

# فصلنامه بین المللی قانون یار

License Number: 78864 Article Cod:Y6SH22A12546656 ISSN-P: 2538-3701

## حل و فصل اختلافات مربوط به حقوق دریاها در دادگاه بین المللی

(تاریخ دریافت ۱۴۰۱/۰۳/۱۵، تاریخ تصویب ۱۴۰۱/۰۶/۱۸)

بهاره مذهری پرویز  
دکتر مسعود بسامی<sup>۱</sup>

### چکیده

همانطور که می دانیم اقیانوس ها و دریاها، از مهمترین ارکان حیات بر روی کره زمین هستند که منابع ارزشمندی را در خود جای داده اند و تنوع حیات وحش و منابع زیر بستر آنها موجب شده است که جزء جدایی ناپذیر زندگی بشر باشند. در این وادی دیوان بین المللی حقوق دریاها، به عنوان یکی از سازوکارهای این نظام، سهم چشمگیری در تدوین و توسعه حقوق بین الملل داشته است. حقوق بین الملل دریاها، بسترهای ارتباطی دولت ها را در زمینه دریاها و اقیانوس ها فراهم کرده است. در پی تصویب کنوانسیون حقوق دریاها، بخش عظیمی از سطح، بستر و زیر بستر دریاهای جهان به صورت مستقیم و غیرمستقیم تحت کنترل صلاحیتی دولت ها قرار گرفت. یکی از اهداف کلیدی کنوانسیون حقوق دریاها که در فضایی مبتنی بر درک حقوق بین الملل و همکاری میان دولت ها منعقد شد، ایجاد نظام حقوقی برای دریاها و اقیانوس ها بوده است. البته لازم به ذکر است دیوان بین المللی حقوق دریاها یک نهاد قضایی مستقل و از جمله روشهای پیش بینی شده در کنوانسیون حقوق دریاهاست که نقش مهمی در زمینه حقوق دریاها ایفا کرده و با وجود اهمیت آن در حل و فصل اختلافات، کمتر به تأثیر آن بر کنوانسیون حقوق دریاها توجه شده است. به دلیل اهمیت این موضوع در این مقاله قصد داریم به بررسی حل و فصل اختلافات مربوط به حقوق دریاها در دادگاه بین المللی بپردازیم.

**واژگان کلیدی:** حقوق دریاها، دادگاه های بین المللی، کنوانسیون، سازمان ملل متحد، حل اختلافات دریایی

## بخش اول: کلیات

### بند اول: حقوق بین الملل دریاها

حقوق بین الملل دریاها<sup>۱</sup> (یا به اختصار حقوق دریاها)<sup>۲</sup> یکی از قدیمی ترین و مهم ترین گرایش های حقوق بین الملل (عمومی) می باشد. این بدان جهت است که دریاها همواره استفاده های گوناگونی را برای ملت ها و دولت ها به همراه داشته اند، از کشتیرانی و تجارت دریایی گرفته تا بهره برداری از منابع زنده (مانند ماهیان) و منابع غیر زنده (مانند منابع معدنی و نفت و گاز). نیاز به تنظیم اینگونه استفاده ها و برقراری نظم حقوقی در استفاده از دریاها همواره ایجاب نموده است تا قواعد و مقررات حقوقی وضع شوند تا بر اینگونه استفاده های از دریاها حاکم باشند. بر اساس این ضرورت بوده است که در دوران معاصر یک نظام حقوقی بین المللی (به عنوان جزئی از نظام حقوق بین الملل عمومی) شکل گرفته که حقوق بین الملل دریاها نامیده شده است. بدین ترتیب و با توجه به توسعه های صورت گرفته در دهه های اخیر در زمینه این گرایش از حقوق بین الملل، به سادگی میتوان حقوق بین الملل دریاها را اینگونه تعریف نمود: «حقوق بین الملل دریاها مجموعه ای از قواعد، مقررات و اصول حقوقی بین الملل است که بر روابط میان دولت ها (و به نوعی بر روابط میان دولت ها با سازمان های بین المللی و در برخی موارد با افراد) در چارچوب استفاده های از دریاها حاکم می باشند». (قربان زاد، ۱۳۹۲: ۱۵) بدیهی است که حقوق بین الملل دریاها بر همه مناطق دریایی دولت های ساحلی و بر همه دریاها و اقیانوس های جهان حاکم می باشد. بدین ترتیب حقوق بین الملل دریاها قواعدی را در بر می گیرد که بر بیش از دو سوم از کره زمین حاکم می باشد و این نکته به خوبی اهمیت این گرایش از حقوق بین الملل عمومی را نشان می دهد (طلایی، ۱۳۹۰: ۳-۴). البته حقوق دریاها را نباید با حقوق دریایی یکی دانست؛ زیرا حقوق دریایی به عنوان یکی از شاخه های حقوق خصوصی داخلی (به ویژه حقوق بازرگانی)، مجموعه قوانین و مقرراتی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا، ناظر و حاکم است. از جمله موضوعات مطروحه در حقوق دریایی، می توان از حمل و نقل دریایی، بیمه دریایی، وضعیت حقوقی کشتی ها و ایمنی دریاها نام برد (ضیایی بیگدلی، ۱۳۸۸: ۳۰۸).

<sup>۱</sup> The International Law of the Sea

<sup>۲</sup> The Law of the Sea

## بند دوم: دریا

دریا بدنه آبی متصل آب‌های شور می‌باشد که ۷۰٫۸ درصد سطح زمین را پوشش می‌دهد. دریا آب‌وهوای زمین را معتدل می‌کند و نقش مهمی در چرخه آب، چرخه کربن، و چرخه نیتروژن دارد. اگرچه از زمان پیشاتاریخ دریانوردی و اکتشاف در دریا رواج داشته‌است، مطالعه مدرن علمی دریا (اقیانوس‌نگاری) به‌طور گسترده به سفر چلنجر بریتانیا در دهه ۱۸۷۰ مربوط می‌شود. دریا به‌طور مرسوم به چهار یا پنج بخش بزرگ تقسیم شده‌است، مواردی مانند آرام را اقیانوس و مواردی مانند مدیترانه را دریا می‌گویند.

در زبان پهلوی این واژه به ریخت drayâb بوده‌است. «واژه زرنگ کهن‌ترین نام سیستان و زاولستان است و در سنگ‌نوشته بیستون به گونه زرنگا آمده‌است. به باور پژوهشگران، زرنگ و زریه که به زبان اوستایی به معنای دریا است، و دریه به فارسی هخامنشی و زریا در زبان پهلوی و دریا به زبان امروزی همه یکی است»<sup>۱۴</sup>. بزرگ‌ترین دریا‌های جهان عبارتند از: دریای مدیترانه، دریای برینگ، دریای کارائیب، دریای اختسک.

با توجه به شرایط فعلی رانش قاره‌ای، نیم‌کره شمالی اکنون به‌طور نسبی بین خشکی و دریا تقسیم شده‌است (با نسبت ۲:۳) اما نیم‌کره جنوبی به شدت اقیانوسی است در اقیانوس پهناور، مقدار نمک حدوداً ۳٫۵ درصد جرم آن را تشکیل می‌دهد، البته این مقدار می‌تواند در آب‌های محدود به خشکی، در نزدیکی دهانه رودخانه‌های بزرگ، یا اعماق زیاد متفاوت باشد. حدود ۸۵ درصد جامدات موجود در آب دریا را سدیم کلرید تشکیل می‌دهد. جریان‌های اعماق دریا از اختلاف در دما و میزان نمک حاصل می‌شوند. جریان‌های سطحی نیز از اصطکاک موج‌های تولید شده در اثر وزش باد و جزر و مد پدیدار می‌شوند. تغییرات سطح آب دریا نیز نتیجه جاذبه ماه و خورشید است. مسیر تمام این‌ها به وسیله مناطق وسیع سطح آبی و زیر آبی تعیین می‌شوند، که حاصل حرکت وضعی زمین می‌باشند (اثر کوریولیس).

## بند سوم: حقوق دریا

حقوق دریاها یا حقوق بین الملل دریاها یکی از شاخه‌های نوین و جدید حقوق بین الملل و مجموعه ی مقرراتی است که کشورها باید آنها را در روابط بین المللی خود در مناطق مختلف دریایی رعایت نمایند. بهتر است بدانید که حقوق دریاها در همه ی زمان‌ها چه در زمان جنگ باشد و چه در زمان صلح لازم الاجرا می‌باشد اما ممکن است برخی از قواعد آن در زمان جنگ به حالت تعلیق نیز درآید

و یا قواعد خاصی در خصوص زمان جنگ مجرا گردد. حقوق جنگ دریایی متضمن این قواعد خاص می باشد. البته باید توجه داشت که حقوق دریایی با حقوق دریاها متفاوت می باشد و این تفاوت در این است که حقوق دریایی به عنوان یکی از شاخه های حقوق خصوصی داخلی می باشد که مجموعه ی قوانین و مقرراتی می باشد که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم می باشد.

### بخش دوم: بررسی روند شکل گیری کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

حقوق دریاها که محققان انگلیسی به آن The Law of the Sea میگویند شامل قواعد یا سکه دولت ها و مؤسسات بین المللی خود، که راجع به امور دریایی بایستی رعایت کنند. به عبارت دیگر حقوق دریاها مشتمل بر مجموعه قواعد حاکم بر روابط بین المللی دولت ها و سازمان های بین المللی در امور دریایی است. بعضی از محققین آنرا حقوق بین الملل عمومی دریایی و حقوق بین الملل دریاها نامیده اند. بنابراین می توان گفت که حقوق دریاها از موضوعات حقوق بین الملل عمومی است. زیرا حقوق دریاها حاکم است بر روابط دولت ها و سازمان های بین المللی که از موضوعات حقوق بین الملل و سازمان ملل متحد هستند. دایره شمول و حوزه عملکرد حقوق دریاها رژیم حقوقی در خصوص موارد زیر را در بر می گیرد:

خط مبدأ، دریای ساحلی یا سرزمینی، تنگه ها، مجمع الجزایرها، منطقه مجاور، فلات قاره، منطقه انحصاری اقتصادی، دریاهای آزاد، بستر دریاها، ماهیگیری و استفاده از منابع دریاها، آلودگی دریاها، تحقیقات علمی و صنعتی دریایی و انتقال دانش فنی، استفاده نظامی از دریا، وضعیت کشورهای محاط در خشکی، و کشورهای دارای شرایط نامساعد جغرافیایی و اجرای قوانین و حقوق دولت های ساحلی و حق حاکمیت کشورها در آب های ساحلی. (همتیان، ۱۳۹۹: ۵۴)

ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ آزادی های موجود در دریای آزاد را اینچنین برمی شمارد:

۱. آزادی کشتیرانی
- کشتی های همه دولت ها خواه جنگی، دولتی یا تجاری حق دریانوردی در دریای آزاد را دارند و هیچ دولتی نمی تواند از کشتی های تجاری خارجی بخواهد به کشتی های جنگی ادای احترام کند.
۲. آزادی پرواز
۳. آزادی قرارداد نکابلو لوله های زیر دریایی
۴. آزادی ساختن جزایر مصنوعی و سایر تاسیسات مجاز

۵. آزادی ماهیگیری

۶. آزادی تحقیقات علمی

به موجب ماده ۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲، دریای آزاد مخصوص استفاده مسالمت آمیز است. دریای آزاد ممکن است مورد استفاده نیروهای دریایی قرار گیرد؛ ولی استفاده از آن برای هدف‌های تهاجمی نقض ماده مزبور و بند ۴ ماده ۲ منشور ملل متحد می‌باشد.

### بند اول: تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲

علاقه مندی حاکمان و دولتها برای گسترش حیطه حاکم بودن خویش بر دریاها سابقه ای بسیار طولانی دارد، اما توجه قدرت های استعماری اروپا در نیمه ی دوم قرن پانزدهم به کشف مناطق جدید و تصرف سرزمین های تازه، باعث افزایش فوق العاده این توجهات بسوی دریاها شد. قدرتهای دریایی یکی پس از دیگری، حاکم بودن بر آبهای جهان را در اختیار گرفتند و در جهت افزایش این قدرت کمترین حقوق را برای دولتهای ساحلی قایل شدند. در مقابل، دولتهای ساحلی برای تأمین امنیت خویش بهره برداری از منابع دریایی و بعدها منابع زیربستر (در جهت افزایش تسلط خود) بر میزان بیشتری از آبهای ساحلی کوشش می کردند. بحثها و کشمکش های فراوانی طی قرن هفدهم تا قرن حاضر بین دولتها در این زمینه وجود داشته که گاهی اوقات به درگیری هایی نیز منجر شده است. پس از جنگ جهانی اول و با تشکیل جامعه ملل، اولین کنوانسیون حقوق دریاها در سال ۱۹۳۰ م. در شهر لاهه تسکیل شد که به هیچگونه تفاهمی دست نیافت اما طرح مسأله در میان کشور ها به عنوان اولین قدم قابل توجه بود. سازمان ملل متحد نیز با تشکیل دو کنفرانس در سالهای ۱۹۵۸ م. و ۱۹۶۰ م. تلاش کرد تا به اتفاق نظری در مورد حقوق بین الملل دریاها دست پیدا کند که توفیق چندانی به همراه نداشت. در سال ۱۹۷۰ قطعنامه شماره ۲۵۷۰ مجمع عمومی سازمان ملل متحد کنفراسی را به منظور تهیه کنوانسیون جامع حقوق دریاها تشکیل داد. اولین جلسه کنفرانس در سال ۱۹۷۳ برگزار شد و بعد از آن تا سال ۱۹۸۲ هر سال چند ماه به کار خود ادامه داد. بیش از ۱۵۰ کشور جهان برای تامین حقوق خود در مذاکرات کنفرانس شرکت داشتند. قویترین گروه از کشورها گروه ۷۷ متشکل از ۱۲۰ کشور و اکثرا کشورهای در حال توسعه بودند که علی رغم تنوع کشورهای عضو کنفرانس توانست موفقیت چشمگیری به دستاورد و نقش موثری در تدوین کنواسیون ایفا کند. (پورنوری، ۱۳۹۸: ۴۵) تصویب قسمت های مختلف کنوانسیون بدون رای گیری و به روش اجماع بود اما وقتی نوبت به تصویب متن نهایی کنوانسیون در سال ۱۹۸۲ رسید امریکا خواستار اعمال روش رای گیری شد و نتیجتا متن کنوانسیون به

همراه چهار قطعنامه با ۱۳۰ رای موافق در مقابل ۴ رای مخالف و ۱۷ رای ممتنع به تصویب نمایندگان کشورها رسید. حدود ربع قرن از آن تاریخ میگذرد و هشت سال است که کنوانسیون قدرت اجرایی جهانی پیدا کرده است. ویژگی مهم کنوانسیون این است که یک سند رسمی مبهم میباشد که متن های اصلی با اعتبار مساوی به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی دارد. در واقع اگر هدف این باشد که یک کنوانسیون قابل قبول در سطح جهانی تنظیم گردد، آن کنوانسیون باید در هر یک از زبان هایی که هر کشور ممکن است به آنها رجوع نماید، در دسترس باشد. دستیابی به این هدف ابداع دیگری در جریان تنظیم معاهده بین المللی بوده است. بعد از مذاکرات و کار طولانی به مدت بیش از ۹۰ هفته، در ۲۳ آوریل ۱۹۸۲ کنفرانس تصویب کنوانسیون را به را گذاشت، و ۱۳۰ رای مثبت، و ۴ رای منفی و ۱۷ رای ممتنع کشورها بیانگر تایید همه جانبه ایده ها، اصول، و اهداف یک نظم جدید بین المللی دریایی به نحو مندرج در کنوانسیون حقوق دریا بود. این تایید بعدا که اکثر کشورهای که رای ممتنع داده بودند کنوانسیون را امضا کردند، بیشتر تقویت گردید. جلسه نهایی کنفرانس در شهر مونتیگویی در ۶ تا ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ تشکیل و سند نهایی کنوانسیون آماده گردید و کنوانسیون در ۱۰ دسامبر در جامئیکا برای امضا مفتوح گشت. در اولین روز ۱۷ کشور کنوانسیون را امضاء کردند. به علاوه کشور فیجی تصویب خود را نیز تودیع نمود. هرگز قبلا در اولین روز افتتاح یک کنوانسیون برای امضاء، از آن چنین حمایت وسیعی به عمل نیامده بود و کسب چنین موفقیتی برای کنوانسیون حقوق دریا در تاریخ حقوق معاهدات بی سابقه بوده است. (پورنوری، ۱۳۹۸: ۴۳)

### بند دوم: چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲

کنوانسیون یک چهارچوب جامع برای تنظیم فضای دریاها و اقیانوس ها ایجاد می نماید. کنوانسیون به ۱۷ قسمت و ۹ پیوست تقسیم شده است و از جمله شامل مقررات حاکم بر حدود قلمرو و صلاحیت ملی کشور ها در دریا، دسترسی به دریاها، دریانوردی، حمایت و حفاظت از محیط زیست دریا، اکتشاف منابع زنده و حفاظت آنها، تحقیقات علمی، حفاری معادن بستر دریا و بهره برداری های دیگر از منابع غیر زنده، و حلو فصل اختلاف میشود. به علاوه کنوانسیون تشکیل سازمان های بین المللی جدیدی را برای انجام موضوعات خاص در نظر گرفته است. مرکز ثقل کنوانسیون این مفهوم است برخورداری از حقوق و منافع. با تقبل تکالیف و وظایف همراه است و به این ترتیب یک نظم کلی منصفانه بین حقوق و تکالیف مندرج در کنوانسیون ایجاد گردیده است. این مفهوم توازن حقوق تکالیف در ماده ۳۰۰ کنوانسیون که رعایت حسن نیت را در اجرای تکالیف الزامی، و سوء استفاده

از حقوق را منع مینماید، مورد تاکید قرار گرفته است. شش قسمت اول کنوانسیون به طور کلی به موضوع نواحی تحت صلاحیت ملی کشورها میپردازند. "اعلامیه اصول" مندرج در قطعنامه (۲۵) ۲۷۴۹ مجمع عمومی سازمان ملل متحد مقرر نموده که میراث مشترک بشریت از ناحیه بستر دریا و کف اقیانوس خارج حدود صلاحیت ملی کشورها تشکیل میشود.

کنوانسیون ایجاد یک دریای سرزمینی تا ۱۲ مایل را اجازه میدهد و روشهای گوناگونی را برای تعیین خطوط مبدا برای تفکیک آب های سرزمینی به رسمیت شناخته شده و اینکه چه نوع فعالیتهایی خلاف عبور بی ضرر می باشند، مشخص مینماید. در مورد ابهای کشورهای هم مرز تنگه ها، قاعده "عبور ترانزیتی" معرفی شده است. عبور از ابراهای دریایی مجمع الجزایری نیز مشخص شده است. (قربان نژاد، ۱۳۹۲: ۴۳) خارج از ابهای سرزمینی، کنوانسیون ایجاد یک منطقه انحصاری اقتصادی تا ۲۰۰ مایل را اجازه میدهد. از نظر تاریخی تمام نواحی خارج از ابهای سرزمینی، دریای آزاد را تشکیل میدادند. برای اینکه کشورهای ساحلی از نواحی خارج از سواحل خود منفعت اقتصادی به دست آورند، لازم بود که ابهای سرزمینی خود را گسترش دهند و بنابراین تمام آزادی های مربوط به دریا های آزاد در آن نواحی ضمیمه شده به ابهای سرزمینی خود، حذف نمایند. (پورنوری، ۱۳۹۸: ۵۴)

این تحمیلی بود بر منافع سایر کشورهای دریایی که اصرار میکردند حقوق عرفی فقط دریای زمینی به وسعت ۳ مایل را اجازه میدهد و هر اقدامی خارج از این ۳ مایل نقض آزادی آنها میباشد.

مقررات مربوط به منطقه انحصاری اقتصادی نمونه بارز سازش متوازن بین حقوق و تکالیف مربوط به آن میباشد. کنوانسیون حقوق خاصی را در منطقه انحصاری اقتصادی برای اهداف اقتصادی به کشور ساحلی میدهد. از جمله حق ماهیگیری و بهره برداری از منابع زنده آن. مع هذا، هم زمان کشورهای همسایه محصور در خشکی و محروم جغرافیایی باید اجازه داشته باشند و آزادی های سنتی دریا های آزاد نیز باید در این منطقه حفظ گردد. در عین حال، به رسمیت شناختن حقوق دیگران در منطقه به حقوق کشورهای ساحلی خدشه وارد نمیکند. برای حفظ این همه منافع مختلف در منطقه، همه کشور ها باید تعهد کنند که به حقوق و استفاده های مشروع کشورهای دیگر در این منطقه احترام بگذارند. (مدنی، ۱۳۹۰: ۵۴) خارج از حدود منطقه انحصاری اقتصادی، اینکه کدام یک از مقررات کنوانسیون در آنها اعمال میشوند به محل انجام فعالیت ها در آن بستگی دارد. فعالیت ها در ابهای بالای آنها تابع مقررات مربوط به دریاهای آزاد میباشد که عموماً از حقوق بین الملل عرفی که آزادی های مربوط به دریاهای آزاد را اجازه میدهند، ناشی میشوند. ضمن اینکه آنها در چند مورد در ارتباط با الودگی و

مقررات ایمنی تحقیقات علمی، حفاظت محیط زیست و جلوگیری از قاچاق مواد مخدر و روان گردان محدود میسازد. فعالیتهای در بستر دریا و زیر آن در فلات قاره، اگر شکل فلات معیارها و علائم مشخصی داشته باشد، ممکن است داخل صلاحیت ملی کشور ساحلی قرار گیرند. کنوانسیون ایجاد یک کمیته کارشناس را مقرر نموده تا در مورد تعیین حدود گوشه بیرونی قاره ای، یعنی حدود اعمال صلاحیت ملی کشورها بر فلات قاره مشاوره بدهند. (پورنوری، ۱۳۹۸: ۶۵) بعد از مقرر کردن معیارهای تعیین حدود قلمرو و صلاحیت ملی کشورها، کنوانسیون اصول و مقررات حاکم بر بستر اقیانوسها و دریاهای خارج از آن حدود و میراث مشترک بشریت را برمی شمارد. تنظیم این مقررات، به خصوص بسیار مشکل بود زیرا آنها مفاهیم جدید دز حقوق دریا بودند و بنابر این سوابق آنها را کمک نمی کردند. نهادی که به او اختیار داده شده بود میراث مشترک بشریت را اداره کند و اکتشافات و بهره برداری از آن منابع را تنظیم نماید، "مقام بین المللی بستر دریا" می باشد که سازمانی است که همه کشوره میتواند عضو آن باشند و سازمانهای بین المللی و نهادهایی که شرایط مشخصی را داشته باشند نیز میتواند به عضویت آن در آیند. "مقام بین المللی بستر دریا" نه تنها این اختیار را دارد که به طور مستقیم فعالیتهای صرفا تجاری را در ناحیه تنظیم نماید، بلکه همچنین میتواند خودش در بستر دریای "ناحیه" حفاری نماید و این موسوم به "سیستم موازی" می باشد. (پورنوری، ۱۳۹۸: ۷۶) کنوانسیون به مسایل دیگر مورد نگرانی و توجه جهانی میپردازد. اصول و سیاستهای کلی حاکم بر جلوگیری، کاهش و کنترل الودگی محیط زیست دریا در کنوانسیون مقرر شده اند. کنوانسیون همچنین شامل مقرراتی میشود که قصدشان توسعه و انتقال همه نوع فن اوری دریایی و تشویق انجام تحقیقات علمی دریایی می باشد. به علاوه کنوانسیون حاوی یک سری مقررات جامع در مورد حل و فصل اختلافات می باشد. کنوانسیون اعضای خود را ملزم میکند که اختلافاتشان را به صورت مسالمت آمیز حل و فصل نمایند و اگر قادر نباشند به توافق برسند، روشهای را برای حل و فصل اختلافات در نظر گرفته است. این سیستم حل اختلافات، الزامی و تعهد آور است و به موجب آن یک طرف دعوی هیچ راهی ندارد بجز اینکه، اگر طرف دیگر چنین تقاضا کند، اختلاف را به یکی از این مراجع حل و فصل اختلافات ارجاع نماید و ملزم است رای آن مرجع را اجرا نماید. البته کشورها از قبل میتوانند مرجعی را که صلاح میدانند انتخاب نمایند و برای این منظور کنوانسیون اجازه میدهد که کشورها از میان دیوان بین المللی دادگستری و داوری یکی را انتخاب نمایند "دیوان بین المللی حقوق دریا" در تمام اختلافات مربوط به حقوق دریا صلاحیت مشترک دارد، اما این "شعبه حل اختلاف بستر دریایی" دیوان است که بر

کلیه اختلافات مربوط به ناحیه بین المللی بستر دریا، صلاحیت انحصاری دارد. اشخاص حقیقی و حقوقی که مستقیماً در فعالیتهایی که اختلاف از آنها ناشی میشود اشتغال دارند نیز، همانند کشورها به "شعبه حل اختلاف بستر دریا" دسترسی مستقیم خواهد داشت. (همان)

### بند سوم: ویژگی های کنوانسیون ۱۹۸۲

۱- کنوانسیون حفظ صلح و امنیت بین المللی را ترویج خواهد کرد، زیرا حدودهای توافق شده جهانی در مورد دریای سرزمینی، منطقه مجاور یا نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره را جایگزین ادعاهای زیاد و متضاد کشورهای ساحلی می نماید. (همان، ص ۱۵)

۲- منافع جامعه جهانی ادر ازادی دریانوردی را به وسیله تراضی و سازش مهم کشورها در مورد وضعیت منطقه انحصاری اقتصادی، رژیم عبور بی ضرر از دریای سرزمینی، رژیم عبور ترانزیتی از تنگه های مورد استفاده دریا نوردی بین المللی و رژیم عبور از ابراه های مجمع الجزایری، تسهیل خواهد نمود.

۳- کنوانسیون شامل قواعد جدید مهم برای حمایت و حفاظت محیط زیست دریا از الودگی میباشد.

۴- کنوانسیون شامل قواعد جدید در مورد تحقیقات علمی دریایی میباشد که توازن منصفانه ای بین منابع کشورهای تحقیق کننده و منافع کشورهای ساحلی که تحقیقات در مناطق اقتصادی یا فلاتهای قاره آنها انجام میشود، برقرار میسازد.

۵- منافع جامعه جهانی در حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات و جلوگیری از استفاده از زور در حل و فصل اختلافات بین کشورها، به وسیله سیستم امره حل و فصل اختلافات مذکور در کنوانسیون تامین شده است.

۶- کنوانسیون با انعکاس این اصل که منافع بستر اعماق دریا میراث مشترک بشریت میباشد، در ایجاد ترتیبات و تشکیلات عادلانه و قابل عمل به موفقیت دست یافته است.

۷- اگرچه از وضع ایده ال ان دور هستیم، اما هنوز میتوانیم نشانهایی از انصاف بین المللی را در کنوانسیون مشاهده نماییم، از قبیل تقسیم درآمد حاصل از اکتشافات و بهره برداری منابع خارج از ۲۰۰ مایل فلات قاره بین کشورها، اجازه دسترسی کشورهای محصور در خشکی و محروم جغرافیایی به منابع زنده مناطق انحصاری اقتصادی کشورهای همسایه، ارتباط بین ماهیگیران ساحلی و ماهیگیران ابله ای دور، و تقسیم منافع ناشی از اکتشافات منابع بستر دریا. (مدنی، ۱۳۹۰: ۵۴)

## بخش سوم: مواضع ایران در کنفرانس حقوق دریاها

از سخنرانی نماینده هیأت ایرانی در کنفرانس چنین بر می آید که ایران، نظریه «معامله یکجا (کلی)» را که توسط نمایندگی پرو در کنفرانس مطرح شد پذیرفته بوده و کلیت کنوانسیون را مدّ نظر داشته و نیز علاقه مند بوده متن نهایی نیز با اجماع تصویب شود و از این لحاظ نمایندگی آمریکا را به خودخواهی و کوتاه بینی متهم نمود. همچنین بطور خاص نمایندگی ایران به موضوع «میراث مشترک بشریت» درباره منابع دریایی خوشبین بوده و در مجموع کلیت اعمال کنوانسیون را در صورت حاکمیت قانون و عدالت به نفع خود و در جهت نظام اقتصادی عادلانه تر برای جهان ارزیابی می کرده است. باوجود این، ایران سه ایراد نسبت به نتایج کنفرانس وارد کرده است:

نخست این که ایران در پذیرفتن قسمت مربوط به عبور کشتی های نظامی در آبهای سرزمینی خود مشکلاتی دارد که بعداً نظر تفسیری خود در این زمینه را نیز اعلام نموده است.

دوم این که ایران به مشارکت نهضتهای آزادیبخش و بطور خاص «سازمان آزادیبخش فلسطین» فقط به عنوان «ناظر» معترض بوده است که این یک ایراد به کنوانسیون نیست و مسأله ای شکلی مربوط به کنفرانس است.

سوم این که ایران معتقد است در بهره برداری از منابع دریاها به منافع و مزایای کشورهای صنعتی مورد توجّه قرار گرفته است. این درحالیست که کشورهای صنعتی خود در ابتدا نظر خلاف داشته و به همین دلیل از امضای کنوانسیون خودداری نموده و قصد داشتند «قرارداد کوچک» میان خود را در این زمینه جایگزین کنوانسیون نمایند که پیشاپیش با اعتراض گسترده کشورهای در حال توسعه روبرو و منصرف شدند (آقای، ۱۳۹۵: ۴۵)

بنابراین اعتراضهای مزبور چندان گسترده نبوده که ایران را از امضای کنوانسیون بازدارد. علیرغم اینها، ایران پنج نظر تفسیری نیز طی بیانیه شفاهی اعلام نمود.

نخست این که مواردی که در کنوانسیون جنبه تدوین عرف بین المللی نداشته صرفاً مربوط به کشورهای عضو است و اثری بر کشورهای غیرعضو ندارد. نماینده ایران البته در شرایطی به ماده ۳۴ معاهده ۱۹۶۹ استناد می نماید که ایران، عضو آن معاهده نیز نیست و بهتر بود نماینده ایران از قواعد عرفی هم در بیانیه خود بهره می گرفت. ایران از جمله موارد غیرعرفی و صرفاً قراردادی کنوانسیون به «حق عبور ترانزیتی از تنگه ها جهت حمل و نقل بین المللی»، «منطقه انحصاری اقتصادی» و مسائل «بستر دریاها و میراث مشترک بشریت» اشاره می نماید. لذا ایران نیز از حقوق و تعهدات ناشی از این

موارد تا پیش از عضویت، بهره ای نمی برد. (آقایی، ۱۳۹۵: ۴۵)

دوم این که ایران معتقد است قانونگذاری داخلی در راستای ماده ۲۱ یعنی حق عبور بی ضرر در دریای سرزمینی نافی حق حاکمیتی دولت ساحلی برای لزوم اجازه قبلی عبور بی ضرر شناورهای نظامی نیست.

سوم این که حقوق مصرح در ماده ۱۲۵ کنوانسیون (عبور ترانزیتی کشورهایی که به دریای آزاد دسترسی ندارند) در چارچوب موافقت نامه ها باید انجام شود. توضیح این که گرچه نمایندگی ایران فقط به موافقت نامه های دوجانبه اشاره کرده است اما به نظر نمی رسد این امر نافی تجویز موافقت های منطقه ای، ناحیه ای یا حتی چندجانبه باشد که در بند ۲ ماده ۱۲۵ نیز به موافقت های منطقه ای و ناحیه ای اشاره شده است. دیگر این که ایران بر اصل «عمل متقابل» در این زمینه اصرار می ورزد؛ در حالی که اصولاً ماده ۱۲۵ مربوط به حق عبور ترانزیتی کشورهای محصور در خشکی از کشور دارای ساحل است و وضعیت دو کشور قاعده تاً ممکن است یکسان نباشد که عمل متقابل انجام شود یعنی ممکن است کشور محصور در خشکی، اهمیت ترانزیتی نداشته باشد که کشور ساحلی هم بخواهد از آن استفاده کند.

چهارم این که نماینده ایران در دفاع از حقوق کشور غیرمحروم جغرافیایی به تفسیر ماده ۷۰ پرداخته و معتقد بود این ماده به حقوق کشور ساحلی که جمعیت زیادی دارد و منحصرأ به منابع منطقه دریایی خود وابسته است خدشه وارد نمی کند. بند ۳ ماده ۷۰ و مخصوصاً بخش الف آن نیز این نظر تفسیری را تأیید میکند.

پنجم این که ایران معتقد بود جزایر کوچکی که بالقوه مسکونی هستند یا می توانند حیات اقتصادی داشته باشند مشمول بند ۲ ماده ۱۲۱ هستند و باید مناطق دریایی داشته باشند. این مسأله هم تفسیری است و از مفهوم مخالف بند ۳ ماده ۱۲۱ هم می توان در تأیید نظر ایران بهره جست. آخرین ابهام برای ایران در کنفرانس، در مورد ارجاع به روشهای حقوقی حل و فصل اختلافات بوده که در زمان امضای کنوانسیون، تصمیم گیری درباره آن را به زمان دیگری موکول نمود.

### **بند اول: ارجاع به روش های اجباری حقوقی حل و فصل اختلافات در کنوانسیون**

ماده ۲۸۷ کنوانسیون ارجاعی است به اصل پذیرش اختیاری صلاحیت اجباری محاکم بین المللی. دولت ایران در حال حاضر صلاحیت اجباری دیوان بین المللی دادگستری را نیز به رسمیت نمی شناسد؛ اما این بدان معنا نیست که ایران علاقه ای به حل و فصل حقوقی اختلافات بین المللی خود

ندارد چراکه یکی از پرکارترین دولتها نزد دیوان بین المللی دادگستری بوده است و حتی پس از انقلاب اسلامی بود که دو بار در پرونده های تصادم هوایی (سقوط هواپیمای مسافربری ایرباس ایران در خلیج فارس) و سکوهای نفتی به عنوان خواهان نزد دیوان مزبور طرح دعوی نموده و شکایت به قضات غالباً غیرمسلمان دیوان برد. به علاوه در تاریخ ۸۶/۶/۲ دولت ایران لایحه الحاق به کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیرآب (پاریس-۲۰۰۱) را به مجلس تقدیم کرده و روش دیوان داوری مطابق پیوست ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را به عنوان روش پذیرفته خود اعلام نمود و به نظر می رسد از نظر سیاسی اصولاً دولت ایران با حل و فصل حقوقی اختلافات خود مشکلی ندارد. در ماده ۲۵ کنوانسیون ۲۰۰۱ مراحل حل اختلاف عبارتند از: مذاکره با حسن نیت، ارجاع میانجیگری به یونسکو، و نهایتاً اعمال مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها که کشورهای غیرعضو آن کنوانسیون هم باید روشی را برگزینند. البته کنوانسیون ۲۰۰۱ همینطور در الحاق ایران به موافقتنامه تأسیس کمیسیون تون ماهیان اقیانوس هند (مصوب ۸۰/۸/۲۳ مجلس شورای اسلامی) که به تأیید شورای نگهبان نیز رسیده است طبق ماده ۲۳ آن، شرط صلاحیت اجباری دیوان بین المللی دادگستری در صورت عدم حل اختلاف از طریق میانجیگری پذیرفته شد و مهمتر از همه تشکیل دیوان داوری دعای ایران و ایالات متحده طبق بیانیه الجزایر است که ایران، آراء این دیوان را نیز پذیرفته و اجرا نموده است. (پورنوری، ۱۳۹۸: ۳۲)

## بخش چهارم: طرح موضوع تشکیل یک مرجع بین الدولی دریانوردی در سازمان ملل متحد

هنگامی که برای اولین بار پیشنهاد تأسیس سازمانی تخصصی در سازمان ملل متحد که به امور دریایی بپردازد مطرح گردید. هدف اصلی تشکیل ابزاری بین المللی به منظور افزایش ایمنی در دریا بود. از آنجائیکه کشتیرانی، صنعتی است با ماهیت بین المللی، مدتها بود که همگان دریافته بودند اقدام به منظور افزایش ایمنی عملیات دریایی در صورتی که در سطح بین المللی انجام گیرد مؤثر خواهد بود تا اینکه توسط کشورهای مختلف تک تک و به صورت یکجانبه و بدون هماهنگی با سایر کشورها صورت پذیرد. اگرچه متن تعدادی موافقتنامه بین المللی تصویب گردیده بود ولی کشورهای بسیاری بر این عقیده بودند که نیاز به وجود ارگانی دائمی است که بتواند سایر اقدامات را هماهنگ و بر آنها اضافه نماید. در سال ۱۹۴۵ میلادی نمایندگان پنجاه کشور جهان در شهر سانفرانسیسکو آمریکا گردهم آمدند تا اقدام به تهیه " منشور سازمان ملل متحد " نمایند. پس از برگزاری جلسات مفصل و بحث و

تبادل نظرهای فراوان، این کشورها توانستند منشور مورد نظر را در تاریخ بیست و ششم ماه ژوئن سال ۱۹۴۵ میلادی به تصویب رسانند و سنگ بنای فصل جدیدی از روابط بین المللی را پی ریزی کنند. منشور سازمان ملل متحد در تاریخ بیست و چهارم ماه اکتبر همان سال به مرحله اجرا درآمد و از این تاریخ سازمان مذکور پا به عرصه وجود نهاد. جمهوری اسلامی ایران نیز در زمره پنجاه کشور و در واقع از موسسین این نهاد مهم بین المللی محسوب می شود. علاوه بر سازمان ملل متحد، سازمان های بین المللی دیگری چه در قبل و چه در بعد از آن پا به عرصه وجود گذاشتند. تعدادی از این سازمان ها با انعقاد توافق نامه با سازمان ملل متحد، عنوان سازمان های تخصصی و یا وابسته را با خود گرفتند. این سازمان ها و به طور عمده از طریق " شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد" با سازمان ملل متحد ارتباط برقرار می کنند. بنای قانونی تنظیم چنین توافق ها که منجر به اعطای عنوان سازمان تخصصی سازمان ملل متحد می شود، ماده ۵۷ و ۶۳ منشور این سازمان می باشد. تعدادی از سازمان های بین المللی نظیر "سازمان بین المللی کار" و "سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری" که قبل از تشکیل سازمان ملل متحد تاسیس شده بودند، از همین طریق به صورت یکی از سازمان های تخصصی این سازمان درآمدند. آخرین سازمانی که ده روز قبل از تاسیس سازمان ملل متحد پا به عرصه وجود گذاشت، "سازمان بین المللی غذا و کشاورزی" بود. این سازمان بعدها به "سازمان غذا و کشاورزی ملل متحد" تغییر نام داد. اولین سازمان تخصصی که پس از تاسیس سازمان ملل متحد ایجاد گردید، "سازمان تربیتی، علمی و فرهنگی ملل متحد" موسوم به یونسکو است. اساس نامه این سازمان در تاریخ شانزدهم ماه نوامبر سال ۱۹۴۵ میلادی به تصویب رسید و در تاریخ ششم ماه نوامبر سال ۱۹۴۶ میلادی به اجرا درآمد. در حال حاضر نوزده سازمان بین المللی وجود دارند که به عنوان سازمان های تخصصی سازمان ملل متحد فعالیت می نمایند. (بیاتیان، ۱۳۹۲: ۹۲) سازمان های بین المللی دیگری نیز هستند که اگر چه ممکن است دارای روابط و تعاملاتی با سازمان ملل متحد باشند، اما به عنوان سازمان تخصصی آن در مفهوم حقوقی محسوب نمی شوند. به عنوان نمونه می توان از "سازمان بین المللی قهوه" و "سازمان بین المللی شکر" نام برد. این دو سازمان به ترتیب در سال ۱۹۶۳ و ۱۹۶۸ میلادی تاسیس گردیدند. مقر این دو سازمان در شهر لندن است. یکی از موضوع های مهمی که در همان سال اول شروع به کار سازمان ملل متحد مورد توجه و در دستور کار آن قرار گرفت، تاسیس یک نهاد بین المللی در زمینه ی دریانوردی بود. این مساله برای اولین بار به طور رسمی در نخستین نشست شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد که از اواخر ماه ژانویه الی اواسط ماه فوریه سال ۱۹۴۶ میلادی

در لندن برگزار شد، مطرح گردید. در این اجلاس شورا با صدور قطعنامه ای به تاریخ شانزدهم ماه فوریه اقدام به تشکیل یک " کمیسیون موقت حمل و نقل و ارتباطات " نمود. ایم کمیسیون ماموریت یافت تا در خصوص ایجاد " نمایندگی های بین الدولی " و هم چنین مسائل و مشکلات اساسی موجود در حوزه حمل و نقل و ارتباطات مطالعه و توصیه های خود را به شورا ارائه نماید. (مرزبان، ۱۳۹۳: ۳۷) کمیسیون مورد نظر بلافاصله اولین نشست خود را در اواخر ماه آوریل و اوایل ماه می سال ۱۹۴۶ میلادی در شهر نیویورک ایالات متحده امریکا برگزار نمود. در این اجلاس کمیسیون وضعیت سازمان های بین المللی و مقررات موجود در زمینه کشتیرانی را مورد ملاحظه و مطالعه قرار داد و نتیجه کار خود را ارائه کرد. شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد دومین نشست خود را در ماه ژوئن سال ۱۹۴۶ میلادی برگزار نمود. در این نشست شورا کمیسیون حمل و نقل و ارتباطات را از حالت موقتی به دائم تغییر وضعیت داد و پیشنهاد اولیه کمیته مبنی بر لزوم تاسیس یک سازمان بین الدولی در حوزه کشتیرانی را نیز مورد توجه و لحاظ قرار داد. شورا از کمیسیون خواست تا با ادامه کار مطالعه و بررسی فعالیت های حوزه دریانوردی، توصیه های مشخص خود را در خصوص تشکیل ارگانی جهت ساماندهی این فعالیت ها به شورا ارائه نماید. کمیسیون دایم اولین نشست خود را در ماه فوریه سال ۱۹۴۷ میلادی برگزار کرد. در این نشست کمیسیون به شورا توصیه نمود، سازمان ملل متحد تاسیس یک سازمان بین الدولی در حوزه کشتیرانی را مورد حمایت و در دستور کار خود قرار دهد. آن دسته از وظایف اصلی را که کمیسیون برای این سازمان پیشنهاد نمود شامل این موارد می شد: تبادل اطلاعات، نیاز سنجی کنوانسیون ها و موافقت نامه های موجود برای بازنگری و یا نیاز به خلق مقررات جدید و هم چنین برقراری ارتباط با سایر سازمان ها در حوزه ارتباطات. (ابراهیمی، ۱۳۹۰: ۵۴) از سوی دیگر و به دنبال توصیه کمیته موقت حمل و نقل ارتباطات، دبیر کل سازمان ملل متحد با ارسال نامه ای به "شورای متحد مشورتی دریایی" در ماه ژوئن سال ۱۹۴۶ میلادی از این شورا درخواست نمود تا نقطه نظرات مشورتی خود را در خصوص تشکیل یک سازمان بین الدولی کشتیرانی ارائه نماید. در سومین نشست شورا که از تاریخ بیست و چهارم الی سی ام ماه اکتبر سال ۱۹۴۶ میلادی در شهر واشنگتن ایالات متحده امریکا برگزار شد. پیش نویس کنوانسیون سازمان مشورت بین الدولی دریانوردی که به " درافت واشنگتن " معروف شد، تهیه و تقدیم دبیر کل سازمان ملل متحد گردید. متعاقب آن، شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد از تاریخ بیست و هشتم ماه فوریه لغایت بیست و نهم ماه مارس سال ۱۹۴۷ میلادی چهارمین نشست خود را برگزار نمود. یکی

از دستور کارهای مهم این شورا بررسی پیشنهاد شورای متحد مشورتی دریایی بود که در نهایت متجر به تصویب قطعنامه معروف شماره سی و پنجم راجع به حمل و نقل و ارتباطات در تاریخ بیست و هشتم ماه مارس شد. در بخشی از این قطعنامه شورا از دبیر کل سازمان ملل متحد درخواست نمود، کنفرانسی را به منظور ایجاد یک سازمان دریانوردی بین الدولی برگزار نماید. در این قطعنامه پیش نویس کنوانسیون تهیه شده توسط شورای متحد مشورتی دریایی به عنوان پایه بحث و تبادل نظر و تصمیم گیری در کنفرانس تعیین گردید. اندکی بعد در تاریخ دهم ماه آوریل سال ۱۹۴۷ میلادی دبیر کل سازمان ملل متحد با ارسال پیش نویس کنوانسیون تهیه شده برای دولت های عضو، از آن ها دعوت نمود تا دیدگاه ها و نظرات اصلاحی خود را در خصوص مفاد پیش نویس و به صورت مکتوب به دبیرخانه سازمان ارسال دارند. نظرات دریافتی نیز از سوی دبیر کل برای سایرین ارسال شد. (هاشمی، ۱۳۹۰ : ۱۲) با برنامه ریزی به عمل آمده از سوی شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد، کنفرانس دریایی ملل متحد از تاریخ نوزدهم ماه فوریه سال ۱۹۴۸ میلادی به مدت هده روز در شهر ژنو کشور سوئیس برگزار گردید. در این کنفرانس هیات های نمایندگی سی و دو کشور حضور یافتند. نمایندگان چهار کشور از جمله جمهوری اسلامی ایران به همراه پنج سازمان بین الدولی و چهار سازمان غیر دولتی به عنوان ناظر در این کنفرانس شرکت نمودند. پس از بررسی تفصیلمفاد پیش نویس کنوانسیون، سرانجام توانست در ششم ماه مارس متن آن را با عنوان "کنوانسیون سازمان مشورتی دریانوردی بین الدولی" به تصویب رساند و آن را برای امضا و پذیرش دولت ها باز گذارد. علاوه بر متن کنوانسیون سه قطعنامه را با عناوین ذیل به تصویب رساند:

۱. قطعنامه راجع به تاسیس کمیته آماده سازی سازمان مشورتی دریانوردی بین الدولی  
این کمیته متشکل از نمایندگان دوازده کشور آرژانتین، استرالیا، بلژیک، کانادا، فرانسه، یونان، هند، هلند، نروژ، سوئد، انگلیس و ایالات متحده امریکا بود. وظیفه اصلی این کمیته نیز عبارت بود از برگزاری اولین نشست مجمع سازمان حداکثر ظرف مدت سه ماه از تاریخ به اجرا در آمدن کنوانسیون. این کمیته پس از تشکیل اولین مجمع سازمان موجودیت خود را از دست داد.

۲. قطعنامه راجع به کنفرانس ایمنی جان اشخاص در دریا

این قطعنامه ناظر به کنفرانسی بود که در ماه آوریل سال ۱۳۴۸ میلادی به منظور بازنگری کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب سال ۱۹۲۹ میلادی تشکیل گردید. این قطعنامه به کنفرانس مزبور توصیه نمود، با توجه به این که موضوع های مطرح شده در این کنفرانس در حیطه مسوولیت خود

مورد توجه و لحاظ قرار دهد.

### ۳. قطعنامه مربوط به گزارش کمیته مقدماتی کارشناسان در زمینه هماهنگی های

ایمنی در دریا و هوا: این قطعنامه ناظر بر بخش هفتم کنوانسیون و گزارش نشست کمیته مقدماتی کارشناسان سازمان های بین الدولی فعال در حوزه هواپیمایی، هواشناسی، کشتیرانی و ارتباطات رادیویی بود. به موجب این قطعنامه از رییس کنفرانس ژنو درخواست شد، به کنفرانس بازمینی کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا اطلاع دهد، توصیه مذکور در پاراگراف بیست و یکم گزارش کمیته مورد اشاره، به هنگام تنظیم بخش هفتم کنوانسیون سازمان مشورتی دریانوردی بین الدولی مورد توجه قرار گرفته است. به موجب این بخش کمیته ایمنی دریانوردی موظف شد، فعالیت های خود را با سایر سازمان های بین الدولی فعال در حوزه حمل و نقل و ارتباطات که دارای منافع در زمینه ایمنی دریانوردی می باشند، هماهنگ نماید.

هم چنین در کنفرانس ژنوپیش نویس توافق نامه ای درباره روابط میان سازمان ملل متحد و سازمان مشورتی دریانوردی بین الدولی تهیه و مقرر شد، کمیته آماده سازی با در نظر گرفتن این توافق نامه، با سازمان ملل متحد وارد مذاکره شود و متن نهایی آن را برای ارائه به اولین نشست مجمع "سازمان مشورتی دریانوردی بین الدولی IMCO"، پس از تاسیس آن، ارائه نماید. این توافق نامه در تاریخ هجدهم ماه نوامبر سال ۱۹۴۸ میلادی به تصویب مجمع عمومی سازمان ملل متحد رسید و طبق ماده نوزدهم آن اجرائیش موکول به تصویب از سوی مجمع "IMCO" گردید. (مرزبان، ۱۳۹۳: ۵۷) پس از تصویب نهایی کنوانسیون "IMCO" توسط کنفرانس ژنو، نمایندگان نوزده کشور آن را با شرایط پذیرش و تصویب از سوی دولت متبوعشان امضا نمودند. این کشورها عبارت بودند از آرژانتین، استرالیا، بلژیک، شیلی، کلمبیا، مصر، فرانسه، یونان، هند، ایرلند، ایتالیا، لبنان، هلند، لهستان، پرتغال، سوئیس، ترکیه، انگلیس و ایالات متحده امریکا. برای به اجرا درآمدن کنوانسیون شرایطی لازم بود که در ماده شصت آن به روشنی بیان شد. این ماده می گوید:

"کنوانسیون حاضر در تاریخی به اجرا در می آید که بیست و یک دولت که هرکدام آن ها نمی بایست کم تر از یک میلیون تناژ ناخالص کشتیرانی داشته باشند، طبق ماده پنجاه هفت به عضویت کنوانسیون در آمده باشند."

ماده پنجاه و هفت عنوان امضا و پذیرش می گوید:

"با لحاظ مقررات بخش سوم، کنوانسیون حاضر می بایست برای امضا یا پذیرش مفتوح باشد و دولت

ها می توانند از طریق (الف) امضای بدون شرط پذیرش، (ب) امضا با شرایط پذیرش و به دنبال آن پذیرش و یا (ج) پذیرش، عضو کنوانسیون شوند.

پذیرش به تسلیم سندی به دبیر کل سازمان ملل متحد واحد اثر خواهد بود.

اگرچه در ابتدا چنین تصور می شد که این کنوانسیون با استقبال خوب و سریع دولت ها مواجه خواهد شد، اما در عمل چنین اتفاقی صورت نگرفت. دلیل اصلی که برای عدم استقبال از این کنوانسیون در سال های اولیه پس از تصویب مطرح شد، عبارت بود از نگرانی بعضی از دولت های صاحب صنعت دریانوردی از نفوذ و مداخله این سازمان در حوزه بازرگانی و تجاری فعالیت های کشتیرانی که می توانست به نوعی تهدید کننده منافع صاحبان این صنعت تلقی شود و یا قوانین ملی دولت ها را تحت تاثیر قرار دهد. با توجه به روند کند عضویت کشورها و نگرانی های موجود، بحث اصلاح کنوانسیون در بعضی از محافل مطرح گردید. در اجلاس هفتم کمیسیون حمل و نقل و ارتباطات وابسته به شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد که در ماه فوریه سال ۱۹۵۵ میلادی برگزار شد، کشورهای دانمارک، نروژ و سوئد پیشنهاد اصلاح مفاد کنوانسیون را با هدف سرعت بخشیدن به روند الحاق کشورها مطرح کردند که مورد پذیرش قرار نگرفت. در اجلاس دهم مجمع عمومی سازمان ملل متحد نیز دوباره بحث اصلاح کنوانسیون مطرح شد که این بار نیز توفیقی در پی نداشت. به نظر نگارنده، برداشت منفی فوق الذکر از "IMCO" مافی از فقدان تجربه همکاری وسیع بین المللی در زمینه دریانوردی و عدم درک صحیح نقش آفرینی ممتاز یک سازمان جهانی در فرآیند تصویب مقررات جهان شمول بود؛ مقرراتی که نه تنها در صدد مداخله در قوانین و مقررات داخلی دولت ها، تجدید و یا تهدید منافع صنعت کشتیرانی آن ها برنیامد، بلکه چنان که بعدها ثابت گردید، توانست در توسعه صنعت حمل و نقل بین المللی و پیشرفت کشورها در ابعاد مختلف موثر واقع شود و از این طریق جایگاه خود را به عنوان مهم ترین سازمان شایسته در امر تدوین مقررات جهان شمول دریایی تثبیت نماید. (مرزبان، ۱۳۹۳: ۶۷)

### بخش پنجم: حل و فصل اختلافات دریایی به وسیله کنوانسیون ۱۹۸۲

موارد بروز اختلاف در مسائل مربوط به حقوق دریاها بسیار زیاد است: دول مجاور و مقابل در دریاها امکان دارد در مورد مرزهای مناطق دریایی خود توافق نداشته باشند. ممکن است دولتی مدعی حق انجام مانور نیروی دریایی اش در منطقه انحصاری اقتصادی دولت دیگری شود که کشور مقابل منکر وجود چنین حقی باشد. برخی ماهیگیران امکان دارد حق دول خارجی را برای بازداشتشان به خاطر

ماهگیری در ۵۰ مایلی سواحل آنها، زیر سوال ببرند. اختلافاتی که بین دولتها بروز می کند، بر خلاف اختلافات بین افراد و دولتها، از همان ابتدا حالت بین المللی دارند. نمونه این امر در اختلافات مرزی مشهود است. از قبیل اختلافات فلات قاره لیبی و تونس و نیز قضایایی که شامل توسل به قوای قهریه می شود و مساله حاکمیت دولتها در آنها مطرح است. مثل اختلاف تنکه کورفو بین انگلیس و آلبانی. اینگونه اختلافات بین المللی هرگز به دادگاههای ملی ارجاع نمی شود زیرا قاعده ای در حقوق بین الملل وجود دارد که مقرر می دارد هیچ دولتی تابع صلاحیت دادگاههای دولت دیگری نیست. معهذا دولتها متعهدند که اختلافات خود را به شیوه های مسالمت آمیز، مثل مذاکره. میانجی گری. سازش. کمیسیونهای تحقیق. داوری یا روش های قضایی حل و فصل کنند.

مذاکرات: هنگامی که اختلافی در صحنه بین المللی بروز می کند توسل به حل و فصل قضیه از راه مذاکره امری معمول است.

کمیسیونهای تحقیق و سازش: اگر مذاکرات، منجر به حل اختلافات نشود لزوم پادر میانی طرف ثالثی مطرح می شود. این امر امکان دارد صرفاً به صورت انجام مساعی جمیله یا میانجی گری باشد و یا طرف ثالث نقش قاطعانه تری داشته باشد و برای حل اختلافات مربوط به ماهیت امر یا جنبه حقوقی آن و یا هر دوی آنها وارد صحنه شود. در اختلافی که متعاقب توقیف کشتی ردکروزدور (۱۹۶۲) در مورد اینکه این کشتی ماهگیری در محدوده منطقه ماهگیری جزایر فارئوس بوده است یا نه بروز کرد، انگلستان (به عنوان دولت صاحب پرچم) و دانمارک توافق کردند که کمیسونی برای تحقیق به منظور فیصله دادن به مسائل تشکیل بدهند. گاهی ممکن است کمیسیون سازش برای ارائه پیشنهاد در مورد حل اختلاف تشکیل شود. این حالت در قضیه فلات قاره جزیره ژان ماین بین نروژ و ایسلند مورد استفاده قرار گرفت و طرفین توافق کردند کمیسونی در این باره تشکیل شود و سپس توصیه های آن را پذیرفتند. (ابراهیمی، ۱۳۹۰: ۸۷)

### بخش ششم: نقش IMO در حل اختلافات بین المللی دریایی

در زمان آغاز به کار سازمان بین المللی دریایی، کشتیرانی در انحصار تعداد معدودی از کشورهای پیشرفته و صنعتی قرار داشته و سازمان نیز در اختیار آنان بود. با توسعه صنعت کشتیرانی، IMO در سیاست های خود تجدید نظر نمود. عضویت در کمیته ایمنی دریایی که مهم ترین نهاد فنی سازمان است. برای کلیه کشورها امکان پذیر شده است. همچنین به دلیل رشد کشورهای عضو و اعطای حق رأی به کشورهای در حال توسعه تعداد اعضای شورا به تدریج افزایش یافته و به زودی به کشور می

رسد. (یوآنا پتکولسکو، ۱۳۸۸: ۴۳)

IMO اولین مؤسسه سازمان ملل متحد است که کمیته همکاری های فنی خود را تبدیل به یک ارگان دائمی نموده است. موارد مذکور بیانگر اهمیتی است که به مشارکت کلیه اعضاء در فعالیت های سازمان داده شده است تا بدین وسیله علاوه بر وضع مقرراتی که مقبولیت همگانی دارد زمینه اجرای آن با سرعت فراهم گردد. جمهوری اسلامی ایران با فعالیت های گسترده و برنامه ریزی شده یکی از اعضای فعال IMO محسوب می گردد که توانسته است اقدامات مؤثری را جهت تأمین امنیت دریانوردی و جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی به ویژه در سواحل و دریاهای کشور، با توجه به موقعیت حساس ژئوپولیتیکی خود به انجام رساند. در صورت ادامه روند مذکور انتظار می رود در آینده حوادث و آلودگی های دریایی بیش از پیش کاهش یابند. ضرورت همکاری بین المللی به منظور حل و فصل مسایل مربوط به دریانوردی از چندین قرن قبل از تأسیس سازمان ملل متحد احساس شده بود. اما به علت عدم ارتباط جوامع آن دوران، در عمل امکان ایجاد تفاهم میان مللی که از پهنه آنها و دریاها استفاده می کردند، وجود نداشت. در بسیاری از بنادر جهان و میان اکثر دریانوردان برداشت ها و رویه های مشابهی وجود داشت که به تدریج به صورت قواعد عرفی پذیرفته شده و رعایت می گردید. با این همه تا اواخر قرن نوزدهم، هیچ گونه تلاشی جهت قانونمند نمودن این رویه ها در سطح بین المللی به عمل نیامده بود ولی از آن پس کم کم در محافل بندری و دریایی جهان صحبت از تدوین قوانین و مقرراتی به میان آمد که بایستی جایگزین عرف ها و رویه هایی شود که تا آن زمان پذیرفته شده بودند. پس از ایجاد سازمان ملل متحد اوضاع جهانی رو به تغییر نهاد. هدف اصلی این سازمان گرچه حفظ صلح و تأمین امنیت در سطح بین المللی بود؛ اما بسیاری از کارشناسان اعتقاد داشتند که سازمان مذکور قادر به ایجاد مؤسسات فرعی متعددی است که هر یک در زمینه یکی از مسایل فنی یا انسانی مبتلا به، فعالیت نموده و می توانند در اجلاس های جهانی کشورها راه حل های مشترک ارائه نمایند. از سوی دیگر با توجه به این که برخی سازمان های تخصصی در موضوعات متنوع، تحت پوشش سازمان ملل متحد فعالیت می کردند، انتظار می رفت که دریانوردی بین المللی نیز روزی به وسیله سازمان مخصوص خود اداره شود. این مهم در فوریه سال ۱۹۴۸ با برگزاری کنفرانسی در همین زمینه تحقق یافت و در ژانویه ۱۹۵۹ میلادی پس از ده سال که از اعلام کنوانسیون مربوط به تأسیس سازمان بین المللی دریایی می گذشت، سرانجام IMO توانست مجمع عمومی خود را علیرغم میل مخالفان نیرومند آن که فعالیت سازمان را نوعی محدودیت در

آزادی مبادلات تجاری می دانستند و گمان داشتند که موجب کاهش سهم آنان در بازار دریانوردی خواهد شد؛ برگزار نماید. در حقیقت همین اجلاس، اعتبار لازم را به IMO بخشید. زیرا در آن زمان بیشتر کشورها به عضویت سازمان ملل متحد در آمده بودند و تصویب مقررات کنوانسیون در مجمع عمومی سازمان بین المللی دریایی، با وجود مخالفت برخی از کشورهای بزرگ می توانست قدرت لازم را به این سازمان تازه تأسیس یافته برای تأمین هدف های خود اعطا نماید. اگرچه IMO در ابتدا به دلیل مخالفت کشورهای بزرگ و صاحب صنعت کشتیرانی نتوانست روی مسایلی نظیر ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی های نفتی تأکید بیشتری نموده و به اهداف خود در این زمینه جامه عمل پوشاند، اما توانست با تدوین مقررات سخت و استانداردهای بالا، در دو بخش حمل و نقل دریایی و صنعت کشتیرانی به اهداف عمده ای دست یابد. در واقع پیدایش سازمان بین المللی دریایی آغاز مرحله ای جدید در تدوین و توسعه حقوق بین الملل دریاها بود. (نیک نفس، ۱۳۹۵: ۵۴) هنگامی که IMO در سال ۱۹۶۰ نخستین کنفرانس خود را برگزار نمود، آنقدر مسایل گوناگون در مقابل آن وجود داشت که حل آنها می توانست چندین سال سازمان را سرگرم نگاه دارد. در اجلاس مذکور، متن جدید موافقتنامه ایمنی زندگی در دریا ( SOLAS ) مورد تصویب قرار گرفت و ۵۹ مورد تازه به دستور کار سازمان افزوده گردید که برای دستیابی به آنها سالها وقت لازم بود. بخش عمده این دستور کار شامل ایجاد پیمان های جمعی، تهیه و صدور دستورالعمل و توصیه هایی می شد که IMO می بایست برای تحقق اهداف خود در زمینه ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط زیست دریایی و سایر مسایل و موارد فنی تهیه و اعلام می نمود. به طور کلی سازمان بین المللی دریایی نخستین دوره حیات خود صرف طراحی مقررات بین المللی، به ویژه در زمینه تعیین استانداردهایی برای حفظ ایمنی دریانوردی نمود. بعدها موضوع آلودگی دریایی نیز از اهمیت بیشتری برخوردار گردید. سپس یافتن شیوه هایی جهت حمل و نقل دریایی، به فهرست مسئولیت های IMO اضافه شد. کنترل از طریق دولت صاحب بندر تدبیر ثانویه برای اجرای مقررات IMO است. زمانی که یک کشتی به بندر خارجی وارد می شود، باید این امکان وجود داشته باشد که کشتی مذکور بازرسی گردد تا از انطباق آن با مقررات و شرایط IMO اطمینان حاصل شود. در موارد خاص بازرسان می توانند دستور تعمیرات لازم را قبل از دادن اجازه خروج به کشتی، صادر نمایند.

تقسیم مسئولیت کاملاً مشخص و آشکار است. سازمان بین المللی دریایی مقررات را وضع می کند و دولت ها موظف به انطباق کشتی هایشان با مقررات وضع شده می باشند و در ضمن موافقت می نمایند

که کشتی هایشان به هنگام ورود به بنادر کشورهای دیگر مورد بازرسی قرار گیرند. در اثر اجرای مقررات توسط دولت های صاحب پرچم بنادر مورد تردد کشتی ها نیز نسبت به اجرای مقررات تشویق شده اند. توافقنامه های منطقه ای که باعث استفاده مؤثر و بهینه از منابع می گردند، استفاده از کشتی های زیر استاندارد را با مشکل فرآیندهای مواجهه ساخته و بر فعالیت آنها نظارت می نماید. (بیگ زاده، ۱۳۹۵، ۸۷) به منظور تسریع روند انجام وظایف IMO طی سالهای اخیر، روند کار سازمان تغییر یافته است. یکی از موفق ترین تدابیر اتخاذی در این زمینه به پذیرش ضمنی معروف شده است و در مورد بسیاری از کنوانسیون های فنی سازمان بین المللی دریایی از اوایل دهه هفتاد اجرا می گردد. روند عادی برای تصویب اصلاحات یک کنوانسیون بین المللی از طریق پذیرش قاطع است. در این شیوه اصلاحات پس از تاریخ تصویب توسط تعداد مشخصی از اعضای کنوانسیون اصلی که تعداد آنها به دو سوم کل اعضا برسد، به اجرا گذاشته می شوند یعنی حداقل ۸۰ کشور عضو به آن رأی مثبت بدهند تا اصلاحیه مذکور به مقررات مزبور دیگر کارایی لازم را نداشته باشند ولی طبق روال پذیرش ضمنی، اصلاحات تصویب شده در تاریخ مشخصی به اجرا گذاشته می شود مگر آنکه تعداد معینی از کشورها آن را نپذیرند.

برای دستیابی به آرای همگانی، سازمان بین المللی دریایی تدابیری اتخاذ نموده است که کنوانسیون ها به ندرت مردود می شوند و به این ترتیب زمان اجرای آنها نیز کاهش قابل توجهی داشته است. در موارد ضروری، اصلاحات در کمتر از یک سال پس از تصویب به مرحله اجرا می رسند. مزیت دیگری که علاوه بر سرعت عمل روند پذیرش ضمنی می توان برای آن در نظر گرفت این است که کلیه کشورها از تاریخ اجرای مقررات اطلاع دارند. در سیستم پیشین، تاریخ اجرای مقررات تا هنگامی که تمام اسناد تصویب به دست IMO نمی رسید، مشخص نمی شد. (بیگ زاده، ۱۳۹۵، ۵۷) از سوی دیگر حمایت مؤثری که سازمان بین المللی دریایی در مسیر اقدامات خود از آن بهره مند گردید، کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق حاکم بر دریاها بود. این کنوانسیون که در سال ۱۹۸۲ به تصویب رسیده و در سال ۱۹۹۴ لازم الاجرا شد، تأکید بسیاری بر استانداردهایی دارد که در حمل و نقل دریایی، از سوی IMO ایجاد شده است. در بیشتر قسمت های این کنوانسیون به سازمان بین المللی صلاحیتدار و مقررات مصوبه این سازمان اشاره شده است که به دلیل ارتباط وظایف IMO و امور دریانوردی به نظر می رسد منظور از آن سازمان بین المللی دریایی باشد. مقررات مندرج در این کنوانسیون که حقوق و تکالیفی برای IMO تعیین نموده اند، از تنوع خاصی برخوردار می باشند. بر

این اساس سازمان به عنوان نهادی به منظور تدوین قواعد و معیارهای بین المللی در نظر گرفته شده که در برخی موارد به تأیید قواعدی که از سوی سایر نهادها وضع شده اند اقدام می نماید.

این حقوق و تکالیف در زمینه های مختلفی از جمله تعیین مسیرهای کشتیرانی، تعیین حدود مناطق ایمنی، حفاظت از محیط زیست دریایی، پژوهش های علمی دریایی و انتقال تکنولوژی، قواعدی را در ارتباط با IMO در بر می گیرند. با وجود چنین حقوق و تکالیفی موقعیت سازمان از لحاظ حقوقی از استحکام بیشتری برخوردار شده است که در پرتو آنها می تواند با اقتدار بیشتری به فعالیت ادامه دهد. چرا که مقررات کنوانسیون که به تدریج به صورت قواعد عرفی پذیرفته نیز نمایان می گردند، IMO را به عنوان مرجعی صلاحیتدار در امور دریانوردی معرفی نموده است. بنابراین تصمیمات دستورالعمل ها و اسناد مصوب سازمان بین المللی شامل کشورهای غیر عضو سازمان که کنوانسیون ۱۹۸۲ را پذیرفته اند نیز خواهد گردید. از این رو انتظار می رود که IMO از هیچ گونه تخلفی از مقررات و استانداردهای تصویب شده از سوی کلیه کشورها و شرکت های کشتیرانی چشم پوشی ننماید. (مرزبان، ۱۳۹۲: ۶۵) در این میان جمهوری اسلامی ایران به عنوان کشوری صاحب نام در عرصه حمل و نقل دریایی با ناوگان های نسبتاً عظیم تجاری و نفتکش، دارای سهمی در این زمینه بوده و بر این اساس وظایفی نیز بر عهده دارد. جهت بهبود عملکرد کشور در عرصه دریانوردی نکات زیر قابل توجه به نظر می آیند:

۱. همان گونه که ذکر گردید کشور ما در کنار منطقه خلیج فارس واقع شده است که بیشترین مواد نفتی جهان از این منطقه عبور می نمایند. حرکت مداوم ناوگان های تجاری و نفتی در خلیج فارس، به ویژه بین تنگه هرمز و سرحدات غربی، آن را با خطر بروز آلودگی های غیرقابل کنترل مواجه کرده و در کنار مخاطرات زیست محیطی، خسارات هنگفت ناشی از نابودی نسل آبزیان منطقه را نیز به آن می افزاید. توجه به این نکته ضروری است که از اصلی ترین اهداف IMO این است که از هر گونه آلودگی دریایی ناشی از مواد نفتی ممانعت به عمل آورد. حرکت نفتکش ها و کشتی های بازرگانی موجب نشست دائمی نفت به محیط زیست دریاها شده و میزان آن در خلیج فارس به صدها میلیون تن در سال می رسد که این مقدار حجم آلودگی بر اثر پالایش طبیعی دریا قابل مهار نیست و بنابراین تنها راهی که می ماند کاهش آلودگی ناشی از ناوگان های دریایی در این منطقه است.

در این راستا اگر ایران قادر به اعمال کنترل های لازم بر کلیه شناورهای عبوری از منطقه نباشد؛ لااقل باید این اطمینان حاصل گردد که تمامی مقررات تدوین شده از سوی IMO توسط کشتی های متعلق

به ناوگان کشور رعایت شده و آلودگی ایجاد شده ناشی از عملکرد شناورهایی که تحت پرچم ایران حرکت می نمایند؛ نمی باشد.

۲. تأمین ایمنی دریانوردی، بخش مهم دیگری از اهداف سازمان بین المللی دریایی را تشکیل می دهد. محصولات تجاری باید به سلامت به مقصد برسند. بنابراین رعایت مقررات IMO در این زمینه می تواند سود بیشتری در زمینه عملیات بازرگانی خارجی به کشور اختصاص دهد. با توجه به این که بسیاری از سوانح ناشی از بهره برداری ناوگان تجاری فرسوده هستند؛ هم اکنون این گونه کشتی ها به سرعت کنار گذاشته شده و در کارگاههای اوراق کشتی هستند. در این میان ایران نیز کشتی های قدیمی ای در ناوگان خود دارد که با طراحی یک برنامه وسیع بازسازی در صدد جوان سازی آن است و تا حدودی این سیاست تحقق یافته است. به طوری در مواردی خود قادر به ساخت کشتی های کانتینر بر شده است. (کشتیرانی ایمنی تر حاصل سال ها تلاش بی وقفه IMO، ۱۵: ۱۳۷۴) با این همه به دلل وجود مشکلات ارزی باید از هم اکنون برای کشتی هایی که قرار است چند سال آینده کنار گذاشته شوند چاره ای اندیشید یک شیوه ممکن در این زمینه حرکت به سوی نرخ های واقعی در این بخش اقتصادی است. یعنی کلیه هزینه های استهلاک ناوگان ها به صورت منظم پس انداز گردد تا شرکت های کشتیرانی بتوانند سرمایه لازم را برای خرید کشتی هایی که از دست می دهند، در اختیار داشته باشند.

۳. حفظ سلامت و ایمنی جان اشخاص بر روی کشتی یکی از اولویت های مهم سازمان بین المللی دریایی در تدوین مقررات دریانوردی است. تفاوتی ندارد که این انسان مسافر باشد یا یکی از کارکنان کشتی. طبق مقررات مذکور، شرکت های کشتیرانی باید از سالم بودن کشتی خود آگاه باشند و تغییرات و بازرسی های دوره ای آنها را به موقع و قبل از اتمام اعتبار گواهینامه های قبلی انجام دهند. حوادث در یک لحظه اتفاق می افتد و همواره دلایلی منطقی برای پیش آمدن متصور است. باید سعی گردد تا با کوشش بیشتر و رعایت موارد ایمنی و اعمال کامل دستورات و مقررات، ورود آسیب و خسارت به انسان و کالا به حداقل کاهش داده شود. این امر مقدور نخواهد بود مگر اینکه تمامی نیروی انسانی شاغل در شرکت های کشتیرانی به این باور برسند که زندگی و سرنوشت آنها به امنیت دریانوردی ارتباط دارد. اعمال دقیق مقررات و نظارت لازم از سوی شرکت های کشتیرانی موجب خواهد گردید که وضعیت بهتری را در مقابله با بحران های اقتصادی آینده برای خود فراهم نمایند.

(Brownlie, ۱۹۹۸, ۱۰۲)

به این ترتیب سازمان بین المللی دریایی یک سازمان مشورتی است که با شرکت نمایندگان ۱۵۷ کشور عضو، به تدوین و توسعه حقوق بین الملل دریاها از این جنبه که بتواند ایمنی دریایی را تأمین نموده و از ایراد صدمه به محیط زیست دریایی جلوگیری به عمل آورد، می پردازد. بنابراین اجرای مقررات IMO در واقع تضمین کننده امنیت دریانوردی، حمایت از محیط زیست دریایی. سلامت کارکنان و حفظ منافع جمعی ساکنان کره زمین است. می توان با اطمینان اعلام نمود که سازمان بین المللی دریایی توانسته است به بخش عمده ای از اهداف خود جامعه عمل بپوشاند و بسیاری از مسائل و مشکلات حمل و نقل دریایی جهان را از میان بردارد. (Bekker, ۲۰۰۰.۶۴)

مسئولیت بین المللی از قدیم الایام جایگاه ویژه ای در روابط بین الملل و دولتها داشته و دارد و به مرور زمان با توسعه و تدوین حقوق بین الملل اهمیت دو چندانی یافته است به طوری که به عنوان یکی از مباحث مهم در دستور کار کمیسیون حقوق بین الملل سازمان ملل متحد جهت بررسی در اولویت قرار گرفت.

### نتیجه گیری

اختلافاتی که بین دولتها بروز می کند، بر خلاف اختلافات بین افراد و دولتها، از همان ابتدا حالت بین المللی دارند. نمونه این امر در اختلافات مرزی مشهود است. از قبیل اختلافات فلات قاره لیبی و تونس و نیز قضایی که شامل توسل به قوای قهریه می شود و مساله حاکمیت دولتها در آنها مطرح است. مثل اختلاف تنکه کورفو بین انگلیس و آلبانی. اینگونه اختلافات بین المللی هرگز به دادگاههای ملی ارجاع نمی شود زیرا قاعده ای در حقوق بین الملل وجود دارد که مقرر می دارد هیچ دولتی تابع صلاحیت دادگاههای دولت دیگری نیست. معهذا دولتها متعهدند که اختلافات خود را به شیوه های مسالمت آمیز، مثل مذاکره. میانجی گری. سازش. کمیسیونهای تحقیق. داوری یا روش های قضایی حل و فصل کنند. موارد بروز اختلاف در مسائل مربوط به حقوق دریاها بسیار زیاد است: دول مجاور و مقابل در دریاها امکان دارد در مورد مرزهای مناطق دریایی خود توافق نداشته باشند. ممکن است دولتی مدعی حق انجام مانور نیروی دریایی اش در منطقه انحصاری اقتصادی دولت دیگری شود که کشور مقابل منکر وجود چنین حقی باشد. برخی ماهیگیران امکان دارد حق دول خارجی را برای بازداشتشان به خاطر ماهیگیری در ۵۰ مایلی سواحل آنها، زیر سوال ببرند. دادگاه بین المللی حقوق دریا یکی از مهمترین نهادهای قضایی بین المللی است که به موجب فصل پانزدهم و ضمیمه ششم کنوانسیون تأسیس و عملاً کار خود را از سال ۱۹۹۶ آغاز کرده است. تأسیس این نهاد دایمی بین

المللی نقطه عطفی در حل و فصل اختلافات بین المللی بویژه اختلافات مربوط به تفسیر و اجرای کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا به شمار می رود.

## منابع و مأخذ

### الف) کتب

- ۱) بیاتیان، معصومه، ۱۳۹۲، بررسی حقوق فصل ۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دانشگاه قم.
- ۲) بیگ زاده، ابراهیم، ۱۳۹۵، حقوق بین الملل عمومی ۲، جزوه درسی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی.
- ۳) پاک نژاد، محمد رضا، ۱۳۹۲، دیوان بین المللی حقوق دریاها با مروری کلی بر حل و فصل اختلافات بین المللی انتشارات جنگل.
- ۴) رابرت بله سو، بوسلاو بوسچک، ۱۳۸۹، فرهنگ حقوق بین الملل، ترجمه علیرضا پارسا، تهران، قومس.
- ۵) ضیائی، محمدرضا، ۱۳۹۰، حقوق بین الملل عمومی، تهران، گلشن.
- ۶) عباسی، سیدباقر، ۱۳۹۴، حقوق بین الملل عمومی، تهران، جلد ۲، دادگستر.
- ۷) عمادزاده، محمد کاظم، ۱۳۹۶، حقوق بین الملل عمومی، تهران، اتسا.
- ۸) قربان نژاد، ۱۳۹۲، اهورا، رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی با تأکید بر رژیم حقوقی تنگه هرمز، دانشگاه گیلان.
- ۹) مدنی، سید ضیاء الدین، ۱۳۹۰، نظام حقوقی بین المللی تحقیقات علمی دریاها، دانشگاه علامه طباطبائی.
- ۱۰) مرزبان، علی اکبر، ۱۳۹۳، سازمان بین الملل دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی حقوق بین الملل دریانوردی، جلد دوم، چاپ سوم، انتشارات امیرکبیر.
- ۱۱) میر عباسی، سیدباقر، ۱۳۹۵، حقوق بین الملل عمومی، جلد ۲، تهران، دادگستر.
- ۱۲) نیک نفس، مهدی، ۱۳۹۵، بررسی قانون مناطق دریایی ایران با توجه به حقوق بین‌الملل دریا، انتشارات آلماء، تهران.
- ۱۳) نجفی اسفاد، مرتضی، ۱۳۹۶، تنگه هرمز از دیدگاه حقوق بین الملل دریاها، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، تهران.
- ۱۴) هاشمی، کامران، ۱۳۹۰، تدابیر جامعه جهانی در مقابله با جرایم بین المللی دریایی، انتشارات دانشگاه تهران.

**ب) مقاله ها**

- ۱۵) پیام دبیر کل IMO به مناسبت روز جهانی دریانوردی، ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۳، مهر ۱۳۷۲
- ۱۶) کشتیرانی ایمنی تر حاصل سال ها تلاش بی وقفه IMO ماهنامه پیام دریا، شماره ۳۷، مهر ۱۳۷۴.
- ۱۷) عسگر خانی، ابومحمد، ۱۳۹۶، نظریه رژیم های بین المللی، شماره، فصلنامه حقوق بین الملل، دوره ۲، شماره ۱۰.
- ۱۸) شیخ محمدی، مریم، ۱۳۹۶، روش های حل و فصل اختلافات حمل و نقل دریایی داخلی و بین المللی، کنفرانس بین المللی نوآوری در مهندسی، علوم و توسعه تکنولوژی.

**ج) منابع لاتین**

- ۱۹) Akehurst, Michael, "A Modern Introduction to International Law", 6th Ed., London, Unwin Hyman Publishers, ۱۹۸۷.
- ۲۰) Dixon, Martin, "Textbook on International Law", 3rd Ed., Great Britain, Blackstone Press Limited.
- ۲۱) International Tribunal for the law of the sea, Yearbook ۱۹۹۸, Volume ۲, Kluwer Law International.
- ۲۲) Maryan Green, N.A., "International Law", 3rd Ed., London, Pitman Publishing, ۱۹۸۷.
- ۲۳) Allain, Jean, "The Role of the Presiding Judge in Cornering Respect for Decisions of International Courts", Michigan Journal of International Law, Vol. ۲۲, No. ۳, Spring ۲۰۰۱.
- ۲۴) Bekker, Peter H.F., "The M/V Saiga (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS Case No. ۱, December ۴ ۱۹۹۷", The American Journal of International Law, Vol. ۹۲.
- ۲۵) Brown, E.D., "the M/V Saiga Case on Prompt Release of Detained Vessels: The First Judgment of the International Tribunal for the Law of the Sea", Marine Policy Journal, Vol. ۲۲, No. ۵.

