می‌شوند. مسلماً عدم وجود سازمان‌های بین‌المللی و بدون نظارت و کنترل آنها تصویب مقررات امروزی ناممکن بود چراکه سازمان‌های بین‌المللی با گرد هم آوردن کارشناسان از کشورهای مختلف جهان این قوانین را تنظیم و تصویب می‌نماید. از آنجاییکه در تمامی این قوانین نظر اکثر کشورها در تنظیم و تدوین قوانین لحاظ شده است، کشورها تمایل بسیاری در اجرای این قوانین در حوزه قلمرویی و حاکمیتی خود نشان می‌دهند. از جمله ویژگی‌های بسیار جذاب این کنوانسیونها، وجود حق شرط است. در حقوق بین‌الملل حق شرط یا تحفظ یا تحدید تعهد، به معنای خودداری از اعمال بخشی از مقررات یک معاهده توسط یکی از طرف‌های آن معاهده است. بنابراین می‌توان ارزش اجبارکننده معاهدات بین‌المللی را با استفاده از حق شرط، محدود کرد.

این امر موجب تشویق کشورها به پیوستن به این کنوانسیون‌ها می‌شود. پیوستن کشورهای بیشتر به این معاهدات موجب یکپارچگی بیشتر قوانین بایسته انجام از طرف کشورها می‌گردد و در نهایت هماهنگی و افزایش کیفیت و سرعت در حمل‌ونقل دریایی مرتبط با هر نوع کالا از جمله محصولات نفتی را موجب خواهد شد.

۳- در حوزه دریانوردی و حمل‌ونقل نفت، ایران از قوانین بین‌المللی و سازمان جهانی دریانوردی همانند SOLAS در حوزه ایمنی، MARPOL در حوزه آلودگی دریا، STCW در حوزه تأیید سلامت و صلاحیت کارکنان کشتی تبعیت می‌کند.

در همین راستا قوانین سلامت و ایمنی که در قوانین ایران صراحتاً ماده قانونی‌ای ندارد که مبتوان به موارد زیر اشاره کرد:

- ۱- قوانین مرتبط با مسیرهای دریانوردی، ۲-
- قوانین مرتبط با سامانه‌های کنترل راه یا مسیر، ۳-
- قوانین مرتبط با نقشه‌ها نشریات دریایی، ۴- قوانین مرتبط با ثبت وقایع ناوبری، ۵- قوانین مرتبط با علائم نجات، ۶- قوانین مرتبط با پیام‌های اخطار و اطلاعات مورد نیاز در پیام‌های خطر، ۷- قوانین مرتبط با پیام‌های اضطراری، ۸- قوانین مرتبط با ناوبری ایمن و اجتناب از شرایط مخاطره آمیز، ۹-
- قوانین مرتبط با حوزه اعمال قانون، ۱۰- قوانین مرتبط با معافیت‌ها و معادل‌ها، ۱۱- قوانین مرتبط با اخطارهای ناوبری توسط سایر کشورها، ۱۲-
- قوانین مرتبط با جستجو نجات در دریا، ۱۳- قوانین مرتبط با نجات جان افراد، ۱۴- قوانین مرتبط با خدمات آب‌نگاری، ۱۵- قوانین مرتبط با اصول طراحی پل فرماندهی، طراحی و چینش سامانه‌ها و تجهیزات ناوبری، ۱۶- قوانین مرتبط با نگهداری تجهیزات دریانوردی، ۱۷- قوانین مرتبط با دستگاه ثبت‌کننده اطلاعات سفر.

۷. سهم نویسندگان

کلیه نویسندگان به صورت برابر در تهیه و تدوین پژوهش حاضر مشارکت داشته‌اند.

۸. تضاد منافع

در این پژوهش تضاد منافع وجود ندارد.

۴- ماده ۱۹۴ از فصل ۱۴ قانون دریایی ایران مصوب بیست و نهم شهریور ۱۳۴۳ کمیسیون مشترک مجلسین، به موارد پیش‌بینی‌نشده در قوانین داخلی ایران مرتبط با ایمنی دریانوردی پرداخته که تا کنون ملاک عمل در این گونه قوانین قرار گرفته است: (موارد پیش‌بینی نشده): در مواردی که در این قانون و یا سایر قوانین مملکتی پیش‌بینی‌نشده است ملاک اصول و عرف بین‌المللی خواهد بود.

۵- گذشته از این قوانین در افزایش ایمنی حمل‌ونقل مواد نفتی، نهادی بین‌المللی با عنوان مجمع دریایی بین‌المللی شرکت‌های نفتی در راستای کمک رسانی و جبران خسارت در آلودگی نفتی مرتبط با کشتی‌های نفتکش، تأسیس شده است که طی این سالها توانسته است با تصویب مقرراتی بسیار دقیق و مؤثر، دز وهله اول ایمنی حمل‌ونقل مواد نفتی را افزایش دهد و لایه براین خسارت‌های ناشی از آلودگی‌های نفتی را به کمترین میزان ممکن برساند.

۶- به طور کلی و با توجه به موارد فوق الذکر، می‌توان بیان داشت که در حوزه دریانوردی و حمل‌ونقل نفت، ایران از قوانین بین‌المللی و سازمان جهانی دریانوردی نظیر SOLAS در رابطه با ایمنی، MARPOL در رابطه با آلودگی دریا، STCW در رابطه با تأیید صلاحیت و سلامت خدمه کشتی تبعیت می‌کند، لکن هنوز قوانین و مقررات جامع و سیستم نظارت اجرائی مؤثری در حوزه فراساحل برای ایمنی و سلامت در کشور تصویب و اجرا گذاشته نشده است.

- IMO, L, Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, first edition, London, Publications Documents Treaties and Agreements, 2016.
- Mankabady, Samir, The Law of Collision at Sea, first edition, Netherland, Publications Elsevier Science Ltd, 1987.

منابع

فارسی

- مرزبان، علی اکبر، سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین الملل دریایی، چاپ اول، تهران، انتشارات اسرار دانش، ۱۳۹۱.
- امام، رؤیا، «کنوانسیون بین‌المللی کنترل سیستم‌های مضر ضد خزه بر روی کشتی‌ها»، ماهنامه پیام دریا، شماره یکصد و شصت و پنجم، ۱۳۹۲.
- دهدشتی اردکانی، سعید، «واکاوی حقوقی کنوانسیون‌های بین‌المللی ایمنی و نجات دریایی با بررسی موضوعی حوادث دریایی و تعیین علل و عوامل ایجابی»، جزیره کیش، ارائه شده در هفدهمین همایش صنایع دریایی، ۱۳۹۴.
- سبزیان، هادی؛ سبزیان، مرتضی؛ سبزیان، زهرا، «بررسی مقررات بین‌المللی ایمنی و سلامت دربنادر صنایع دریانوردی و فراساحل»، جزیره کیش، ارائه شده در چهاردهمین همایش صنایع دریایی، ۱۳۹۱.
- صفایی، عبدالحسین؛ نظارت مقدم، محمدکاظم، «نجات دریایی در کامن‌لا و کنوانسیون نجات دریایی»، نشریه پژوهش حقوق خصوصی، شماره دوازدهم، ۱۳۹۴.
- عامری، شهریار، «مقاله آلودگی‌های ناشی از سوانح دریایی و نحوه مقابله با آن»، تهران، نشر در وب سایت کارفرما.

لاتین

- CSC, «International Convention for Safe Containers» [http:// www. imo.org :80 / en / A bout / Conventions/ListOfConventions/Pages /International-Conven tion-for-Safe-Container s.aspx](http://www.imo.org:80/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-Safe-Containers.aspx), 1977.

