

توانمندسازی دولت‌های عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی در جهت اجرای قوانین و مقررات؛

مطالعه موردی: نهادهای آموزشی وابسته

سید باقر میرعباسی \*

حمیدرضا اکبرپور \*\*

مجید اکبرپور \*\*\*

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۱۲/۲۰

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۸/۱۶

#### چکیده

سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) سازمان صلاحیت‌دار در زمینه تدوین مقررات و استانداردهای بین‌المللی دریانوردی شناخته شده است. یکی از مشکلات اساسی، عدم توانمندی دولت‌ها در زمینه اجرای این مقررات صادره بود. این پژوهش در پی بررسی نقش ایمو در زمینه توانمندسازی دولت‌های عضو در جهت اجرای مقررات و با استفاده از نهادهای آموزشی وابسته به سازمان است. بر همین مبنا، روش توصیفی - استقرایی به عنوان روش غالب این مقاله انتخاب شده است. ایمو با توجه به نقش آموزش در توانمندسازی دولت‌های مستأصل از اجرای مقررات و قوانین دریایی، اقدام به صدور یک سری دستورالعمل‌هایی کرد که این دولت‌ها را تقویت می‌کرد. اما مهم‌ترین بسترهای آموزشی ایمو در ابزارهایی نمود پیدا می‌کند که به عنوان نهادهای وابسته آموزشی این سازمان تشکیل شده‌اند و شامل دانشگاه جهانی دریانوردی، مؤسسه بین‌المللی حقوق دریایی و آکادمی بین‌المللی ایمنی، امنیت و محیط‌زیست دریایی می‌شود. این نهادها با برپایی دوره‌های کوتاه‌مدت یا مقاطع دانشگاهی در سطح کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکتری در ارتباط با علوم دریایی، سعی در توانمندسازی دولت‌ها به‌ویژه کشورهای در حال توسعه داشته‌اند. ماحصل کار این نهادهای آموزشی تربیت متخصصان بوده است که بیشتر آنان در سطوح عالی کشورهای خود در پیشبرد اهداف عالی ایمو مشارکت داشته‌اند.

**واژگان کلیدی:** سازمان بین‌المللی دریانوردی؛ دانشگاه جهانی دریانوردی؛ مؤسسه بین‌المللی حقوق دریایی؛ آکادمی بین‌المللی ایمنی؛ امنیت و محیط زیست دریایی.

\* استاد دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.

Mirabbassi.bagher@gmail.com

\*\* دکتری حقوق بین‌الملل دانشگاه آزاد اسلامی واحد قشم (نویسنده مسئول).

Hamidakbarpour172@gmail.com

\*\*\* دکتری حقوق بین‌الملل دانشگاه شهید بهشتی.

Majid\_1462@yahoo.com

## مقدمه

دریاها از دیرباز دارای اهمیت نمادین در تعاملات میان قدرت‌های حاکم جهانی و همچنین در زندگی انسان‌ها بوده است. بیش از  $70/8$  درصد سطح کرهٔ خاکی را دریاها و متعلقات آن با گستره‌ای بالغ بر ۳۶۱ میلیون کیلومتر مربع و حجمی بالغ بر ۱۳۷۰ میلیون کیلومتر مکعب فراگرفته است (Pidwirny, 2006). گسترده‌ی دریاها و از سوی دیگر محدودیت‌هایی که در خشکی و راه‌های زمینی در گذشته وجود داشت، انگیزهٔ وافر را برای توجه به دریاها و دریانوردی فراهم کرد. از مزایای راه‌های دریایی در زمینهٔ حمل و نقل کالا، ظرفیت بسیار زیاد حمل و نقل از طریق دریا، هزینه پایین حمل و نقل و میزان ایمنی بیشتر است که همین دلایل سبب شده است بیش از یک میلیون و پانصد هزار دریانورد در نقل و انتقال کالا در تجارت جهانی به ارزش پنج تریلیون دلار نقش مهمی ایفا کنند (منصوری، ۱۳۹۶). بر همین اساس حفاظت و ایمنی این فرایند تجاری سودآور بسیار مهم است و سازمان بین‌المللی دریانوردی با توجه به همین مقتضیات شکل گرفت. هدف اصلی و اولیهٔ تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)<sup>۱</sup> وجود سازوکاری بین‌المللی برای افزایش ایمنی در دریا بود. بنابراین بهبود ایمنی دریانوردی از همان ابتدا از مهم‌ترین اهداف و چه بسا مهم‌ترین هدف این سازمان بوده است (طلایی و حیدری، ۱۳۹۴، ص ۱۴۵). مطابق پاراگراف ۱ از ماده ۱ کنوانسیون ایمو، یکی از اهداف این سازمان عبارت است از ترغیب برای تصویب و اتخاذ بالاترین استانداردهای عملی در مسائل مربوط به ایمنی دریایی. بر همین اساس، ایمو با تصویب بالاترین استانداردهای ممکن در ارتباط با ایمنی دریانوردی در این مسیر قدم برداشت (IMO, 2018). این استانداردها در زمینهٔ ایمنی بسترهای گوناگونی را شامل می‌شود. از تجهیزات و ساخت و ساز کشتی تا جلوگیری از تصادم و ترسیم راه‌های دریایی در گسترهٔ موضوعات تحت پوشش ایمنی دریایی قرار می‌گیرد. مبحث آموزش نیز از دیگر زمینه‌های مطرح در ایمنی دریایی و سایر موارد مرتبط با دریا از جمله حفاظت از محیط زیست دریایی است. به‌ویژه نقش آموزش در مقولهٔ توانمندسازی دولت‌های عضو ایمو بسیار حائز اهمیت است. بر همین اساس پرسش اصلی این پژوهش در باب نقش نهادهایی است که مقولهٔ توانمندسازی دولت‌های عضو ایمو از طریق آموزش را در دستور کار خود دارند. از سوی دیگر تبیین جایگاه هر یک از

1. International Maritime Organization (IMO).

این نهادها و تحلیل دوره‌های آموزشی ارائه شده از سوی آنان از دیگر زمینه‌های مجهول است که این پژوهش در پی پاسخ دادن به آن است. اهمیت بنیادین توجه به این موضوع نیز در اولویت مسئله آموزش در بسیاری از زمینه‌های کاری ای‌مو از جمله در حوزه ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی نهفته است. ضرورت این موضوع نیز در مغفول ماندن آن در بستر حوزه پژوهشی قابل تعریف است؛ به‌ویژه که موضوعاتی نظیر موضوع این پژوهش، علی‌رغم کاربردی بودن در حوزه عملی و آکادمیک، در گستره پژوهشی فارسی‌زبانان بسیار مورد توجه قرار گرفته است. برای بررسی و تحلیل این موضوع، رهیافت نهادی می‌تواند به صورت مؤثری راهگشا باشد. رهیافت نهادی موضوع مطالعه خود را نهادهای سیاسی قرار می‌دهد که نهادهای مختلف بین‌المللی را هم در بر می‌گیرد. همچنین این رهیافت بر قواعد، رویه و سازمان‌های رسمی حکومت تمرکز می‌نماید. بنابراین این نوع مطالعه بر رشته‌های علوم سیاسی، روابط بین‌الملل و حقوق بین‌الملل بسیار تأثیرگذار است (حقیقت، ۱۳۸۷، ص ۱۹۸). رهیافت نهادی به عنوان یک روش دارای سه ویژگی توصیفی - استقرایی، رسمی - قانونی و تاریخی - مقایسه‌ای است (حقیقت، ۱۳۸۷، ص ۱۹۸). از دید مکتب انگلیسی، این نهادهای بین‌المللی هستند که به همکاری‌های بین‌المللی در جهت تأمین اهداف و منافع مشترک در جامعه دولت‌ها شکل می‌دهند (مشیرزاده، ۱۳۶۶، ص ۱۶۶). مهم‌ترین مفروض‌های نهادگرایی عبارتند از: «- اهمیت نهادها: رفتار سیاسی عمیقاً تحت تأثیر بستر نهادی قرار می‌گیرد که در چارچوب آن شکل می‌گیرد و اهمیت می‌یابد.

- اهمیت تاریخ: میراث گذشته برای حال قابل توجه است.  
- پیچیدگی و پیش‌بینی‌ناپذیری: نظام‌های سیاسی، پیچیده و ماهیتاً پیش‌بینی‌ناپذیر هستند.

- اهمیت منافع غیر مادی: رفتار کنشگران همیشه تابعی ابزاری از منفعت مادی نیست» (های، ۱۳۸۵، ص ۳۷).

این پژوهش با توجه به اهمیت مسئله ایمنی دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی و نقش بی‌بدیلی که ای‌مو به عنوان سازمان صلاحیت‌دار در این زمینه‌ها دارد، به مسئله آموزش و توانمندسازی دولت‌های عضو ای‌مو به عنوان یکی از سرفصل‌های ایمنی دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی پرداخته است. از سوی دیگر ضرورت پرداختن به چارچوب و محتوای مبحث آموزش‌های مرتبط با دریا که کمتر مورد توجه قرار گرفته است، نگارنده را به سمت توصیف و تبیین نقش ای‌مو به عنوان سازمان

صلاحیت‌دار در این چارچوب سوق داده است. با توجه به آنچه گفته شد، مواردی در خصوص نهادگرایی و سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی قابل بحث است: نخست اینکه سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی نهادی بین‌المللی شناخته می‌شود. در نتیجه روش نهادگرایی که مربوط به بررسی نهادها بوده و به سیر تحول آن‌ها می‌پردازد، مورد استفاده قرار می‌گیرد. همچنین با توجه به اهمیت سیر تاریخی در این روش، عملکرد این سازمان در باب توانمندسازی دولت‌های عضو ایمو از طریق آموزش در بستر تاریخی و واکنش آن به مقتضیات زمان خود، مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد. بر همین مبنای روش توصیفی - استقرایی به عنوان روش غالب این مقاله انتخاب شده است. بنابراین برای این پژوهش به توصیف تاریخی وضعیت آموزش علوم دریایی در بستر اهمیت ایمنی دریانوردی و محیط زیست دریایی برای جامعه بین‌الملل و سپس به کارویژه‌ها و عملکرد نهادهای آموزشی وابسته ایمو در قبال آن پرداخته می‌شود.

#### ۱. سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)

از اواخر قرن ۱۹ میلادی تغییرات عمده‌ای در تدوین قواعد دریایی رخ داد. در این زمان، حرکت به سوی معاهدات چندجانبه به شکل گسترده‌ای مورد توجه قرار گرفت و قرارداد ۱۸۶۵ پاریس از مهم‌ترین معاهدات در این زمینه و پیش‌قراول این‌گونه معاهدات بود. توجه ویژه به امنیت دریایی کشورهای بی‌طرف و لغو دریاستیزی<sup>۱</sup> از مهم‌ترین مسائلی بود که در حیطه امنیت دریانوردی مورد توجه این قرارداد قرار گرفت (ذاکر حسین، ۱۳۶۹، ص ۱۸۶). در سال‌های پیش از جنگ، هر یک از دولت‌های متفقین مشکلات مربوط به حمل و نقل خود را به طور مستقل حل و فصل می‌کردند، اما با پیشرفت جنگ و کمبود رو به تزاید کشتی‌ها مشخص شد که این روش حل و فصل کافی نیست. به همین سبب وجود سازمانی که از طریق آن بتوان به این هماهنگی رسید به وضوح لازم بود. به همین منظور در کنفرانس پاریس در دسامبر سال ۱۹۱۷ تصمیم گرفته شد که شورای متحد حمل و نقل دریایی متحد تأسیس شود (Young, 1918, pp. 5-6). پس از جنگ جهانی اول و بر اساس بخش دوازدهم معاهده ورسای، یک سری

۱. رسمی منسوخ در جنگ که کشتی‌های مسلح خصوصی را مأمور توقیف کشتی‌های دشمن می‌کردند. این‌گونه کشتی‌های مسلح و نیز ناخدا و سرنشینان آن را دریاستیز می‌خوانند. کشتی‌های دریاستیز از لحاظ اینکه مالک خصوصی دارند، از کشتی‌های جنگی عادی متمایزند و دریاستیزی از جهت اینکه به دستور و بر حسب مأموریت انجام می‌گیرد، با دزدی دریایی متفاوت است.

کنفرانس‌ها برای شکل‌گیری کنوانسیون‌هایی شکل گرفت که در خصوص رژیم‌های بین‌المللی مربوط به ترانزیت، آبراه‌ها و بنادر یا راه آهن‌ها بود. در نهایت در سال ۱۹۲۷ و در ادامه این کنفرانس‌ها، سازمان ارتباطات و ترانزیت<sup>۱</sup> وابسته به جامعه ملل شکل گرفت. این سازمان نیز تا قبل از جنگ جهانی دوم و در سال ۱۹۳۹ فعال بود و در طول جنگ نیز نهادی دیگر تحت عنوان قدرت دریایی متحد<sup>۲</sup> در سال ۱۹۴۴ تأسیس شد. تا پیش از شکل‌گیری و پی‌ریزی اقدامات بین‌المللی برای تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۴۸، دو نهاد موقتی و زودگذر دیگر نیز به نام‌های شورای متحد مشورتی دریایی<sup>۳</sup> و شورای موقت مشورتی دریایی<sup>۴</sup> شکل گرفت (مرزبان، ۱۳۹۱، ص ۵۹). سرانجام پس از تشکیل سازمان ملل متحد، طی کنفرانسی که از ۱۹ فوریه ۱۹۴۸ و به مدت ۱۷ روز توسط شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برگزار شد، کنوانسیونی برای تشکیل سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی (ایمکو)<sup>۵</sup> منعقد شد و این کنوانسیون سرانجام با بیست و یک مورد تصویب، از سوی کشورها و با شرایطی خاص در ۱۷ مارس ۱۹۵۸ لازم‌الاجرا شد. مقر این سازمان در لندن قرار گرفت و اولین اجلاس ایمکو در ژانویه ۱۹۵۹ تشکیل شد. این سازمان با انعقاد موافقت‌نامه‌ای در همین سال، یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد شناسایی شد. ایمکو سرانجام و با اصلاحیه در سند تأسیس آن در نوامبر ۱۹۷۷ به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر نام داد. این اصلاحیه در ۲۲ می ۱۹۸۲ لازم‌الاجرا شد (بیگزاده، ۱۳۸۹، ص ۷۲۵). سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) به عنوان متولی و راهنما در باب کشتیرانی دریایی فعال است و توجه به ایمنی، محیط زیست دریایی و تعیین راهبردهای بین‌المللی در باب امنیت دریایی در حوزه وظایف اصلی این سازمان گنجانده شده است.

## ۲. ایمو به عنوان حمایت‌کننده و تسهیل‌کننده اجرای قوانین و مقررات

کنوانسیون حقوق دریاها قوانین و تعهدات عمومی دولت‌ها را مبتنی بر فعالیت‌های دریایی در مناطق مختلف دریایی و با عناوینی مانند دولت صاحب پرچم،<sup>۶</sup> دولت بندری<sup>۷</sup>

1. Organization for Communication and Transit.
2. United Maritime Authority.
3. United Maritime Consultative Council.
4. Provisional Maritime Consultative Council.
5. International Maritime Consultative Organization.
6. Flag States.
7. Port States.

و دولت ساحلی<sup>۱</sup> مشخص می‌کند (Beckman and Sun, 2017, p. 227). ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها به وظایف دولت صاحب پرچم می‌پردازد. طبق این ماده هر دولتی حق اعمال صلاحیت و کنترل اجرایی، فنی و اجتماعی در قبال کشتی‌هایی دارد که پرچمش را به اهتزاز درمی‌آورند. این دولت‌ها در قبال هر کشتی که پرچم آن‌ها را برافراشته است، صلاحیت قضایی دارند. این صلاحیت بر ناخدا، افسران و خدمه آن کشتی و در مورد مسائل مدیریتی، فنی و اجتماعی مرتبط با کشتی نیز لحاظ می‌شود. همچنین این دولت‌ها باید از مقررات، روندها و رویه‌های بین‌المللی پذیرفته شده به طور کلی پیروی کنند و وظیفه دارند کشتی‌های دارای پرچم‌شان را ارزیابی کنند تا از ایمنی آنان در دریا اطمینان یابند (Chircop, 2016). بنابراین دولت صاحب پرچم نسبت به اعمال مقررات و تعهدات در قبال کشتی‌هایی که پرچمش را دارند در اولویت قرار می‌گیرد و دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاها باید قوانین و مقررات مرتبط با ایمنی کشتیرانی و حفاظت از محیط زیست دریایی مندرج در معاهدات ایمو را اعمال کنند. علاوه بر آن، دولت‌ها بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها متعهد به استفاده از قوانین داخلی در جهت اجرای قوانین و مقررات تصویب شده در ایمو هستند تا به تعهداتشان به عنوان دولت صاحب پرچم عمل کنند (Beckman and Sun, 2017, p. 228). بر اساس قطعنامه مجمع عمومی سازمان ملل متحد،<sup>۲</sup> دولت‌های صاحب پرچم که فاقد مدیریت دریانوردی کارآمد و چارچوب‌های حقوقی مناسب برای تصویب یا تقویت زیرساخت‌های لازم می‌باشند یا توانمندی‌های قانونی و اجرایی برای اطمینان از پیروی و اجرای مسئولیت‌هایشان طبق حقوق بین‌الملل و به‌ویژه کنوانسیون حقوق دریاها را ندارند باید تا زمان تحقق چنین شرایطی، حق اعطای پرچم به کشتی‌های جدید را کاهش دهند یا تعلیق کنند و یا ثبت آن را انجام ندهند. این دولت‌ها باید از دولت‌های بندری و صاحب پرچم بخواهند تا تمامی اقدامات را مطابق با حقوق بین‌الملل جهت پیشگیری از فعالیت‌های کشتی‌های غیر استاندارد انجام دهند (Chircop, 2016). بر همین اساس و با توجه به اینکه برخی از دولت‌ها در اجرای کامل معاهدات ایمو با مشکلاتی مواجه هستند، یک سری دستورالعمل‌هایی برای کمک به دولت‌های صاحب پرچم در جهت اجرای معاهدات ایمو از سوی ایمو صادر شده است.

1. Coastal States.

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

پیگیری این مسئله توسط کمیته فرعی اجرای اسناد ایمو و زیر نظر کمیته ایمنی دریانوردی و کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی صورت می‌گیرد و هدف آن تقویت اجرای اثربخش و پایدار مقررات ایمو است. توانمندسازی دولت‌ها در جهت اجرای معاهدات ایمو موجب می‌شود که دولت‌ها به تعهدات کلی مد نظر کنوانسیون حقوق دریاها نیز عمل نمایند (Beckman and Sun, 2017, p. 228). روش‌های توانمندسازی دولت‌ها توسط ایمو در جهت حمایت از اجرای قوانین و مقررات از طرق ذیل است:

- تشکیل کمیته فرعی در مورد اجرای اسناد ایمو؛
- ممیزی اجباری دولت‌های عضو ایمو اعم از دولت‌های صاحب پرچم، بندری و ساحلی؛
- سیستم کنترل دولت بندری؛
- برنامه همکاری فنی هماهنگ؛
- نهادهای آموزشی وابسته به ایمو مانند دانشگاه جهانی دریانوردی (Chircop, 2016).

### ۳. نهادهای وابسته

همان‌گونه که در مبحث پیشین ذکر شد، یکی از راه‌های توانمندسازی دولت‌های عضو ایمو در جهت هرچه بهتر اجرا کردن مقررات و استانداردهای دریایی استفاده از پتانسیل نهادهای آموزشی وابسته به ایمو است که در این بخش به تشریح هر کدام از این نهادها و تحلیل عملکردشان پرداخته می‌شود.

#### ۳-۱. دانشگاه جهانی دریانوردی

دانشگاه جهانی دریانوردی<sup>۱</sup> توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی تأسیس شد تا مرکزی برای آموزش سطح بالا در حوزه تحصیلات تکمیلی مرتبط با دریانوردی باشد. این دانشگاه دوره‌های تحصیلی کارشناسی ارشد، دکتری و همچنین دوره‌های حرفه‌ای با بالاترین استانداردهای ممکن در امور دریانوردی را ارائه می‌کند. مقر اصلی دانشگاه در شهر مالمو<sup>۲</sup> سوئد است، اما برخی دوره‌های کارشناسی ارشد در شهرهای شانگهای<sup>۳</sup> و دالیان<sup>۴</sup> چین ارائه می‌شود (Svenson, 2015, p. 49). این دانشگاه به همراه مؤسسه بین‌المللی حقوق

1. World Maritime University.  
2. Malmö.  
3. Shanghai.  
4. Dalian.

دریایی<sup>۱</sup> و آکادمی بین‌المللی ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی<sup>۲</sup> از برنامه همکاری‌های فنی ایمو پشتیبانی می‌کنند که مأموریت آن کمک به کشورهای در حال توسعه برای بهبود توانایی‌هایشان در جهت رعایت قوانین و استانداردهای بین‌المللی مربوط به ایمنی دریایی و پیشگیری و کنترل آلودگی دریایی است (WMO, 2018, B). پیدایش این دانشگاه به اوایل دهه ۱۹۸۰ برمی‌گردد. کمبود کارشناسان دریایی واجد شرایط و با تحصیلات عالی، ایمو را مصمم به ایجاد دانشگاه جهانی دریانوردی در سال ۱۹۸۳ کرد. این دانشگاه با حمایت مالی دولت سوئد و شهرداری مالمو تأسیس شد و نخستین کلاس‌های دانشگاه در تاریخ ۴ ژوئیه ۱۹۸۳ تشکیل شد. این دانشگاه تا به امروز قریب به ۵۰۰۰ فارغ‌التحصیل از ۱۶۷ کشور داشته که بخش عظیمی از صنعت دریانوردی را شکل داده‌اند و زمینه توسعه آن را فراهم می‌آورند (WMO, 2018, A). مأموریت ویژه این دانشگاه به عنوان مرکز آموزش عالی دریانوردی ایمو، تبدیل شدن به مرکز جهانی برای تحصیلات تکمیلی دریانوردی و آموزش علوم مرتبط با اقیانوس‌ها و پژوهش‌های حرفه‌ای است که ظرفیت جهانی و توسعه پایدار را گسترش می‌دهد. این تحقیقات حوزه وسیعی از مطالعات دریایی و محیط زیست را در بر می‌گیرد. همچنین این دانشگاه با همکاری ایمو، سازمان‌های ملی دریانوردی، سازمان‌های غیر دولتی و سایر ذی‌نفعان صنعت دریانوردی در تلاش است تا:

- به ایجاد یک محیط زیست پویا و پایدار از طریق آموزش در بخش دریانوردی کمک کند؛
  - رهبران آینده دریانوردی را آموزش دهد؛
  - به ظرفیت‌سازی دریانوردی و توسعه سیاست‌های مؤثر به منظور ایجاد فرصت‌های برابر برای جامعه جهانی دریانوردی کمک کند؛
  - یک کانون و انجمن بین‌المللی برای همکاری در مورد مسائل مهم و تحولات اساسی در حمل و نقل بین‌المللی دریایی فراهم کند (WMO, 2018, C).
- دانشگاه جهانی دریانوردی بر اساس منشور تصویب شده توسط مجمع ایمو عمل می‌کند و باید به دبیر کل، شورا و مجمع ایمو و همچنین به هیئت مدیره بین‌المللی متشکل از نمایندگان پنجاه ارگان مختلف صنعتی، کاری و آموزشی گزارش دهد. این دانشگاه گزارش سالانه و بودجه خود را به شورای ایمو ارائه می‌کند و همچنین

1. International Maritime Law Institute.

2. International Maritime Safety, Security and Environment Academy.



به جلسه دوسالانه مجمع گزارش می‌دهد. همچنین این نهاد مشمول شرایط، امتیازات و مصونیت‌های یک نهاد سازمان ملل است و مدارک صادر شده از سوی آن نیز توسط وزارت آموزش و تحقیقات سوئد به رسمیت شناخته شده است (WMO, 2018, F).

دانشگاه جهانی دریانوردی بر ده ارزش اساسی تکیه دارد که در واقع اصول خدشه‌ناپذیر حاکم بر این دانشگاه و تعهدات آن در قبال جامعه جهانی است. این ارزش‌ها از سوی دانشگاه بر تمامی فعالیت‌های منسوب به آن جاری است. این ده اصل عبارتند از:

- «اصل رهبری یعنی خدمت به عنوان رهبران جهانی دریانوردی در حوزه آموزش و پژوهش؛
  - اصل صداقت یعنی عمل عادلانه، بی‌طرفانه و منصفانه در تمام اقدامات؛
  - اصل احترام یعنی رفتار حرفه‌ای و احترام به دیگران در داخل و خارج از سازمان؛
  - اصل همکاری یعنی ایجاد و حفظ روابط کاری کارآمد و همکاری قوی در تمامی سطوح؛
  - اصل نوآوری یعنی حل مسئله و انجام وظایف کاری به طور مبتکرانه؛
  - اصل شفافیت یعنی تشویق ارتباطات باز و دسترسی به اطلاعات دریایی؛
  - اصل پاسخگویی یعنی ارتقای پاسخگویی بیشتر؛
  - اصل بهره‌وری یعنی تلاش برای رسیدن به نتایج به‌موقع، مقرون به صرفه و دقیق؛
  - اصل انطباق یعنی اطمینان از پیاده‌سازی سیاست‌ها و پیروی از آن‌ها؛
  - اصل پایداری یعنی حمایت از اهداف توسعه پایدار در رابطه با بخش‌های دریایی و اقیانوس» (WMO, 2018, C).
- ساختار دانشگاه جهانی دریانوردی نیز مبتنی بر منشور این دانشگاه است. بر اساس ماده ۸ این منشور، دانشگاه باید از رئیس اجرایی یا همان رئیس هیئت مدیره، هیئت مدیره، هیئت اجرایی، رئیس، معاون رئیس و شورای علمی تشکیل شود. طبق ماده ۹ منشور، دبیر کل ایمو به عنوان رئیس اجرایی یا رئیس هیئت مدیره منصوب می‌شود. هیئت مدیره نیز شامل ۳۰ عضو می‌شود که توسط رئیس هیئت مدیره منصوب می‌شوند. تغییر در نفرات هیئت مدیره نیز هر دو سال یک بار امکان‌پذیر است. نشست‌های هیئت مدیره هم هر ساله برگزار می‌شود و گزارش نشست به شورای ایمو داده می‌شود (WMO, 2018, E). از مهم‌ترین وظایف هیئت مدیره می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:
- بررسی و تأیید برنامه کاری و برآورد بودجه دانشگاه؛
  - گزارش به شورای ایمو در مورد روند کاری دانشگاه؛

- تأیید مقررات کلی دانشگاه از جمله مقررات مالی، مقررات استراتژیک، قواعد و مقررات کاری و سایر برنامه‌های مربوط به دانشگاه؛
  - تصمیم‌گیری برای ایجاد یا ادغام برنامه‌های آموزشی در مقطع تحصیلات تکمیلی دانشگاه و اتخاذ استانداردهای لازم برای بهره‌برداری و توسعه بیشتر از این برنامه‌ها؛
  - ارائه توصیه‌هایی به شورا که ممکن است بر عملکرد دانشگاه مؤثر باشد.<sup>۱</sup>
- هیئت اجرایی متشکل از ۱۱ عضو است. رئیس این هیئت توسط دبیر کل ایمو و برای چهار سال انتخاب می‌شود. یک عضو دیگر نیز توسط دبیر کل و به عنوان نماینده ایمو انتخاب می‌شود. یک عضو نیز توسط دولت سوئد به عنوان کشور میزبان دانشگاه، انتخاب می‌شود. هشت عضو دیگر نیز توسط هیئت مدیره ولی با توصیه دبیر کل و برای مدت دو سال انتخاب می‌شوند.<sup>۲</sup> از مهم‌ترین وظایف هیئت اجرایی می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:
- نظارت بر اجرای تصمیمات هیئت مدیره و ارائه راهنمایی در صورت لزوم؛
  - ارائه گزارش حسابرسی و صورت‌های مالی دانشگاه به هیئت مدیره همراه با ارائه نظرات و توصیه‌ها؛
  - ارائه توصیه‌هایی به هیئت مدیره که برای کارکرد مؤثر دانشگاه ضروری یا مطلوب است از جمله توصیه‌های مربوط به هزینه‌های دریافت شده توسط دانشگاه؛
  - هماهنگ کردن سیستم اداری دانشگاه به‌ویژه در بین جلسات هیئت مدیره؛
  - ارائه گزارش کاری هیئت اجرایی به هیئت مدیره در باب اقدامات انجام شده از سوی این هیئت در بین نشست‌های سالانه هیئت مدیره.<sup>۳</sup>
- همچنین رئیس دانشگاه نیز از طرف دبیر کل ایمو و برای یک دوره چهار ساله انتخاب می‌شود. البته دبیر کل در صورت لزوم می‌تواند رئیس دانشگاه را معلق نماید و در صورت توصیه به هیئت مدیره، ریاست دانشگاه را از کار برکنار کند. دبیر کل تا زمانی که رئیس دانشگاه منصوب نشده، خود عهده‌دار وظایف ریاست دانشگاه می‌شود.<sup>۴</sup> رئیس دانشگاه مسئول چندین حوزه کلیدی در دانشگاه مانند تأمین و افزایش بودجه، امور سازمانی نظیر مشورت با هیئت اجرایی و توصیه به هیئت مدیره در مسائل مربوطه و ارتباطات بین‌المللی

1. Charter of the World Maritime University, Article 15.

2. Charter of the World Maritime University, Article 17.

3. Charter of the World Maritime University, Article 20.

4. Charter of the World Maritime University, Article 22.

است.<sup>۱</sup> دانشگاه علاوه بر ساختار رسمی، دارای شوراها، کمیته‌ها و کارگروه‌های مختلف است. شوراها و کمیته‌ها به عنوان اجزای دائمی ساختار سازمانی دانشگاه هستند و در تبیین منشور یا سایر اسناد قانونی نقش دارند (WMO, 2018, D). به طور کلی حرکت دانشگاه جهانی دریانوردی در نخستین دهه فعالیت خود به ترسیم چشم‌انداز فعالیت دانشگاه معطوف بود که در نهایت نتیجه این شد که این نهاد به عنوان یک دانشگاه ممتاز در تحصیلات تکمیلی شناخته شود نه صرفاً به عنوان یک مؤسسه آموزش عالی. همین امر منجر به شکل‌گیری طیف گسترده‌ای از طرح‌های اصلاحی در دانشگاه شد که موجب تغییرات ساختاری در سیاست‌ها و برنامه‌های دانشگاه شد. نتیجه این تغییرات نیز منجر به شناسایی و تأیید مؤسسات جهانی و منطقه‌ای بر کیفیت آموزشی دانشگاه جهانی دریانوردی شد (Browne, 2005, p. 181).

### ۲-۳. مؤسسه بین‌المللی حقوق دریایی<sup>۲</sup>

این مؤسسه توسط ایمو در سال ۱۹۸۸ در مالت<sup>۳</sup> تأسیس شد. این نهاد یک مرکز بین‌المللی برای آموزش متخصصان حقوق دریایی است. همچنین در توسعه و انتشار دانش و تخصص در حوزه حقوق بین‌الملل دریایی نقش دارد و توجه ویژه‌ای به مقررات و رویه‌های بین‌المللی در زمینه ایمنی، کارایی کشتیرانی و جلوگیری از آلودگی دریایی دارد. ریشه تأسیس این مؤسسه در نیازمندی کشورها به ویژه کشورهای در حال توسعه به تخصصی‌بودن خدمات حقوقی مرتبط ارائه دهند. یکی از الزامات اساسی برای توسعه دریانوردی توانایی اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی ایمو است. به همین منظور کشورها نیاز به زیرساخت‌های حقوقی مناسب داشتند که مقررات کنوانسیون‌ها را با قوانین ملی تلفیق کنند. زیرساخت‌های حقوقی مناسب در هر کشوری شامل یک رژیم حقوقی به‌روز با دستگاه نظارتی مناسب برای بازبینی، اصلاح و تغییر این قوانین و مقررات است. دولت‌ها و صنعت کشتیرانی برای این منظور به خدمات متخصصان حقوقی مجرب و حرفه‌ای و دارای تخصص در حقوق دریایی نیاز داشتند. بر همین اساس ایمو مشاوره‌هایی را به صورت مقطعی و کوتاه‌مدت و با درخواست کشور متقاضی ارائه می‌کرد، اما این‌گونه مشاوره‌ها برای دراز مدت جوابگو نبود. با توجه به

1. Charter of the World Maritime University, Article 23. Para b.

2. International Maritime Law Institute.

3. Malta.

تغییر پی در پی و متناسب با زمان قوانین، نیاز به اخذ مشاوره مداوم از کارشناسان حقوق دریایی ضروری بود. با توجه به این مسئله، در نهایت مؤسسه بین‌المللی حقوق دریایی تأسیس شد (IMLI, 2018, C). اولین دانشجویان در سال ۱۹۸۹ در مؤسسه ثبت نام کردند. برنامه این مؤسسه شامل آموزش تحصیلات تکمیلی در تمامی زمینه‌های حقوق بین‌الملل دریایی شامل حقوق دریاها، حقوق محیط زیست دریایی و حقوق حمل و نقل دریایی است. عمده متقاضیان این دوره‌های آموزشی را وکلا، مشاوران حقوقی، قضات و سایر افراد علاقه‌مند تشکیل می‌دهند (IMO, 2015). تا سال ۲۰۱۶ در مجموع ۷۹۰ دانشجو از ۱۳۵ کشور جهان در رشته‌های مختلف از این مؤسسه فارغ‌التحصیل شده‌اند (Attard And et al, 2016, p. 16). متقاضیان این دانشگاه معمولاً توسط کشورهای متبوع خود معرفی می‌شوند. فارغ‌التحصیلان این مؤسسه در جهت ادغام و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی در سیستم‌های حقوقی ملی کشور خود مورد استفاده قرار می‌گیرند (Pavliha, 2015).

این مؤسسه دارای هیئت مدیره، کمیته علمی، کمیته مالی و منابع انسانی و مدیر است. هیئت مدیره وظیفه نظارت، کنترل و هدایت مؤسسه را بر عهده دارد (IMLI, 2018, A). ریاست هیئت مدیره بر عهده دبیر کل ایمو می‌باشد و دارای تعدادی عضو افتخاری از جمله رؤسای سابق ایمو و یازده عضو رسمی است (IMLI, 2018, B). تدریس در مؤسسه توسط استادان مقیم مؤسسه انجام می‌گیرد که متشکل از یک مدیر و تعدادی از کارکنان بین‌المللی تمام‌وقت است (IMLI, 2018, A). این افراد مسئول آموزش عمومی و نظارت بر برنامه‌های تحصیلی هستند و آقای پروفیسور آتارد<sup>۱</sup> مدیریت آن را بر عهده دارد (IMLI, 2018, E). کمیته علمی نیز در هماهنگی و اجرای برنامه‌های آموزشی و پژوهشی مؤسسه به مدیر کمک می‌کند (IMLI, 2018, A). کمیته امور مالی و منابع انسانی نیز مسئولیت حسابرسی، تخمین و برآورد بودجه را دارد (IMO, 2016). البته ذکر این نکته ضروری است که هزینه‌های عملیاتی مؤسسه به‌استثنای افرادی که تحت پوشش دولت مالت قرار دارند، به وسیله بودجه‌های داوطلبانه تأمین می‌شود (IMLI, 2018, A).

این مؤسسه در راستای اهداف خود، با سازمان‌های ملی و بین‌المللی در زمینه کشتیرانی ارتباط نزدیک و مستحکمی دارد. سازمان‌هایی مانند بنیاد نیپون،<sup>۲</sup> ایمو و

1. Professor David J. Attard.

2. The Nippon Foundation.

کمیته بین‌المللی دریایی علاوه بر اینکه به مؤسسه کمک‌هزینه‌های تحصیلی اهدا می‌کند، در زمینه آموزشی و مسائل مرتبط با حقوق دریایی نیز همکاری لازم را ارائه می‌نماید. این مؤسسه همچنین از خدمات سایر سازمان‌های بین‌المللی نظیر اتحادیه اروپا، سازمان بین‌المللی کار و کمیسیون تجارت و توسعه سازمان ملل متحد نیز استفاده می‌کند. علاوه بر این، ارتباط گسترده‌ای با انجمن‌های ملی دریایی مانند انجمن حقوق دریایی بریتانیا، انجمن حقوق دریایی سنگاپور، انجمن حقوق دریایی اسلوانی، انجمن حقوق دریایی کانادا و انجمن حقوق دریایی آمریکا برقرار کرده است (IMLI, 2018, D). چندین دهه فعالیت این مؤسسه باعث شده که بسیاری از صاحب‌نظران در حقوق دریایی این مؤسسه را به عنوان یک مرکز آموزش عالی شناسایی کنند که عموماً به توسعه و انتشار دانش و تخصص یافتن در حقوق بین‌الملل دریایی کمک می‌کند (Attard And et al, 2016, p. 7). فعالیت این مؤسسه به‌ویژه در سه حوزه توسعه تخصص مهارت‌های حقوقی پیشنهادی به منظور اطمینان از اینکه دولت‌ها تخصص لازم را برای ادغام حقوق بین‌المللی در حقوق داخلی دارند و آماده‌سازی مشاوران حقوقی برای مشارکت و کمک به دولت‌ها در مجامع بین‌المللی دریانوردی چشمگیر بوده است. از سوی دیگر اشتغال فارغ‌التحصیلان این مؤسسه در مناصبی همچون وزیر، استاد دانشگاه، وکلای دادگستری و مشاوران حقوقی ارشد نشان از اعتبار مدارک و اصالت آموزش این مؤسسه نزد کشورها دارد. این امر در سطح بین‌المللی نیز قابل توجه است. کما اینکه کمیته حقوقی ایمو هم‌اکنون توسط یک فارغ‌التحصیل این مؤسسه اداره می‌شود (Attard And et al, 2016, pp. 15-16).

### ۳-۳. آکادمی بین‌المللی ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی (آکادمی بین‌المللی دریانوردی)<sup>۱</sup>

دولت ایتالیا و ایمو در تاریخ ۱۰ مارس ۱۹۸۸ یک توافقنامه دوجانبه برای همکاری در بخش آموزش و تربیت افراد امضا کردند. طبق این توافقنامه، آکادمی بین‌المللی دریانوردی تأسیس شد تا دوره‌های کوتاه‌مدت در زمینه علوم دریایی را به منظور تقویت بنیة علمی افراد متقاضی کشورهای در حال توسعه برگزار کند. طبق این توافقنامه،

1. International Maritime Safety Security And Environment Academy.

آکادمی مزبور در تریست<sup>۱</sup> ایتالیا فعالیت خود را شروع کرد (IMSSEA, 2018, A). این آکادمی علاوه بر دوره‌های درخواستی کشورهای متقاضی، دوره‌های متفاوت و استاندارد دیگری را نیز ارائه می‌کرد. برای مثال، از دوره‌های استاندارد آموزشی برای جست‌وجو و نجات دریایی، کنترل دولت بندری، بررسی سوانح دریایی و یک دوره در زمینه نقشه‌برداری هیدروگرافی با همکاری سازمان بین‌المللی هیدروگرافی می‌توان نام برد (Kwiatkowska, 1999, p. 126). در این میان ایمو نیز با توجه به اهمیت این آکادمی، پیوسته از آن حمایت می‌کرد و در مقاطع مختلف به دولت‌های عضو توصیه می‌کرد تا از طریق ارائه بورسیه‌های تحصیلی و پشتیبانی از دوره‌ها و برنامه‌های آکادمی، از آن حمایت کنند. در طول فعالیت این آکادمی در طی سال‌های ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۵ بیش از ۷۴۹ نفر از ۱۱۶ کشور تحت آموزش قرار گرفتند (IMO, 2002, p. 236). علی‌رغم موفقیت نسبی این آکادمی در رسالت خود، در سال ۲۰۰۵ فعالیت آن متوقف شد و دولت ایتالیا آکادمی دیگری را با نام آکادمی بین‌المللی ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی جایگزین آن کرد (IMSSEA, 2018, A). آکادمی بین‌المللی ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی در سال ۲۰۰۸ در جنوای ایتالیا و با هدف ارائه آموزش‌های تخصصی برای کشتیرانی بین‌المللی مطابق با کنوانسیون‌ها و مقررات ایمو تأسیس شد (IMO, 2009). این آکادمی از نظر ماهیت، سازمانی غیر انتفاعی است که متعلق به نهادهای دولتی و انجمن‌های ملی از جمله نمایندگی‌های کشتی، صاحبان کشتی، انجمن‌های صنعتی و اتحادیه‌های صنفی است و در هیئت مدیره این آکادمی نیز نمایندگان وزارت حمل و نقل، وزارت آموزش و پرورش و گارد ساحلی ایتالیا دارای کرسی هستند. این آکادمی تحت نظارت ایمو ایجاد شد و نتیجه تلاش‌های مشترک وزارت امور خارجه ایتالیا و استان جنوا برای فعال کردن مجدد یک مرکز عالی آموزشی در ایتالیا بود که قادر به ارائه آموزش‌های پیشرفته و مشاوره فنی در امور دریایی باشد (IMSSEA, 2018, A). بر همین اساس این آکادمی مأموریت اساسی خود را بر مبنای پیاده‌سازی جنبه‌های فنی اجرای مقررات توسط دولت صاحب پرچم، ایمنی ناوبری، حفاظت از محیط زیست دریایی و امنیت کشتی‌ها و امکانات بندری استوار کرده است (IMSSEA, 2018, B). دوره‌های آموزشی این آکادمی به گونه‌ای طراحی شده که

1. Trieste.

فارغ‌التحصیلان آن از منافع دولت صاحب پرچم، بندری و ساحلی محافظت کنند. از جمله دوره‌های این آکادمی می‌توان به دوره آموزشی اجرای مقررات اساسی توسط دولت صاحب پرچم، دوره آموزشی اجرای کُد بین‌المللی امنیت کشتی و تأسیسات بندری به وسیله دولت صاحب پرچم و دولت بندری بر مبنای فصل ۲-۱۱ کنوانسیون سولاس، دوره آموزشی کنترل و بازرسی کشتی توسط دولت بندری و دوره آموزشی روش تحقیق در مورد تصادمات دریایی اشاره کرد (IMSSEA, 2018, C). عملکرد این آکادمی به تبادل تجربیات و دستیابی به بهترین روش‌ها بین ادارات دریایی کشورهای مختلف، کاهش شکاف در اجرای مقررات بین‌المللی در میان کشورها و در نهایت افزایش استانداردهای ایمنی و کارایی عملیات کشتیرانی در سطح جهانی منجر شده است.



## نتیجه

سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان سازمان صلاحیت‌دار در زمینه تدوین مقررات و استانداردهای دریایی در زمینه‌های گوناگون از قبیل ایمنی دریایی، محیط زیست دریایی و امنیت دریایی شناخته می‌شود. از جمله مباحث مطرح در این زمینه آموزش افرادی است که با دریا ارتباط دارند. این مسئله از مهم‌ترین دغدغه‌های ائمو از آغاز تاکنون بوده است. در باب توانمندسازی دولت‌های عضو ائمو در جهت اجرای تعهداتشان، آموزش به عنوان رکن اساسی مطرح است. این مسئله در مورد کشورهای صاحب پرچم بیش از پیش نمایان است، چون دولت صاحب پرچم نسبت به اعمال مقررات و تعهدات در قبال کشتی‌هایی که پرچمش را دارند در اولویت قرار می‌گیرد و اگر دولت‌های صاحب پرچم که فاقد مدیریت دریانوردی کارآمد و چارچوب‌های حقوقی مناسب برای تصویب یا تقویت زیرساخت‌های لازم هستند یا توانمندی‌های قانونی و اجرایی برای اطمینان از پیروی و اجرای مسئولیت‌هایشان طبق حقوق بین‌الملل و به‌ویژه کنوانسیون حقوق دریاها را ندارند، باید تا زمان تحقق چنین شرایطی، حق اعطای پرچم به کشتی‌های جدید را کاهش دهند یا تعلیق کنند و یا ثبت آن را انجام ندهند. ائمو برای توانمندسازی این دولت‌ها علاوه بر صدور یک سری دستورالعمل‌ها، از طریق نهادهای آموزشی وابسته به خود نیز سعی بر توانمندسازی دولت‌های مستأصل دارد. این نهادهای آموزشی شامل دانشگاه جهانی دریانوردی، مؤسسه بین‌المللی حقوق دریایی و آکادمی بین‌المللی ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی می‌شود. هر یک از این نهادها بسته به توان خود، گوشه‌ای از بار آموزشی علوم مرتبط با دریانوردی را به دوش کشیده‌اند.

دانشگاه جهانی دریانوردی یک دانشگاه ممتاز در تحصیلات تکمیلی شناخته شده و این امر منجر به شناسایی و تأیید مؤسسات جهانی و منطقه‌ای بر کیفیت آموزشی آن شده است. عملکرد این دانشگاه منجر به کمک به کشورهای در حال توسعه برای بهبود توانایی‌هایشان در جهت رعایت قوانین و استانداردهای بین‌المللی مربوط به ایمنی دریایی و پیشگیری و کنترل آلودگی دریایی شده است. فعالیت مؤسسه بین‌المللی حقوق دریایی نیز به‌ویژه در سه حوزه توسعه تخصص به منظور مشاوره در باب حقوق بین‌الملل دریایی و توسعه حقوق دریایی ملی و توسعه مهارت‌های حقوقی پیشنهادی به منظور اطمینان از اینکه دولت‌ها تخصص لازم را برای ادغام حقوق بین‌المللی در حقوق داخلی دارند و آماده‌سازی مشاوران حقوقی برای مشارکت و کمک به دولت‌ها در



مجامع بین‌المللی دریانوردی چشمگیر بوده است. آکادمی بین‌المللی ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی نیز با تسهیل تبادل تجربیات و دستیابی به بهترین روش‌ها بین ادارات دریایی کشورهای مختلف موجب کاهش شکاف در اجرای مقررات بین‌المللی در میان کشورها و در نهایت افزایش استانداردهای ایمنی و کارایی عملیات کشتیرانی در سطح جهانی شده است.



## فهرست منابع

### الف. کتاب‌ها

۱. بیگزاده، ابراهیم، *حقوق سازمان‌های بین‌المللی*، انتشارات مجد، چاپ اول، تهران، ۱۳۸۹.
۲. حقیقت، سید صادق، *روش‌شناسی علوم سیاسی*، انتشارات دانشگاه مفید، چاپ دوم، قم، ۱۳۸۷.
۳. مرزبان، علی‌اکبر، *سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی*، نشر اسرار دانش، تهران، ۱۳۹۱.
۴. مشیرزاده، حمیرا، *تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل*، انتشارات سمت، چاپ سوم، تهران، ۱۳۶۶.
۵. های، کالین، *درآمدی انتقادی بر تحلیل سیاسی*، ترجمه احمد گل‌محمدی، نشر نی، تهران، ۱۳۸۵.

### ب. مقاله‌ها

۶. ذاکر حسین، عبدالرحیم، «تاریخ تحولات حقوق بین‌الملل دریاهای»، *کانون و کلا*، شماره ۱۵۲ و ۱۵۳، ۱۳۶۹.
۷. طلایی، فرهاد و حیدری، الهام، «نقش سازمان‌های بین‌المللی دارای صلاحیت جهانی در مقابله با آلودگی زیست‌محیطی ناشی از پسماندها»، *فصلنامه مطالعات حقوقی*، دوره هفتم، شماره ۲، ۱۳۹۴.
۸. منصوری، ایرج، «دریانوردان در جایابی پنج تریلیون دلار کالا در جهان نقش دارند»، *وبسایت خبرگزاری ایرنا*، ۱۳۹۶، (قابل دسترس در: [www.irna.ir/fa/News/82587804](http://www.irna.ir/fa/News/82587804)).

### ج. منابع لاتین

9. Attard, David Joseph and Fitzmaurice, Malgosia and Martinez, Norman and Hamza, Riyaz, *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016.
10. Bcckm,, Rrrrr t ddd ,, ee Rll tt iiiiii i ttt ween UNCOOS ddd IOO Ittt rmmntt ,, Aii a-Pacific Journal of Ocean Law and Policy, Volume 2, Issue 2, 2017.
11. Brww,, Breee .. ddd Jcck,, llllll l yyllll l. WWr ld aa ritime Uii vrrriity,, MMU Jrrr ll ff aa ritime Affii r,, VII mne ,, Issue 2, 2005.
12. Chircop, Aldo, *The Shipping Industry, IMO and the Law of the Sea*,

- National Institute for South China Sea Studies (NISCS) Website, 2016, (Available at: [www.nanhai.org.cn/uploads/file/20161107HY/kj/Aldo%20Chircop/Aldo%20Chircop The%20Shipping%20Industr y,%20IMO%20and%20Law%20of%20the%20Sea.pdf](http://www.nanhai.org.cn/uploads/file/20161107HY/kj/Aldo%20Chircop/Aldo%20Chircop%20The%20Shipping%20Industry,%20IMO%20and%20Law%20of%20the%20Sea.pdf)).
13. IMLI, *Faculty*, International Maritime Law Institute Website, 2018, A, (Available at: [www.imli.org/index.php?q=directories/faculty](http://www.imli.org/index.php?q=directories/faculty)).
  14. IMLI, *Governing Bodies*, International Maritime Law Institute Website, 2018, B, (Available at: [www.imli.org/index.php?q=directories/governing-bodies](http://www.imli.org/index.php?q=directories/governing-bodies)).
  15. IMLI, *IMO International Maritime Law Institute*, International Maritime Law Institute Website, 2018, C, (Available at: [www.imli.org/about-us/imo-international-maritime-law-institute](http://www.imli.org/about-us/imo-international-maritime-law-institute)).
  16. IMLI, *International Relations*, International Maritime Organization Website, 2018, D, (Available at: [www.imli.org/index.php?q=about-us/international-relations](http://www.imli.org/index.php?q=about-us/international-relations)).
  17. IMLI, *Resident Faculty*, International Maritime Law Institute Website, 2018, E, (Available at: [www.imli.org/index.php?q=directories/resident-faculty-0](http://www.imli.org/index.php?q=directories/resident-faculty-0)).
  18. IMO, *25 years of International Maritime Law Institute celebrated at IMO*, International Maritime Organization Website, 2015, (Available at: [www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/15-IMLI25.aspx#.W\\_Dtj9Uza01](http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/15-IMLI25.aspx#.W_Dtj9Uza01)).
  19. IMO, *Brief History of IMO*, International Maritime Organization Website, 2018, (Available at: [www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx](http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx)).
  20. IMO, *Resolution and the Other Decisions of the 22nd Assembly*, IMO Publishing, London, 2002.
  21. IMO, *Technical Co-operation Committee (TC), 59th session: 23-25 June 2009*, International Maritime Organization Website, 2009, (Available at : [www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/TC/Pages/TC-59th-Session.aspx](http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/TC/Pages/TC-59th-Session.aspx)).
  22. IMO, *Internal Oversight Services*, International Maritime Organization Website, 2016, (Available at: [www.imo.org/en/OurWork/2015.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/2015.pdf)).
  23. IMSSEA, *About us*, International Maritime Safety Security And Environment Academy Website, 2018, A, (Available at: [www.imssea.org/home/index.php/the-academy/about-us](http://www.imssea.org/home/index.php/the-academy/about-us)).
  24. IMSSEA, *Institutional course catalogue*, International Maritime Safety Security And Environment Academy Website, 2018, B, (Available at: [www.imssea.org/home/index.php/studying-at-imssea/course-catalogue](http://www.imssea.org/home/index.php/studying-at-imssea/course-catalogue)).
  25. IMSSEA, *International Maritime Safety Security And Environment Academy*, International Maritime Safety Security And Environment Academy Website, 2018, C, (Available at: [www.imssea.org/home/downl](http://www.imssea.org/home/downl)

- oad/IMSSEA2016\_Course\_Catalogue.pdf).
26. Kwiatkowska, Barbara and Dotinga, Harm and Molenaar, Erik and Oude Elferink, Alex G. and Soons, Alfred, *International Organizations and the Law of the Sea: Documentary Yearbook. Vol. 1*, Martinus Nijhoff Publishers, hague, 1999.
  27. Pavliha, Marko, *International Relations and Law between Antiquity and Modernity: The Euro-Mediterranean Relations*, University of Ljubljana Website, 2015, (Available at: [www.fpp.uni-lj.si/obvestila/2015110208051073/](http://www.fpp.uni-lj.si/obvestila/2015110208051073/)).
  28. Pidwirny, Michael, *Fundamentals of Physical Geography*, Physical Geography Website, 2006, (Available at: [www.physicalgeography.net/fundamentals/8o.html](http://www.physicalgeography.net/fundamentals/8o.html)).
  29. Svenson, Nanette, *The United Nations as a Knowledge System*, Routledge, New York, 2015.
  30. WMU, *History*, World Maritime University Website, 2018, A, (Available at: [www.wmu.se/historical-outlook](http://www.wmu.se/historical-outlook)).
  31. WMU, *International Maritime Organization (IMO)*, World Maritime University Website, 2018, B, (Available at: [www.wmu.se/about-us/imo-wmu](http://www.wmu.se/about-us/imo-wmu)).
  32. WMU, *Mission Statement*, World Maritime University Website, 2018, C, (Available at: [www.wmu.se/about/mission-statement](http://www.wmu.se/about/mission-statement)).
  33. WMU, *Structure*, World Maritime University Website, 2018, D, (Available at: [www.wmu.se/about-us/wmu-structure](http://www.wmu.se/about-us/wmu-structure)).
  34. WMU, *What governance structure wmu*, World Maritime University Website, 2018, E, (Available at URL: [www.wmu.se/faq/what-governance-structure-wmu](http://www.wmu.se/faq/what-governance-structure-wmu)).
  35. WMU, *Who we are*, World Maritime University Website, 2018, F, (Available at: [www.wmu.se/who-we-are](http://www.wmu.se/who-we-are)).
  36. Young, A. A, *Allied Maritime Transport Council*, Cornell University Library, New York, 1918.

**Empowering Member States of the International Maritime Organization to Implement Rules and Regulations Case Study: Affiliated Educational Bodies**

Seyed Bagher Mir Abbasi\*

Hamidreza Akbarpour\*\*

Majid Akbarpour\*\*\*

Received: 07/11/2019

Accepted: 10/03/2020

**Abstract**

*International Maritime Organization (IMO) is the supreme authority of making and passing international maritime regulations and standards. However, the member states have always had problems in enforcing these regulations. Employing a descriptive-inductive method, this paper aimed to examine the IMO's role in empowering member states to enforce regulations through its affiliated educational bodies. Considering the role of education in empowering the states facing such problems, IMO created a number of support guidelines to assist the member states in enforcing maritime laws and regulations. In addition, IMO's various initiatives and foundations are realized in its affiliated educational bodies, namely World Maritime University (WMU), International Maritime Law Institute (IMLI), and International Maritime Safety, Security, and Environment Academy (IMSSEA). Holding short-term courses, diploma, MSc, and PhD programs in maritime science, these institutions aim to empower the member states, especially the developing ones. The outcome of these efforts was the nurturing of experts who serve in high positions in their countries to pursue the ultimate goals of IMO.*

**Key words:** *International Maritime Organization; World Maritime University; International Maritime Law Institute; International Maritime Safety, Security and Environment Academy.*

---

\* Professor at Law and Political Science Faculty of Tehran University.

Mirabbassi.bagher@gmail.com

\*\* PhD in International Law at Islamic Azad University Unit Qeshm.

Hamidakbarpour172@gmail.com

\*\*\* PhD in International Law at Shahid Beheshti University.

Majid\_1462@yahoo.com