

نقش دولتهای متعاقد در تامین اجرای کامل و موثر کنوانسیون بین المللی ایمنی جان انسان در دریا

محمد ابوعطا*

استادیار گروه حقوق دانشکده علوم انسانی دانشگاه سمنان

(تاریخ دریافت: ۱۳۸۸/۱۲/۱۶ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۱/۲/۲۷)

چکیده:

کنوانسیون بین المللی ایمنی جان انسان در دریا، جامع ترین معاهده بین المللی است که به حفظ حیات انسان در دریا پرداخته است. با وجود ضوابط مفصل معاهده که جوانب مختلف ایمنی دریانوردی را پوشش می دهد؛ طبق بند «ب» ماده یک آن، دولتهای متعاقد، باید نسبت به وضع هرگونه مقررات ملی که برای اجرای کامل معاهده و ارتقای بیشتر سلامت دریانوردی ضروری تشخیص می دهند اقدام کنند؛ به طوری که یقین حاصل شود؛ کشتیها از هر حیث، برای خدمات و نوع بهره برداری مورد نظر مناسب هستند. با توجه به الحاق دولت ایران به معاهده در سال ۱۳۷۳، مقاله حاضر به این مهم پرداخته و موضوعاتی را که اجرای دقیق و موثر معاهده، مقتضی وضع مقررات ملی در مورد آنها است؛ معرفی و یک مورد تشریح کرده است.

واژگان کلیدی:

کنوانسیون سولاس، دول متعاقد، ایمنی دریانوردی، مقررات ملی، کشتی.

مقدمه

موضوع ایمنی کشتی ها و حفظ جان انسان در دریا، قدمتی به اندازه تاریخ صنعت دریانوردی دارد و در هر دوره، به تناسب امکانات و شرایط علمی و فنی وقت، تدابیری برای مقابله با مخاطرات گوناگون اتخاذ شده که حیات بشر را در دریا تهدید می کرده است. تا چند دهه اخیر، همه این اقدامات جنبه ملی داشت؛ بدین معنا که با اراده صرف مالکان کشتیها و در مواردی با اعمال ضوابط الزامی مصوب از جانب دول، برخی تجهیزات و وسایل ایمنی در کشتیها نصب و یا حمل می شد اما تدریجاً آثار ناخوشایند این وضعیت آشکار شد. چه از سوی فناوریهای موجود در برخی کشورها، مدرن و بروز نبود و مالکان کشتیهای تجاری نیز به منظور کاهش هزینه‌ها، رغبت زیادی به استفاده از دستاوردهای نوین دریانوردی ن. ۶۳-شان نمی دادند. از سوی دیگر، بعضی از دول دریایی، به جهاتی، بویژه نداشتن امکانات کنترلی مناسب (اعم از انسانی و فنی)، نقش خود را در نظارت بر کشتیرانی ایمن، بطور شایسته اعمال نمی کردند. بنابراین، در چنین شرایطی حیات دریانوردان و مسافران و سلامت اموال موجود در کشتیها به شدت با خطرات عدیده از قبیل حریق، تصادم، به گل نشستن و انهدام کشتی مواجه بود. به منظور مواجهه با این وضع و نیل هرچه بیشتر به ایمنی دریایی، تلاشها و تعاملاتی در عرصه فراملی انجام شد که در گذر زمان به تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی مختلف از جمله کنوانسیون استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978) و بویژه کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا (International Convention for the Safety of Life at Sea) موسوم به سولاس/SOLAS منتهی شد. با تصویب این کنوانسیونها که همگام با رشد علم و تحولات صنعت کشتیرانی، از اصلاحات مکرر دور نمانده‌اند، ضوابطی یکسان در دولتهای عضو این معاهدات اجرا می شود و بدین ترتیب سطحی واحد از استانداردهای ایمنی بر کشتیهای تابع این دولت ها لازم الاجرا است. در این میان، اندیشه لزوم حفظ ایمنی و سلامت انسان در دریا، در کنوانسیون سولاس (مصوب ۱۹۷۴)، به اوج رسیده است. چه در فصول دوازده گانه ضمیمه آن، مقررات متنوع مربوط به ایمنی کشتی و دریانوردی (و حتی از جهاتی، مسائل امنیتی کشتیها و تاسیسات بندری) به گونه تفصیلی بیان شده است. جالب اینکه محتوای مقررات این کنوانسیون، اصولاً ناظر به ایمنی کشتیها، محموله و سفر دریایی است اما از آنجا که ایمن بودن کشتی، تاثیر مستقیم بر سلامت و ایمنی دریانوردان و بر حسب مورد، سایر اشخاص، از آغاز تا انجام سفر دارد و تمهید مقررات مذکور، اساساً همین هدف را دنبال می کند، برای این کنوانسیون جامع، نام «ایمنی جان انسان در دریا» انتخاب شده است (Kitchen, 1980:471). با وجود تصریح و تفصیلی که در تدوین مفاد کنوانسیون به عمل

آمده و برغم اصلاحات مهم و عدیده که از طریق پروتکل‌ها و قطعنامه‌های متعدد نسبت به آن اعمال شده است؛ معاهده بر نقش تقنینی دول عضو نیز تأکید دارد. در واقع پس از اینکه بند «الف» ماده یک با عنایت به نقش اجرایی دول متعاقد مقرر می‌دارد؛ دول عضو تعهد می‌کنند مفاد کنوانسیون حاضر و ضمیمه آن را به اجرا گذارند. بند «ب» با تصدیق نقش دول در تدوین مقررات اشعار می‌دارد: «دولتهای عضو تعهد می‌کنند نسبت به وضع کلیه قوانین، آئین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها و قواعد و انجام سایر اقداماتی که ممکن است برای اجرای تمام و کمال کنوانسیون ضرورت داشته باشد اقدام کنند بطوری که اطمینان حاصل شود از دیدگاه ایمنی جان اشخاص، کشتی برای خدمات در نظر گرفته شده مناسب است». بند «ب» ماده سه نیز چنین می‌افزاید که دولت‌ها باید متن اینگونه مقررات را به منظور اطلاع کشتیهای خارجی از ضوابط ایمنی لازم الاجرا در قلمرو دول متعاقد و لزوم تبادل مقررات ملی، به دبیر کل سازمان مشورتی بین‌الدولی دریانوردی (اکنون، سازمان بین‌المللی دریانوردی) تسلیم کنند.

دولت ایران، طبق قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۳۵۳ ش. / ۱۹۷۴ م. مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۷ به کنوانسیون سولاس ملحق شده است. بنابراین با توجه به اینکه ماده ۹ قانون مدنی مقرر می‌دارد: «مقررات عهدی که بر طبق قانون اساسی بین دولت ایران و سایر دول منعقد شده باشد در حکم قانون است» دولت ایران، به عنوان یکی از دولتهای متعاقد این کنوانسیون، ملزم به تبعیت و اجرای کامل آن به شرح فوق است.

۱- روند تدوین و تصویب کنوانسیون سولاس

سوانح دریایی زیانبار، با گذر زمان، دولتها را ترغیب کرد تا در جستجوی حمل و نقل دریایی ایمن و مطمئن، در سطح فرا ملی، با یکدیگر همکاری کنند. این حرکت به سوی بین‌المللی کردن مقررات، در چندین مرحله روی داد. در گام نخست، مقررات ملی و محلی، از طریق انعقاد قراردادهای و عهدنامه‌های دو جانبه میان دول دریایی بزرگ، یکسان سازی شدند.^۱ در قدم دوم، همان دول، به منظور تنظیم قواعد واجد جنبه و وصف جهانی، کنفرانسها و مجامع بین‌المللی متعدد برگزار کردند. در مرحله سوم نیز سازمانهای فراملی، بویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی (International Maritime Organization) بررسی کارشناسی و تمهید مقدمات تصویب معاهدات بین‌المللی را بر عهده گرفتند تا بدین ترتیب، ایمنی در دریا، همچنین حفاظت از محیط زیست دریایی، در سطح فراملی و جهانی، حکمفرما شود.

۱. برای مطالعه دقیق و جامع در این زمینه، بویژه رجوع کنید: Boisson, 1999: n.52-53.

نخستین کنفرانس بین‌المللی در مورد ایمنی حمل و نقل دریایی، در ۲۸ ژوئیه ۱۸۷۹ در لندن برگزار شد که در آن، ۱۹ دولت، قواعد مشترک کد (Code) بین‌المللی علائم و سیگنالها را پذیرفتند. در اول سپتامبر ۱۸۸۰، کنوانسیون بین‌المللی، نخستین قواعد مربوط به جلوگیری از تصادم را تصویب کرده و در ۲۸ ژوئیه ۱۸۸۱، نخستین کنوانسیون مربوط به ایمنی دریانوردی کشتیهای پستی بخار از تصویب گذشت. در سال ۱۸۸۹، کنفرانسی در «واشنگتن دی سی» در ایالات متحده امریکا برگزار شد تا مجموعه مقررات ضروری مربوط به هدایت کشتی، چراغها و علائم مخاطره دریانوردی را تنظیم کند. این کنفرانس بین‌المللی، اصول راهبردی مورد نیاز را در قالب ۱۳ گروه تدوین کرد. این اصول، بدون اینکه به کنوانسیون رسمی تبدیل شوند؛ پس از چندی بوسیله اغلب دولتها پذیرفته شدند. در ادامه این سیر، آغاز قرن بیستم، شاهد ظهور نخستین قواعد مربوط به «تلگراف بیسیم» بود که در ۳ ژانویه ۱۹۰۶، در کنوانسیون «برلین» پذیرفته شد و مدتی بعد، دو کنوانسیون دیگر در سپتامبر ۱۹۱۰، در مورد تصادم کشتیها (Collision) و نجات جان انسان در دریا (Salvage) به تصویب رسید (Boisson, 1999: n40). اما زمانی که کشتی مسافری «تایتانیک» بعد از برخورد با کوه یخ شناور در ۱۴ آوریل ۱۹۱۲ غرق شد؛ شتابی قابل ملاحظه‌ای در روند استانداردسازی مقررات بوجود آمد. زیرا این حادثه که به مرگ بیش از ۱۵۰۱ نفر انجامید و تاثیر زیادی بر افکار عمومی داشت، نیاز به برقراری یک نظام و اتخاذ همه تدابیر و رویه‌های ضروری برای تأمین ایمنی دریانوردی را بطور جدی مطرح ساخت. به صورت مقدماتی و تا سال ۱۹۱۲، کنفرانسی که در لندن برگزار شد، نصب «سیستم‌های ارتباطاتی و تجهیزات رادیویی» را در کشتیها، اجباری ساخت. همچنین «طول موجهای» خاصی را به کشتیها و ایستگاههای بندری اختصاص داد. اجرای این مصوبات که در طول جنگ جهانی اول، معلق شده بود از سال ۱۹۱۹ از سر گرفته شد. اما مهم‌ترین اقدام بعد از حادثه تایتانیک، برگزاری نخستین کنفرانس بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا بود که به دعوت دولت انگلیس در ژانویه ۱۹۱۴ در لندن برگزار شد. تصویب نخستین «کنوانسیون ایمنی جان انسان در دریا» موسوم به «سولاس» حاصل کار همین کنفرانس بود ولی با توجه به مشکلات موجود و نظرات مختلف مطروح، اکثر دولتها به آن روی خوش نشان ندادند و متن معاهده در نهایت به تصویب پنج دولت رسید.

روند تدوین بین‌المللی استانداردهای ایمنی، در فاصله دو جنگ جهانی نیز گسترش یافت. کنفرانس ۱۹۲۰ در مورد «اتحادیه بین‌المللی ارتباطات الکتریکی»؛ قواعد کنوانسیون ۱۹۱۲ درباره «تلگراف بیسیم»، اصول نخستین کنوانسیون سولاس را مورد بازنگری قرار داد و دو کنفرانس دیگر، یکی در سال ۱۹۲۷ در «واشنگتن» و دیگری در سال ۱۹۳۱ در «مادرید»، مقررات بین‌المللی مربوط به ارتباطات رادیویی را نهایی کردند. مدتی بعد، دومین کنفرانس

مربوط به ایمنی جان انسان در دریا در سال ۱۹۲۹ در لندن برگزار شد که در آن، متن جدید کنوانسیون سولاس به تصویب رسید. کنوانسیون مزبور، شامل شش قاعده بود و موضوعات «ساخت کشتی، تجهیزات نجات جان انسان، جلوگیری و مقابله با حریق، وسایل ارتباطی تلگرافی بیسیم، وسایل کمک ناوبری و قواعد جلوگیری از تصادم» را در بر می‌گرفت. در ادامه این روند اصلاحی و در سال ۱۹۴۸، دولت انگلیس تمام دولتهای عضو کنوانسیون سولاس را برای تشکیل یک کنوانسیون بین‌المللی به منظور تجدیدنظر در مقررات ایمنی جان انسان در دریا، دعوت کرد که در این کنفرانس، متن جدید کنوانسیون، بوسیله ۲۷ دولت، به تصویب رسید و از ۱۹ نوامبر ۱۹۵۲ به مرحله اجرا رسید (Ibid: n42). این رویکرد به همین جا خاتمه نیافت و در سال ۱۹۶۰، متن دیگر معاهده نیز مورد پذیرش قرار گرفت. کنوانسیون اخیرالذکر که در ۱۷ ژوئن ۱۹۶۰ به تصویب رسیده و از ۲۶ می ۱۹۶۵، اجرایی شد؛ گامی بزرگ در تدوین مقررات نوین و منطبق کردن استانداردهای ایمنی موجود با تحولات فنی صنعت کشتیرانی محسوب می‌شد. بر همین اساس، عزم عمومی در گستره جامعه بین‌المللی بر این بود که از طریق اصلاحات دوره ای، کنوانسیون، بروز نگهداشته شود. اما در عمل ثابت شد که نه تنها روند تغییرات و اصلاحات بسیار کند است بلکه نمی‌توان لازم الاجرا شدن همه موارد اصلاحی را در یک دوره زمانی معقول تضمین کرد. بنابراین، بجای تکیه بر اصلاح و تغییر مکرر معاهده، کنوانسیون جدید در سال ۱۹۷۴ به تصویب رسید که علاوه بر پوشش اصلاحات انجام شده تا آن مقطع، آیین اصلاحی نوین «قبول تلویحی» (Tacit Acceptance) نیز در آن گنجانده شد. طبق این روش که جزء «Vi» بند «b» ماده «VIII» و جزء «iii» بند «C» ماده «VIII» معاهده به آن اشاره دارد، بجای اعلام اینکه، اصلاحیه، بعد از پذیرش درصدی مشخص از دول متعاقد، نافذ می‌شود، اصلاحیه معاهده، در زمانی معین، لازم الاجرا می‌شود مگر اینکه قبل از تاریخ مورد نظر، اعتراضات تعداد خاصی از دول متعاقد، وصول شود. آخرین متن کنوانسیون سولاس، در نوامبر ۱۹۷۴، بوسیله «کنفرانس بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا» که از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی، تشکیل شد به تصویب رسید و از ۲۵ می ۱۹۸۰ لازم الاجرا شد. از آن پس، این معاهده، از طریق پروتکل های زیر، دوباره اصلاح شده است:

الف: پروتکل ۱۷ فوریه ۱۹۷۸ که بوسیله کنفرانس بین‌المللی مربوط به «ایمنی نفتکشها و پیشگیری از آلودگی» به تصویب رسید و از اول می ۱۹۸۱ قدرت اجرایی یافت.

ب: پروتکل ۱۱ نوامبر ۱۹۸۸ که بوسیله کنفرانس بین‌المللی مربوط به «سیستم هماهنگ بازرسی و اعطای گواهینامه» تصویب شد و از سوم فوریه ۲۰۰۰ به مرحله اجرا رسید.

البته در میان دولتهای عضو پروتکل مصوب ۱۹۸۸، این پروتکل، جایگزین و ناسخ پروتکل مصوب ۱۹۷۸ می‌باشد (ماده II پروتکل ۱۹۸۸).

علاوه بر دو مورد اصلی فوق، کنوانسیون، از طریق «قطعنامه های» عدیده که بوسیله «کمیته ایمنی دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی یا کنفرانسهای دول متعاقد، از سال ۱۹۸۱ به بعد تصویب شده نیز مکرراً مورد اصلاح قرار گرفته است. البته این روند اصلاحی، متوقف نشده و با توجه به تحولات علمی و پیشرفتهای فنی، همچنان، جریان دارد. همچنانکه پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون هم در سالهای ۲۰۰۰ از طریق «قطعنامه شماره ۷۲-۹۲ کمیته ایمنی دریایی»؛ ۲۰۰۲ از طریق «قطعنامه شماره ۷۵-۱۲۴ کمیته ایمنی دریایی» و ۲۰۰۴ از طریق «قطعنامه شماره ۷۸-۱۵۴ کمیته ایمنی دریایی» مورد اصلاحات متنوع واقع شده است. تحقیق حاضر نیز براساس متن یکپارچه شده کنوانسیون که حاوی متن معاهده، پروتکل ۱۹۸۸ و همه اصلاحات انجام شده در ضمیمه های آن تا سال ۲۰۰۴ است انجام شده است.

۲- طرح کلی کنوانسیون

کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، دارای ۱۳ ماده و پروتکل ۱۹۸۸ آن شامل نه ماده است. در این مواد، مطالبی کلی از جمله و بویژه در مورد تعهدات دولتهای عضو به اجرای دقیق معاهده و اتخاذ تدابیر تقنینی ملی، حوزه اجرایی کنوانسیون، تاثیر تصویب یا الحاق دول به کنوانسیون و پروتکل آن بر اعتبار یا اجرای معاهداتی که دول متعاقد، پیشتر به عضویت آنها در آمده اند، آیین تجدیدنظر و روشهای اصلاحی کنوانسیون و پروتکل آن تبیین شده است. اما آنچه عموماً از کنوانسیون سولاس، متبادر به ذهن شده و بدنه اصلی آن را تشکیل می‌دهد و اساس نوشتار حاضر نیز مبتنی بر آن است؛ ضمیمه های (Annexes) تفصیلی معاهده است. به موجب بند «الف» ماده یک کنوانسیون (همچنین بند یک ماده یک پروتکل ۱۹۸۸)، «دولتهای عضو تعهد می‌کنند؛ مقررات معاهده و ضمیمه آن را که جزء انفکاک ناپذیر کنوانسیون را تشکیل می‌دهد؛ اجرا کنند. هرگونه ارجاع به معاهده در عین حال ارجاع به ضمیمه آن است». بنابراین، بند «ب» ماده «یک» کنوانسیون نیز در واقع امر، مبین انجام تکلیف مورد نظر از جانب دول متعاقد و با در نظر گرفتن مقررات و ضوابط مفصل و متنوع مندرج در فصول دوازده گانه ضمایم معاهده و پروتکل آن است.

هدف عمده کنوانسیون، تبیین حداقل استانداردهای مربوط به ساخت، تجهیزات و بهره برداری از کشتیها از منظر ایمنی آنها است. «دولتهای صاحب پرچم»^۱ ملزم هستند بر انطباق کامل شرایط کشتیهای تابع خود با ضوابط کنوانسیون، نظارت کرده و گواهینامه‌های مختلف را که موید وضعیت ایمنی کشتی است، صادر کنند. همچنین مقررات کنترلی معاهده، به

۱. Flag State Administration (منظور، کشور (دولتی) است که کشتی در آنجا به ثبت رسیده و تابعیت آن را تحصیل کرده و بنابراین مجاز به برافراشتن پرچم آن است.

«دولتهای متعاقد» (Contracting Governments) اجازه می‌دهد تا در زمان حضور کشتیهای خارجی تابع سایر دول عضو کنوانسیون در بنادر آنها و در صورت وجود دلایل روشن مبنی بر عدم انطباق وضعیت کشتی و تجهیزات آن با الزامات مختلف معاهده، آن را مورد بازرسی قرار داده و در صورت لزوم، حسب مورد، ضمانت اجرای مناسب را بکار گیرند.

۳- شرح مفاد فصول ضمیمه کنوانسیون

در ادامه و به اجمال فصول دوازده گانه ضمیمه معاهده تبیین و معرفی می‌شود.

الف) فصل نخست- مقررات کلی

این فصل، شامل مقرراتی در مورد بررسی فنی انواع مختلف کشتیها بوسیله دولت پرچم و صدور گواهینامه های مختلف است که مبین انطباق وضعیت کشتی با استانداردهای معاهده است. این فصل، همچنین، حاوی ضوابطی در مورد کنترل و بازرسی کشتیهای تابع هر کدام از دول عضو در بنادر سایر دولتهای متعاقد و اعمال ضمانت اجرای مناسب، در صورت اقتضاء است.

ب) فصل دوم- قسمت نخست

ساختمان، تقسیم بندی فرعی و تعادل، ماشین آلات و تاسیسات الکتریکی

برحسب ضوابط مندرج در این فصل، تقسیم بندی (قسمت زیرین) کشتیهای مسافری به بخشهای ضد آب، باید به گونه ای باشد که بعد از ورود صدمه به بدنه، کشتی، متعادل و شناور باقی بماند. استانداردهای مربوط به مقاومت در برابر نفوذ آب و تخلیه مایعات همچنین تعادل کشتی مسافری و باری هم بطور کامل، مقرر شده است. بطور کلی، این اقدام، با توجه به طول کشتی و نوع خدمتی که قرار است در آن مورد استفاده و بهره برداری قرار گیرد (حمل مسافر یا کالا، حمل کالای مایع یا جامد، فله یا بسته بندی شده، نوع کالای مایع و ...) تفاوت می‌کند. الزامات مربوط به ماشین آلات و تاسیسات الکتریکی هم بدین منظور وضع شده اند تا انجام خدماتی که برای ایمنی کشتی، مسافران و خدمه ضروری است؛ در شرایط مختلف اضطراری، امکان پذیر باشد. در این فصل، ضوابط فنی مربوط به ماشین آلات سکان/ قوه محرکه کشتی نیز دارای اهمیت است.

ج) فصل دوم - قسمت دوم: جلوگیری از حریق، کشف حریق و اطفای حریق

این فصل، شامل مقررات ایمنی در مورد حریق کشتیها و حسب مورد، تدابیر خاص، برای کشتیهای مسافری، باری و نفتکشها است. بطور کلی، فصل حاضر، شامل ضوابطی در خصوص مطالب زیر است:

تقسیم کشتی به قسمتهای اصلی و عمودی بوسیله فاصلهای حرارتی و ساختاری، جدا کردن بخشهای رفاهی از سایر بخشها بوسیله فاصلهای حرارتی و ساختاری، استفاده محدود از مواد قابل اشتعال، اطلاع از حریق در لحظه بروز، مبارزه با حریق و اطفای آن در فضای پیدایش، حفاظت و نگهداری از راهها و وسایل فرار و دسترسی برای مقابله با آتش، دسترسی آسان به تجهیزات اطفای حریق و به حداقل رساندن احتمال بروز جرقه و حریق بخار قابل اشتعال ناشی از محموله کشتی.

د) فصل سوم: وسایل و تدابیر مربوط به نجات جان انسان

این فصل، شامل استانداردهایی برای وسایل و تجهیزات نجات حیات انسان در دریا است و الزامات مختلف مربوط به قایقهای نجات، البسه نجات و... را با توجه به نوع کشتی دربر میگیرد. به موجب قاعده ۳۴ این فصل، «کد بین المللی وسایل نجات جان در دریا» که شامل استانداردهایی ویژه است، حسب مورد در کشتیهای مشمول کنوانسیون، لازم الرعایه است.

ه) فصل چهارم: ارتباطات رادیویی

طبق مقررات فصل چهارم معاهده که بر لزوم ثبت و ضبط و انتشار اطلاعات حاصل از طریق سیستم جهانی مخاطرات و ایمنی دریایی تکیه دارد، همه کشتیهای مسافری و باری که ظرفیت ناخالص آنها، ۳۰۰ تن یا بیشتر بوده و در سفرهای بین المللی، بهره برداری می شوند، باید دارای تجهیزاتی از قبیل گیرنده ها/ رادارهای جستجو و نجات که برای تعیین محل کشتی یا شناور امداد به کار برده می شوند باشند تا احتمال نجات جان انسانها، بدنبال بروز حوادث دریایی افزایش یابد. بطور کلی، قواعد این فصل، تعهدات دول عضو در مورد تاسیس مراکز ارتباطات رادیویی در بنادر و الزامات مربوط به حمل تجهیزات ارتباط رادیویی در کشتیها را مقرر می کند.

و- فصل پنجم: ایمنی دریانوردی

فصل پنجم معاهده، معرف برخی از خدمات و تدابیر ایمنی دریانوردی است که باید از سوی دولتهای متعاقد، ارائه و انجام شود. بعلاوه، پاره‌ای از ضوابط عملیاتی قابل اعمال نسبت به همه کشتیها را در بر می‌گیرد. در واقع، بر خلاف بخش عمده مقررات معاهده که صرفاً نسبت به بعضی از کشتیها و در سفرهای بین‌المللی قابل اجرا هستند، مقررات فصل پنجم، اصولاً و بدون هیچ قیدی، نسبت به همه کشتیها در همه سفرهای دریایی، قابل اعمال هستند. برخی از مهم‌ترین موضوعات این فصل عبارتند از: راه اندازی و نگهداری سیستم هواشناسی و کسب اطلاعات جوی برای کشتیها، گشت یخ و برف، طرحهای تفکیک و تسهیل ترافیک دریایی و تاسیس مراکز جستجو و نجات. همچنین این فصل، تعهدی بنیادین برای فرماندهان کشتیها برقرار می‌کند تا به کمک کسانی که دچار مخاطره شده‌اند بشتابند و دولتهای عضو را ملزم کرده است تا از دیدگاه ایمنی کشتیرانی، اطمینان حاصل کنند که کشتیهای تابع آنها، از خدمه کافی و کارآمد، برخوردار هستند. ضمناً این فصل، وجود «سیستم ثبت اطلاعات سفر» و «سیستم خودکار تعیین هویت کشتی» را برای همه کشتیها، اجباری کرده است. بطور کلی، این فصل، نیل به سه هدف را تعقیب می‌کند: ۱- تامین کارایی و ایمنی مناسب برای ترافیک و تردد کشتیها؛ ۲- حمایت و حفاظت از آبراهها و کارکردهای معمول آنها؛ و ۳- به حد اقل رساندن صدمات و خسارات وارد به اشخاص، اموال و منافع عموم مع بویژه محیط زیست دریایی در اثر ترافیک دریایی (Guidelines for port related legislation, VII, 1991: p5).

ز) فصل ششم: حمل کالاها

فصل ششم، مربوط به حمل انواع کالاها (غیر از کالاهای مایع و گاز فله) است که به دلیل خطرات خاص هر کدام از آنها برای کشتیها، خدمه و مسافران، رعایت احتیاطات ویژه و ضروری است. بطور کلی، قواعد این فصل، شامل الزاماتی برای نحوه بارچینی و مهار کالاها یا واحدهای حمل کالا مثل کانتینر در کشتی است. به موجب این فصل، کشتیهای باری حامل غلات، ملزم به رعایت «کد بین‌المللی غله» هستند.

ح) فصل هفتم: حمل کالاهای خطرناک

بطور کلی، قواعد این فصل در چند بخش تدوین شده است: بخش A) شامل مقرراتی در مورد طبقه بندی، روش بسته بندی، برچسب زنی و بارچینی کالاهای خطرناک است که به شکل بسته بندی شده حمل می‌شوند. دولتهای متعاقد ملزم

هستند دستورالعمل های مربوط به این موضوع را در سطح ملی تدوین کنند. این فصل، اجرای «کد بین المللی کالاهای خطرناک دریایی» دائم در حال تحول را اجباری کرده است. بخش A-1) که مربوط به حمل کالاهای خطرناک جامد فله است؛ متضمن مقرراتی در مورد نحوه تنظیم اسناد، بارگیری و تفکیک اینگونه کالاها در کشتی است و گزارش حوادث مربوط به این کالاها را الزامی کرده است. بخش B) ضوابط این بخش، ناظر به ساختمان و تجهیزات کشتیهای حامل مواد شیمیایی خطرناک، بصورت فله است و تانکرهای شیمیایی ساخته شده بعد از یک ژولای ۱۹۸۶ را به رعایت استانداردهای «کد بین المللی مواد شیمیایی فله» ملزم کرده است. بخش C) این بخش، شامل ضوابط مربوط به ساختمان و تجهیزات کشتیهای حامل گازهای مایع به صورت فله است و کشتیهای ویژه حمل گاز را که بعد از اول ژوئیه ۱۹۸۶ ساخته شده اند؛ به رعایت استانداردهای «کد بین المللی کشتیهای حمل گاز» موظف می کند.

ط) فصل هشتم: کشتیهای اتمی/هسته ای

این فصل، حاوی قواعد اساسی در مورد طراحی، ساختمان، بازرسی و کنترل (ملی و خارجی) و صدور گواهینامه های ایمنی مختلف برای کشتیهای دارای قوه محرکه اتمی است و هدف ضوابط آن، اصولاً پیشگیری از وقوع تشعشعات مضر هسته است. در عین حال و به منظور انجام شایسته این هدف، فصل حاضر، به اجرای مقررات تفصیلی «کد ایمنی کشتیهای تجاری هسته ای» ارجاع می دهد که در سال ۱۹۸۱ به وسیله سازمان بین المللی دریانوردی تدوین شده است.

ی) فصل نهم: مدیریت بهره برداری ایمن از کشتیها

این فصل، اجرای استانداردهای «کد مدیریت ایمنی بین المللی» را لازم الاجرا اعلام کرده است. به موجب قواعد این فصل، مالک کشتی یا هر شخص حقیقی یا حقوقی دیگری که مسئولیت کامل کشتی را بجای مالک به عهده دارد مانند مدیر یا شخصی که کشتی را به صورت و در قالب لخت و دربست (Bareboat – Demis)^۱ اجاره کرده است و در این فصل، به «شرکت» موسوم است، باید یک سیستم مدیریت ایمنی در کشتی برقرار کند. در صورت احراز شرایط ضروری در شرکت و کشتی، گواهینامه های لازم به آنها اعطا خواهد شد.

۱. در این نوع قرارداد اجاره کشتی، بر خلاف اجاره زمانی و سفری، مالک کشتی، تصرف و اداره کامل آن را به دیگری واگذار می کند: لذا در مدت قرارداد، حقوق و تعهدات مالک، به مستاجر، منتقل می شود. (Bartle, 1968:49- Chorely and Giles, 1998:147)

ک) فصل دهم: تدابیر ایمنی برای شناورهای تندرو

این فصل، ضمن تعریف شناور تندرو، اجرای «کد بین‌المللی ایمنی برای شناورهای تندرو» حسب مورد، کد ایمنی ۱۹۹۴ و کد ایمنی ۲۰۰۰ را که بوسیله کمیته ایمنی دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی و به ترتیب طی قطعنامه شماره ۶۳-۳۶ و قطعنامه شماره ۷۳-۹۷ تصویب شده است، برای دولتهای متعاقد الزامی کرده است.

ل) فصل یازدهم - بخش نخست: تدابیر ویژه برای ارتقای ایمنی دریایی

این فصل، حاوی مقرراتی ویژه برای افزایش سطح ایمنی دریانوردی است از جمله اینکه کشتیهای فله برو و نفتکشها باید طبق استانداردهای پیشرفته که طی قطعنامه A.744(18) مجمع عمومی سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسیده است، مورد بازرسی قرار گیرند. همه کشتیهای مسافری دارای ۱۰۰ تن ظرفیت ناخالص و بیشتر و کشتیهای باری دارای ۳۰۰ تن ظرفیت ناخالص و بیشتر، باید دارای شماره شناسایی باشند که روی گواهینامه های ایمنی و بدنه کشتی حک شود. همچنین افسران معجاز هر کدام از دول متعاقد می‌توانند به هنگام حضور کشتیهای خارجی موضوع کنوانسیون در بنادر داخلی و در صورت وجود ادله روشن مبنی بر اینکه فرمانده یا خدمه کشتی با روشهای عملیاتی اساسی مربوط به ایمنی کشتی، آشنایی ندارند، آن را مورد کنترل و بازرسی قرار داده و در صورت انقضای، تا رفع مشکل، از حرکت کشتی، ممانعت به عمل آورند.

م) فصل یازدهم - بخش دوم: تدابیر ویژه برای ارتقای امنیت دریایی

این فصل در دسامبر ۲۰۰۲ تصویب شده و از اول ژوئیه ۲۰۰۴ به مرحله اجرا رسیده است. قاعده ۳ این فصل، موید لزوم اجرای «کد بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری» بوسیله دولتهای عضو معاهده است. بر اساس این فصل، دولتهای صاحب پرچم، ملزم به برقراری سطوح امنیتی و ارائه مختصات و اطلاعات هر کدام از این سطوح، به کشتیهای تابع خود هستند^۱. از طرف دیگر، قبل از ورود یا به هنگام حضور در بنادر یکی از دول متعاقد، کشتی تابع دولت متعاقد دیگر، باید ضوابط سطح امنیتی برقرار شده بوسیله دولت مزبور را رعایت کند؛ مشروط بر اینکه سطح امنیتی مزبور، از سطح امنیتی وضع شده بوسیله دولت متبوع آن، بالاتر باشد. سایر قواعد این فصل، شامل ضوابطی دیگر از این قبیل است: لزوم برقراری سیستم اخطار امنیتی (کشتی به ساحل) در کشتی، انعکاس پاره ای از اطلاعات

۱. بطور کلی، این سطوح امنیتی، همانند وضعیتهای امنیتی سفید، زرد و قرمز در موقع حملات نظامی دشمن در زمان جنگ است.

ضروری مربوط به مشخصات مراجع ملی و اشخاص مسئول امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری و محدوده های اجرای طرحهای امنیتی و ... به سازمان بین‌المللی دریانوردی و اطلاع رسانی در این مورد به شرکتها و کشتیها، اعمال تدابیر کنترلی از قبیل بازرسی کشتیها، به تعویق انداختن حرکت، توقیف و یا اخراج کشتیها از بندر و ... به منظور اطمینان از اجرای استانداردهای امنیتی.

ن) فصل دوازده: تدابیر ایمنی اضافی برای کشتیهای فله بر

این فصل، حاوی الزاماتی ساختاری برای کشتیهای فله بر دارای بیش از ۱۵۰ متر طول است (Consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 2004).

۴- احصای قواعد و ضوابط نیازمند وضع مقررات ملی

دیدیم که ابعاد مختلف ایمنی (و امنیت) کشتی و دریانوردی در قالب استانداردها و ضوابط متنوع مندرج در دوازده فصل تخصصی و مستقل تامین شده است که ضمیمه کنوانسیون را تشکیل می‌دهند. بر همین مبنا، بند «a» ماده یک معاهده (همچنین بند یک ماده یک پروتکل ۱۹۸۸ آن) که به تبیین تعهدات کلی دول متعاقد بر اساس کنوانسیون سولاس، اختصاص یافته است مقرر می‌دارد: «دولتهای عضو، تعهد می‌کنند مقررات معاهده و ضمیمه آن را که جزء جدایی ناپذیر کنوانسیون را تشکیل می‌دهد، اجرا کنند ...». اما این واقعیت از نظر تدوین کنندگان معاهده به دور نمانده است که با وجود دقت و کوششی که برای تهیه متنی جامع و یکپارچه به عمل آمده است. از سویی، ورود تفصیلی به برخی از مسائل کاملاً فنی یا اجرایی، فراتر از حد معاهده و حتی ضمیمه گسترده آن است و از سوی دیگر، در مواردی، عدم وجود استانداردهای یکسان بین‌المللی و بویژه لزوم احترام به نقش فعال دولتها در تامین هرچه بیشتر ایمنی کشتیرانی تجاری، مقتضی واگذاری امر تدوین برخی از مقررات و اتخاذ پاره ای از تدابیر و تصمیمات به دولتهای عضو معاهده بوده است. در واقع، در همین راستا است که بند «b» ماده یک معاهده در تکمیل بند «a» فوق‌الاشاره، چنین می‌افزاید: «دولتهای عضو، تعهد می‌کنند نسبت به وضع همه قوانین، آئین نامه ها، دستورالعمل ها، قواعد و انجام سایر اقداماتی که ممکن است برای اجرای تمام و کمال کنوانسیون ضرورت داشته باشد اقدام کنند به نحوی که اطمینان حاصل شود از دیدگاه ایمنی جان اشخاص، کشتی، برای خدمات در نظر گرفته شده، مناسب است». بنابراین، دول متعاقد باید علاوه بر مقرراتی که حسب مفاد فصول ضمیمه معاهده، به صراحت به وضع آن ملزم شده‌اند، هرگونه ضوابطی را که بر طبق مستفاد از مندرجات فصول مزبور یا به تشخیص کارشناسی و مستقل خود، برای تضمین اجرای موثر

کنوانسیون ضروری می‌دانند نیز تصویب کرده و به موقع اجرا گذارند. با تدقیق در مقررات فصول دوازده گانه ضمیمه کنوانسیون و عنایت به جمیع جوانب علمی و عملی امر، مواردی از موضوعات معاهده که بر حسب مستفاد از خود متن و یا حتی بدون دلالت تلویحی آن، اجرای دقیق و اثربخش کنوانسیون، مستلزم تدوین مقررات ملی در مورد آنها است، شناسایی و به شرح زیر معرفی می‌شوند. در عین حال و به منظور رعایت اختصار، در شماره بعد، به تشریح یک نمونه از این موارد بسنده خواهیم کرد.

الف- فصل اول کنوانسیون، قاعده ۲۱

ب- فصل دوم کنوانسیون

۱- قسمت اول، قاعده ۳۶؛ ۲- قسمت دوم، قاعده ۴، بند ۵-۳-۳؛ ۳- قسمت دوم، قاعده ۴، بند ۵-۲-۱.

ج- فصل پنجم کنوانسیون

۱- قاعده ۷، بند ۳؛ ۲- قاعده ۹، بند ۱؛ ۳- قاعده ۱۳، بند ۱ و ۳؛ ۴- قاعده ۱۴، بند ۱.

۵- قاعده ۱۶، بند ۱؛ ۶- قاعده ۱۶؛ ۷- قاعده ۲۲، بند ۳؛ ۸- قاعده ۲۳؛ ۹- قاعده ۲۷.

۱۰- قاعده ۳۵.

د- فصل ششم کنوانسیون

۱- قاعده ۵، بند ۶؛ ۲- قاعده ۶، بند ۲؛ ۳- قاعده ۷، بند ۳.

ه- فصل هشتم کنوانسیون

و- فصل نهم کنوانسیون، قواعد ۴ و ۶.

ز- فصل یازدهم، قسمت اول، قاعده ۴، بند ۱.

ح- فصل یازدهم، قسمت دوم، قاعده ۱۰، بند ۳.

۵- تشریح یک نمونه: فصل پنجم، قاعده ۲۳

الف) شرح موضوع

به موجب بند ۱-۱ قاعده، کشتیهایی که در جریان سفرهای دریایی خود، احتمالاً از خدمات راهنمایی استفاده می‌کنند، باید به وسایل جابجایی راهنما (pilot Transfer Arrangement) مجهز شوند. متنها در این خصوص، قاعده مزبور، دو دوره زمانی مختلف را در نظر گرفته است. حسب بند ۱-۲، تجهیزات و لوازم جابجایی راهنما که در تاریخ اول ژانویه ۱۹۹۴ یا پس از آن نصب شده‌اند؛ باید مطابق با ضوابط این قاعده بوده و همچنین، استانداردهای

مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی از طریق قطعنامه (A.889) و دستورالعمل شماره ۵۶۸ کمیته ایمنی دریایی، مورد توجه ویژه قرار گیرد. اما طبق بند ۱-۳ قاعده، تجهیزات و وسایل جابجایی راهنما که قبل از اول ژانویه ۱۹۹۴ در کشتیها برقرار شده‌اند؛ باید حداقل، منطبق با ضوابط قاعده ۱۷ کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ بوده و استانداردهای مصوب سازمان، تا آن زمان، نیز مورد توجه قرار گیرد. در عین حال بند ۱-۴ مقرر می‌دارد، تجهیزات و وسایلی که بعد از اول ژانویه ۱۹۹۴ تعویض و جایگزین می‌شوند باید تا جایی که متعارف و ممکن است، با ضوابط این قاعده تطبیق داده شوند. در توضیح باید گفت، راهنما، شخص واجد شرایطی، جز فرمانده و خدمه کشتی است که در محلی معین وارد کشتی شده و هدایت آن را در زمان ورود به یا خروج از بندر، همچنین حرکت در کانالها و رودخانه‌ها به عهده می‌گیرد. هدف از بکار گرفتن راهنما، استفاده از اطلاعات تخصصی او در مورد آبهای مسیر تردد کشتی و اجتناب از مخاطرات احتمالی آن است. (Dowell and Gibbs, 1954:p344). در واقع به دلیل عدم آشنایی یا آشنایی ناقص فرمانده کشتی با موانع مختلف طبیعی و غیر طبیعی و تفاوت عمق آب در بندر و کانالها، هدایت کشتی، بویژه در کانالهایی که به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص، تردد کشتیها با اندازه‌های گوناگون، در آنها بوفور صورت می‌گیرد، مواجه با خطراتی جدی از قبیل تصادم ناشی از مانور نادرست است. در اینجا است که نقش راهنمایان آشکار می‌شود چه این افراد که هر کدام برای راهنمایی کشتیها در بندر یا کانال معین آموزش دیده و گواهینامه لازم را تحصیل کرده‌اند؛ در نقطه آغاز راهنمایی، وارد کشتی شده و با کسب اطلاعات از فرمانده در مورد وضعیت کشتی (طول، عرض، آبخور^۱ و ...)، توصیه‌ها و تعلیمات ضروری را در مورد سرعت سیر کشتی، مسیری که کشتی باید تا پایان روند راهنمایی، طی کند، استفاده بموقع از لنگرها، لزوم بکارگیری یدک کش (Tug) و سایر نکات قابل توجه مربوط به مانورهای کشتی را به فرمانده گوشزد می‌کند. در ضمن، راهنما از موقع ورود به کشتی تا زمانی که کشتی به اسلکه پهلو نگرفته یا در موقع خروج از بندر، تا وقتی که کشتی به لنگرگاه خارجی نرسیده است؛ نباید کشتی را ترک کند و در خاتمه عملیات نیز باید گزارش خود را به مرجع متبوع تسلیم کند. به عنوان نتیجه باید گفت، در دوره راهنمایی، راهنما، جانشین فرمانده در راهبری کشتی نمی‌شود بلکه فرمانده را در هدایت و کنترل کشتی، راهنمایی می‌کند (Rodiere et du Pontavice, 1997:n265 - Hopkins, 1982: 625)

یکی از مسائل و مشکلات ایمنی دریانوردی، حفظ ایمنی و سلامت راهنمایان در جریان ورود به کشتی یا خروج از آن است بویژه در شرایط بد آب و هوایی یا مواقعی که کشتی

۱. آبخور/Draft or Draught به معنای عمقی است که بدنه کشتی به هنگام پر یا خالی بودن از بار یا مسافر، در آب، اشغال می‌کند: Sullivan, 1996:138

بسیار بزرگ است. در اینگونه اوضاع و احوال، طوفان شدید و حرکت مداوم کشتی و شناور راهنما بر اثر تلاطم امواج، هر کدام به عنوان خطری جدی، حیات راهنما را تهدید می‌کند. بر همین اساس، در قاعده ۲۳، ضوابطی در مورد تجهیزات جابجایی راهنما از قبیل نردبان و بالابر مکانیکی تدوین شده است و بند ۱-۲ قاعده نیز در مقام تأکید مقرر می‌دارد: «همه وسایل مورد استفاده برای جابجایی راهنما، باید بطور موثر، ایمنی سوار و پیاده شدن او را تامین کنند. اینگونه لوازم، باید بگونه مناسب نگهداری شده و به شکل منظم، بازرسی شوند».

گرچه در بندهای مختلف این قاعده، وسایل و ضوابط فنی مربوط به جابجایی راهنما مورد اشاره قرار گرفته است؛ اما به نظر می‌رسد اجرای کامل و دقیق این قاعده، مستلزم تدوین مقررات ملی است تا علاوه بر تفصیل روشها و مشخصات مربوط به وسایل مختلف جابجایی راهنما در کشتیهای مختلف، موارد مصرح در قاعده مانند بندهای ۳-۱-۳ و ۶-۶-۱ که نیازمند تصمیم‌گیری از جانب دولت پرچم است، پوشش داده شود.

ب) رویه خارجی

- در انگلیس تا قبل از تصویب و لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون سولاس با اصلاحات بعدی، وسایل و تجهیزات انتقال راهنما، در مقررات کشتیرانی انگلیس، مصوب ۱۹۹۹ و اعلامیه کشتیرانی تجاری شماره ۱۷۱۶ معرفی شده بود. اما این مقررات، با اجرایی شدن ماده ۲۳ کنوانسیون و تصویب قطعنامه (A.889)، از قابلیت اجرا ساقط شده و اکنون مقررات اخیرالذکر، لازم‌الاجرا می‌باشند ([http://mcanet.mcga.gov.uk/public/c4/solas/regulation 23](http://mcanet.mcga.gov.uk/public/c4/solas/regulation%2023)).

- در کانادا، به موجب بند سه ماده ۷۴ آئین نامه ایمنی دریانوردی تحت عنوان «وسایل و تجهیزات جابجایی راهنما»، تجهیزات و لوازم جابجایی راهنمایان باید بر اساس ضوابط قطعنامه (A.889) پیش‌بینی و برقرار شوند (<http://www.tc.gc.ca/securities; maritime/bulletins/>) (1992/03-fra. htm).

ج) مقررات ملی ایران

با توجه به بند چهار ماده سه آئین نامه سازمان بنادر و دریانوردی، مصوب بهمن ماه ۱۳۴۸ کمیسیونهای خاص دو مجلس که به طور کلی، تنظیم امور مربوط به راهنمایی کشتیها را بر عهده سازمان مزبور گذارده است، همچنین با عنایت به مفاد بند سه ماده سه آئین نامه مزبور که تهیه، تنظیم و اجرای مقررات بندری، دریایی و کشتیرانی بازرگانی را از جمله وظایف این سازمان معرفی کرده است، به نظر می‌رسد ضوابط مصوب سازمان بنادر و دریانوردی، نیاز ملی به تدوین مقررات مزبور را مرتفع می‌کند.

نتیجه

هر چند تا اواخر قرن نوزدهم میلادی، تدابیر و اقدامات مربوط به ایمنی دریانوردی و حفظ سلامت و حیات انسان در دریا، اساساً جنبه ملی داشت اما سوانح دریایی عدیده و زیانبار که از جمله، ریشه در بی تفاوتی یا ناهماهنگی دول در تدوین و اجرای ضوابط کشتیرانی ایمن داشت؛ به تدریج دولتهای دریایی را ترغیب کرد تا در جستجوی حمل و نقل دریایی ایمن با یکدیگر همکاری کنند. این حرکت به سوی بین‌المللی کردن مقررات در چند مرحله واقع شد. در قدم نخست، مقررات ملی و عرفهای محلی از طریق انعقاد عهدنامه‌های دو جانبه میان دول دریایی بزرگ، یکسان سازی شدند. در قدم دوم، همان دول، به منظور تنظیم قواعد عام الشمول و جهانی، کنفرانسها و مجامع بین‌المللی متعددی را برگزار کردند و در مرحله سوم، سازمانهای بین‌المللی، بررسی کارشناسی و تمهید مقدمات تصویب معاهدات بین‌المللی مربوط به ایمنی دریانوردی را بر عهده گرفتند تا بدین ترتیب، ایمنی در دریا همچنین حفاظت از محیط زیست دریایی، در سطح فراملی و جهانی، حکمفرما شود. از میان این سنخ معاهدات، کنوانسیون سولاس که گامهای تدوین متن نخستین آن به حادثه غرق کشتی تایتانیک و برگزاری نخستین کنفرانس بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا در سال ۱۹۱۴ برمی‌گردد، مهم ترین است. در واقع کنوانسیون سولاس، با اصلاحات مختلف که به دفعات در آن به عمل آمده است؛ جامع ترین معاهده بین‌المللی است که به تفصیل، به تبیین ضوابط و مقررات گوناگون مربوط به ایمنی دریانوردی و حفظ سلامت انسان در دریا از ابعاد مختلف می‌پردازد. با وجود این، علاوه بر تاکید بند «الف» ماده یک معاهده بر نقش دول متعاقد در اجرای دقیق مفاد آن، به موجب بند «ب» ماده، دولتهای عضو تعهد کرده‌اند همه قوانین، آیین نامه‌ها و سایر مقرراتی را که به تشخیص خود، برای اجرای کامل و موثر کنوانسیون ضروری می‌دانند، وضع کرده و به مرحله اجرا گذارند به گونه‌ای که از دیدگاه ایمنی جان انسان، اطمینان حاصل شود که هر کشتی مشمول کنوانسیون، برای نوع خدمات در نظر گرفته شده، مناسب است.

دولت ایران، طبق قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۳۵۳ ش. / ۱۹۷۴ م. مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۷، به کنوانسیون سولاس ملحق شده است. بنابراین با توجه به حکم ماده ۹ قانون مدنی، دولت ایران، به عنوان یکی از دولتهای متعاقد، ملزم به اجرای کامل آن به شرح فوق است. با توجه به مطالعات به عمل آمده، در این تحقیق، آن دسته از قواعد و ضوابط معاهده که مشمول بند اخیر الذکر قرار می‌گیرند (بالغ بر ۲۱ مورد) شناسایی و معرفی شده و به جهت رعایت اختصار، فقط یک نمونه از آنها با دقت و البته با ذکر رویه خارجی تشریح شده است.

منابع و مأخذ

- 1-Bartle, Roland. (1968), **Introduction to Shipping Law**, London: Sweet & Maxwell.
- 2-Boisson, Philippe. (1999), **Safety at Sea**, Paris: Edition Bureau Veritas.
- 3-Chorely and Giles,(1998), **Shipping Law**, 8 edition ,London: Pitman Publisging.
- 4-**Consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea,1974** and its Protocol of 1988: articles,annexes and certificates(2004), London:International Maritime Organization.
- 5-Dowell ,Carl and Gibbs.(1967),**Ocean Transportation** , Hill Book Company.
- 6-**Guidelines for Port Related Legislation**. (1991),V II, United Nations.
- 7-Hopkins ,F.N.(1982), **Business and Law for Shipmaster**, Glasgow: Brown,Sons and Ferguson Ltd.
- 8-Kitchen, Jonathan. (1980), **the Employment of Merchant Seamen**, Great Britain.
- 9-Rodiere, Rene et du Pontavice, Emmanuel .(1997). **Droit Maritime**, 12 edition, Paris,Dalloz.
- 10-Sullivan ,Eric.(1996), **the Marine Encyclopaedic Dictionary**,5 edition, London:
- 11-<http://www.imo.org/conventions>.
- 12- <http://www.mcanet.mega.Gov.uk/public/c4/solas/regulations>.
- 14-http://www.tc.gc.ca/securites_maritimes/bulletins/1992/03-fra.htm.

از این نویسنده تاکنون مقالات زیر در همین مجله منتشر شده است:

- «نقش بیمه دریایی در جبران خسارات ناشی از تصادم کشتی‌ها» سال ۱۳۸۵، شماره ۷۲. «خسارت مشترک دریایی» سال ۱۳۸۷، شماره ۳. «حق ممتاز دریایی؛ طلب یا وثیقه طلب» سال ۱۳۸۹، شماره ۳ «استحقاق پاداش نجات با وجود قرارداد یدک کشی در دریا» سال ۱۳۹۰، شماره ۱. «اقامه دعوا علیه مال» سال ۱۳۹۰، شماره ۴.