

Analysis of Amendments to the International Maritime Organization Convention: Looking at the Situation in Iran

Hamidreza Akbarpoor¹

واکاوی و تحلیل اصلاحیه‌های وارده بر کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی: با نگاهی بر وضعیت ایران

حمیدرضا اکبرپور^۱

1 - PhD in International International Law, Faculty of Law, Islamic Azad University, Qeshm Branch, Hormozgan, Iran
hamidakbarpour172@gmail.com

^۱ - دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد قسم، هرمزگان، ایران. hamidakbarpour172@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-6331-9199>

Received: 2019/10/17

Review: 2020/07/07

Accepted: 2020/09/10

Abstract

The need for an international, specialized, and comprehensive maritime organization underlay the development and approval of the International Maritime Consultative Convention in 1948. However, prolongation of the convention's entry into force that lasted for ten years, the emergence of new issues in maritime affairs, revealed the need to amend the aforesaid convention. The present study aims to analyze the amendments to this convention. As a result total of eight amendments has made to this convention. The most important changes off of these modifications may be observed in the structure and pillars of this organization. This council, which initially started it's activity with sixteen members then gradually promoted to forty with the continuous and permanent membership of developing countries. Accordingly, Maritime Safety Committee, Legal Committee, Marine Environment Protection Committee, Technical Cooperation Committee, and Facilitation Committee were established and then gradually promoted from a secondary committee to a major and specialized committee considering the importance of their activities. In addition to all these structural reforms, according to the Fourth Amendment, adopted in 1975 and put into force in 1982, the name of this organization changed from International Maritime Consultative Organization to the International Maritime Organization. Regarding the amendments, this organization has managed to overcome with the most important challenges of safety, security and marine pollution and developed homogeneous standards all over the world. In the meantime, Iran has played an active role in accepting and approving these amendments. Although there was an interruption between Iran's effective role and the adoption of the fourth to sixth revision to the IMO Charter, once again the importance of the IMO in Iran's maritime policy due to Iran in accepting the seventh and eighth amendments, significantly.

Keywords: International Maritime Consultative Organization, International Maritime Organization, Maritime Safety Committee, Legal Committee, Marine Environment Protection Committee.

چکیده

ضرورت ایجاد سازمانی بین‌المللی در زمینه دریانوردی، زمینه‌ساز تدوین و تصویب کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۴۸ میلادی شد. اما طولانی شدن روند لازم‌الاجرا شدن و پدیدار شدن مسائل نوینی در زمینه دریانوردی، ضرورت اصلاح کنوانسیون مزبور را آشکار ساخت. این پژوهش در پی واکاوی و بررسی اصلاحیه‌های وارده بر این کنوانسیون است. در مجموع؛ هشت مرتبه به کنوانسیون مزبور اصلاحیه وارد شد. مهم‌ترین تغییرات حاصل شده از این اصلاحیات را می‌توان در ساختار و ارکان سازمان شاهد بود. شورا که ابتدا با شانزده عضو فعالیت می‌کرد به تدریج دارای چهل عضو شد. همچنین کمیته‌های ایمنی دریانوردی، حقوقی، حفاظت از محیط زیست دریایی، همکاری‌های فنی و تسهیل تأسیس شد و سپس با توجه به اهمیت فعالیت این کمیته ها، از موقعیت فرعی به اصلی ارتقاء یافتند. علاوه بر اصلاحات ساختاری، در اصلاحیه چهارم، نام این سازمان از سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر کرد. این سازمان با توجه به اصلاحیه‌های وارده توانسته است با مهم‌ترین چالش‌ها از جمله ایمنی، امنیت و آلودگی دریایی مقابله کند و استانداردهای یکسانی را در سراسر جهان تدوین کند. در این میان، ایران نقش فعالی را در باب پذیرش این اصلاحیه‌ها ایفا کرده است. هر چند که وقفه‌ای در ایفای نقش موثر ایران و پذیرش اصلاحیه‌های چهارم تا ششم اساسنامه ایمو به وجود آمد اما بار دیگر و با توجه به اهمیت ایمو در سیاست دریایی ایران، این کشور نقش فعال‌تری را منتقل شد که در پذیرش اصلاحیه‌های هفتم و هشتم قابل مشاهده است.

واژگان کلیدی: سازمان بین‌المللی دریانوردی، سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی، کمیته ایمنی دریانوردی، کمیته حقوقی، کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی.

دریافت مقاله: ۱۳۹۹/۱۰/۱۷ - بازنگری مقاله: ۱۳۹۹/۰۷/۰۷ - پذیرش مقاله: ۱۳۹۹/۰۹/۱۰

مقدمه

ایده تاسیس یک سازمان بین‌المللی در حوزه کشتیرانی دریایی در پایان قرن نوزدهم توسط یک وکیل روسی به نام پی کازانسکی^۱ مطرح شد. وی معتقد بود که کشتیرانی دریایی نماینده منافع بین‌المللی و دارای ماهیت جهانی به معنای واقعی کلمه است و باید یک کمیسیون بین‌المللی یا اتحادیه‌ای تاسیس شود که مسئولیت و نقش پلیس دریایی را به عهده گیرد و دزدان، دزدان دریایی، تاجران برده و غیره را تعقیب کند. همچنین وظائف دیگری هم چون پاکسازی راه‌های دریایی از لاشه‌های شناور، زباله و سایر موانع؛ نصب علائمی برای جهت‌یابی و هدایت در مسیرهای دریایی اصلی؛ کمک به عملیات نجات؛ گردآوری اطلاعات در مورد حوادث؛ تحقیق در دریاها و انتشار اطلاعات در مورد ناپوری را بر عهده بگیرد (Bekiashev & Vitali, 1981, 39). تا قبل از شکل‌گیری سازمان بین‌المللی دریانوردی، سازمان‌های متعدد دیگری در حیطه امور دریایی شکل گرفتند. این سازمان‌ها در زمینه اهداف و مأموریت‌هایی فعالیت می‌کردند و می‌کنند که در آینده تحت پوشش اهداف و مأموریت‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار می‌گرفت. این سازمان‌ها شامل سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیردولتی می‌شود. همچنین برخی از این سازمان‌ها حتی بعد از شکل‌گیری سازمان بین‌المللی دریانوردی هم‌چنان به فعالیت خود ادامه دادند و با تخصصی‌تر کردن فعالیت خود، چه بسا فعال‌تر از قبل به حیات خود ادامه دادند. اما تغییرات جدی در سال ۱۹۴۵ میلادی شروع شد. در این دوران نفوذ بریتانیا بر دریا کاهش یافت و تشکیل سازمانی دریایی، بیش از پیش احساس شد. در ماه ژانویه و فوریه سال ۱۹۴۶ میلادی، شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد، اولین جلسه خود را در لندن برگزار کرد و کمیسیون موقت حمل و نقل و ارتباطات^۲ را شکل داد. کمیسیون موقت، اولین نشست را در آوریل و مه ۱۹۴۶ میلادی در نیویورک برگزار کرد و پیشنهاد یک کمیته دائمی حمل و نقل و ارتباطات را ارائه نمود. در قطعنامه ۲۱ ژوئن ۱۹۴۶ میلادی شورای اقتصادی و اجتماعی، کمیسیون به حالت دائمی تغییر ماهیت داد. کمیسیون دائمی در جلسه خود در فوریه ۱۹۴۷ میلادی توصیه کرد که سازمان ملل متحد باید از تاسیس یک سازمان فنی بین‌المللی در زمینه کشتیرانی حمایت کند. از سوی دیگر نیز دبیر کل سازمان ملل متحد از شورای متحد مشورتی دریایی^۳ خواست تا دیدگاه‌های خود را درباره ایجاد یک سازمان دریانوردی بین‌المللی در سراسر جهان با رویکردی فنی بیان دارد. اعضای شورای متحد مشورتی دریایی موافقت خود را با تشکیل سازمان دائمی برای کشتیرانی ابراز کردند. در ادامه شورای اقتصادی و اجتماعی، پیش‌نویس کنوانسیون سازمان دریانوردی مشورتی بین‌الدول^۴ را تهیه و به سازمان ملل متحد ارائه نمود. در سال

1- P.Kazansky

2- Ad hoc Commission on Transport and Communications

3- United Maritime Consultative Council

۴ - به نام پیش‌نویس واشنگتن هم معروف است.

۱۹۴۷ میلادی و در تکمیل روند حرکت به سمت شکل‌گیری سازمانی بین‌المللی در باب دریانوردی، نشست دیگری توسط شورای اقتصادی و اجتماعی برگزار شد. در این نشست قطعنامه‌ای صادر شد و از دبیرکل سازمان ملل متحد خواسته شد که کنفرانسی را برای بحث و تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی تشکیل دهد. بر همین اساس دبیرکل سازمان ملل متحد، دعوت‌نامه‌ای را به انضمام نسخه‌ای از پیش‌نویس کنوانسیون سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی برای همه اعضای ارسال نمود (IMO, 2002, 9-10).

۱- چهارچوب نظری

رهیافت نهادی، موضوع مطالعه خود را نهادهای مختلف بین‌المللی قرار می‌دهد و این نوع مطالعه بر رشته‌های علوم سیاسی، روابط بین‌الملل و حقوق بین‌الملل بسیار تاثیرگذار است. 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، ۱۹۸). 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 تامین اهداف و منافع مشترک در جامعه دولت‌ها شکل می‌دهند (مشیرزاده، ۱۳۶۶، ۱۶۶). مهم‌ترین مفروض‌های نهادگرایی عبارتند از: اهمیت نهادها: رفتار سیاسی عمیقاً تحت تاثیر بستر نهادی قرار می‌گیرد که در چهارچوب آن شکل می‌گیرد و اهمیت می‌یابد. اهمیت تاریخ: میراث گذشته برای حال قابل توجه است. پیچیدگی و پیش‌بینی‌ناپذیری: نظام‌های سیاسی، پیچیده و ماهیتاً پیش‌بینی‌ناپذیر هستند. اهمیت منافع غیرمادی: رفتار کنشگران همیشه تابعی ابزاری از منفعت مادی نیست (هی، ۱۳۸۵، ۳۷).

با توجه به آن چه گفته شد مواردی در خصوص نهادگرایی و سازمان‌های دریایی، قابل بحث است. نخست این که سازمان 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. استفاده از روش تاریخی - مقایسه‌ای این رهیافت، زمینه را برای بررسی مقایسه‌ای هر یک از اصلاحیه‌های وارد بر این سازمان فراهم کرده است. همچنین با توجه به اهمیت سیر تاریخی در این روش، علت و چگونگی اصلاحات وارده بر این سازمان‌ها در بستر تاریخی مورد بررسی قرار می‌گیرد. بر همین مبنا، روش توصیفی - استقرایی به عنوان روش غالب این مقاله انتخاب شده است.

۲- تصویب کنوانسیون سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی (ایمکو)

بر مبنای درخواستی که از دبیرکل سازمان ملل متحد شده بود؛ کنفرانسی از نوزدهم فوریه تا ششم مارس سال ۱۹۴۸ میلادی در ژنو برگزار شد. نمایندگان سی و دو کشور و نه سازمان بین‌المللی در این کنفرانس حضور یافتند. در این کنفرانس، کنوانسیون سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی و چندین قطعنامه تهیه شده توسط شورای موقت مشورتی دریایی، مورد بحث و تأیید قرار گرفت. بر این اساس، قدم اول تاسیس سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی برداشته شد. همچنین برای این که کار هر چه سریع‌تر پس از اجرایی شدن کنوانسیون آغاز شود، یک کمیته آماده‌سازی تاسیس شد و وظیفه آن تشکیل اولین جلسه مجمع سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی، سه ماه پس از اجرایی شدن کنوانسیون این سازمان بود. کنوانسیون مذکور در نهایت در هفدهم مارس سال ۱۹۵۸ میلادی اجرایی شد. در ژانویه سال ۱۹۵۹ میلادی این کمیته اولین جلسه مجمع سازمان جدیدالتاسیس را تشکیل داد. کمیته آماده‌سازی نیز در نوزدهم نوامبر سال ۱۹۵۹ میلادی و پس از اتمام ماموریت خویش، منحل شد (Bekiashev & Vitali, 1981, 40). از جمله نتایج دیگر این کنفرانس باید به مذاکرات کمیته آماده‌سازی سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی با شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل برای شناسایی و پذیرفتن سازمان جدیدالتاسیس به عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل نام برد. بر همین اساس در بیست و هفتم آگوست سال ۱۹۴۸ میلادی، این مسئله با قطعنامه صادره از سوی شورای اقتصادی و اجتماعی شروع گردید (ECOSOC, 1948). در ادامه در هجدهم نوامبر همان سال، مجمع عمومی سازمان ملل متحد نیز این امر را با صدور قطعنامه‌ای تثبیت نمود. در قدم آخر نیز با تصویب مجمع سازمان بین‌المللی مشورتی دریایی این امر محقق شد (United Nations General Assembly, 1948). قابل ذکر است که کنوانسیون ۱۹۴۸ میلادی که ابزار سازنده سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی است، چندین بار توسط مجمع سازمان اصلاح شده است. از جمله این اصلاحات که در نهمین جلسه مجمع سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی در چهاردهم نوامبر سال ۱۹۷۵ میلادی صورت گرفت، اصلاحیه مربوط به نام سازمان است. تغییر نام از سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی به سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۸۲ میلادی اجرایی شد (Chircop, 2015, 417).

۳- لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون ایمکو

بر اساس ماده ۶۰ کنوانسیون اولیه سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی لازم‌الاجراء شدن این کنوانسیون و تشکیل رسمی سازمان، منوط به عضویت بیست و یک کشور شد که هفت عدد از آن‌ها نایبستی دارای مجموع تناژی کمتر از یک میلیون تن در زمینه کشتیرانی بین‌المللی باشند (Dörr & Schmalenbach, 2011, 405). در ابتدای امر انتظار می‌رفت که کنوانسیون به سرعت اجرایی شود، اما برای برخی کشورها، قسمت‌هایی از ماده یک کنوانسیون که به اهداف این سازمان می‌پرداخت،

غیرقابل قبول بود. این کشورها از این امر بیم داشتند که این معاهده، منجر به مداخله در صنایع و قوانین کشتیرانی آن‌ها شود. همچنین این تلقی را داشتند که کنوانسیون مزبور ساخته و پرداخته کشورهای است که بر کشتیرانی در آن زمان تسلط داشتند و در حقیقت در راستای تامین منافع آن دول است. تاخیر در تصویب کنوانسیون تا اواسط دهه ۱۹۵۰ میلادی، موجبات بروز نگرانی‌هایی شد. برخی مشکلات نوین نیز در زمینه دریایی شروع به پدیدار شدن کرده بودند که آلودگی دریایی به ویژه آلودگی نفتی از مهم‌ترین این مشکلات بود. بر همین اساس در سال ۱۹۵۴ میلادی، کنفرانسی در لندن تشکیل شد و موافقت شد که پس از تاسیس سازمان، مسئولیت این کار به آن واگذار شود. به تدریج، تعداد اعضای کنوانسیون افزایش یافت اما بسیاری از آن‌ها شروطی را به آن وارد کردند که دامنه صلاحیت سازمان را محدود می‌نمود. این کشورها در شروط خود بیشتر بر ورود سازمان به مسائل فنی رضایت دادند و سعی کردند که دامنه صلاحیت سازمان در سایر مسائل را محدود نمایند. سرانجام در هفدهم مارس سال ۱۹۵۸ میلادی با عضویت مصر، بیست و یکمین کشور نیز به کنوانسیون پیوست و سرانجام این کنوانسیون اجرایی شد. اولین جلسه مجمع در ژانویه سال ۱۹۵۹ میلادی تشکیل شد. قسمت اعظم فعالیت‌ها در این مجمع در راستای تدوین ترتیبات اداری بود که یکی از مهم‌ترین آن‌ها تقسیم کردن مخارج سازمان میان دول عضو بود. بر اساس تصمیمات اتخاذ شده از سوی مجمع، مشارکت در بودجه ایملکو، عمدتاً مبتنی بر تناز کشتیرانی است و مبتنی بر ثروت ملی نمی‌باشد. این فرآیند تامین بودجه در سیستم سازمان ملل منحصر به فرد است (IMO, 2020).

۴- عضویت ایران

ایران به عنوان یک کشور متصل به دریا، از دو سوی جنوب و شمال با پهنه‌های آبی مهمی همچون خلیج فارس، دریای عمان و خزر هم‌مرز می‌باشد. کل سواحل شمالی خلیج فارس، تنگه هرمز و بخش عمده دریای عمان متعلق به ایران است. سواحل جنوبی ایران که به طول تقریبی یکهزار و چهارصد و هشتاد کیلومتر در مجاورت دو دریای مکران و خلیج فارس قرار دارد، بسیار پراهمیت و دارای ابعاد استراتژیک متعدد است. از طول خط ساحلی جنوب حدود ششصد کیلومتر آن در مجاورت دریای مکران و هشتصد و هشتاد کیلومتر دیگر آن مجاور با خلیج فارس است (صالح‌آبادی، ۱۳۹۵، ۶۶۷). در شمال ایران نیز تقریباً هفتصد و چهل کیلومتر از ساحل جنوبی دریای خزر متعلق به ایران است که بین استان‌های گیلان در غرب، مازندران در مرکز و گلستان در شرق تقسیم گردیده است (رضانی و طالقانی، ۱۳۹۱، ۹۱). بنابراین ایران با واقع شدن در بین دو منطقه حساس و استراتژیک منطقه‌ای و بین‌المللی، دارای یک موقعیت دریایی ممتاز در منطقه و جهان است. ذکر این مقدمه به این علت بود تا اهمیت ایملکو برای ایران به صورت واضح و شفاف تبیین گردد. بر همین اساس جمهوری اسلامی ایران یکی از پیشگامان عضویت در سازمان بین‌المللی دریانوردی بود که به عنوان اولین کشور از منطقه خلیج فارس در سال ۱۹۵۸

میلادی و اندکی قبل از به اجراء در آمدن کنوانسیون تشکیل سازمان به آن ملحق شد. این نقش پیشتازانه به مرور با حضور مثمرتر همگام شد و به ویژه از دهه ۱۳۸۰ شمسی، ایران را به عنوان یکی از فعال‌ترین کشورها در این سازمان مطرح کرد (مرزبان، ۱۳۹۱، ۲۹۰).

۵- اصلاحات وارده بر کنوانسیون ایمکو

بر اساس کنوانسیون ایمکو، اصلاحیه‌های کنوانسیون بایستی با رای‌گیری و با اکثریت دو-سوم در مجمع تصویب و دوازده ماه پس از پذیرش توسط دو-سوم از کشورهای عضو، اجرایی شود. روند کار این گونه است که برای اصلاح کنوانسیون لازم است که یک یا چند دولت عضو، اصلاحیه مدنظر را پیشنهاد نمایند و به دبیرکل ارسال دارند. سپس لازم است دبیرکل ایمکو، اصلاحیه پیشنهادی را حداقل شش ماه قبل از بررسی آن توسط مجمع ایمو و در قالب بخشنامه‌ای برای همه دولت‌های عضو ارسال نماید. در مرحله بعد، اصلاحیه مزبور در نشست مجمع، مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد. همان طور که گفته شد برای این که بتواند به تصویب مجمع برسد، رأی موافق حداقل دو-سوم دولت‌های عضو لازم می‌باشد. نکته حائز اهمیتی که باید در نظر داشت، این است که برای تصویب یک اصلاحیه حضور تمامی اعضای سازمان لازم نیست بلکه چنانچه دو-سوم اعضای حاضر و رأی دهنده در نشست مجمع هم رای موافق بدهند، مصوبه معتبر خواهد بود. پس از تصویب اصلاحیه در مجمع ایمو، برای این که اصلاحیه لازم الاجرا گردد به استناد ماده هفتادویک کنوانسیون می‌بایست دو-سوم اعضای سازمان آن را طبق قوانین و مقررات ملی خود مورد پذیرش و تصویب قرار دهند. سپس با گذشت دوازده ماه از تاریخ پذیرش اصلاحیه توسط آخرین کشوری که به موجب آن، حدنصاب حاصل شده است، اصلاحیه مزبور اجرایی خواهد شد و برای همه اعضای سازمان حتی دولی که آن را مورد پذیرش و تصویب قرار نداده اند، رعایت آن الزامی خواهد بود (مرزبان، ۱۳۹۱، ۸۳-۸۱). تاکنون هشت مرتبه این کنوانسیون در معرض اصلاح قرار گرفته است که در ادامه بر حسب تاریخ تصویب به مهم‌ترین اصلاحات وارده اشاراتی خواهد شد.

۵-۱- اصلاحیه اول: مصوب ۱۹۶۴ میلادی - اجرایی شدن از ۱۹۶۷ میلادی^۱

دهه ۱۹۶۰ میلادی شاهد ظهور ملل جدید بود که بسیاری از آن‌ها به امور دریایی و دریانوردی توجه ویژه داشتند. به همین علت، عضویت در ایمکو رو به فزونی نهاد و متناسب با این افزایش عضو، ضروری بود که تغییراتی در ساختار ایمکو اعمال شود (IMO, 2020). مجمع ایمکو نیز با توجه به همین رویکرد، نیاز به افزایش تعداد اعضای شورا، انتخاب تمام اعضای شورا توسط مجمع و تقسیم عادلانه اعضای شورای ایمکو بر حسب مناطق جغرافیایی مختلف را لازم و ضروری دانست. بر همین اساس پیشنهاد اصلاح مواد ۱۷، ۱۸ و ۲۸ کنوانسیون داده شد. سرانجام در دومین جلسه فوق‌العاده مجمع که در ۱۰ الی ۱۵ سپتامبر سال ۱۹۶۴ میلادی در لندن برگزار شد، ابتدا تصمیم گرفته شد تا اصلاحیه پیشنهادی برای

ماده ۲۸ کنوانسیون تا جلسه بعدی مجمع در سال ۱۹۶۵ میلادی به تعویق افتد. اما مواد ۱۷ و ۱۸ کنوانسیون مورد بازنگری قرار گرفت. بر اساس ماده ۱۷ بازنگری شده کنوانسیون، اعضای شورای از شانزده عضو به هجده عضو افزایش یافت. همچنین ماده ۱۸ بازنگری شده کنوانسیون درباره شرایط انتخاب اعضای شورا اقرار می‌دارد که مجمع باید اصول زیر را مدنظر قرار دهد: الف. شش عضو باید از کشورهایی باشند که بیشترین سهم را در فراهم آوردن خدمات بین‌المللی کشتیرانی دارا می‌باشند؛ ب. شش عضو باید از کشورهایی باشند که بیشترین سهم را در تجارت بین‌المللی دریایی دارا می‌باشند؛ ج. شش عضو دیگر نیز باید از کشورهایی باشند که تحت شرایط کشورهای گروه (الف) و (ب) انتخاب نشده اند ولی دارای نفع و سهم ویژه‌ای در حمل و نقل یا ناوبری دریایی می‌باشند. انتخاب این کشورها در شورا ایمنکو، باید متضمن نمایندگی آنان از سوی مناطق جغرافیایی عمده و مهم در جهان باشد. این اصلاحیه را دولت ایران در ۱۵ جون سال ۱۹۶۶ میلادی یعنی یک سال قبل از لازم‌الاجرا شدن، مورد پذیرش قرار داد (IMO, 1964).

۵-۲- اصلاحیه دوم: مصوب ۱۹۶۵ میلادی - اجرایی شدن از ۱۹۶۸ میلادی^۱

پیرو نشست‌های قبلی، قرار شد که ماده ۲۸ کنوانسیون ایمنکو نیز برای اصلاح مورد توجه قرار گیرد. بر همین اساس در چهارمین جلسه عادی مجمع، اصلاحیه‌ای در ارتباط با ماده ۲۸ کنوانسیون به تصویب رسید. مجمع با تصویب این اصلاحیه، نیاز به افزایش تعداد اعضای کمیته ایمنی دریایی را به رسمیت شناخت. بر اساس این اصلاحیه اعضای کمیته ایمنی دریایی به شانزده عضو افزایش یافت. از این اعضا، هشت عضو بایستی از میان ده کشوری که بزرگ‌ترین کشورهای مالک کشتی می‌باشند، انتخاب شوند و چهار عضو بایستی به نحوی انتخاب شوند که تضمین شود که آفریقا، آمریکا، آسیا و اقیانوسیه، و اروپا هر یک دارای نمایندگانی در کمیته باشند. چهار کرسی دیگر نیز بایستی از میان دولتی که به نحو دیگری در کمیته نماینده ندارند، انتخاب شوند (IMO, 1965). اصلاحیه‌های مصوب سال‌های ۱۹۶۴ و ۱۹۶۵ میلادی از این رو که بیانگر این حقیقت است که عضویت در ایمنکو نه تنها در حال افزایش است بلکه در حال تغییر هم می‌باشد، دارای اهمیتی اساسی در روند رو به رشد این سازمان جهانی و تخصصی بود. این اصلاحیه به صورت تدریجی و عملی به برتری کشورهای دریایی سنتی پایان داد و زمینه را برای فعالیت و قدرت‌نمایی کشورهای در حال توسعه هموار نمود (IMO, 2020). این اصلاحیه را دولت ایران در ۱ جولای سال ۱۹۶۸ میلادی یعنی در سال لازم‌الاجرا شدن، مورد پذیرش قرار داد (IMO, 1965).

۵-۳- اصلاحیه سوم: مصوب ۱۹۷۴ میلادی - اجرایی شدن از ۱۹۷۸ میلادی^۲

در سال ۱۹۷۳ میلادی، قطعنامه‌ای^۱ توسط مجمع به تصویب رسید که بر اساس آن یک گروه‌کاری ویژه برای تحقیق در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی در ارتباط با اندازه و ترکیب شورا، کمیته ایمنی

1- Resolution A.70(IV)

2- Resolution A.315(ES.V)

دریایی و هر نوع اصلاحیه دیگری مربوط به ایمکو، تشکیل شد. بر اساس گزارش و توصیه این گروه کاری، اصلاح مواد ۱۰، ۱۶، ۱۷، ۱۸، ۲۰، ۲۸، ۳۱ و ۳۲ کنوانسیون ایمکو، به مجمع ایمکو پیشنهاد شد. مجمع با توجه به این پیشنهاد گروه کاری و با به خاطر داشتن قطعنامه‌های اصلاح کنوانسیون در سال‌های ۱۹۶۴ و ۱۹۶۵ میلادی که توسط آن‌ها، اعضای شورا و اعضای کمیته ایمنی دریایی افزایش یافت؛ با اصلاح مواد مورد درخواست گروه کاری موافقت نمود. این امر در پنجمین جلسه فوق العاده مجمع که از تاریخ شانزدهم تا هجدهم اکتبر سال ۱۹۷۴ در لندن برگزار شد، مصوب گردید. نکته دیگری که در تصویب این قطعنامه کمک شایانی نمود، دیدگاه نوین سازمان با ورود اعضای جدید بود که بر مبنای اطمینان خاطر از این امر بود که ارگان‌های اصلی سازمان، همواره نماینده کل اعضاء سازمان باشند و کشورهای عضو شورا نیز متضمن نمایندگی متناسب از مناطق جغرافیایی باشند. برخی از اصلاحات مهمی که ذکر آن مفید می‌باشد مربوط به مواد ۱۷، ۱۸، ۲۰ و ۲۸ کنوانسیون می‌باشند. در ماده ۱۷ کنوانسیون، اعضای شورا به بیست و چهار عضو افزایش یافت. در ماده ۱۸ نیز به اصلاح نحوه انتخاب این اعضاء پرداخته شد. بر اساس ماده ۱۸ کنوانسیون، مجمع در انتخاب اعضای شورا باید معیارهایی را مدنظر قرار دهد. بر اساس این معیارها، کشورهای گروه (الف) و (ب) همچنان هر کدام دارای شش عضو بودند، اما گروه (ج) با افزایش دوبرابری اعضاء روبرو شد که همچنان مهم‌ترین شرط این بود که به نحوی انتخاب شوند که از سوی نواحی جغرافیایی مهم و عمده، نمایندگی کنند. بر همین اساس با توجه به افزایش اعضای شورا، ماده ۲۰ کنوانسیون نیز که درباره حدنصاب شورا بود تغییر کرد و حدنصاب شورا به شانزده عضو افزایش یافت. یکی دیگر از اصلاحات مهم این اصلاحیه، تغییر در مفاد ماده ۲۸ بود. طبق ماده ۲۸ بازنگری شده، محدودیت عضو شدن در کمیته ایمنی برداشته شد و کمیته ایمنی دریایی باید از تمام اعضاء تشکیل شود. متعاقب این اصلاح ماده ۲۸ کنوانسیون، ماده ۳۲ نیز حذف گردید چون عملاً ناکارآمد بود (IMO, 1974). این اصلاحیه‌ها تاثیر زیادی در مقابله با انتقادهای وارده بر ایمکو داشت که مبنی بر این نگرش بود که این سازمان هنوز هم تحت تسلط کشورهای است که به لحاظ سنتی، قدرت دریایی و مالکان عمده کشتی هستند. این مسئله با تصویب قطعنامه‌ای^۲ در اکتبر سال ۱۹۷۴ میلادی مورد تاکید قرار گرفت. این قطعنامه بیان می‌نماید که تعداد زیادی از اعضای سازمان، از کشورهای در حال توسعه هستند و این حقیقت تاکنون در ترکیب هیئت رئیسه ارگان‌ها و نهادهای درونی سازمان منعکس نشده است (IMO, 2020). این اصلاحیه را دولت ایران در هشتم جولای سال ۱۹۷۵ میلادی یعنی یک سال پس از تصویب و سه سال قبل از لازم‌الاجرا شدن، مورد پذیرش قرار داد (IMO, 1974).

۵-۴- اصلاحیه چهارم: مصوب ۱۹۷۵ میلادی - اجرایی شدن از سال ۱۹۸۲ میلادی^۱

در سال ۱۹۶۷ میلادی، نشت نفتی از نفتکش توری کانیون^۲، آسیب عظیمی را بر محیط زیست دریایی وارد نمود. پس از این حادثه، محافظت از محیط زیست دریاها تبدیل به یک مسئله مهم شد. بر همین اساس، ایجاد یک سیستم بین‌المللی جهت ارزیابی مسئولیت و پرداخت غرامت برای آسیب وارده ناشی از نشت نفتی آشکار شد. ایمکو برای پرداختن به این مسئله، یک کمیته حقوقی^۳ و یک کمیته فرعی و زیرمجموعه کمیته ایمنی دریایی^۴ را برای مدیریت مسائل محیط زیست دریایی تاسیس نمود. از اواسط دهه ۱۹۷۰ میلادی با توجه به اهمیتی که این موضوعات داشت، تاکید بر ارتقاء این کمیته‌ها بیش از پیش صورت گرفت (IMO, 2020). مجمع با توجه به تاکید بر ارتقاء این کمیته‌ها، اصلاح جامع کنوانسیون، افزایش اندازه و اعضای سازمان، اطمینان از عضویت عادلانه دول عضو شورا بر مبنای مناطق جغرافیایی و در نهایت با مدنظر قرار دادن گزارش گروه کاری ویژه در ارتباط با اصلاحیه‌های پیشنهادی؛ در نهمین جلسه عادی خود که در لندن از سوم تا چهاردهم نوامبر سال ۱۹۷۵ میلادی برگزار شد، اصلاحیه‌هایی را در ارتباط با کنوانسیون ایمکو مصوب نمود که اهم آن شامل مواد زیر می‌شد: الف. اصلاحیه‌های مواد ۱، ۳، ۱۲، ۱۶، ۲۲، ۲۴، ۲۵، ۲۶، ۲۷، ۲۹، ۳۰، ۳۳، ۳۴، ۳۸، ۳۹، ۴۲، ۴۳، ۵۲ و ۵۵؛ ب. افزایش ماده ۳۲ به بخش هفت؛ ج. افزودن بخش‌های هشت و نه شامل مواد ۳۳ تا ۳۷ و ۳۸ تا ۴۲؛ د. تغییر در عنوان کنوانسیون (IMO, 1975).

در باب تغییر عنوان کنوانسیون، تصور می‌شد که نام اصلی گیج کننده است. به ویژه واژه «مشورتی»، این تصور را ایجاد می‌کرد که ایمکو به جای تصمیم‌گیری و عمل، تنها ماهیتی مشورتی دارد. به همین علت نام کنوانسیون سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی به کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر داده شد (IMO, 2020). پیرو همین مسئله، قطعنامه^۵ دیگری در سال ۱۹۷۷ میلادی تصویب شد و مقرر شد نام سازمان نیز به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر کند (IMO, 1975). با پیش‌زمینه تاریخی که در مورد نشت نفتی ذکر شد؛ ماده اول کنوانسیون که به اهداف ایمکو می‌پرداخت، اصلاح شد و جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی به عنوان یکی از اهداف اصلی سازمان مطرح شد. بقیه موارد اصلاح مواد کنوانسیون تا ماده ۳۰ به اصلاح ساختار و عملکرد مجمع و شورای ایمکو مربوط می‌شود.

اما مهم‌ترین تغییر در متن کنوانسیون به افزوده شدن بخش‌های هشت و نه اختصاص دارد. بخش هشت کنوانسیون که از ماده ۳۳ تا ۳۷ را شامل می‌شود به کمیته حقوقی ایمکو پرداخته است. طبق

1- Resolution A.358 (IX)

2- Torrey Canyon

3- Legal Committee

4- Maritime Safety Committee

5- Resolution A.371(X)

اصلاحیه، جایگاه کمیته مزبور ارتقاء یافته و به عنوان یکی از کمیته‌های اصلی و تخصصی شناخته شد. طبق ماده ۳۳ کنوانسیون، این کمیته باید از تمام اعضاء تشکیل شود. همچنین طبق ماده ۳۴، کمیته حقوقی بایستی هر نوع مسئله حقوقی در حیطه سازمان را مدنظر قرار دهد. یکی از وظایف اساسی کمیته حقوقی نیز طبق ماده ۳۵، ارائه پیش‌نویس کنوانسیون‌های بین‌المللی و اصلاحیه برای کنوانسیون‌های بین‌المللی است که کمیته حقوقی تدوین کرده است. بخش نهم کنوانسیون نیز که تکمیل‌کننده بخش هشتم است به کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی می‌پردازد، این بخش شامل مواد ۳۸ تا ۴۲ کنوانسیون می‌باشد. طبق اصلاحیه، جایگاه کمیته مزبور نیز به مانند کمیته حقوقی ارتقاء یافته و به عنوان یکی از کمیته‌های اصلی و تخصصی شناخته شد. طبق ماده ۳۸، این کمیته باید از تمام اعضاء تشکیل شود. همچنین طبق ماده ۳۹، کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی باید هر نوع مسئله‌ای را که در حیطه سازمان مربوط به جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها باشد، مدنظر قرار دهد. علاوه بر اصلاحات مذکور، در دبیرخانه و مسئولیت دبیرکل نیز تغییراتی صورت گرفت که در مواد ۳۳، ۳۴ و ۳۹ (که به عنوان ماده ۴۳، ۴۴ و ۴۹ مجدداً شماره گذاری شده است) شرح داده شده است. آخرین مورد قابل اهمیت در این اصلاحیه به ماده ۵۲ (که به عنوان ماده ۶۲ مجدداً شماره گذاری شده است) مربوط می‌شود. این ماده به اصلاحیه‌های پیشنهاد شده برای کنوانسیون اختصاص دارد. در متن سابق کنوانسیون تأکید بر اکثریت دو-سوم برای تصویب اصلاحیه‌ها بود که حتماً باید اعضاء حاضر شورا در جلسه رای‌گیری نیز با آن موافقت نمایند. به نوعی تصویب مجمع به آرای اعضاء شورای ایملکو که در جلسه رای‌گیری حاضر بودند بستگی داشت. این امر می‌توانست به وتوی تصمیمات مجمع در جلسات رای‌گیری برای اصلاحات منجر شود. بر همین اساس در اصلاحیه جدید، ماده مذکور اصلاح شد و شرط موافق اعضاء شورای حاضر در جلسه رای‌گیری برداشته شد (IMO, 1975). این اصلاحیه از سوی ایران مورد پذیرش قرار نگرفته است. علت عمده این امر را می‌توان ناشی از اهمیت بنیادین این اصلاحیه از یک سو و نزدیکی به انقلاب ایران از سوی دیگر دانست.

۵-۵- اصلاحیه پنجم: مصوب ۱۹۷۷ میلادی - اجرایی شدن از سال ۱۹۸۴ میلادی^۱

پیش از این اصلاحیه، قطعنامه‌ای در نشست نهم مجمع در سال ۱۹۷۷ میلادی تصویب شد که منجر به تشکیل یک گروه کاری ویژه شد که تمام دول عضو ایملکو، حق شرکت در آن را داشتند. این گروه کاری برای بررسی و تسلیم پیشنهادهای جهت اصلاح مواد ۲، ۴۰ و ۵۲ کنوانسیون ایملکو و بررسی پیشنهادهای برای اصلاح کنوانسیون به منظور نهادینه کردن کمیته‌ای برای همکاری‌های فنی و هر نوع پیشنهاد دیگری برای اصلاح کنوانسیون که ممکن است توسط اعضاء ارائه شود، تشکیل شده بود. مجمع ایملکو در دهمین جلسه عادی خود که در لندن از هفتم تا هفدهم نوامبر سال ۱۹۷۷ میلادی برگزار شد با مدنظر قرار دادن گزارش گروه کاری ویژه در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی جهت کنوانسیون ایملکو، اصلاحاتی را

به کنوانسیون ایمکو وارد و مصوب کرد (IMO, 1977). در این اصلاحیه، ماده یک کنوانسیون و بندهای (الف) و (د) آن با توجه به اشتغال روبه‌رشد ایمو در مسائل محیطی‌زیستی، اداری و حقوقی به تصویب رساند. این اصلاحات در ماده یک که به اهداف ایمکو می‌پردازد مورد تأکید قرار گرفته است. ماده ۲ نیز که در واقع نقش ایمکو را به مشاوره‌ای و توصیه‌ای محدود می‌ساخت، حذف شد (IMO, 2020). همچنین این اصلاحیه، بخشی را تحت عنوان بخش دهم به کنوانسیون اضافه نمود. این بخش جدید شامل مواد بازنگری شده ۴۲ تا ۴۶ کنوانسیون می‌شد و تحت عنوان کمیته همکاری‌های فنی^۱ نامیده می‌شد. بر اساس مواد این بخش، کمیته همکاری‌های فنی، بایستی از تمام اعضاء تشکیل شود و حوزه کاری این کمیته شامل هر مسئله‌ای در ارتباط با پیاده سازی پروژه‌های فنی می‌شد (IMO, 1977). بر این اساس کمیته همکاری‌های فنی که در سال ۱۹۶۹ میلادی تاسیس شده بود و دارای موقعیت فرعی بود، به وسیله این اصلاحیه موقعیت خود را ارتقاء داد و به عنوان یک کمیته تخصصی و اصلی شناخته شد. در نتیجه به موقعیت کمیته ایمنی دریایی، کمیته حقوقی و کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی ارتقاء یافت (IMO, 2020). این اصلاحیه در امتداد اصلاحیه چهارم، مورد پذیرش ایران قرار نگرفت.

۵-۶- اصلاحیه ششم: مصوب ۱۹۷۹ میلادی - اجرایی شدن از سال ۱۹۸۴ میلادی^۲

این اصلاحیه با توجه به لایحه‌های ارائه شده از سوی فرانسه، ایتالیا و نیجریه به مجمع و با مدنظر قرار دادن گزارش گروه کاری ویژه تصویب شد. این اصلاحات شامل اصلاح مواد ۱۷، ۱۸، ۲۰ و ۵۱ کنوانسیون ایمکو می‌شد. مهم‌ترین این اصلاحات درباره شورای ایمکو می‌باشد که در مواد ۱۷، ۱۸ و ۲۰ به آن اشاره شده است. ماده ۱۷ عنوان می‌دارد که اعضاء شورا بایستی به سی و دو عضو انتخاب شده توسط مجمع، افزایش یابد. ماده ۱۸ نیز به معیارهای مجمع در انتخاب اعضاء شورا می‌پردازد که به قرار زیر است: الف. هشت عضو از کشورهایی باشند که بیشترین سهم را در فراهم آوردن خدمات بین‌المللی کشتیرانی دارا می‌باشند؛ ب. هشت عضو از کشورهایی باشند که بیشترین سهم را در تجارت بین‌المللی دریایی دارا می‌باشند؛ ج. شانزده عضو باید از کشورهایی باشند که تحت شرایط گروه‌های (الف) و (ب) انتخاب نشده‌اند ولی دارای سهم خاصی در حمل و نقل یا ناوبری دریایی هستند. انتخاب این کشورها برای شورای ایمکو، باید متضمن نمایندگی آنان از سوی مناطق جغرافیایی عمده و مهم در جهان باشد. بر همین اساس ماده ۲۰ کنوانسیون نیز اکثریت جدیدی را برای شورا تعریف کرد. بر اساس مفاد این ماده، تعداد بیست و یک عضو به عنوان حدنصاب برای تشکیل جلسات و مذاکرات تعیین شد (IMO, 1979). موضع ایران در قبال اصلاحیه ششم نیز به مانند اصلاحیه‌های چهارم و پنجم بود و مورد پذیرش ایران قرار نگرفت. هر چند مدارکی دال بر علل عدم پذیرش در دست نیست اما با توجه سیر تاریخی اصلاحات وارده، به نظر می‌رسد

1- Technical Cooperation Committee

2- Resolution A.450(XI)

وقوع انقلاب اسلامی در سال ۱۹۷۹ میلادی یکی از علل اساسی عدم توجه و پایش این اصلاحات از سوی دولت وقت ایران بوده است.

۵-۷- اصلاحیه هفتم: مصوب ۱۹۹۱ میلادی - اجرایی شدن از سال ۲۰۰۸ میلادی^۱

در سال ۱۹۸۹ میلادی، قطعنامه‌ای^۲ در شانزدهمین جلسه عادی مجمع به تصویب رسید که حاصل آن تاسیس کمیته فرعی تسهیل بود. این کمیته با هدف تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی از یک سو و از سوی دیگر به منظور ارائه پیشنهادهای برای اصلاح کنوانسیون ایمو تشکیل شد. مجمع ایمو با مدنظر قرار دادن توصیه‌های کمیته تسهیل^۳ در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی جهت کنوانسیون ایمو و با توجه به دیدگاه‌های شورا در مورد این توصیه‌ها، اصلاحیه مزبور را در سال ۱۹۹۱ میلادی به تصویب رساند. این اصلاحیه شامل اصلاح مواد ۱۱، ۱۵، ۲۱، ۲۵، ۵۶ و ۵۷ کنوانسیون ایمو و افزودن بخش جدیدی به نام بخش یازدهم می‌شد. بخش یازدهم به کمیته تسهیل می‌پردازد و شامل مواد ۴۷ تا ۵۱ کنوانسیون می‌شود. ماده ۴۷ مقرر می‌دارد که کمیته تسهیل بایستی از تمام اعضای ایمو تشکیل شود. همچنین بر اساس ماده ۴۸ کنوانسیون، کمیته تسهیل بایستی هر نوع مسئله‌ای در حیطه وظایف سازمان را که در ارتباط با تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی باشد، بررسی نماید و اقدامات لازم را به انجام برساند (IMO, 1991). این اصلاحیه، موقعیت کمیته تسهیل را از فرعی به تخصصی و اصلی ارتقاء داد (IMO, 2020). موضع دولت ایران پس از عدم پذیرش اصلاحیه‌های چهارم تا ششم با تغییرات بنیادین روبرو شد. به ویژه در دهه ۱۳۷۰ و ۱۳۸۰ شمسی، نگاه ایران به مقوله مسائل دریایی و نهاد ایمو، به طور خاص دچار دگرگونی شد که خود را در اعلام نظرهای ایران در قبال اصلاحیه‌های هفتم و هشتم بروز داد (مرزبان، ۱۳۹۱، ۳۰۴). در نتیجه اصلاحیه هفتم در ۱۱ دسامبر ۲۰۰۷ میلادی یعنی یک سال قبل از لازم‌الاجرا شدن، مورد پذیرش ایران قرار گرفت (IMO, 1991).

۵-۸- اصلاحیه هشتم: مصوب ۱۹۹۳ میلادی - اجرایی شدن از سال ۲۰۰۲ میلادی^۴

این اصلاحیه با توجه به نگرانی‌هایی که در باب نتیجه انتخابات شورا برای دوره دوساله ۱۹۹۳-۱۹۹۲ میلادی به وجود آمده بود و همچنین با مدنظر قرار دادن گزارش گروه‌کاری ویژه در مورد اصلاحات مورد نیاز در کنوانسیون ایمو، تصویب شد. این اصلاحات شامل مواد ۱۶، ۱۷ و ۱۹ کنوانسیون ایمو می‌شد. این اصلاحات درباره افزایش اعضای شورای ایمو است. ماده ۱۶ عنوان می‌دارد که اعضای شورا بایستی به چهل عضو انتخاب شده توسط مجمع، افزایش یابد. ماده ۱۷ نیز به معیارهای مجمع در انتخاب اعضای شورا می‌پردازد که به قرار زیر است: الف. ده عضو از کشورهایی باشند که بیشترین سهم را در فراهم

1- Resolution A.724 (17)

2- Resolution A.640(16)

3- Facilitation Committee

4- Resolution A.735(18)

آوردن خدمات بین‌المللی کشتیرانی دارا می‌باشند؛ ب. ده عضو از کشورهایی باشند که بیشترین سهم را در تجارت بین‌المللی دریایی دارا می‌باشند؛ ج. بیست عضو باید از کشورهایی باشند که تحت شرایط گروه های (الف) و (ب) انتخاب نشده‌اند ولی دارای سهم خاصی در حمل و نقل یا ناوبری دریایی هستند. انتخاب این کشورها برای شورای ایمو، باید متضمن نمایندگی آنان از سوی مناطق جغرافیایی عمده و مهم در جهان باشد. بر همین اساس ماده ۱۹ کنوانسیون نیز اکثریت جدیدی را برای شورا تعریف کرد. بر اساس مفاد این ماده، تعداد بیست و شش عضو به عنوان حدنصاب برای تشکیل جلسات و مذاکرات تعیین شد. موضع ایران نیز در امتداد فعال شدن این کشور در ایمو، پذیرش اصلاحیه هشتم در ۲۰ جون سال ۱۹۹۶ میلادی بود (IMO, 1993).

نتیجه گیری

فاصله زمانی ده ساله مابین تصویب کنوانسیون سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی در سال ۱۹۴۸ میلادی و پس از آن لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون در سال ۱۹۵۸ میلادی، زمینه را برای اصلاحات این کنوانسیون مهیا نمود. در حقیقت دوران پس از جنگ سرد چنان درگیر تحولات مهم و گسترده‌ای شد که راه‌گریزی برای عدم اصلاح کنوانسیون باقی نگذاشت. مهم‌ترین این تحولات، استقلال کشورهای مستعمره از دولت‌های استعمارگر بود. در نتیجه سرانجام در سال ۱۹۶۴ میلادی و با توجه به افزایش کشورهای تازه استقلال یافته و همچنین کاهش قدرت‌های مسلط دریایی، شروع تغییرات در کنوانسیون و ساختار توزیع قدرت در ایمکو رقم زده شد. در مجموع هشت مرتبه به کنوانسیون مزبور اصلاحیه وارد شد که شش مرتبه در زمان فعالیت ایمکو و دو مرتبه در زمان فعالیت ایمو بود. مهم‌ترین تغییرات حاصل شده از این اصلاحات را می‌توان در ساختار و ارکان ایمکو(ایمو) شاهد بود. رکن شورا در صدر این تغییرات بود. شورای مزبور که ابتدا با شانزده عضو فعالیت می‌نمود، به تدریج و با عضویت پیوسته و مداوم کشورهای در حال توسعه، نیاز به افزایش عضو داشت. بر همین اساس مجمع به ترتیب و طی اصلاحیه های متعدد اعضا شورا را از هجده عضو به چهل عضو رساند. این امر مبتنی بر همان منطقی بود که توزیع متوازن قدرت را در سازمان توجیه می‌کرد. در کنار تغییرات و افزایش اعضا شورا، ایمکو(ایمو) در سایر ارکان خود نیز تغییراتی را متناسب با مسائل نوین ایجاد و اعمال نمود. بر همین اساس کمیته ایمنی دریانوردی، کمیته حقوقی، کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی، کمیته همکاری‌های فنی و کمیته تسهیل تاسیس شد و سپس با توجه به اهمیت فعالیت این کمیته‌ها، از موقعیت کمیته فرعی به موقعیت کمیته اصلی و تخصصی ارتقاء یافتند. این کمیته‌ها، محصول زمان و شرایط خاص خود بودند که مبتنی بر آن شرایط، اعضا ایمکو(ایمو) و ادار به صدور اصلاحیه شدند تا به کارایی و مقابله ایمکو(ایمو) با شرایط جدید، پاسخ مناسب و درخور داده شود. علاوه بر همه این اصلاحات ساختاری، در اصلاحیه چهارم؛ مصوب ۱۹۷۵ میلادی که در سال ۱۹۸۲ میلادی لازم‌الاجرا شد، نام این سازمان نیز از سازمان بین

المللی مشورتی دریانوردی به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر کرد. در مجموع، اصلاحیه‌های واراده به کنوانسیون مزبور تا حدود زیادی به کارایی سازمان ایمو کمک نموده است. این سازمان با توجه به اصلاحیه‌های وارده توانسته است با مهم‌ترین چالش‌های ایمنی، امنیت و آلودگی دریایی دست و پنجه نرم کند و استانداردهای یکسانی را در سراسر جهان تدوین کند.

در این میان ایران به عنوان یکی از کشورهای مهم در حوزه دریایی، در قبال این اصلاحات نقش فعالی داشته است. این نقش با پیشتاری ایران در عضویت در ایمو خود را نمایان کرد. سپس پذیرش سه اصلاحیه نخستین این اساسنامه، در امتداد آن پیشتاری در عضویت بیش از پیش به اهمیت ایران در ایمو افزود. در این میان و در مقطعی به دلایلی مانند وقوع انقلاب اسلامی ایران، نقش ایران کمرنگ‌تر شد و توجه آن چنانی معطوف به ایمو و فعالیت هدف‌دار در آن نشد. ماحصل این مسئله، عدم پذیرش اصلاحیه‌های چهارم، پنجم و ششم اساسنامه ایمو توسط ایران بود. اما بار دیگر و به ویژه از دهه ۱۳۸۰ شمسی، توجه ایران نسبت به ایمو معطوف شد و فعالیتی دوچندان را از ایران شاهد بودیم که در تصویب و پذیرش اصلاحیه‌های هفتم و هشتم خود را نمایان کرد.

منابع

فارسی

- حقیقت، سیدصادق، ۱۳۸۷، **روش‌شناسی علوم سیاسی**، چاپ دوم، قم: انتشارات دانشگاه مفید.
- رمضانی، بهمن و طالقانی، محمد، ۱۳۹۱، رویکرد به مدیریت یکپارچه محیطی در سازماندهی سواحل کشور (فرصت‌ها، چالش‌ها و راهکارها)، فصلنامه **رویکرد جغرافیایی سپهر**، شماره ۸۴.
- صالح‌آبادی، ریحانه، ۱۳۹۵، سواحل جنوبی ایران، توسعه و فرهنگ تمدن دریایی، **همایش فرآوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی فرآوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق کشور**، تهران، پژوهشگاه شاخص پژوه.
- مشیرزاده، حمیرا، ۱۳۶۶، **تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل**، چاپ سوم، تهران، انتشارات سمت.
- مرزبان، علی اکبر، ۱۳۹۱، **سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی**، چاپ اول، تهران، انتشارات اسرار دانش.
- هی، کالین، ۱۳۸۵، **درآمدی انتقادی بر تحلیل سیاسی**، ترجمه احمد گل‌محمدی، چاپ اول، تهران، انتشارات نی.

لاتین

- Chircop, A., 2015, the Oxford Handbook of the Law of the Sea: The International Maritime Organization, Oxford University Press.
- Bekiashev, K. A., and Vitali V. Serebriakov, 1981, International Marine Organizations, Hague: Martinus Nijhoff Publishers.

- Dörr, O., and Kirsten Schmalenbach, 2011. Vienna Convention on the Law of Treaties: A Commentary, Springer Science & Business Media.
- ECOSOC, 1948, Draft Agreement between the United Nations and the Inter-governmental Maritime Consultative Organization, United Nations system Website,
Available at address:https://www.unsceb.org/CEBPublicFiles/a_165.pdf
- IMO, a Amendments to articles 17 and 18 of the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1964, Available at
address:https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XII-1-a&chapter=12&clang=_en
- IMO, b Amendment to article 28 of the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1965, Available at
address:https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XII-1-b&chapter=12&clang=_en
- IMO, c Amendments to articles 10, 16, 17, 18, 20, 28, 31 and 32 of the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1974, Available at
address:https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XII-1-c&chapter=12&clang=_en
- IMO, d Amendments to the title and substantive provisions of the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1975, Available at address:
https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XII-1-d&chapter=12&clang=_en
- IMO, e Amendments to the Convention on the International Maritime Organization relating to the institutionalization of the Committee on Technical Co-operation in the Convention, United Nations Treaty Collection Website, 1977, Available at
address:https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XII-1-e&chapter=12&clang=_en
- IMO, f Amendments to articles 17, 18, 20 and 51 of the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1979, Available at
address:https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XII-1-f&chapter=12&clang=_en
- IMO, g Amendments to the Convention on the International Maritime Organization (institutionalization of the Facilitation Committee), United Nations Treaty Collection Website, 1991, Available at address:

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-1-g&chapter=12&clang=_en

-IMO, h Amendments to the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1993, Available at address:https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-1-h&chapter=12&clang=_en

-IMO, THE ORIGINS OF IMO, MARITIME KNOWLEDGE CENTRE, 2002

-IMO, Convention on the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, 2020, Available at address: www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx

-United Nations General Assembly, Agreement Between the United Nations and the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, United Nations system Website, 1948, Available at address:https://www.unsceb.org/CEBPublicFiles/a_204.pdf

