

کنترل و بازرسی کشتی‌ها و صلاحیت دولت‌ها

نویسنده: مهرداد قادری

دفتر مطالعات راهبردی، برنامه، بودجه و تحول ادار



۱۳۹۹

سرشناسه	: قادری، مهرداد، ۱۳۵۴-
عنوان و نام پدیدآور	: کنترل و بازرسی کشتی‌ها و صلاحیت دولت‌ها/ نویسنده مهرداد قادری.
مشخصات نشر	: تهران: سازمان بنادر و دریانوردی، انتشارات، ۱۳۹۹.
مشخصات ظاهری	: ۲۰۸ ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۸۴۲۲۸۹-۱
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
موضوع	: کشتی‌ها -- بازرسی
موضوع	: Ships -- Inspection
موضوع	: قانون دریایی
موضوع	: Maritime law
موضوع	: صلاحیت بازرسی کشتی‌ها در دریا
موضوع	: Jurisdiction over ships at sea
موضوع	: حقوق دریاها
موضوع	: Law of the sea
موضوع	: بندرها -- مقررات ایمنی
موضوع	: Harbors -- Safety regulations
موضوع	: کشتی‌ها -- مقررات ایمنی
موضوع	: Ships -- Safety regulations
موضوع	: بندرها و مناطق آزاد -- قوانین و مقررات
موضوع	: Free ports and zones -- Law and legislation
موضوع	: مناطق اقتصادی (قانون دریایی)
موضوع	: Economic zones (Law of the sea)
شناسه افزوده	: سازمان بنادر و دریانوردی، انتشارات
رده بندی کتره	: HE۵۸۸/۲
رده بندی دیویی	: ۶۲۳/۸
شماره کتابشناسی	: ۶۰۳۳۸۰



انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی
ناشر کتب تخصصی دریایی و بندری

کنترل و بازرسی کشتی‌ها صلاحیت دولت‌ها
ناشر: انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی

نویسنده: مهرداد قادری

طراحی و صفحه آرایی، نظارت چاپ: گروه طراحان نو ۱۳۹۹
چاپخانه: همارنگ

چاپ اول: بهار ۱۳۹۹ شمارگان: ۱۰۰۰ جلد
قیمت: ۳۰۰۰۰ تومان

کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر برای ناشر محفوظ است.

دفتر انتشارات: تهران، بزرگراه شهید حقانی، بعد از چهارراه جهان کودک، انتهای خیابان شهیدی، پلاک یک، سازمان بنادر و دریانوردی، دفتر مطالعات راهبردی، برنامه، بودجه و تحول اداری کدپستی: ۱۵۱۸۶۶۳۱۱۱

تلفن: ۸۴۹۳۳۰۴۲ دورنگار: ۸۴۹۳۲۱۳۷ پست الکترونیکی: pub@pmo.ir

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۸۴۲۲۲-۸۹-۱

SBN: 978-600-8422-89-1

۱۱.....	مقدمه
۱۹.....	بخش اول / بیان مفاهیم، پیشینه تاریخی و سیر تحولات حقوقی کنترل و بازرسی کشتی‌ها
۳۱.....	تعریف مبانی و مفاهیم
۳۱.....	صلاحیت:
۳۳.....	دولت پرچم:
۳۴.....	دولت ساحلی:
۳۵.....	دولت صاحب بندر:
۳۸.....	کشتی تجاری:
۳۳.....	فصل اول / کنترل و بازرسی فنی و ایمنی کشتی‌ها به عنوان دولت صاحب بندر
۳۵.....	پیشینه تاریخی ایمنی در دریا
۳۵.....	۱-۱-۱. کنترل و بازرسی کشتی‌ها
۳۹.....	۱-۱-۱-۱. کنترل و بازرسی کشتی‌های تحت پرچم:
۳۹.....	۱-۱-۱-۲. کنترل و بازرسی کشتی‌های خارجی:
۳۹.....	۱-۱-۱-۱-۱. کنترل و بازرسی شناورهای غیرکوانسیون:
۴۳.....	۱-۱-۲. ضرورت کنترل و بازرسی
۴۵.....	۱-۲-۱. جرجه‌ها برای کنترل و بازرسی کشتی‌ها
۴۶.....	کشتی تانک و سولاس
۴۸.....	۱-۳-۱. نظام اجرایی کنترل و بازرسی کشتی‌ها:
۵۰.....	۱-۴-۱. چارچوب و فرایندهای کنترل و بازرسی:
۵۰.....	۱-۵-۱. کنترل و انطباق کشتی‌های دهه غیرمتعهد
۵۱.....	فصل دوم / کنترل و بازرسی امنیتی کشتی‌ها به عنوان دولت صاحب بندر
۵۳.....	۱-۲-۱. کنترل و بازرسی امنیتی
۵۵.....	۲-۲-۱. ضرورت کنترل و بازرسی امنیتی
۵۷.....	۳-۲-۱. سطح امنیتی و نقاط تماس:
۵۹.....	۴-۲-۱. موارد تنظیم اظهارنامه امنیتی (DOS):
۶۱.....	۵-۲-۱. نظام اجرایی کنترل و بازرسی امنیتی کشتی‌ها:
۶۱.....	۱-۵-۲-۱. عوامل کلیدی اجرای آیین‌نامه
۶۳.....	۲-۵-۲-۱. شمول آیین‌نامه در حوزه دریا و خشکی
۶۳.....	۳-۵-۲-۱. تفاوت تسهیلات بندری با بندر
۶۴.....	۴-۵-۲-۱. وظایف و مسئولیت‌های دولت متعاقد:
۶۴.....	۵-۵-۲-۱. متولیان اصلی پیاده‌سازی الزامات آیین‌نامه
۶۶.....	۶-۵-۲-۱. جنبه‌های مثبت اجرای آیین‌نامه:
۶۶.....	۷-۵-۲-۱. جنبه‌های منفی اجرای آیین‌نامه:
۶۸.....	۶-۲-۱. چارچوب و فرایندهای کنترل و بازرسی امنیتی کشتی
۶۹.....	۷-۲-۱. کنترل و انطباق کشتی‌های دول غیرمتعاقد
۶۹.....	آینده‌پژوهی کنترل و بازرسی امنیتی کشتی‌ها و تسهیلات بندری:
۷۳.....	فصل سوم / سیر تحولات حقوقی کنترل و بازرسی کشتی‌ها
۷۵.....	۱-۳-۱. نایمنی دریانوردی در عهد باستان
۷۶.....	۲-۳-۱. آغاز پیشگیری از سوانح در قرون وسطی
۷۷.....	۳-۳-۱. سیاست گذاری در ناوبری تا پایان قرن هجدهم

۷۹	۴-۳-۱. افزایش مداخله‌ی دولتی‌ها در قرن ۱۹
۸۰	۵-۳-۱. افزایش کنترل کشتی‌ها
۸۰	۱-۵-۳-۱. سیر تکاملی مقررات در فرانسه
۸۱	۲-۵-۳-۱. قانون‌گذاری در بریتانیا
۸۳	۶-۳-۱. اولین قوانین ناوبری
۸۴	۷-۳-۱. بین‌المللی‌سازی مقررات در قرن بیستم و دلایل آن
۸۵	۱-۷-۳-۱. قوانین و مقررات رقابت
۸۶	۲-۷-۳-۱. مراحل و گام‌های بین‌المللی‌سازی
۸۶	۳-۷-۳-۱. کنفرانس‌های دیپلماتیک و معاهدات چند جانبه
۸۸	۴-۷-۳-۱. نقش در حال ظهور سازمان‌های بین‌المللی
۸۹	۸-۳-۱. مهم‌ترین قوانین و مقررات مرتبط با کنترل و بازرسی ایمنی کشتی‌ها:
۹۰	الزامات کنترل و بازرسی کشتی‌ها براساس کنوانسیون سولاس عبارتند از:
۹۰	الزامات کنترل و بازرسی کشتی‌ها براساس کنوانسیون مارپل عبارتند از:
۹۱	۹-۲-۱. مهم‌ترین قوانین و مقررات مرتبط با کنترل و بازرسی امنیتی کشتی‌ها:
۹۵	بخش دوم / قلمرو صلاحیت‌ها نسبت به کنترل و بازرسی کشتی‌های تجاری
۹۵	فصل اول
۹۷	۱-۱-۲. حوزه صلاحیت و تکالیف دولت پرچم
۱۰۰	۲-۱-۲. سرپرست کشور، احب پرچم:
۱۰۱	۳-۱-۲. حوزه صلاحیت و تکالیف دولت ساحلی
۱۰۳	۴-۱-۲. حوزه صلاحیت و تکالیف دولت بندر
۱۰۹	فصل دوم / مبنای حقوقی و گستره صلاحیت دولت صاحب بندر
۱۱۱	۱-۲-۲. تحول مفهوم و موقعیت «صلاحیت دولت صاحب بندر»
۱۱۳	۲-۲-۲. افزایش اختیارات دولت صاحب بندر
۱۱۴	۱-۲-۲-۲. گسترده‌تر کردن مرزهای حاکمیت دولت صاحب بندر
۱۱۵	۲-۲-۲-۲. گسترده‌تر کردن مرزهای صلاحیت دولت صاحب بندر
۱۱۶	۳-۲-۲-۲. حاکمیت دولت صاحب بندر در برابر حاکمیت دولت ساحلی
۱۱۸	۳-۲-۲. حوزه صلاحیت دولت صاحب بندر به سوی امتیاز به شمول جامع، الزام‌آور و جهانی
۱۲۳	بخش سوم / رژیم تفاهم‌های منطقه‌ای و مطالعه تطبیقی کنترل و بازرسی کشتی‌ها
۱۲۳	فصل اول / رژیم تفاهم‌های منطقه‌ای درباره نظارت مقامات بندری
۱۲۵	۱-۱-۳. تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای در مورد نظارت مقامات بندری:
۱۳۰	۲-۱-۳. اثربخشی (کارآمدی) بازرسی‌های واحد کنترل و بازرسی شناورها
۱۳۳	فصل دوم / مطالعه تطبیقی کنترل و بازرسی کشتی‌ها
۱۳۶	۱-۲-۳. برنامه کنترل بندری ایالات متحده آمریکا:
۱۳۸	۱-۱-۲-۳. اولویت‌بندی بازرسی گارد ساحلی آمریکا:
۱۴۰	۲-۱-۲-۳. رخدادهای برجسته کنترل بندری ایالات متحده در سال
۱۴۰	افزایش نرخ ورود شناورها، بازرسی‌ها و کاهش نرخ توقیف‌ها
۱۴۰	برنامه ایمنی و امنیت کشورهای صاحب پرچم
۱۴۰	درخواست‌های رفع توقیف
۱۴۱	مروری بر نقض‌های قابل توقیف
۱۴۲	۲-۲-۳. رونمایی گارد ساحلی آمریکا از واحد Sector Puget Sound
۱۴۳	۳-۲-۳. برنامه کنترل بندری استرالیا
۱۴۴	اجرای بازرسی و توقیف یک کشتی
۱۴۴	۱-۳-۲-۳. واجد شرایط بودن شناور و انتخاب آن برای کنترل و بازرسی

۱۴۴	۲-۳-۲. پایگاه اطلاعات بازرسی کشتی اداره ایمنی دریانوردی استرالیا
۱۴۵	۳-۳-۲. معیارهای میزان بازرسی اداره کنترل و بازرسی
۱۴۶	۴-۳-۲. ارزیابی بازرسی ها:
۱۴۶	۵-۳-۲. همکاری منطقه ای:
۱۴۸	۶-۳-۲. توقیف عامل کاهش کشتی های زیر استاندارد و فاقد قابلیت دریانوردی:
۱۴۹	۷-۳-۲. کنترل و بازرسی امنیتی در استرالیا:
۱۵۰	مقررات امنیت دریانوردی در استرالیا:
۱۵۰	گارد امنیت دریانوردی:
۱۵۱	۴-۳-۲. برنامه کنترل بندری انگلستان:
۱۵۱	۱-۴-۲. بازرسی های گسترده کنترل و بازرسی آژانس دریایی و گارد ساحلی (MCA) انگلستان
۱۵۲	۲-۴-۲. شناورهایی که در معرض بازرسی های گسترده قرار می گیرند:
۱۵۳	۳-۴-۲. چگونگی گزارش الزامات برای شناوران در معرض بازرسی های گسترده
۱۵۳	۴-۴-۲. آنچه که یک بازرسی گسترده شامل می شود:
۱۵۳	نقاطی که در یک بازرسی گسترده بررسی می شوند:
۱۵۴	بازرسی های فله برها
۱۵۵	تکرهای گاز و مواد شیمیایی
۱۵۵	کشتی های ویژه کالاهای عمومی
۱۵۶	کشتی های مسافر
۱۵۶	شناورهای باس رورو
۱۵۷	۵-۳-۲. برنامه کنترل بندری جمهوری خلق چین
۱۵۸	الف: برای کشتی های
۱۵۸	ب: برای کشتی های
۱۵۸	۱-۵-۲. کنترل و بازرسی امنیتی در چین:
۱۶۰	۶-۳-۲. برنامه کنترل بندری جمهوری اسلامی ایران:
۱۶۰	۱-۶-۲. عضویت ایران در سازمان همکاری و توسعه اقتصادی IOMOU هند
۱۶۱	۲-۶-۲. مزایای عضویت در توافق
۱۶۴	۳-۶-۲. مقررات امنیت دریانوردی در ایران:
۱۶۵	فصل سوم / نحوه اجرای مقررات و استانداردهای بین المللی کشتی و بازرسی و سیاست های IMO
۱۶۹	۱-۳-۳. سیاست های IMO نسبت به کنترل و بازرسی کشتی ها
۱۷۳	بخش چهارم / آینده پژوهی در حوزه صلاحیت دولت صاحب بندر
۱۷۳	فصل اول / توسعه حقوق ناظر بر کنترل و بازرسی کشتی های تجاری
۱۷۵	۱-۱-۴. توسعه حقوق ناظر بر کنترل و بازرسی کشتی های تجاری
۱۷۷	۱-۱-۴. قوانین مربوط به شرایط کشتی یا بر جا خواهد ماند
۱۷۸	۲-۱-۴. قوانین مربوط به عملیات کشتی در حال گسترش است
۱۸۰	۳-۱-۴. قوانین مربوط به مدیریت و اداره کشتی مشکلاتی را برای اعمال قوانین ایجاد می کند
۱۸۳	فصل دوم / نتیجه گیری
۱۸۷	۱-۲-۴. افزایش صلاحیت دولت صاحب بندر
۱۸۹	۲-۲-۴. سکوت دولت های صاحب پرچم
۱۹۲	سخن آخر
۱۹۵	منابع و مآخذ
۲۰۱	پیوست ها
۲۰۸	Abstract

فهرست جدول‌ها

جدول (۱-۱-۳): تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای کنترل و بازرسی (منبع: IMO)	۱۲۹
جدول (۱-۲-۳): میزان بازرسی‌ها و توقیف‌های ایمنی ۱۰ سال گذشته در ایالات متحده (منبع: USCG)	۱۳۹
جدول (۲-۲-۳): میزان توقیف و درصد توقیف سالیانه امنیتی ۱۰ سال گذشته در ایالات متحده (منبع: USCG)	۱۳۹
جدول (۳-۲-۳): میزان بازرسی هدف کنترل و بازرسی (منبع: AMSA)	۱۴۵
جدول (۴-۲-۳): میزان بازرسی‌ها و توقیف‌های ۱۰ سال گذشته در استرالیا (منبع: AMSA)	۱۴۹
جدول (۵-۲-۳): مقایسه میزان بازرسی‌ها و توقیف‌های ۲ سال گذشته در استرالیا (منبع: AMSA)	۱۴۹
جدول (۶-۲-۳): میزان بازرسی‌ها و توقیف‌های ۶ سال گذشته در چین (منبع: China MSA)	۱۵۸
جدول (۷-۲-۳): گزارش بازرسی‌های برخی کشورهای عضو تفاهم‌نامه اقیانوس هند در سال ۲۰۱۶	۱۶۲
جدول (۸-۲-۳): گزارش بازرسی ایران در سایت تفاهم‌نامه اقیانوس هند در دو سال گذشته	۱۶۴
جدول (۱-۳-۳): مقایسه کنترل و بازرسی کشتی‌ها در کشورهای مورد مطالعه	۱۶۷

فهرست شکل‌ها

شکل (۱-۱-۱): حادثه غرق کشتی A looco Cadiz (منبع: Wikipedia)	۳۶
شکل (۱-۲-۱): راهنمای امنیت دریانوردی (منبع: IMO)	۵۳
شکل (۱-۱-۳): تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای در خصوص مقاصد بندری (منبع: IMO)	۱۲۶
شکل (۱-۲-۳): افسرگارد ساحلی ایالات متحده در حال کنترل و بازرسی (منبع: سایت USCG)	۱۳۷
شکل (۲-۲-۳): افسر کنترل و بازرسی استرالیا در حال بازرسی از کشتی (منبع: سایت AMSA)	۱۴۷
شکل (۳-۲-۳): کنترل و بازرسی از تجهیزات قایق نجات کشتی (منبع: Ombros-Consulting)	۱۵۹
شکل (۴-۲-۳): اجلاس بیستم تفاهم‌نامه اقیانوس هند، مالدیو، ۱۲-۱۳ گوست ۲۰۱۷ (منبع: سایت IOMOU)	۱۶۱
شکل (۱-۳-۳): مقر سازمان بین‌المللی دریانوردی در شهر لندن (منبع: IMO)	۱۶۹

فهرست نمودارها

نمودار (۱-۳-۱): تصمیمات IMO در خصوص کنترل و بازرسی کشتی‌ها (منبع: IMO)	۹۴
نمودار (۲-۳-۱): مهم‌ترین الزامات کنوانسیون‌های دریایی در خصوص کنترل و بازرسی کشتی‌ها (منبع: PMO)	۹۴
نمودار (۱-۳-۳): مطالعه تطبیقی کنترل و بازرسی کشتی‌ها (منبع: AMSA, MCA, MSA, USCG)	۱۶۸

بنادر هم چون رزهای زمینی امکان دسترسی انسان‌ها و جابه‌جایی کالاها را به خاک یک کشور فراهم می‌سازد، به همین دلیل نقاط کنترل منطقی برای انجام تشریفات گمرکی، امور مهاجرتی، قرنطینه و اجرای اهداف امنیت ملی هستند. علاوه بر این، بنادر بررسی و تأیید می‌کنند که آیا کشتی‌های خارجی وارد بندر می‌شوند از استانداردهای فنی ملی و بین‌المللی پیروی می‌کنند یا خیر؟ آیا در مناطق و حوزه‌های دریایی تحت اختیار کشور صاحب بندر یا مناطق دریایی تحت اختیار کشورهای دیگر یا در دریاها از ارتکاب رفتار غیرقانونی خاصی شده‌اند یا خیر؟ هزینه‌ها و مشکلات اجرایی در دریا نیز به این معناست که علی‌رغم مشکلات و کمبودهای موجود، اجرای درون‌بندری قوانین در بیشتر مواقع تنها گزینه منتخب است.

اگر چه کشتیرانی مطمئن‌ترین، کارآمدترین و ارزان‌ترین وسیله حمل‌ونقل در دنیای کنونی محسوب می‌شود، اما با تهدیدات و مخاطرات جدی مواجه است. کشتی‌ها هنگام تردد در مناطق مختلف دریایی با طوفان‌های سهمگین، تصادم با کشتی‌ها و آبراه‌ها، برخورد با صخره‌ها یا به گل نشینی مواجه‌اند. حتی در مواردی کشتی‌ها ممکن است با نقص فنی عمده در بدنه، موتور یا آتش‌سوزی مواجه شوند. سالیانه کشتی‌های زیادی بر اثر رانش دریایی غرق می‌شوند. صدمه دیدن کشتی‌ها، غرق یا به گل نشینی آنها می‌تواند منجر به از دست رفتن جان دریانوردان و مسافران کشتی‌ها، از بین رفتن کالاها و ایجاد آلودگی شدید در محیط زیست دریایی شود. علاوه بر این، در سال‌های اخیر معضل دزدی دریایی علیه کشتی‌ها و ربایش دریانوردان و شناورهای آنان نیز گسترش یافته است که این امر به خطرات و تهدیدات این بخش افزوده است.

علی‌رغم تمامی این مخاطرات در سال‌های گذشته پیشرفت‌های فنی چشمگیری در زمینه ساخت کشتی‌های ایمن، علایم و تجهیزات کمک ناوبری و مخابراتی و گسترش نظام اجرایی کنترل و بازرسی کشتی‌ها حاصل شده که باعث کاهش حوادث و سوانح دریایی و کمتر شدن ریسک تردد در دریاها شده است.

در واقع سرشت بین‌المللی فعالیت کشتیرانی تجاری باعث پیدایش فکر وضع و اجرای یکنواخت مقررات و استانداردهای بین‌المللی در این زمینه شده است. پس از تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی فعالیت گسترده‌ای برای تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی دریانوردی انجام گرفت اما در اجرای یکنواخت مقررات بین‌المللی توفیق چندانی حاصل نشد. یکی از سیاست‌های IMO^۱ پیش‌بینی لزوم تصویب یا الحاق تعداد قابل توجهی از کشورها به این کنوانسیون‌ها است که می‌تواند باعث اعتبار بین‌المللی مقررات این کنوانسیون‌ها شود. سازمان بین‌المللی دریانوردی برای تشویق کشورهای غیرعضو و جلوگیری از شانه خالی کردن آنها از انطباق با استانداردهای بین‌المللی، دولت‌های صاحب بندر را تشویق به حل معضل فوق با توسل به قاعده «رفتار برابر با کشتی‌های خارجی»^۲ می‌نماید تا کشتی‌های جاری ناگزیر به تبعیت از قوانین سایر کشورها و ملزم به رعایت مفاد برخی کنوانسیون‌ها که کشور متبوع آنها در آن معاهدات عضویت ندارد شوند و از این طریق به طور غیرمستقیم کشورهای غیرعضو و ادارات پیوسته به اجرای کنوانسیون‌های دریایی شوند.

اگر چه مسئولیت اصلی اطمینان از انطباق کشتی‌ها با استانداردهای بین‌المللی با دولت‌های صاحب پرچم است اما به هنگامی که غفلت تعدادی از «دولت‌های صاحب پرچم غیرمسئول» موجب افزایش گستره صلاحیت‌های دولت صاحب بندر و تحوّل مفهوم و موقعیت صلاحیت دولت صاحب بندر در اجرای استانداردهای بین‌المللی و نظم و مفهوم «دولت صاحب بندر مسئول» شده است.

کشتی‌های تجاری دریاییما به طور مستمر در مناطق مختلف دریایی و بنادر کشورهای مختلف در حال تردد هستند. اگر چه کشتی‌ها در دریای آزاد انحصاراً تحت صلاحیت کشور پرچم قرار دارند اما هنگامی که در بنادر و آب‌های داخلی سایر کشور قرار می‌گیرند اعمال صلاحیت دولت‌های متبوع آنها با توجه به حق حاکمیت سایر دولت‌ها با محدودیت مواجه می‌شود و ممکن است توسط سایر کشورها از لحاظ انطباق با مقررات و استانداردهای بین‌المللی مورد کنترل و بازرسی قرار گیرد و حتی منجر به توقیف این کشتی‌ها و اعمال مجازات‌ها و تنبیهات قضایی در مورد اشخاص مسئول کشتی شود. در آن واحد دولت‌های گوناگونی ممکن است به روش‌های مختلف ارتباط و منافع در یک کشتی و خدمه آن داشته باشند اما کدام یک از این دولت‌ها علاوه بر داشتن نوعی ارتباط و منافع از نظر حقوقی دارای حق حاکمیت و اعمال صلاحیت نسبت به کشتی و خدمه آن هستند؟

در عمل اقتضائات خاص تجاری و پیچیدگی‌های ناشی از سرشت بین‌المللی فعالیت کشتیرانی باعث تکوین یک سری قواعد و استانداردهای بین‌المللی در مورد تعیین قلمرو حاکمیت و صلاحیت کشورها نسبت به کشتی‌های تحت پرچم آنها و نیز کشتی‌های تجاری خارجی شده است که بدون

1- International Maritime Organization

2- no more favorable treatment

بررسی این موضوع درک برخی قواعد و مقررات بین‌المللی مربوط به اجرای قوانین و کنترل و بازرسی کشتی‌های تجاری در مناطق مختلف دریایی به‌ویژه در بنادر که در زمره آب‌های داخلی محسوب می‌شود ممکن نیست.

با توجه به ویژگی‌های منحصر به فرد کشتی، قوانین ملی کشورها برای این مال منقول قائل به شخصیت حقوقی شده‌اند. یکی از نتایج طبیعی این امر آن است که این شخصیت حقوقی باید تحت صلاحیت یک دولت قرار گیرد. با توجه به تحول حقوق بین‌الملل و پیدایش مفهوم تابعیت در مورد کشتی‌های تجاری به‌ویژه با توجه به اقتضائات و ضرورت‌های تجاری بین‌المللی، کشورها پاره‌ای محدودیت‌ها را در مورد اعمال صلاحیت خود نسبت به کشتی‌های تجاری در قلمرو آبی سرزمین خود پذیرفته‌اند. از برای دیگر کشورهای پرچم نیز به صورت محدود و در چارچوب حقوق بین‌الملل امکان اعمال صلاحیت نسبت به کشتی‌های تجاری خود را دارند. در واقع تعارض در اعمال صلاحیت و گستره صلاحیت «دولت صاحب بندر» و «دولت صاحب پرچم» نسبت به کشتی‌ها می‌تواند موجب معطلی کشتی‌ها، تحمیل هزینه‌های گزاف مانند دموورژ، اختلال در چرخه حمل‌ونقل دریایی، حق آزادی دریانوردی و حتی ایجاد مسؤولیت برای هریک از طرفین شود.

حسب گزارش‌های سالانه منتشره از سوی مراجع بین‌المللی از جمله کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل متحد (UNCTAD) بخش عمده حمل‌ونقل کالا در جهان (حدود ۸۵ تا ۹۰ درصد) از طریق دریا و توسط کشتی‌های تجاری انجام می‌گیرد. بدون حمل‌ونقل دریایی نه تنها حجم عظیمی از تجارت بین‌الملل مختل خواهد شد، بلکه زندگی بخش قابل توجهی از مردم سراسر جهان ممکن است با اختلال روبه‌رو شود؛ زیرا تأمین ساینچ‌ها برای مردم تا حدود زیادی به جریان حمل‌ونقل دریایی و استمرار فعالیت کشتیرانی تجاری و کابین‌داران در سطح بین‌المللی وابسته است. در واقع جامعه بین‌المللی و امدار دریانوردان و دریانوردی است. از سوی دیگر معطلی کشتی‌های تجاری در بنادر به معنی بلااستفاده ماندن سرمایه‌ای هنگفت و موجب اختلال در شبکه‌ای از فعالیت‌های تجاری است، به همین دلیل امروزه توقیف یا متوقف کردن کشتی برای رفع نقص و انطباق با مقررات ملی و استانداردهای بین‌المللی در موارد استثنایی و مواردی که کاملاً برای ایمنی کشتیرانی ضروری باشد مجاز تلقی می‌شود.

اما مبنای حقوقی صلاحیت دولت صاحب بندر، برخورداری از حاکمیت کامل بر قلمروی سرزمینی از جمله آب‌های داخلی و بنادر است. بر این اساس دولت می‌تواند نسبت به کنترل و بازرسی گواهی‌نامه‌های کشتی، بازرسی فیزیکی و چنانچه دلایل کافی وجود داشته باشد حتی در مورد

۱- عباس توافی زاده، تکالیف دولت در مورد شرایط مناسب استخدامی و ایمنی کار در کشتی‌های دریایی، رساله دکتری، حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۹۰، ص ۲۸۹.

توقیف کشتی‌هایی که در بنادر آن پهلو گرفته‌اند اقدام کند. تا قبل از تصویب کنوانسیون حقوق دریاها صلاحیت دولت صاحب بندر در مورد کشتی‌های تجاری خارجی عمدتاً به جرایم ارتكابی کشتی در بندر یا جرایمی که آب‌های ساحلی دولت صاحب بندر را تحت تأثیر قرار می‌داد محدود می‌شد، اما با تصویب این کنوانسیون صلاحیت دولت صاحب بندر گسترش یافت. با توجه به تأثیر جدی انجام بازرسی و توقیف کشتی‌های تجاری خارجی در اعمال کنترل‌های بندری بر تجارت بین‌الملل و آزادی دریانوردی در کنوانسیون حقوق دریاها، در این تحقیق سعی می‌شود حتی المقدور محدوده اختیارات دولت صاحب بندر نسبت به کشتی‌های خارجی مشخص شده و انجام کنترل و بازرسی کشتی‌های خارجی در بنادر در چارچوب‌های حقوقی دقیقی مورد بررسی قرار گیرد. امروزه موضوع صلاحیت دولت صاحب بندر تحت تأثیر صنعت کشتیرانی و تحولات بین‌المللی آن به‌ویژه از جهت کارکرد دولت صاحب بندر در اجرای مقررات و استانداردهای بین‌المللی دریایی چهره و ویژه‌ای پیدا کرده است. با توجه به رواج روز افزون پدیده استفاده از پرچم‌های مصلحتی^۱ و کشتی‌های زیر استاندارد^۲ مشخص شده که برخی کشورها اساساً تمایل یا توان اجرای مقررات ملی و استاندارد بین‌المللی را ندارند؛ بنابراین این تفکر به‌ویژه در IMO مطرح و تقویت شد که اجرای استانداردهای بین‌المللی توسط دولت صاحب بندر نسبت به کشتی‌های خارجی باید به عنوان «مکمل» نسبت به کشور پرچم در نظر گرفته شود. این واقعیت کم‌کم در مبانی نظری حقوقی مرتبط با تعیین قلمرو صلاحیت قانون‌گذاری^۳ رای رای دولت صاحب بندر تحول ایجاد کرد.

سالانه تعداد زیادی از کشتی‌ها بر اثر سوانح دریایی صدمه دیده یا غرق می‌شوند اگر به تعداد انسان‌هایی که در این حوادث جان خود را از دست می‌دهند، و میزان خسارت وارده به محیط زیست دریایی توجه کنیم نقش نظارتی دولت‌ها بر تردد کشتی‌ها^۴ سرنگین می‌شود. از آنجا که تأثیر شناخت جوانب ایمنی و امنیت دریانوردی در حوزه‌هایی پیرامون تهدیدات مسلحانه، محیط زیست دریایی و همچنین آشنایی با ملزومات حقوق بین‌الملل و تعهدات حقوقی بین‌المللی دریایی نقش بسزایی در اتخاذ سیاست‌های کلان مراجع حاکمیتی کشورها دارد، بنابراین مطالعات و تحقیقات درباره موضوع را بسیار بااهمیت ساخته است. در این رابطه تشریح مفاد برخی از مهم‌ترین سوانسیون‌های دریایی و بندری مانند کنوانسیون سولاس^۵ (SOLAS) که نقش اساسی در ایمنی و امنیت دریانوردی داشته و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده دولت جمهوری اسلامی ایران در عرصه بین‌المللی به آنها ملحق شده و شرایط لازم الاجرا شدن کنوانسیون‌های مذکور را پس از طی مراحل قانونی و تصویب آن توسط مراجع ذی صلاح برعهده دارد مژمر ثمر خواهد بود (پیوست ۱).

1- Convenience Flags

2- Safety Of Life At Sea