

بِسْمِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شرحی بر اصلاحات کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی

به انضمام مهمترین اسناد صادره از
سازمان بین‌المللی دریانوردی



مؤلفان

دکتر حمیدرضا اکبرپور

پژوهشگر حوزه حقوق بین‌الملل عمومی

دکتر عبدالصمد دولاح

رئیس کانون وکلای استان بوشهر

انتشارات چتر دانش

سرشناسه	: اکبرپور، حمیدرضا، ۱۳۶۵ -
عنوان و نام پدیدآور	: شرحی بر اصلاحات کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی:
	به انضمام مهمترین اسناد صادره از سازمان بین‌المللی دریانوردی/مولفان حمیدرضا اکبرپور، عبدالصمد دولاح.
مشخصات نشر	: تهران: چتر دانش، ۱۴۰۰.
مشخصات ظاهری	: ۱۴۵ ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۴۱۰-۴۹۴-۴
وضعیت فهرست نویسی: فیپا	
یادداشت	: کتابنامه.
موضوع	: سازمان بین‌المللی دریانوردی
موضوع	: International Maritime Organization :
موضوع	: کنوانسیون سازمان ملل درباره حقوق دریاها (۱۹۸۲ م = ۱۳۶۱)
موضوع	: United Nations Convention on the Law of the Sea (1982)
موضوع	: حقوق بین‌الملل دریاها
موضوع	: Access to the sea (International law) :
شناسه افزوده	: دولاح، عبدالصمد، ۱۳۴۵ -
رده بندی کنگره	: VK۱۴۵
رده بندی دیویی	: ۶۲۳/۸۹
شماره کتابشناسی ملی	: ۷۶۳۰۶۶۳
وضعیت رکورد	: فیپا

نام کتاب	: شرحی بر اصلاحات کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی
ناشر	: چتر دانش
مؤلفان	: دکتر حمیدرضا اکبرپور - دکتر عبدالصمد دولاح
نوبت و سال چاپ	: اول - ۱۴۰۰
شمارگان	: ۱۰۰۰
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۴۱۰-۴۹۴-۴
قیمت	: ۷۵۰۰۰ تومان

فروشگاه مرکزی: تهران، میدان انقلاب، خ منبری جاوید (اردیبهشت شمالی)، پلاک ۸۸

تلفن مرکز پخش: ۶۶۴۹۲۳۲۷ - تلفن فروشگاه کتاب: ۶۶۴۰۲۳۵۳

پست الکترونیک: nashr.chatr@gmail.com

کلیه حقوق برای مؤلف و ناشر محفوظ است.

سخن ناشر

رشته‌ی حقوق با تمام شاخه‌ها و گرایش‌هایش، به‌منزله‌ی یکی از پرطرفدارترین رشته‌های دانشگاهی کشور، تعداد فراوانی از دانشجویان علوم انسانی را به‌خود جلب کرده است؛ دانشجویانی که پس از تحصیل، وارد عرصه‌ی خدمت شده و در مناصب و جایگاه‌های گوناگون به ایفای وظیفه مشغول می‌شوند.

منابعی که در دانشکده‌های حقوق، مبنای کار قرار گرفته و تحصیل دانشجویان بر مدار آن‌ها قرار دارد، در واقع، مجموعه‌ی کتب و جزواتی هستند که طی سالیان متمادی چنان‌که باید تغییر نیافته و خود را با تحولات و نیازهای زمانه هماهنگ نکرده‌اند.

این، درحالی است که نیاز مبرم دانش‌پژوهان به مجموعه‌های پربار و سودمند، امری انکارناپذیر است. به‌این‌ترتیب، ضرورت تدوین کتب غنی و ارزشمند برای رفع نیازهای علمی دانشجویان رشته‌ی حقوق و نیز رشته‌های متأثر از آن، باید بیش از گذشته مورد توجه قرار گیرد؛ کتاب‌هایی که روزآمدی محتوای آنها از یک سو و تناسب آنها با نیاز دانش‌پژوهان از سوی دیگر، مورد توجه و لحاظ ناشر و نویسنده، قرار گرفته باشد.

مؤسسه‌ی آموزش عالی آزاد چتردانش، در مقام مؤسسه‌ای پیشگام در امر نشر کتب آموزشی روزآمد و غنی، توانسته است گام‌های مؤثری در همراهی با دانشجویان رشته‌ی حقوق بردارد. این مؤسسه افتخار دارد که با بهره‌مندی از تجربیات فراوان خود و با رصد دقیق نیازهای علمی دانشجویان، به تولید آثاری همت‌گمارد که مهم‌ترین دستاورد آن‌ها، تسهیل آموزش و تسریع یادگیری پژوهندگان باشد. انتشارات چتر دانش امیدوار است با ارائه‌ی خدمات درخشان، شایستگی‌های خود را در این حوزه‌ی علمی بیش از پیش به منصه‌ی ظهور برساند.

فرزاد دانشور

مدیر مسئول انتشارات چتر دانش

فهرست

۷ مقدمه

۹ بخش اول: کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)

- ۱- شکل‌گیری سازمان بین‌المللی دریانوردی ۱۱
- ۱-۱- اقدامات مقدماتی ۱۱
- ۱-۲- کنفرانس ۱۹۴۸ میلادی در ژنو ۱۲
- ۱-۳- لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی (ایمکو) ... ۱۳
- ۲- اصلاحات وارده بر کنوانسیون ایمکو ۱۵
- ۲-۱- اصلاحیه اول: مصوب ۱۹۶۴ میلادی- اجرایی شدن از ۱۹۶۷ میلادی ۱۶
- ۲-۲- اصلاحیه دوم: مصوب ۱۹۶۵ میلادی- اجرایی شدن از ۱۹۶۸ میلادی ۱۷
- ۲-۳- اصلاحیه سوم: مصوب ۱۹۷۴ میلادی، اجرایی شدن از ۱۹۷۸ میلادی ۱۸
- ۲-۴- اصلاحیه چهارم: مصوب ۱۹۷۵ میلادی، اجرایی شدن از ۱۹۸۲ میلادی ۲۰
- ۲-۵- اصلاحیه پنجم: مصوب ۱۹۷۷ میلادی، اجرایی شدن از ۱۹۸۴ میلادی ۲۳
- ۲-۶- اصلاحیه ششم: مصوب ۱۹۷۹ میلادی- اجرایی شدن از ۱۹۸۴ میلادی ۲۴
- ۲-۷- اصلاحیه هفتم: مصوب ۱۹۹۱ میلادی، اجرایی شدن از ۲۰۰۸ میلادی ۲۵
- ۲-۸- اصلاحیه هشتم: مصوب ۱۹۹۳ میلادی، اجرایی شدن از سال ۲۰۰۲ میلادی ۲۶
- پیوست ۱: کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی ۲۸
- مراجع ۵۰
- کتاب ۵۰

۵۵ بخش دوم: مهمترین اسناد صادره از ایمو

- کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) ۵۷
- ۱- چگونگی شکل‌گیری کنوانسیون سولاس ۵۷
- ۲- اهداف کنوانسیون سولاس ۵۹
- ۳- اصلاحات وارده بر کنوانسیون سولاس ۶۰
- ۴- فصول پیوست کنوانسیون سولاس ۶۲
- پیوست ۲: کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۷۳
- مراجع ۸۲
- مقاله ۸۲
- وبسایت ۸۲

کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل).....	۸۶
۱- چگونگی شکل‌گیری کنوانسیون مارپل.....	۸۶
۲- پیوست‌های کنوانسیون مارپل.....	۸۷
۳- جایگاه کنوانسیون مارپل.....	۸۹
۴- ارتباط کنوانسیون حقوق دریاها و مارپل.....	۹۰
۵- مناطق ویژه تحت نظر مارپل.....	۹۱
۶- مناطق به ویژه حساس.....	۹۴
۷- سایر مقررات.....	۹۸
پیوست ۳: کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها.....	۱۰۰
پیوست ۴: پروتکل مصوب ۱۹۷۸ میلادی مربوط به کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها.....	۱۱۶
مراجع.....	۱۲۱
وبسایت.....	۱۲۱
کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان.....	۱۲۳
۱- چگونگی شکل‌گیری.....	۱۲۳
۲- اصلاحات کنوانسیون.....	۱۲۴
۳- فصول کنوانسیون.....	۱۲۸
پیوست ۵: کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان.....	۱۳۰
مراجع.....	۱۴۴
کتاب.....	۱۴۴

مقدمه

سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) به عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل متحد در امور دریایی از جمله مهمترین سازمان‌های بین‌المللی در عرصه بین‌الملل می باشد. توجه به جایگاه و کارکرد ایمو، اهمیت پرداختن به ابعاد گوناگون این سازمان را دو چندان می کند. امروزه دریا به عنوان مهم ترین بستر و راه مواصلاتی برای تجارت جهانی شناخته می شود. در بر گرفتن حجم عظیمی از حمل و نقل جهانی از طریق راه‌های دریایی و تامین امنیت این مسیرهای آبی، از مهم‌ترین مسایل مطرح در جامعه بین‌المللی است. ایمو به عنوان متولی و راهنما در باب حمل و نقل دریایی و در امتداد این هدف، در زمینه ایمنی و امنیت دریایی فعال است. در کنار این مسایل، توجه به محیط زیست دریایی و تعیین راهبردهای بین‌المللی در باب ایمنی و امنیت دریایی در حوزه وظایف اصلی این سازمان گنجانده شده است. این وظایف منجر به شکل‌گیری معاهدات بین‌المللی متعدد شده است. این امر ما را واقف بر جایگاه این سازمان بین‌المللی برای اجماع جهانی در باب مسایل مطروحه می‌نماید. بر همین اساس این پژوهش در ابتدا به روند تاریخی تدوین و تصویب اساسنامه این سازمان خواهد پرداخت و سپس به بررسی و تحلیل اصلاحات وارده بر آن در طی نیم قرن گذشته می پردازد تا بتواند سیر تاریخی این سند مهم حقوقی و تحول کارکردهای سازمان را به نحوی مستند گزارش کند. علاوه بر این، در پژوهش

مذکور، گریزی به مهمترین اسناد این سازمان زده خواهد شد و به صورت مختصر مورد تبیین قرار خواهند گرفت تا به شناسایی سطح ارتباط این ابزارهای قانونی با اساسنامه ایمو پرداخته شود.

بخش اول

کنوانسیون سازمان بین‌المللی
دریابوردی (ایمو)

۱- شکل‌گیری سازمان بین‌المللی دریانوردی

۱-۱- اقدامات مقدماتی

تغییرات جدی در سال ۱۹۴۵ میلادی شروع شد. در این دوران نفوذ بریتانیا بر دریا کاهش یافت و ضرورت تشکیل سازمانی دریایی، بیش از پیش احساس شد. در ماه ژانویه و فوریه سال ۱۹۴۶ میلادی، شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد اولین جلسه خود را در لندن برگزار کرد و کمیسیون موقت حمل و نقل و ارتباطات را تشکیل داد. کمیسیون موقت، اولین نشست را در ماه آوریل و مه ۱۹۴۶ میلادی در نیویورک برگزار کرد و پیشنهاد یک کمیته دائمی حمل و نقل و ارتباطات را ارائه داد. در قطعنامه ۲۱ ژوئن ۱۹۴۶ میلادی شورای اقتصادی و اجتماعی، کمیسیون به حالت دائمی تغییر ماهیت داد. کمیسیون دائمی در جلسه خود در فوریه ۱۹۴۷ میلادی توصیه کرد که سازمان ملل متحد باید از تاسیس یک سازمان فنی بین‌المللی در زمینه کشتیرانی حمایت کند. از سوی دیگر نیز دبیر کل سازمان ملل متحد از شورای متحد مشورتی دریایی خواست تا دیدگاه‌های خود را درباره ایجاد یک سازمان دریانوردی بین‌المللی در سراسر جهان با رویکردی فنی بیان دارد. اعضای شورای متحد مشورتی دریایی موافقت خود را با تشکیل سازمان دائمی برای کشتیرانی ابراز کردند. در ادامه شورای اقتصادی و اجتماعی، پیش‌نویس کنوانسیون سازمان دریانوردی مشورتی

بین‌الدول^۱ را تهیه و به سازمان ملل متحد ارایه داد. در سال ۱۹۴۷ میلادی و در تکمیل روند حرکت به سمت شکل‌گیری سازمانی بین‌المللی در باب دریانوردی، نشست دیگری توسط شورای اقتصادی و اجتماعی برگزار شد. در این نشست قطعنامه‌ای صادر شد و از دبیرکل سازمان ملل خواسته شد که کنفرانسی را برای بحث و تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی تشکیل دهد. بر همین اساس دبیر کل سازمان ملل متحد، دعوت‌نامه‌ای را به انضمام نسخه‌ای از پیش‌نویس کنوانسیون سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی برای همه اعضا ارسال کرد.^۲

۲-۱- کنفرانس ۱۹۴۸ میلادی در ژنو

این کنفرانس از ۱۹ فوریه تا ۶ مارس سال ۱۹۴۸ میلادی در ژنو برگزار شد. نمایندگان ۳۲ کشور و ۹ سازمان بین‌المللی در این کنفرانس حضور یافتند. در این کنفرانس، کنوانسیون سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی و چندین قطعنامه تهیه شده توسط شورای موقت مشورتی دریایی، مورد بحث و تایید قرار گرفت. بر این اساس، قدم اول تاسیس سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی برداشته شد. همچنین برای اینکه کار هر چه سریع‌تر پس از اجرایی شدن کنوانسیون آغاز شود، یک کمیته آماده‌سازی تاسیس شد و وظیفه آن تشکیل اولین جلسه مجمع سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی، سه ماه پس از اجرایی شدن کنوانسیون این سازمان بود. کنوانسیون مذکور در نهایت در ۱۷ مارس سال ۱۹۵۸ میلادی اجرایی شد. در ژانویه سال ۱۹۵۹ میلادی این کمیته اولین جلسه مجمع سازمان جدید التاسیس را تشکیل داد. کمیته آماده‌سازی نیز در ۱۹ نوامبر سال ۱۹۵۹ میلادی و پس از اتمام ماموریت خویش، منحل شد.^۳ از جمله نتایج دیگر این کنفرانس باید به مذاکرات کمیته آماده‌سازی

۱- به پیش‌نویس واشنگتن هم معروف است.

2- IMO, THE ORIGINS OF IMO, Maritime Knowledge Centre, London, 2002, PP 9&10

3- Kamil Abdulovich Bekiashev and Vitali Vasil evich Serebriakov, International Marine Organizations, Martinus Nijhoff Publishers, Hague, 1981, P 40

سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی با شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل برای شناسایی و پذیرفتن سازمان جدیدالتاسیس به عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل نام برد. بر همین اساس در ۲۸ آگوست ۱۹۴۸ میلادی، این مساله با قطعنامه صادره از سوی شورای اقتصادی و اجتماعی استارت زده شد.^۱ در ادامه در ۱۸ نوامبر همان سال، مجمع عمومی سازمان ملل نیز این امر را با صدور قطعنامه‌ای تثبیت کرد. در قدم آخر نیز با تصویب مجمع سازمان بین‌المللی مشورتی دریایی این امر محقق شد.^۲

قابل ذکر است که کنوانسیون ۱۹۴۸ میلادی که ابزار سازنده سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی است، چندین بار توسط مجمع سازمان اصلاح شده است. از جمله این اصلاحات که در نهمین جلسه مجمع سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی در ۱۴ نوامبر ۱۹۷۵ میلادی صورت گرفت، اصلاحیه مربوط به نام سازمان است. تغییر نام از سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی به سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۸۲ میلادی اجرایی شد.^۳

۳-۱- لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی (ایمکو)

بر اساس ماده ۶۰ کنوانسیون اولیه سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون و تشکیل رسمی سازمان، منوط به عضویت بیست و یک کشور شد که هفت عدد از آن‌ها نبایستی دارای مجموع تناژی

1- ECOSOC, Draft Agreement between the United Nations and the Inter-governmental Maritime Consultative Organization, United Nations system Website, 1948, Available at address:

https://www.unsceb.org/CEBPublicFiles/a_165.pdf

2- United Nations General Assembly, Agreement Between the United Nations and the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, United Nations system Website, 1948, Available at address:

https://www.unsceb.org/CEBPublicFiles/a_204.pdf

3- Aldo Chircop, The Oxford Handbook of the Law of the Sea: The International Maritime Organization, Oxford University Press, Oxford, 2015, P 417

کمتر از ۱,۰۰۰,۰۰۰ تن در زمینه کشتیرانی بین‌المللی باشند.^۱ در ابتدای امر انتظار می‌رفت که کنوانسیون به سرعت اجرایی شود. اما برای برخی کشورها، قسمت‌هایی از ماده ۱ کنوانسیون که به اهداف این سازمان می‌پرداخت، غیرقابل قبول بود. این کشورها از این امر بیم داشتند که این معاهده، منجر به مداخله در صنایع و قوانین کشتیرانی آن‌ها شود. همچنین اینگونه احساس می‌کردند که کنوانسیون مزبور ساخته و پرداخته کشورهای است که بر کشتیرانی در آن زمان تسلط داشتند و در حقیقت در راستای تامین منافع آن دول می‌باشد. تاخیر در تصویب کنوانسیون تا اواسط دهه ۱۹۵۰ میلادی، موجبات بروز نگرانی‌هایی شد. برخی مشکلات نوین نیز در زمینه دریایی شروع به پدیدار شدن کرده بودند که آلودگی دریایی به ویژه آلودگی نفتی از مهم‌ترین این مشکلات بود. بر همین اساس در سال ۱۹۵۴ میلادی، کنفرانسی در لندن تشکیل شد و موافقت شد که پس از تاسیس سازمان، مسئولیت این کار به آن واگذار شود. به تدریج، تعداد اعضاء کنوانسیون افزایش یافت اما بسیاری از آن‌ها شروطی را به آن وارد کردند که دامنه صلاحیت سازمان را محدود می‌کرد. این کشورها در شروط خود بیشتر بر ورود سازمان به مسائل تکنیکی و فنی رضایت دادند و سعی کردند که دامنه صلاحیت سازمان در سایر مسائل را محدود نمایند. سرانجام در ۱۷ مارس سال ۱۹۵۸ میلادی با عضویت مصر، بیست و یکمین کشور نیز به کنوانسیون پیوست و سرانجام این کنوانسیون اجرایی شد. اولین جلسه مجمع در ژانویه سال ۱۹۵۹ میلادی تشکیل شد. قسمت اعظم فعالیت‌ها در این مجمع در راستای تدوین ترتیبات اداری بود که یکی از مهم‌ترین آن‌ها تقسیم کردن مخارج سازمان میان دول عضو بود. بر اساس تصمیمات اتخاذ شده از سوی مجمع، مشارکت در بودجه ایمکو، عمدتاً مبتنی بر تناژ کشتیرانی است و مبتنی بر ثروت ملی نمی‌باشد. این فرآیند تامین بودجه در سیستم سازمان ملل منحصر به فرد است.^۲

1- Oliver Dörr And Kirsten Schmalenbach, Vienna Convention on the Law of Treaties: A Commentary, Springer Science & Business Media, Berlin, 2011, p. 405

2- Imo, Convention on the International Maritime Organization, International

۲- اصلاحات وارده بر کنوانسیون ایمکو

بر اساس کنوانسیون ایمکو، اصلاحیه‌های کنوانسیون بایستی با رای‌گیری و با اکثریت دو-سوم در مجمع تصویب و دوازده ماه پس از پذیرش توسط دو-سوم از کشورهای عضو، اجرایی شود. روند کار اینگونه است که برای اصلاح کنوانسیون لازم است که یک یا چند دولت عضو، اصلاحیه مدنظر را پیشنهاد نمایند و به دبیر کل ارسال دارند. سپس لازم است دبیر کل ایمو، اصلاحیه پیشنهادی را حداقل شش ماه قبل از بررسی آن توسط مجمع ایمو و در قالب بخشنامه‌ای برای همه دولت‌های عضو ارسال نماید. در مرحله بعد، اصلاحیه مزبور در نشست مجمع، مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد. همان طور که گفته شد برای این که بتواند به تصویب مجمع برسد، رأی موافق حداقل دو-سوم دولت‌های عضو لازم است. نکته حائز اهمیتی که باید در نظر داشت، این است که برای تصویب یک اصلاحیه حضور تمامی اعضای سازمان لازم نیست بلکه چنانچه دو-سوم اعضای حاضر و رأی دهنده در نشست مجمع رأی موافق بدهند، مصوبه معتبر خواهد بود. پس از تصویب اصلاحیه در مجمع ایمو، برای این که اصلاحیه لازم‌الاجرا گردد به استناد ماده هفتاد و یک کنوانسیون می‌بایست دو-سوم اعضای سازمان آن را طبق قوانین و مقررات ملی خود مورد پذیرش و تصویب قرار دهند. سپس با گذشت دوازده ماه از تاریخ پذیرش اصلاحیه توسط آخرین کشوری که به موجب آن، حد نصاب حاصل شده است، اصلاحیه مزبور اجرایی خواهد شد و برای همه اعضای سازمان حتی دولی که آن را مورد پذیرش و تصویب قرار ندادند، رعایت آن الزامی خواهد بود.^۱ تا کنون هشت بار این کنوانسیون در معرض اصلاح و تغییر قرار گرفته است که در ادامه بر حسب تاریخ تصویب به

Maritime Organization Website, 2017, Available at address:

www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx

۱- علی‌اکبر مرزبان، سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی، اسرار دانش، تهران، ۱۳۹۱، صفحات ۸۱-۸۳

مهم‌ترین اصلاحات وارده اشاراتی خواهد شد.

۱-۲- اصلاحیه اول: مصوب ۱۹۶۴ میلادی - اجرایی شدن از ۱۹۶۷ میلادی^۱

دهه ۱۹۶۰ میلادی شاهد ظهور ملل جدید بود که بسیاری از آن‌ها به امور دریایی و دریانوردی توجه ویژه داشتند. به همین علت، عضویت در ایمکو رو بر فزونی نهاد و متناسب با این افزایش عضو، ضروری بود که تغییراتی در ساختار ایمکو اعمال شود.^۲ مجمع ایمکو نیز با توجه به همین رویکرد، نیاز به افزایش تعداد اعضای شورا، انتخاب تمام اعضای شورا توسط مجمع و تقسیم عادلانه اعضای شورای ایمکو بر حسب مناطق جغرافیایی مختلف را لازم و ضروری دانست. بر همین اساس پیشنهاد اصلاح مواد ۱۷، ۱۸ و ۲۸ کنوانسیون داده شد. سرانجام در دومین جلسه فوق‌العاده مجمع که در ۱۰ الی ۱۵ سپتامبر ۱۹۶۴ میلادی در لندن برگزار شد، ابتدا تصمیم گرفته شد تا اصلاحیه پیشنهادی برای ماده ۲۸ کنوانسیون تا جلسه بعدی مجمع که در سال ۱۹۶۵ میلادی به تعویق افتد. اما مواد ۱۷ و ۱۸ کنوانسیون مورد بازنگری قرار گرفت. بر اساس ماده ۱۷ بازنگری شده کنوانسیون، اعضای شورای از ۱۶ عضو به ۱۸ عضو افزایش یافت. همچنین ماده ۱۸ بازنگری شده کنوانسیون درباره شرایط انتخاب اعضای شورا مقرر می‌دارد که مجمع باید اصول ذیل را مد نظر قرار دهد:

الف. شش عضو باید از کشورهایی باشند که بیشترین سهم را در فراهم آوردن خدمات بین‌المللی کشتیرانی دارا می‌باشند؛
ب. شش عضو، باید از کشورهایی باشند که بیشترین سهم را در تجارت بین‌المللی دریایی دارا می‌باشند؛

1- Resolution A.69 (ES.II) (15 September 1964)

2- Imo, Convention on the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, 2017, Available at address:

www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx

ج. شش عضو دیگر نیز باید از کشورهایی باشند که تحت شرایط کشورهای گروه (الف) و (ب) انتخاب نشده‌اند ولی دارای نفع و سهم ویژه‌ای در حمل و نقل یا ناوبری دریایی می‌باشند. انتخاب این کشورها در شورای ایمکو، باید متضمن نمایندگی آنان از سوی مناطق جغرافیایی عمده و مهم در جهان باشد.^۱

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

پیرو نشست‌های قبلی، قرار شد که ماده ۲۸ کنوانسیون ایمکو نیز برای اصلاح مورد توجه قرار گیرد. بر همین اساس در چهارمین جلسه عادی مجمع، اصلاحیه‌ای در ارتباط با ماده ۲۸ کنوانسیون به تصویب رسید. مجمع با تصویب این اصلاحیه، نیاز به افزایش تعداد اعضای کمیته ایمنی دریایی را به رسمیت شناخت. بر اساس این اصلاحیه، اعضای کمیته ایمنی دریایی به ۱۶ عضو افزایش یافت. از این اعضا، هشت عضو بایستی از میان ده کشوری که بزرگترین کشورهای مالک کشتی می‌باشند، انتخاب شوند و چهار عضو بایستی به نحو انتخاب شوند که تضمین شود که آفریقا، آمریکا، آسیا، اقیانوسیه، و اروپا هر یک دارای نمایندگانی در کمیته باشند. چهار کرسی دیگر نیز بایستی از میان دولی که به نحو دیگری در کمیته نماینده ندارند، انتخاب شوند.^۳ اصلاحیه‌های مصوب سال‌های ۱۹۶۴ و ۱۹۶۵ میلادی از این رو که بیانگر این حقیقت است که

1- Imo, a Amendments to articles 17 and 18 of the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1964, Available at address:

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsdg_no=XII-1-a&chapter=12&clang=en

2- Resolution A.70 (IV) (28 September 1965)

3- Imo, b Amendment to article 28 of the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1965, Available at address:

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsdg_no=XII-1-b&chapter=12&clang=en

عضویت در ایمکو نه تنها در حال افزایش بلکه در حال تغییر است، دارای اهمیتی اساسی در روند رو به رشد این سازمان جهانی و تخصصی بود. این اصلاحیه به صورت تدریجی و عملی به برتری کشورهای دریایی سنتی پایان داد و زمینه را برای فعالیت و قدرت‌نمایی کشورهای در حال توسعه هموار کرد.^۱

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

در سال ۱۹۷۳ میلادی، قطعنامه‌ای^۳ توسط مجمع به تصویب رسید که بر اساس آن یک گروه کاری ویژه برای تحقیق در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی در ارتباط با اندازه و ترکیب شورا، کمیته ایمنی دریایی و هر نوع اصلاحیه دیگری مربوط به ایمکو، تشکیل شد. بر اساس گزارش و توصیه این گروه کاری، اصلاح مواد ۱۰، ۱۶، ۱۷، ۱۸، ۲۰، ۲۸، ۳۱ و ۳۲ کنوانسیون ایمکو به مجمع ایمکو پیشنهاد شد. مجمع با توجه به این پیشنهاد گروه کاری و با به خاطر داشتن قطعنامه‌های اصلاح کنوانسیون در سال‌های ۱۹۶۴ و ۱۹۶۵ میلادی که توسط آن‌ها، اعضای شورا و اعضای کمیته ایمنی دریایی افزایش یافت؛ با اصلاح مواد مورد درخواست گروه کاری موافقت کرد. این امر در پنجمین جلسه فوق العاده مجمع که از تاریخ ۱۶ تا ۱۸ اکتبر ۱۹۷۴ در لندن برگزار شد، مصوب گردید. نکته دیگری که در تصویب این قطعنامه کمک شایانی کرد، دیدگاه نوین سازمان با ورود اعضای جدید بود که بر مبنای اطمینان خاطر از این امر بود که ارگان‌های اصلی سازمان، همواره نماینده کل اعضاء سازمان باشد و کشورهای عضو شورا نیز متضمن نمایندگی متناسب از مناطق جغرافیایی باشند. برخی

1- Imo, Convention on the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, 2017, Available at address:

www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx

2- Resolution A.315 (ES.V) (17 October 1974)

3- Resolution A.314 (VIII) (23 November 1973)

از اصلاحات مهمی که ذکر آن مفید است مربوط به مواد ۱۷، ۱۸، ۲۰ و ۲۸ کنوانسیون است. در ماده ۱۷ کنوانسیون، اعضای شورا به ۲۴ عضو افزایش یافت. در ماده ۱۸ نیز به اصلاح نحوه انتخاب این اعضاء پرداخته شد. بر اساس ماده ۱۸ کنوانسیون، مجمع در انتخاب اعضای شورا باید معیارهایی را مدنظر قرار دهد. بر اساس این معیارها، کشورهای گروه (الف) و (ب) همچنان هر کدام دارای ۶ عضو بودند. اما گروه (ج) با افزایش دو برابری اعضاء روبرو شد که همچنان مهم ترین شرط این بود که به نحوی انتخاب شوند که از سوی نواحی جغرافیایی مهم و عمده، نمایندگی کنند. بر همین اساس با توجه به افزایش اعضای شورا، ماده ۲۰ کنوانسیون نیز که درباره حد نصاب شورا بود تغییر کرد و حد نصاب شورا به شانزده عضو افزایش یافت. یکی دیگر از اصلاحات مهم این اصلاحیه، تغییر در مفاد ماده ۲۸ بود. طبق ماده ۲۸ بازنگری شده، محدودیت عضو شدن در کمیته ایمنی برداشته شد و کمیته ایمنی دریایی باید از تمام اعضاء تشکیل بشود. متعاقب این اصلاح ماده ۲۸ کنوانسیون، ماده ۳۲ نیز حذف گردید چون عملا عبث بود.^۱

این اصلاحیه‌ها تاثیر زیادی در مقابله با انتقادهای وارده بر ایمکو داشت که مبنی بر این نگرش بود که این سازمان هنوز هم تحت تسلط کشورهای است که به لحاظ سنتی، قدرت دریایی و مالکان عمده کشتی هستند. این مساله با تصویب قطعنامه‌ای^۲ در اکتبر سال ۱۹۷۴ میلادی مورد تاکید قرار گرفت. این قطعنامه بیان می کند که تعداد زیادی از اعضای سازمان، از کشورهای در حال توسعه هستند و این حقیقت تا کنون در ترکیب هیئت رئیسه ارگان‌ها و نهادهای

1- Imo, c Amendments to articles 10, 16, 17, 18, 20, 28, 31 and 32 of the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1974, Available at address:

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

2- Resolution A.316 (ES.V) (18 October 1974)

درونی سازمان منعکس نشده است.^۱

۴-۲- اصلاحیه چهارم: مصوب ۱۹۷۵ میلادی، اجرایی شدن از ۱۹۸۲ میلادی^۲

در سال ۱۹۶۷ میلادی، نشت نفتی از نفتکش توری کنیون^۳، آسیب عظیمی را بر محیط زیست دریایی وارد کرد. پس از این حادثه، حفاظت از محیط زیست دریاها تبدیل به یک مسئله مهم شد. بر همین اساس، ضرورت ایجاد یک سیستم بین‌المللی جهت ارزیابی مسئولیت و پرداخت غرامت برای آسیب وارده از نشت نفتی آشکار شد. ایمکو برای پرداختن به این مساله، یک کمیته حقوقی^۴ و یک کمیته فرعی و زیرمجموعه کمیته ایمنی دریایی^۵ را برای مدیریت مسائل محیط زیست دریایی تاسیس کرد. از اواسط دهه ۱۹۷۰ میلادی با توجه به اهمیتی که این موضوعات داشت، تاکید بر ارتقاء این کمیته‌ها بیش از پیش صورت گرفت.^۶ مجمع با توجه به تاکید بر ارتقاء این کمیته‌ها، اصلاح جامع کنوانسیون، افزایش اندازه و اعضای سازمان، اطمینان از عضویت عادلانه دول عضو شورا بر مبنای مناطق جغرافیایی و در نهایت با مد نظر قرار دادن گزارش گروه کاری ویژه در ارتباط با اصلاحیه‌های پیشنهادی؛ در نهمین جلسه عادی خود که در لندن از ۳ تا ۱۴ ماه نوامبر سال ۱۹۷۵ میلادی برگزار شد، اصلاحیه‌هایی را در ارتباط با

1- Imo, Convention on the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, 2017, Available at address:

www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx

2- Resolution A.358 (IX) (14 November 1975)

3- Torrey Canyon

4- Legal Committee

5- Maritime Safety Committee

6- Imo, Convention on the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, 2017, Available at address:

www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx

کنوانسیون ایمکو مصوب کرد که اهم آن شامل مواد ذیل می‌شد:

- اصلاحیه های مواد ۱، ۳، ۱۲، ۱۶، ۲۲، ۲۴، ۲۵، ۲۶، ۲۷، ۲۹، ۳۰، ۳۳، ۳۴، ۳۸، ۳۹، ۴۲، ۴۳، ۵۲ و ۵۵؛
- افزایش ماده ۳۲ به بخش هفت؛
- افزودن بخش‌های هشت و نه شامل مواد ۳۳ تا ۳۷ و ۳۸ تا ۴۲؛
- تغییر در عنوان کنوانسیون^۱.

در باب تغییر عنوان کنوانسیون، تصور می‌شد که نام اصلی گیج‌کننده است. به‌ویژه واژه «مشورتی»، این تصور را ایجاد می‌کرد که ایمکو به جای تصمیم‌گیری و عمل، تنها ماهیتی مشورتی دارد. به همین علت نام کنوانسیون سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی به کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر داده شد^۲. پیرو همین مساله، قطعنامه^۳ دیگری در سال ۱۹۷۷ میلادی تصویب شد و مقرر شد نام سازمان نیز به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر کند. با پیش‌زمینه تاریخی که در مورد نشت نفتی ذکر شد؛ ماده اول کنوانسیون که به اهداف ایمکو می‌پرداخت، اصلاح شد و جلوگیری و کنترل الودگی دریایی ناشی از کشتی به عنوان یکی از اهداف اصلی سازمان مطرح شد. بقیه موارد اصلاح مواد کنوانسیون تا ماده ۳۰ به اصلاح ساختار و عملکرد مجمع و شورای ایمکو مربوط می‌شود. اما مهم‌ترین تغییر در متن کنوانسیون به افزوده شدن بخش‌های هشت و نه اختصاص دارد. بخش هشت کنوانسیون که از ماده ۳۳ تا ۳۷ را شامل می‌شود

1- Imo, d Amendments to the title and substantive provisions of the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1975, Available at address:

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

2- Imo, Convention on the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, 2017, Available at address:

www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx

3- Resolution A.371(X) (9 November 1977)

به کمیته حقوقی ایمکو پرداخته است. طبق اصلاحیه، جایگاه کمیته مزبور ارتقاء یافته و به عنوان یکی از کمیته‌های اصلی و تخصصی شناخته شد. طبق ماده ۳۳ کنوانسیون، این کمیته باید از تمام اعضاء تشکیل شود. همچنین طبق ماده ۳۴، کمیته حقوقی بایستی هر نوع مساله حقوقی در حیطه سازمان را مد نظر قرار دهد. یکی از وظایف اساسی کمیته حقوقی نیز طبق ماده ۳۵، ارائه پیش‌نویس کنوانسیون‌های بین‌المللی و اصلاحیه برای کنوانسیون‌های بین‌المللی است که خود تدوین کرده است. بخش نهم کنوانسیون نیز که تکمیل‌کننده بخش هشتم است به کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی می‌پردازد. این بخش شامل مواد ۳۸ تا ۴۲ کنوانسیون است. طبق اصلاحیه، جایگاه کمیته مزبور نیز به مانند کمیته حقوقی ارتقاء یافته و به عنوان یکی از کمیته‌های اصلی و تخصصی شناخته شد. طبق ماده ۳۸، این کمیته باید از تمام اعضاء تشکیل شود. همچنین طبق ماده ۳۹، کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی باید هر نوع مساله‌ای را که در حیطه سازمان مربوط به جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها باشد، مد نظر قرار دهد. علاوه بر اصلاحات مذکور، در دبیرخانه و مسئولیت دبیرکل نیز تغییراتی صورت گرفت که در مواد ۳۳، ۳۴ و ۳۹ (که به عنوان ماده ۴۳، ۴۴ و ۴۹ مجددا شماره‌گذاری شده است) شرح داده شده است. آخرین مورد قابل اهمیت در این اصلاحیه به ماده ۵۲ (که به عنوان ماده ۶۲ مجددا شماره‌گذاری شده است) مربوط می‌شود. این ماده به اصلاحیه‌های پیشنهاد شده برای کنوانسیون اختصاص دارد. در متن سابق کنوانسیون تاکید بر اکثریت دو-سومی برای تصویب اصلاحیه‌ها بود که حتما باید اعضای حاضر شورا در جلسه رای‌گیری نیز با آن موافقت نمایند. به نوعی تصویب مجمع به آرای اعضای شورای ایمکو که در جلسه رای‌گیری حاضر بودند بستگی داشت. این امر می‌توانست به وتوی تصمیمات مجمع در جلسات رای‌گیری برای اصلاحات منجر شود. بر همین اساس در اصلاحیه جدید، ماده مذکور اصلاح شد و شرط موافق

اعضای شورای حاضر در جلسه رای‌گیری برداشته شد.^۱

۵-۲- اصلاحیه پنجم: مصوب ۱۹۷۷ میلادی، اجرایی شدن از ۱۹۸۴ میلادی^۲

پیش از این اصلاحیه، قطعنامه‌ای در نشست نهم مجمع در سال ۱۹۷۷ میلادی تصویب شد که منجر به تشکیل یک گروه کاری ویژه شد که تمام دول عضو ایمکو، حق شرکت در آن را داشتند. این گروه کاری برای بررسی و تسلیم پیشنهادهای جهت اصلاح مواد ۲، ۴۰ و ۵۲ کنوانسیون ایمکو؛ بررسی پیشنهادهای برای اصلاح کنوانسیون به منظور نهادینه کردن کمیته‌ای برای همکاری‌های فنی و هر نوع پیشنهاد دیگری برای اصلاح کنوانسیون که ممکن است توسط اعضاء ارائه شود، تشکیل شده بود. مجمع ایمکو در دهمین جلسه عادی خود که در لندن از ۷ تا ۱۷ نوامبر سال ۱۹۷۷ میلادی برگزار شد با مد نظر قرار دادن گزارش گروه کاری ویژه در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی جهت کنوانسیون ایمکو، اصلاحاتی را به کنوانسیون ایمکو وارد و مصوب کرد.^۳ در این اصلاحیه، ماده ۱ کنوانسیون و بندهای (الف) و (د) آن با توجه به اشتغال روبه رشد ایمو در مسائل محیطی زیستی، اداری و حقوقی به تصویب رساند. این اصلاحات در ماده ۱ اعمال شده است که به اهداف ایمکو می‌پردازد. ماده ۲ نیز

1- Imo, d Amendments to the title and substantive provisions of the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1975, Available at address:

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

2- Resolution A.400 (X) (17 November 1977)

3- Imo, e Amendments to the Convention on the International Maritime Organization relating to the institutionalization of the Committee on Technical Co-operation in the Convention, United Nations Treaty Collection Website, 1977, Available at address:

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

که در واقع نقش ایمکو را به مشاوره‌ای و توصیه‌ای محدود می‌ساخت، حذف شد.^۱ همچنین این اصلاحیه، بخشی را تحت عنوان بخش دهم به کنوانسیون اضافه کرد. این بخش جدید شامل مواد بازنگری شده ۴۲ تا ۴۶ کنوانسیون می‌شد و تحت عنوان کمیته همکاری‌های فنی^۲ نامیده شد. بر اساس مواد این بخش، کمیته همکاری‌های فنی، بایستی از تمام اعضاء تشکیل شود و حوزه کاری این کمیته شامل هر مساله‌ای در ارتباط با پیاده‌سازی پروژه‌های فنی می‌شد.^۳ بر این اساس کمیته همکاری‌های فنی که در سال ۱۹۶۹ میلادی تاسیس شده بود و دارای موقعیت فرعی بود، به‌وسیله این اصلاحیه موقعیت خود را ارتقاء داد و به عنوان یک کمیته تخصصی و اصلی شناخته شد. در نتیجه به موقعیت کمیته ایمنی دریایی، کمیته حقوقی و کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی ارتقاء یافت.^۴

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

این اصلاحیه با توجه به لایحه‌های ارائه شده از سوی فرانسه، ایتالیا و

1- Imo, Convention on the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, 2017, Available at address:

www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx

2- Technical Cooperation Committee

3- Imo, e Amendments to the Convention on the International Maritime Organization relating to the institutionalization of the Committee on Technical Co-operation in the Convention, United Nations Treaty Collection Website, 1977, Available at address:

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

4- Imo, Convention on the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, 2017, Available at address:

www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx

5- Resolution A.450 (XI) (15 November 1979)

نیجریه به مجمع و با مد نظر قرار دادن گزارش گروه کاری ویژه به تصویب شد. این اصلاحات شامل اصلاح مواد ۱۷، ۱۸، ۲۰ و ۵۱ کنوانسیون ایمکو می‌شد. مهم‌ترین این اصلاحات درباره شورای ایمکو است که در مواد ۱۷، ۱۸ و ۲۰ به آن اشاره شده است. ماده ۱۷ عنوان می‌کند که اعضای شورا بایستی به سی و دو عضو انتخاب شده توسط مجمع، افزایش یابد. ماده ۱۸ نیز به معیارهای مجمع در انتخاب اعضاء می‌پردازد که عبارتند از:

- هشت عضو از کشورهای باشند که بیشترین سهم را در فراهم آوردن خدمات بین‌المللی کشتیرانی دارا می‌باشند؛
- هشت عضو از کشورهای باشند که بیشترین سهم را در تجارت بین‌المللی دریایی دارا می‌باشند؛
- شانزده عضو باید از کشورهای باشند که تحت شرایط گروه‌های (الف) و (ب) انتخاب نشده‌اند ولی دارای سهم خاصی در حمل و نقل یا ناوبری دریایی هستند. انتخاب این کشورها برای شورای ایمکو، باید متضمن نمایندگی آنان از سوی مناطق جغرافیایی عمده و مهم در جهان باشد. بر همین اساس ماده ۲۰ کنوانسیون نیز اکثریت جدیدی را برای شورا تعریف کرد. بر اساس مفاد این ماده، تعداد ۲۱ عضو به عنوان حد نصاب برای تشکیل جلسات و مذاکرات تعیین شد.^۱

۲-۷- اصلاحیه هفتم: مصوب ۱۹۹۱ میلادی، اجرایی شدن از ۲۰۰۸ میلادی^۲

در سال ۱۹۸۹ میلادی، قطعنامه‌ای^۳ در شانزدهمین جلسه عادی مجمع به

1- Imo, f Amendments to articles 17, 18, 20 and 51 of the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1979, Available at address:

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

2- Resolution A.724 (17) (7 November 1991)

3- Resolution A.640 (16) (19 October 1989)

تصویب رسید که ماحصل آن تاسیس کمیته فرعی تسهیل بود. این کمیته با هدف تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی از یک سو و از سوی دیگر به منظور ارائه پیشنهادهاتی برای اصلاح کنوانسیون ایمو تشکیل شد. مجمع ایمو با مد نظر قرار دادن توصیه‌های کمیته تسهیل^۱ در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی جهت کنوانسیون ایمو و با توجه به دیدگاه‌های شورا در مورد این توصیه‌ها، اصلاحیه مزبور را در سال ۱۹۹۱ میلادی به تصویب رساند. این اصلاحیه شامل اصلاح مواد ۱۱، ۱۵، ۲۱، ۲۵، ۵۶ و ۵۷ کنوانسیون ایمو و افزودن بخش جدیدی به نام بخش یازدهم می‌شد. بخش یازدهم به کمیته تسهیل می‌پردازد و شامل مواد ۴۷ تا ۵۱ کنوانسیون می‌شود. ماده ۴۷ مقرر می‌دارد که کمیته تسهیل بایستی از تمام اعضای ایمو تشکیل شود. همچنین بر اساس ماده ۴۸ کنوانسیون، کمیته تسهیل بایستی هر نوع مساله‌ای در حیطه وظایف سازمان را که در ارتباط با تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی باشد، بررسی نماید و اقدامات لازم را به انجام برساند.^۲ این اصلاحیه، موقعیت کمیته تسهیل را از فرعی به تخصصی و اصلی ارتقاء داد.^۳

۸-۲- اصلاحیه هشتم: مصوب ۱۹۹۳ میلادی، اجرایی شدن از سال ۲۰۰۲ میلادی^۴

این اصلاحیه با توجه به نگرانی‌هایی که در باب نتیجه انتخابات شورا برای

1- Facilitation Committee

2- Imo, g Amendments to the Convention on the International Maritime Organization (institutionalization of the Facilitation Committee), United Nations Treaty Collection Website, 1991, Available at address:

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

3- Imo, Convention on the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, 2017, Available at address:

www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx

4- Resolution A.735(18) (4 November 1993)

دوره دو ساله ۱۹۹۳-۱۹۹۲ میلادی به وجود آمده بود و همچنین با مد نظر قرار دادن گزارش گروه کاری ویژه در مورد اصلاحات مورد نیاز در کنوانسیون ایمو، به تصویب شد. این اصلاحات شامل اصلاح مواد ۱۶، ۱۷ و ۱۹ کنوانسیون ایمو می‌شد. این اصلاحات درباره افزایش اعضای شورای ایمو می‌باشد. ماده ۱۶ عنوان می‌دارد که اعضای شورا بایستی به چهل عضو انتخاب شده توسط مجمع، افزایش یابد. ماده ۱۷ نیز به معیارهای مجمع در انتخاب اعضای شورا می‌پردازد که به قرار ذیل است:

- ده عضو از کشورهای باشند که بیشترین سهم را در فراهم آوردن خدمات بین‌المللی کشتیرانی دارا می‌باشند؛
 - ده عضو از کشورهای باشند که بیشترین سهم را در تجارت بین‌المللی دریایی دارا می‌باشند؛
 - بیست عضو باید از کشورهای باشند که تحت شرایط گروه‌های (الف) و (ب) انتخاب نشده‌اند ولی دارای سهم خاصی در حمل و نقل یا ناوبری دریایی هستند. انتخاب این کشورها برای شورا، باید متضمن نمایندگی آنان از سوی مناطق جغرافیایی عمده در جهان باشد.
- بر همین اساس ماده ۱۹ کنوانسیون نیز اکثریت جدیدی را برای شورا تعریف کرد. بر اساس مفاد این ماده، تعداد ۲۶ عضو به عنوان حد نصاب برای تشکیل جلسات و مذاکرات تعیین شد.^۱

1- Imo, hAmendments to the Convention on the International Maritime Organization, United Nations Treaty Collection Website, 1993, Available at address:

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

پیوست ۱: کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی

کشورهای طرف قرارداد کنوانسیون حاضر بدین وسیله سازمان بین‌المللی دریانوردی (که از این پس «سازمان» نامیده می‌شود) را تاسیس میکنند.

بخش یک؛ اهداف سازمان

ماده ۱-

اهداف سازمان عبارتند از:

فراهم نمودن تشکیلاتی برای همکاری میان دول مختلف در حوزه مقررات و قوانین دولتی و فعالیت‌هایی که مربوط به انواع مسائل فنی است که بر کشتیرانی تجاری بین‌المللی تاثیر می‌گذارد؛ ترغیب برای تصویب و اتخاذ بالاترین استانداردهای عملی در مسائل مربوط به ایمنی دریایی و کارآیی ناوبری؛ جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها و پرداختن به مسائل اداری و حقوقی مربوط به اهداف تعیین شده در این ماده،

تشویق و ترغیب کشورها به حذف اعمال تبعیض‌آمیز و محدودیت‌های غیرضروری که بر کشتیرانی تجاری بین‌المللی تاثیرگذار است با هدف بهبود قابلیت دسترسی به خدمات کشتیرانی جهت تجارت در جهانی بدون تبعیض. کمک و تشویقی که از ناحیه دولتی به منظور توسعه حمل و نقل دریایی ملی و امنیت آن به عمل می‌آید، به خودی خود تبعیض تلقی نمی‌گردد مشروط بر این که کمک و تشویق مزبور به آزادی کشتیهایی که زیر هر پرچمی در حمل و نقل بین‌المللی فعال هستند، لطمه‌ای وارد نیآورد.

تسهیل بررسی مسائل مربوط به رویه‌های محدودکننده و غیرعادلانه‌ای که در ارتباط با مسائل کشتیرانی توسط کنسرن‌های کشتیرانی اتخاذ می‌شود، تسهیل بررسی هر نوع مسأله‌ای در ارتباط با کشتیرانی که ممکن است توسط هر ارگان یا موسسه تخصصی سازمان ملل به آن ارجاع شود، تسهیل تبادل اطلاعات میان دولت‌ها در مورد مسائل مورد توجه سازمان.

بخش دوم؛ وظایف

ماده ۲-

به منظور دستیابی به اهداف تعیین شده در بخش یک، سازمان باید: با رعایت مقررات ماده ۳، رسیدگی به مسائلی که در بندهای (الف) و (ب) و (ج) ماده ۱ مذکور گردیده و از طرف هر یک از اعضاء و یا هر یک از ارکان یا هر یک از سازمان‌های تخصصی ملل متحد یا هر سازمان بین‌المللی به آن مراجعه گردد و همچنین بررسی مسائلی که طبق بند (د) ماده ۱ به آن مراجعه می‌شود و توصیه در باب مسائل مزبور،

تهیه پیش‌نویس کنوانسیون‌ها و موافقتنامه و سایر اسناد مناسب دیگر و توصیه آنها به دول و سازمان‌های بین‌المللی و برگزاری کنفرانس‌هایی که لازم تشخیص دهد،

فراهم آوردن تشکیلات لازم برای مشاوره میان اعضاء و تبادل اطلاعات میان دولت‌ها،

انجام وظایف ناشی از بندهای (الف)، (ب) و (ج) این ماده، به ویژه آن وظایفی که توسط یا تحت اسناد بین‌المللی و در ارتباط با مسائل دریانوردی و تاثیر کشتیرانی بر محیط زیست دریا به آن ارجاع شده است، در صورت لزوم، تسهیل همکاری فنی در حوزه سازمان مطابق بخش دهم.

ماده ۳-

سازمان در مواردی که طرق و راه‌حل‌های اصولی و معمول را درباره حل مسائل مربوط به حمل و نقل دریایی بین‌المللی ممکن تشخیص می‌دهد، همان را توصیه نماید و چنانچه عقیده داشته باشد که حل موضوع مربوط به تبعیض غیرمنصفانه از طرق راه‌حل‌های معمول در حمل و نقل دریایی بین‌المللی ممکن نیست و یا عملاً ثابت شود که حل آنها از طرق مزبور میسر نیست، مشروط بر این که قبلاً موضوع مورد مذاکره مستقیم بین اعضاء ذینفع واقع گردیده باشد، سازمان طبق تقاضای یکی از آنان موضوع را تحت بررسی قرار خواهد داد.

بخش سوم؛ عضویت

ماده ۴-

بر طبق مفاد بخش سوم، عضویت در سازمان باید برای تمام کشورها آزاد باشد.

ماده ۵-

مطابق مفاد ماده ۷۶، اعضاء سازمان ملل می‌تواند با تبدیل شدن به یکی از طرفین کنوانسیون به عضویت سازمان درآیند.

ماده ۶-

مطابق مفاد ماده ۷۶، کشورهایی که عضو سازمان ملل نبوده و از آن‌ها برای ارسال نماینده به کنفرانس دریانوردی سازمان ملل که در ۱۹ فوریه ۱۹۴۸ در ژنو برگزار شد، دعوت به عمل آمده بود، می‌توانند با تبدیل شدن به یکی از طرفین کنوانسیون به عضویت سازمان درآیند.

ماده ۷-

هر کشوری که حق عضویت تحت ماده ۵ یا ۶ را ندارد، می‌تواند از طریق دبیرکل سازمان، درخواست عضویت کند و باید پس از تبدیل شدن به یکی از طرفین کنوانسیون به عنوان عضو پذیرفته میشود در صورتی که پس از توصیه شورا، درخواست آن مورد تایید دو سوم از اعضاء به جز اعضاء وابسته قرار گیرد.

ماده ۸-

هر سرزمین یا سرزمین‌هایی که کنوانسیون در آن‌ها قابلیت اجرا دارد و عضویت این سرزمین‌ها در ایمو، منوط به تسلیم یادداشت کتبی از سوی دولت اداره کننده روابط خارجی این سرزمین‌ها است که البته باید آن دولت نیز عضو ایمو باشد. همچنین ارسال یادداشت کتبی از طرف سازمان ملل متحد نیز می‌تواند مقدمات عضویت وابسته این سرزمین‌ها را در ایمو فراهم آورد.

ماده ۹-

یک عضو وابسته باید تحت کنوانسیون، دارای حقوق و تعهدات یک عضو باشد به جز اینکه دارای حق رای و حائز شرایط عضویت در شورا نیست. همچنین واژه