

Original Article

Evolutions in International Law on Compensation for Oil Pollution



Fereshteh Abbasi Tabrizi*

M.Sc. in International Law, Islamic Azad University, Faculty of Law, Central Tehran Branch, Tehran, Iran

Citation Fereshteh Abbasi Tabrizi, **The Role of UNESCO Support in Civil Conflicts Over Cultural Heritage of Iraq and Syria.** *J. Law Political Stud.*, 2021, 1(4), 330-344.

<https://doi.org/10.22034/jlps.2021.4.6>

**Article info:****Received:** 4 November 2021**Accepted:** 31 December 2021**Available Online:** 31 December 2021**ID:** JLPS-2110-1026**Checked for Plagiarism:** Yes**Keywords:**

Environmental regulations, oil pollution, international responsibility of governments, compensation, environmental pollution.

ABSTRACT

Background: Oil pollution in the sea occurs periodically and intermittently. Such incidents are of high significance in jurists and experts to the risks of marine environmental pollution. Nowadays, the environmental abuse has transcended national borders, while the function of the international legal system in this area has not been so successful and satisfactory.

Materials and Methods: In this study, all papers published up to the spring-2022 in Persian and Latin on evolutions in international law regarding compensation for oil pollution were reviewed. These publications are searched through databases, International Law Journal, Exploration and Production Monthly, sid.ir, Parliament Quarterly and Civilica Strategy and Publications, Mazandaran University of Medical Sciences Journal Quarterly, using keywords such as; environmental regulations, oil pollution, international responsibility of governments, compensation, environmental pollution have been obtained. It has also been extracted from reputable scientific journals from the above articles and websites.

Findings: Compilation of environmental damage indicators, other than preventing the occurrence of environmental pollution, assist to fulfill the international responsibility of governments in the occurrence of environmental damage, so the study and analysis of the possibility of compiling the index of environmental damage. It is essential and inevitable in international treaties to prove the international responsibility of states.

Conclusion: Although the existence of international conventions and their countries' membership has had a positive impact on reducing oil pollution, however it has not been enough to perfectly eliminate oil pollution and the provision of basic guarantees in international agreements with effective international oversight is essential.

تحولات حقوق بین‌الملل در خصوص جبران خسارت ناشی از آلودگی‌های نفتی

فرشته عباسی تبریزی

کارشناسی ارشد رشته حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، دانشکده حقوق، واحد تهران مرکزی، تهران، ایران

Use your device to scan and read the article online



ارجاع فرشته عباسی تبریزی، تحولات حقوق بین‌الملل در خصوص جبران خسارت ناشی از آلودگی‌های نفتی، نشریه حقوق و مطالعات سیاسی، دوره ۱، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۰: ۳۳۰-۳۴۴.

<https://doi.org/10.22034/jlps.2021.4.6>

چکیده



اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۳ آبان ۱۴۰۰

تاریخ پذیرش: ۱۰ دی ۱۴۰۰

تاریخ آنلاین شدن: ۱۰ دی ۱۴۰۰

کد مقاله: JLPS-2110-1026

زمینه: آلودگی نفتی در دریا به صورت ادواری و متناوب اتفاق می‌افتد. چنین حوادثی، توجه حقوقدانان و صاحب‌نظران را به سمت خطرات آلودگی محیط‌زیست دریایی معطوف می‌دارد. امروزه سوء رفتار نسبت به محیط‌زیست، مرزهای ملی را درنوردیده و این در حالی است که عملکرد نظام حقوقی بین‌المللی در این زمینه چندان موفق و رضایت‌بخش نبوده است.

مواد و روش‌ها: در این مطالعه، کلیه مقالات چاپ‌شده تا زمستان ۱۴۰۰ به زبان فارسی و لاتین درزمینه تحولات حقوق بین‌الملل در خصوص جبران خسارت ناشی از آلودگی‌های نفتی مورد بررسی قرار گرفتند. این مقالات از طریق جستجو در پایگاه‌های اطلاعاتی، مجله حقوقی بین‌المللی، ماهنامه اکتشاف و تولید، Sid.ir، فصلنامه مجلس و راهبرد و نشریات سیویلیکا، فصلنامه مجله دانشگاه علوم پزشکی مازندران، با استفاده از کلیدواژه‌هایی نظیر: مقررات محیط‌زیست، آلودگی نفتی، مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، جبران خسارت، آلودگی زیست‌محیطی، به‌دست‌آمده‌اند. همچنین از مجلات معتبر علمی از مقالات و وبسایت‌های فوق استخراج شده است.

یافته‌ها: تدوین شاخص‌های خسارت زیست‌محیطی، علاوه بر جلوگیری و پیشگیری از وقوع آلودگی‌های زیست‌محیطی، به احراز مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در وقوع خسارات زیست‌محیطی کمک شایانی می‌نماید، لذا بررسی و تحلیل امکان تدوین شاخص‌های خسارات زیست‌محیطی در معاهدات بین‌المللی برای اثبات مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها ضروری و اجتناب‌ناپذیر است.

استنتاج: هرچند وجود کنوانسیون‌های بین‌المللی و عضویت کشورها در آنها تأثیر مثبتی در کاهش آلودگی‌های نفتی داشته است، اما برای رفع کامل آلودگی‌های نفتی کافی نبوده است و قید تضمین‌های اساسی در قراردادهای بین‌المللی همراه با نظارت مؤثر مراجع بین‌المللی بر آن لازم است.

مقررات محیط‌زیست، آلودگی نفتی، مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، جبران خسارت، آلودگی زیست‌محیطی.

کلیدواژگان:

مقدمه مسئولیت ناشی از آلودگی‌های نفتی مربوط به کشتی‌های حامل

نفت به تصویب رسید و با توجه به اهمیت موضوع در سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۸۴، ۱۹۹۲ با الحاقاتی تکمیل شد، (عمید زنجانی، ۱۳۸۲: ۵۷).

یکی از اولین اقداماتی که در سطح بین‌المللی در خصوص آلودگی‌های دریایی صورت پذیرفت تصویب کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسئولیت ناشی از آلودگی‌های نفتی (CLC) در سال ۱۹۶۹ میلادی بود. این کنوانسیون باهدف پرداختن به

دولت‌های عضو را که دچار خسارت شده‌اند تحت پوشش قرار می‌دهد. این نظام دارای عیوبی است از جمله اینکه یک‌سویه کردن مسئولیت کاملاً ناموفق بوده و خسارت وارده به اموال و منافع متعلق به دولت‌های عضو را که در منطقه انحصاری اقتصادی قرار دارند را تحت پوشش قرار نمی‌دهند. اصل بیمه اجباری ناقص بوده و برای کلیه کشتی‌ها اعمال نمی‌شود. محدودیت زمانی تعیین شده برای اقامه دعوا متناسب با خسارت زیست‌محیطی نیست و در پرداخت سریع غرامت ناموفق بوده. کشورهای عضو باید با وضع قانون در کشور خود در رفع عیوب موجود در نظام بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت آلودگی نفتی ناشی از کشتی‌ها تلاش کنند.

۱. مبانی نظری

- آلودگی دریایی

آلودگی دریایی از مهم‌ترین آلودگی‌های زیست‌محیطی است که زندگی بشر امروز را با تهدید روبه‌رو کرده است. فعالیت‌های انسان در روی کره زمین موجب شده است تا مقادیر قابل‌توجهی عوامل آلاینده دریایی ناشی از منابع گوناگون در محیط‌زیست دریایی پراکنده شود که سرانجام زیان‌های جبران‌ناپذیری را بر حیات دریایی وارد ساخته است، (اسماعیلی شریف‌آباد، ۱۳۸۰: ۵۷).

ریشه بیشترین آلودگی‌های دریایی نشئت‌گرفته از فعالیت‌های انسانی است که در عرصه آلودگی شهری، صنعتی و کشاورزی قابل‌پیگیری است. پیش از پرداختن به منابع آلوده‌کننده دریا، لازم است به تعریفی از آلودگی دریایی پرداخته شود. تعاریف متفاوتی از آلودگی دریایی ارائه شده است و هرکدام جنبه‌هایی از آلودگی در نظر گرفته‌اند، اما تاکنون کامل‌ترین آن، تعریفی است که به‌وسیله سازمان همکاری و اقتصادی توسعه (OECD) در سال ۱۹۷۴ ارائه شد. برابر این تعریف آلودگی عبارت است از داخل کردن مواد یا انرژی به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم در محیط‌زیست به‌وسیله انسان که خطری برای سلامتی انسان و آثاری زیان‌بخش برای منابع جاندار و اکوسیستم‌ها داشته باشد و بر مطبوعیت آب

دو سال پس از تصویب این کنوانسیون، برای تکمیل این کنوانسیون و برای این منظور که در هیچ موردی خسارت وارده جبران نشده، باقی‌نماند کنوانسیون دیگری بنام کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی^۱ تصویب گردید، که این کنوانسیون نیز همانند کنوانسیون ۱۹۶۹ با الحاقاتی در سال‌های فوق همراه بود، (گنجی، ۱۳۸۷: ۴۹).

الحاقیه سال ۱۹۷۶ معیار محاسبه را از معیار برابری طلا به معیار واحد محاسبه^۲ که توسط صندوق بین‌المللی پول ارائه می‌گردد، تغییر داد. پروتکل سال ۱۹۸۴ که هیچ‌گاه موردپذیرش قرار نگرفت سقف مسئولیت را افزایش داد. پروتکل سال ۱۹۹۲ که در تاریخ ۲۴ بهمن ۸۰ مورد تصویب مجلس شورای اسلامی قرار گرفت و در تاریخ ۸۵ به تأیید شورای محترم نگهبان رسید، تغییرات اساسی در کنوانسیون ۱۹۶۹ ایجاد کرد، (بادینی، ۱۳۸۳: ۵۷).

اهم تغییرات این پروتکل عبارت‌اند از: افزایش سقف مسئولیت، گسترش محدوده اعمال کنوانسیون ۶۹ به آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی کشورها و یا محدوده‌ای معادل آن، شمول هزینه‌های جلوگیری از آلودگی در کنوانسیون، افزایش شمول کشتی‌های تحت پوشش، منع محدودیت مسئولیت در موارد وقوع عمدی خسارت و مواردی که وقوع خسارت ناشی از تقصیر فاحش مالک باشد تسهیل نحوه لازم‌الاجرا شدن و ایجاد امکان برای دولت‌های عضو پروتکل جهت صدور گواهی مربوطه برای کشتی‌های کشوری که عضو پروتکل نمی‌باشند. افزایش سقف مسئولیت برای کشورهای مثل جمهوری اسلامی ایران که دارای مرزهای پرتدد آبی می‌باشند، اصولاً مطلوب تلقی می‌شود، لذا از این حیث تصویب لایحه مورد حمایت است. نظام بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از آلودگی‌های نفتی ناشی از کشتی‌هایی که واقع در قلمرو سرزمینی، دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی

^۱ fund

^۲ SDR

- ژئوپلیتیک زیست محیط

فروپاشی شوروی و پایان جنگ سرد زمینه تغییر کانون تهدیدات در ژئوپلیتیک را فراهم آورد. در این بخش تهدید و امنیت در قالب جستارهایی مانند منابع طبیعی و کمبود آن، کنترل آن‌ها از سوی واحدهای غیر دوست و کاهش دسترسی به منابع باتوجه به تقاضاهای فزاینده ناشی از رشد جمعیت، نمود یافت. بر این اساس، امنیت زیست‌محیطی و کشمکش بر سر منابع، مباحث بسیاری را در ادبیات سیاسی و دانشگاهی با عنوان ژئوپلیتیک زیست‌محیطی با رویکرد پسانوگرایی به وجود آورده است، (Krivilev, 2009: 491).

ژئوپلیتیک زیست‌محیطی در چارچوب ژئوپلیتیک و ژئوپلیتیک انتقادی^۳ ساختار بندی شده است. این رویکرد، با تمرکز بر کیفیت مناسبات انسانی با بیوفیزیک جهانی، آن را تصویرسازی و سیاسی می‌کند و مباحث پیرامون تعارض بر سر منابع و نقش محیط‌زیست در امنیت و تعارض، در چارچوب گفتمانی آن قرار می‌گیرد، (کاویانی راد، ۱۳۹۰: ۱۲۰).

ژئوپلیتیک زیست‌محیطی به مطالعه تغییرات بوم‌شناسی، سیاست‌های امنیتی جهان صنعتی، جغرافیای تهدیدهای زیست‌محیطی، تأثیرات نظام جهانی از تخریب محیط‌زیست و پناهندگان زیست‌محیطی در قالب گفتمان‌های سیاسی می‌پردازد در این راستا حفاظت از فرایندهای زیست‌محیطی نیز یکی از اصول مسلم ژئوپلیتیک به شمار می‌رود و دلایل توجیه‌کننده زیادی وجود دارد که چرا باید حکومت‌ها و ملت‌ها از محیط‌زیست بیشتر حفاظت کنند، (احمدی و همکاران، ۱۳۹۰: ۲۰۱).

و از آنجاکه به مطالعه رقابت قدرت‌ها با استفاده از امکانات زمین یا محیط طبیعی برای سلطه بر مناطق جهان می‌پردازد، اهمیت فراوانی دارد. به عبارت دیگر، ژئوپلیتیک زیست‌محیطی به بررسی عملکرد حکومت‌ها و سازمان‌ها در استفاده نامطلوب از منابع تجدید پذیر و تجدید ناپذیر زیست‌محیطی می‌پردازد. از آن دسته تهدیدهای زیست‌محیطی که توجه ژئوپلیتیسین‌ها

صدمه وارد کند و برای استفاده‌های مشروع از محیط مانعی ایجاد کند، (چرچیل و لو، ۱۳۹۰: ۴۲۹).

معیاری که در تعریف یادشده ملاک قرار گرفته است، اصل مضر بودن عمل برای محیط است که محدود به خسارات آنی نشده و زیان‌های آتی را نیز در بر می‌گیرد، (کریمی پور، ۱۳۸۸: ۳۸).

تعاریف یادشده نشان‌دهنده این هستند که هدف حقوق بین‌الملل، جلوگیری از ریزش همه مواد به دریاها نیست، زیرا بسیاری از مواد خطری ندارند و یا به سرعت به وسیله دریا بی‌خطر می‌شوند. هدف متوجه موادی است که دارای آثار مخرب هستند. هرچند با ملاک قرار دادن تعریف یادشده در اسناد بین‌المللی، دستیابی به چگونگی سازوکار آلاینده‌ها، نقش و شعاع عملکرد آن‌ها بیشتر روشن می‌شود، به نظر می‌رسد توصیف یادشده در عرصه حقوق بین‌المللی عرفی نیز راه‌یافته باشد. با وجود این، تعریف آلودگی از دو جهت دارای اشکال است: یکی اینکه به لزوم جلوگیری از تغییرات محیط‌زیست دریایی ناشی از اثرات مخرب موادی که بلافاصله اثر تخریبی آن‌ها قابل تشخیص نیستند، توجه کافی نشده است و دیگر آنکه با در نظر گرفتن دخالت عامل انسانی در ایجاد آلودگی عملاً برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی در مقابل فعالیت‌های طبیعی نظیر زلزله، آتشفشان و غیره چاره‌ای اندیشیده نشده است. هرچند شاید بتوان با استفاده از کلیت ماده (۱۹۲) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، تأکید بر تعهد دولت‌ها در حمایت و محافظت از محیط‌زیست دریایی، دستکم بر لزوم همکاری در مبارزه با آلودگی در چنین مواردی تأکید کرد، (زمانی، ۱۳۸۵: ۳۹).

می‌توان گفت در این تعریف هرگونه فعالیت طبیعی یا مصنوعی که سبب ایجاد تغییرها و یا ورودی موادی به محیط‌زیست دریایی شود که منجر به ایجاد آثار بدی به صورت اولیه یا ثانویه بر آبریان و محیط‌زیست آن‌ها شود و یا برای استفاده انسان از دریا مضر باشد، آلودگی دریایی به شمار می‌رود، (کولایی و گودرزی، ۱۳۸۸: ۱۱)

^۳ Critical Geopolitics

اگرچه در این کنوانسیون سعی بر آن بوده که به همه موضوعات حقوقی مرتبط با دریاها و عرف‌های حقوقی مسلم موجود اشاره شود اما باین‌حال به دلیل کلی بودن موضوع کنوانسیون تنها به کلیات موضوعات اشاره شده است. از این‌رو، تأکید این پژوهش بیشتر بر خلأهای معاهداتی حقوق دریاها و به‌ویژه کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) است که منجر به تنش‌هایی بین کشورها شده و اثرات ژئوپلیتیکی در سطح بین‌الملل را پدید آورده است. از مهم‌ترین خلأهای حقوقی که درباره حقوق دریاها وجود دارد، بحث آلودگی دریاهاست. مبارزه با آلودگی و کنترل آن پیش از هر چیز مستلزم آن است که یک هماهنگی بین توصیف آلودگی و منابع ایجادکننده آن وجود داشته باشد. هرچند بر اثر مرور زمان و پیشرفت علم و فناوری مواردی کشف می‌شود که تا پیش از آن آلاینده محیط‌زیست به شمار نمی‌رفته، ولی این امر نباید ما را از دست یافتن به پارامترهایی حتی عام و کلی در تشخیص آلودگی بازدارد. بدیهی است در قرن بیست و یکم بدون وجود نظم و مقررات بین‌المللی، استفاده از دریاها (صید، کشتیرانی، مانور نظامی، فعالیت‌های علمی و غیره) امکان‌پذیر نخواهد بود. در این‌بین به دلیل استفاده نادرست و غیراصولی از منابع دریایی و عدم توجه به استانداردهای محیط‌زیستی در دریاها و تخریب منابع دریایی و آلودگی آب دریاها، ضرورت تصویب و تدوین مقررات حفاظت از محیط‌زیست دریایی و جلوگیری

یک کشور یا در آب های مجم عالجزایری یک کشور مجمع الجزایری قرار نمی گیرند، اعمال خواهد شد.

این مناطق مطابق کنوانسیون حقوق دریاها به این قرار است: ۱. آب های داخلی که داخل خط مبدأ دولت ساحلی هستند همانند بنادر (ماده ۸)؛ ۲. دریای سرزمینی که تا دوازده مایل دریایی از خط مبدأ (خواه خط مبدأ عادی یا مستقیم) امتداد دارد و تابع صلاحیت دولت ساحلی می باشد (ماده ۳)؛ ۳. منطقه نظارت یا مجاور که ۲۴ مایل دریایی از خط مبدأ امتداد دارد و کشور ساحلی م بتواند از نقض مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی و... در این منطقه جلوگیری نماید (ماده ۳۳)؛ ۴. منطقه انحصاری اقتصادی که تا ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ امتداد دارد و دولت ساحلی دارای حقوق حاکمه در این منطقه می باشد (ماده ۵۷)؛ ۵. منطقه فلات قاره که اصولاً به اندازه منطقه انحصاری اقتصادی است و در برخی موارد آن سوی این منطقه امتداد دارد و دربرگیرنده بستر دریا و زیر بستر می باشد و کشیدگی طبیعی قلمرو خشکی دولت ساحلی است (ماده ۷۶)؛

را به خود جلب کرده است می‌توان به آلودگی‌های صنعتی، آلاینده‌ها، سیاست‌های اشتباه ملی در استفاده نادرست از منابع و توسعه کنترل نشده و فراگیر اشاره کرد. در واقع، بررسی رابطه بین وضعیت منابع زیستی و سرچشمه‌های حیات با امنیت و سیاست بین‌المللی و ملی موضوع ژئوپلیتیک زیست‌محیطی را تشکیل می‌دهد، (حافظ نیا، ۱۳۹۰: ۷۰).

کامبود منابع زیستی و گسترش بحران‌های زیست‌محیطی و پیامدهای آن، زمینه الگوهای تعامل و همکاری، یا کشمکش بین گروه‌ها و ابنای بشر و بازیگران سیاسی را فراهم آورده که این مهم عامل اصلی توجه ژئوپلیتیک و متخصصان این رشته به مسائل زیست‌محیطی شده است و این موضوع به صورت یکی از مکاتب ژئوپلیتیک درآمده است. از این نوع رویکرد به محیط‌گرایی^۴ و یا ژئوپلیتیک سبز^۵ نیز تعبیر می‌شود، (Dodds and Atkinson, 2009: 345)

۲. نتایج و یافته‌های تحقیق

- مفهوم و انواع خلأهای حقوقی

۱. آلودگی و حقوق بین‌الملل دریاها

حقوق بین‌الملل دریاها یکی از قدیمی‌ترین شاخه‌های حقوق بین‌الملل است که برابر یک تعریف ساده دارای مجموعه قواعد و مقرراتی است که به تنظیم روابط کشورها در مناطق دریایی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی و پژوهش‌های علمی و انتقال فناوری بین کشورها می‌پردازد. از این‌رو، این گرایش از حقوق بین‌الملل ارتباط تنگاتنگی با حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دارد، (طلایی، ۱۳۹۰: ۷۶).

در حال حاضر مهم‌ترین و جامع‌ترین کنوانسیون که به تنظیم مقررات دریاها پرداخته است کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) است که برابر این کنوانسیون به جز دریای آزاد^۶، پنج منطقه دریایی شناخته شده است، (طلایی، ۱۳۹۰: ۸۱).

^۴ Environmentalism

^۵ Green Geopolitics

^۶ مطابق ماده (۸۶) کنوانسیون ۱۹۸۲ مقررات بخش دریاهای آزاد بر تمامی بخش های دریاها که در منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی یا آب های داخلی

سرزمینی خود اقدام به ساخت جزایر مصنوعی کند. باین حال کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص جلوگیری از اثرات مخرب زیست‌محیطی این جزایر ناکام بوده است.

ب) نبود مقررات بین‌المللی

درباره عدم مقررات و رژیم‌های حقوقی (خواه در آب‌های داخلی و خواه بین‌المللی و بعضاً رودهای بین‌المللی) بایستی گفت که « یک دلیل و گواه روشن برای افزایش منازعات و اختلافات در مورد رودخانه‌های بین‌المللی و حتی دریاها در دهه‌های اخیر افزایش تقاضا برای منابع آبی و بدتر شدن وضعیت آلودگی محیط‌زیستی آب‌ها و مسائل پیرامون آن‌ها است»، (Marty, 2001: 14)

در مورد نبود یک رژیم حقوقی مشخص و دقیق می‌توان به برخی از مناطق آبی اشاره کرد که رژیم حقوقی معینی وجود ندارد و کشورهای ساحلی در حال مذاکره برای به نتیجه رسیدن به یک ساختار حقوقی مناسب هستند.

ج) ساکت بودن قواعد و مقررات

مراد از سکوت قواعد و مقررات، عدم اشاره صریح و یا حتی ضمنی در جلوگیری از آلودگی دریایی و بیان تعهدات و مسئولیت‌های آلوده‌کننده است. یکی از مواردی که در کنوانسیون حقوق دریاها بدان اشاره‌ای نشده و کنوانسیون در برابر آن ساکت است، مسئله آلودگی شناورها و زیردریایی‌های جنگی بیگانه در مناطق دریایی است. این کشتی‌ها به دلیل وجود تجهیزات ناوبری و ردیابی و همچنین تسلیحات نظامی نوع دیگری از آلودگی را به محیط‌زیست دریایی وارد می‌کنند. برابر مقررات حقوق دریاها شناورهای نظامی از مصونیت قضایی در آب‌های آزاد و منطقه انحصاری و اقتصادی و دریایی سرزمینی برخوردار هستند و تنها تابع مقررات کشوری هستند که پرچم آن‌ها را برافراشته‌اند. افزون بر آن،

ماده (۲۳۶) کنوانسیون حقوق دریاها، کشتی‌های جنگی را برابر قاعده «مصونیت حاکمیتی» از مقررات زیست‌محیطی مندرج در کنوانسیون، معاف می‌دارد. بنابراین، وضعیت کشتی‌های نظامی و به‌طورکلی فعالیت‌های نظامی در دریاها

از آلودگی دریاها بیش‌ازپیش احساس می‌شود. اگرچه در دهه‌های اخیر اقدامات مهمی در این زمینه صورت گرفته‌شده که تصویب معاهدات بین‌المللی، منطقه‌ای بیانگر این امر بوده، اما در جلوگیری از آلودگی دریایی با خلأهای حقوقی مواجه بوده است.

۲. مفهوم خلأ حقوقی مقررات بین‌المللی درباره

جلوگیری از آلودگی دریاها

خلأهای حقوقی از منظر این پژوهش دربرگیرنده نقص یا ناکارآمدی و غیر مؤثر بودن قوانین و مقررات محیط‌زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی دریایی و یا نبود و عدم مقررات و رژیم حقوقی مناسب در این زمینه و ساکت بودن مقررات موجود در مورد جلوگیری از آلودگی دریایی است. البته تعیین اینکه در چه مواقعی مقررات با نقص همراه است یا اینکه قوانین ساکت هستند و یا اصلاً مقرراتی وجود ندارد، کاری دشوار است و در خیلی از موارد همپوشانی‌هایی وجود دارد، بدین معنا که ممکن است معاهده‌ای هم در رابطه با موضوعات محیط‌زیستی و حفاظت از جانداران دریایی ناقص باشد و هم در مورد جلوگیری از آلودگی دریایی ساکت. ضمن آنکه در این پژوهش، مراد از خلأ حقوقی بیشتر حقوق قوام‌یافته (حقوق سخت) مدنظر است و مباحث حقوق قوام نیافته (حقوق نرم) خروج موضوعی از بحث دارند.

الف) نقص مقررات بین‌المللی

در مورد نقص و ناکارآمد بودن قواعد و مقررات بین‌المللی در حفاظت از محیط‌زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی آب‌ها می‌توان به ساخت جزایر مصنوعی در مناطق مختلف دریایی اشاره کرد. کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) در مواد (۵۶، ۶۰، ۸۰، ۸۷) به جزایر مصنوعی و نحوه ساخت آن‌ها در مناطق انحصاری اقتصادی، فلات قاره و دریای آزاد اشاره کرده و از آنجاکه کشور ساحلی در دریای سرزمینی از حقوق حاکمیتی برخوردار است و منعی هم در کنوانسیون حقوق دریاها در مورد ساخت جزایر مصنوعی در این منطقه پیش‌بینی نشده است، بنابراین کشور ساحلی می‌تواند در دریای

به‌طور صریح در کنوانسیون حقوق دریاها بیان‌نشده و به‌واقع کنوانسیون مزبور نتوانسته است به نحو شایسته‌ای مسائل محیط‌زیستی مرتبط با فعالیت‌های نظامی کشورها را تنظیم نماید.

حقوق بین‌الملل دریاها و مبارزه با منابع آلودگی

۱. تخلیه مایعات و فضولات

بر اساس بند ۵ ماده یک کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، تخلیه مواد زائد به معنای هرگونه دفع و رهاسازی ضایعات یا دیگر مواد از کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر تأسیسات ساخت بشر در دریاست.^۱ استفاده از دریاها و اقیانوس‌ها برای اجتناب از هزینه‌های بالای دفع ضایعات صنعتی یا کاهش آن‌ها، باعث شد که در دهه ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ تخلیه مواد زائد در دریاها روش معمول از بین بردن ضایعات تلقی شود. اولین معاهده که مستقیماً این مسئله را مورد توجه قرارداد، کنوانسیون در مورد جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از تخلیه ضایعات و دیگر مواد در ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ بود که هم‌زمان در لندن، مکزیکوسیتی، مسکو و واشنگتن نیز امضاء شد. اصولاً در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست تأکید بر جلوگیری از آلودگی است. از همین رو کنوانسیون مذکور آشکارا هدفی بازدارنده را تعقیب می‌کند که در مقدمه و ماده اول آن آمده است که دولت‌های عضو، باید کلیه اقدامات عملی را برای جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از تخلیه ضایعات انجام دهند، در واقع مواد زائد به سه دسته تقسیم شده‌اند. دسته اول که معروف به فهرست سیاه هستند و برای تخلیه آن‌ها، نیاز به اجازه قبلی است. طبق تعریف آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای، این مواد شامل انواع معینی از ترکیبات شیمیایی، ارگانولوژن، جیوه کادیسم، نفت، پلاستیک و ضایعات قوی رادیواکتیو است. دسته دوم متشکل از مواد زائدی است که به فهرست خاکستری موسوم هستند. این فهرست شامل آرسنیک، سرب، مس، روی، ترکیبات اورگانولوژن، اورگانوسیلیکان، سیانیدها، فلوراید‌ها، حشره‌کش‌ها، براده فلزات و مواد

رادیواکتیوی است که در ضمیمه شماره یک ذکر نشده‌اند. دسته سوم که مقامات ملی دولت‌های عضو به هنگام صدور جواز باید آن‌ها در نظر بگیرند، شامل مشخصات و ترکیب مواد، مشخصات محل ریزش، روش نگهداری و اثرات ریزش است. نظام کنوانسیون ۱۹۷۲ مبتنی بر دو مفهوم گسترده است: اولاً تمام تخلیه‌های اقیانوسی باید تابع مقررات و کنترل کامل دولت باشد. اتخاذ تصمیم در مورد اینکه آیا ریزش یک ماده از لحاظ زیست‌محیطی بی‌خطر است و در این صورت تخلیه در کجا صورت گیرد، بر عهده مقامات دولتی است، نه عاملان صنعتی یا دیگر افرادی که درصدد تخلیه آن ضایعات هستند. از این رو این کنترل باید از پیش به‌وسیله مجوزها و نه صرفاً بعداً (ex ante ex post) از رهگذار تعقیب و مجازات انجام شود. دومین ویژگی عمده نظام کنوانسیون ۱۹۷۲ تقسیم مواد به مقولات مختلف است که شرح آن داده شد. اسناد بین‌المللی مربوط به آلودگی دریایی ناشی از تخلیه مواد، کنوانسیون هلسنیکی در مورد حمایت از محیط‌زیست دریای بالتیک (۲۲ مارس ۱۹۷۴) پیشرفته‌ترین آن‌هاست. این کنوانسیون تمام تخلیه‌ها به جزء استثنائات خاص ضمیمه ۵ خود را ممنوع کرده است. این استثنائات اساسی به پس‌مانده‌های لایروبی مربوط می‌شوند تا زمانی که مقدار مواد و تجمع آن‌ها زیاد نباشد و اجازه مخصوص قبلی از مقامات ملی کسب شده باشد. اعطاء اجازه باید تحت شرایط و محدودیت‌های معین شده کنوانسیون صورت گیرد. به دنبال این امر اعضای کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن نیز تصمیم گرفتند خود را با پیشرفت‌های موجود همگام سازند. بعد از چند سال مذاکره سرانجام در نوامبر ۱۹۹۶ آن‌ها موفق شدند پروتکل جدیدی را منعقد کنند که هدف آن حمایت از محیط‌زیست دریایی در مقابل تمام منابع آلوده‌کننده است و نسبت به اسناد موجود، از حیث محدودیت‌های وضع شده و تعریف آلودگی در زمره پیشرفته‌ترین اسناد منابع آلوده‌کننده است و نسبت به اسناد موجود، از حیث محدودیت‌های وضع شده و تعریف آلودگی، در زمره پیشرفته‌ترین اسناد محسوب می‌شود.

^۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

۲. آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی

آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی، شکل اصلی آلودگی قلمداد می‌شود که بر محیط‌زیست دریایی تأثیر می‌گذارد. لیکن به نظر می‌رسد بین آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی و آلودگی ناشی از تخلیه مواد زائد همگونی وجود داشته باشد، زیرا که در هر دو مورد این فضولات و مواد زائد کارخانه‌های صنعتی است که باعث آلوده گشتن اکوسیستم دریایی می‌شود. ولی با قدری تعمق می‌توان دریافت که ویژگی‌های خاصی برخوردار است: از طرفی این آلودگی جمعی و ملی است، به این معنا که عوامل متعددی از طریق رودخانه‌ها و ... ضایعات جمعی خود را راهی دریا می‌کنند. از طرف دیگر راه‌حل این مسئله تضمین ملی است و در سطح بین‌المللی، وظیفه کنوانسیون‌ها صرفاً تحرک بخشیدن و ایجاد هماهنگی است. به همین دلیل است که با مسئله آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی به صورت ضعیف‌تری برخورد شده است، زیرا آلودگی مستقر در خشکی ملی‌ترین یا داخلی‌ترین نوع آلودگی دریایی است و ریشه درجایی دارد که قلمرو اعمال حاکمیت مطلق دولت‌هاست و دولت‌های دیگر هیچ حقی در آنجا ندارند (برخلاف سایر آلودگی‌های دریایی). بنابراین آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی به‌ویژه تأسیسات ساحلی یا تأسیسات ساخت بشر یا آلودگی حاصل از هر منبعی که منشأ آن در زمین است، و نیز آلودگی حمل شده از طریق رودخانه به دریا، می‌تواند به‌عنوان آلودگی مناطق دریایی محسوب شود. تنظیم مقررات و قواعد برای مبارزه با آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی برای اولین بار در سال ۱۹۷۴ انجام شد. کنوانسیون پاریس ۱۹۷۴ که به شمال شرقی اقیانوس اطلس و دریای شمال مربوط می‌گردد، شامل انواع آلودگی حاصل از منابع مستقر در خشکی است به‌جز آن‌هایی که مستقیماً از هوا به دریاها وارد می‌شود (مواد ۲ و ۳). این کنوانسیون مواد آلوده‌کننده را به چهار دسته تقسیم کرده است. دسته اول که شامل اکثر مواد سمی است و ترکیبات شیمیایی ارگانوهایلوژن، جیوه، کادمیم، مواد پردوام مصنوعی و نفت را

در برمی‌گیرد. دولت‌های عضو متعهدند که آلودگی حاصل از این مواد را از بین ببرند (ماده ۴ بند ۱). دسته دوم شامل آلوده‌کننده‌ها با سمیت کمتر است که آلودگی توسط این مواد به‌شدت کنترل شده و هر یک از دول عضو باید سیستمی برای صدور جواز تنظیم تخلیه این‌گونه آلوده‌کننده‌ها پیش‌بینی کنند. در مورد مواد رادیواکتیو، دولت‌های عضو متعهدند برای مقابله و از بین بردن آن‌ها اقداماتی به عمل آورند (ماده ۵). در مورد دسته آخر دول عضو باید سعی کنند که آلودگی ناشی از آن‌ها را با توجه به شرایط موجود از قبیل ماهیت و میزان آلودگی، وضعیت آب‌هایی که در معرض آن‌ها هستند، به حداقل کاهش دهند (ماده ۶). کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، ضمن اشاره به تعهد عام دولت‌ها در ماده ۱۹۴، مقرر داشته که دولت‌ها باید اقدامات ضروری را برای محدود کردن رهاسازی مواد توکسیک، مضر یا سمی، به‌ویژه آن‌هایی که پایدار هستند و ناشی از منابع مستقر در خشکی می‌باشند انجام دهند. یکی از منابع اصلی واردکردن خسارت به محیط‌زیست دریایی و آسیب به سلامت بشر محسوب می‌شود؛ زیرا این آلودگی اول‌ازهمه نواحی ساحلی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تأثیر این نوع آلودگی بر سایر دولت‌ها اعم از ساحلی و غیر ساحلی نیز به علت وحدت و همبستگی محیط‌زیست غیرقابل‌انکار است. کنوانسیون ۱۹۸۲ تنها معاهده عام و جهانی (چه از لحاظ تعداد امضاء کنندگان و چه از لحاظ گستره جغرافیایی و مواد آلوده‌کننده) است که مسئله آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی را مورد توجه قرار داده است. باوجود این کنوانسیون مذکور در مقایسه با کنوانسیون‌های منطقه‌ای بسیار ضعیف‌تر عمل می‌کند، زیرا از دقت و ظرافت کنوانسیون‌های پیشین برخوردار نبوده و ذکری از شرط اجازه قبلی یا ممنوعیت مواد طبقه‌بندی‌شده به میان نیاورده است، (تقی زاده انصاری، ۱۳۸۹: ۲۶)

نتیجه آنکه گرچه آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی به‌عنوان آلودگی اصلی و مؤثر بر محیط‌زیست دریایی تلقی شده است، با این وجود هیچ کنوانسیون عامی وجود ندارد که

بین‌المللی مسئولیت مدنی^۹ و اثرات نامطلوب آن، انتقادات بسیاری را به همراه داشته است، (Heine, 2006: 45) می‌توان موارد زیر را در زمره اصلی‌ترین مصادیق ضعف و ناکارآمدی نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی برشمرد:

۱. ممنوعیت اقامه دعوا برای جبران خسارت علیه اجاره‌کننده،^{۱۰} مدیر^{۱۱} و متصدی^{۱۲} کشتی و صرف امکان اقامه دعوا علیه مالک کشتی^{۱۳}؛

۲. حق مالکان کشتی در تحدید مسئولیت مدنی خود از طریق بیمه یا جبران خسارت جمعی از سوی صندوق‌های پرداخت غرامت (که منبع تأمین اعتبار آن‌ها دریافت‌کنندگان محموله‌های نفتی هستند)؛

۳. ضعف سازوکارهای مقرر در نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی در جهت تحقق هدف بازدارندگی در حوزه آلودگی نفتی دریایی، (Wilde, 2002: 307)

آلودگی نفتی دریایی، اغلب زیان‌دیده مستقیم و مشخصی ندارد که بتواند اقامه دعوا و دادخواهی کند. این وضعیت، بخصوص زمانی پیش می‌آید، که آلودگی در دریای آزاد (در نتیجه تخلیه عامدانه نفت، عملیات پاک‌سازی تانکرهای نفت‌کش یا انهدام پسماندهای نفتی) اتفاق افتاده و به‌طور مستقیم، بر مناطق ساحلی هیچ دولتی تأثیر نگذاشته باشد. در برخی موارد، حتی با وجود بهبود چشمگیر فناوری ردیابی و شناسایی، احراز رابطه سببیت میان آلودگی و تانکر نفت‌کش مظنون، دشوار است. همچنین در آلودگی نفتی دریایی، همواره

آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی را نظم دهد؛ اما نباید فراموش کرد که تکرار قواعد یکسان در معاهدات مختلف، به آن قواعد یکسان در معاهدات مختلف، به آن قواعد ارزشی حقوقی حتی ورای ارزش کشورهای عضو آن معاهدات اعطا می‌کند و تمام معاهدات مربوط به دریاهای منطقه‌ای، مشتمل بر اصل مبارزه با آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی می‌شود. از این‌رو تصدیق عرفی شدن این مقوله حمایت از محیط‌زیست چندان دور از واقعیت نیست، به‌ویژه آنکه قوانین داخلی متعددی از جانب دولت‌ها برای مبارزه با این نوع آلودگی وضع گشته‌اند.

۳. مقابله با آلودگی نفتی دریایی از طریق نظام حقوق

بین‌المللی

نظام بین‌المللی در زمینه مقابله با آلودگی نفتی دریایی، محوریت خود را بر پایه نظام مسئولیت مدنی و جبران خسارت قرار داده است. این در حالی است که بنا به قاعده طلایی پیشگیری، باید با اتخاذ اقدامات احتیاطی و بازدارنده، به مدیریت و کاهش خطرات و خسارات برخاسته از فعالیت‌های زیان‌بار و نه تمرکز صرف بر مقوله جبران خسارات (بعد از وقوع حادثه) توجه کرد. به بیان بهتر، نظام مسئولیت، آن زمان کارآمد و مؤثر خواهد بود که توأمان، بر دو حوزه کاهش خطر و جبران خسارت، با اولویت‌بخشی به رویکرد قاعده‌مند سازی خطر و پیشگیری تمرکز داشته باشد. کاربست سازوکارهای ویژه نظام مسئولیت کیفی با محوریت کارکردهای بازدارندگی و سزای در تحقق این هدف، نقش بسزایی دارد.

- نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی: تبیین نقاط ضعف

رویکرد جبران خسارت

تردید نیست که مسئله جبران خسارت زیان‌دیدگان، موضوعی کلیدی و محوری است. با وجود این، تاکنون نظام مسئولیت مدنی در حوزه مقابله با آلودگی نفتی دریایی، عملکرد قدرتمند و مطلوبی نداشته است. عملکرد ضعیف نظام

^۹ کنوانسیون مسئولیت مدنی «Civil Liability Convention» ۱۹۶۹/۱۹۹۲ به عنوان مؤسس نظام حقوقی بین‌المللی در مورد جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی دریایی، صرفاً مالکان تانکرهای نفت‌کش را در مورد آلودگی نفتی دریایی، صاحب مسئولیت محض (مبتنی بر خطر) و تعهد به جبران محدود، قلمداد کرده است. کنوانسیون تأسیس صندوق بین‌المللی برای جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی «Fund Convention» - ۱۹۹۲ به همراه پروتکل‌های اصلاحی ۲۰۰۰ و پروتکل صندوق تکمیلی ۲۰۰۳ نیز در مقام مکمل‌های کنوانسیون جبران خسارت مدنی نیز همین رویکرد را برگزیده‌اند.

^{۱۰} Charterer

^{۱۱} Manager

^{۱۲} Operator

^{۱۳} Ship owner

دریایی و پیشگیری از وقوع آن به حساب می‌آید. در واقع به نظر می‌رسد که باید از قواعدی حمایت شود که بر مسئولیت کنشگران در آلودگی نفتی دریایی تأکید دارد و بیشتر، حامی سیاست‌های مربوط به پیشگیری از وقوع حوادث، نه جبران خسارت است. بر این اساس، توسل به نظام مسئولیت کیفری گریزناپذیر می‌نماید.

- نارسایی قواعد و سازوکارهای کیفری بین‌المللی موجود در حوزه آلودگی نفتی دریایی

سال‌هاست که سازمان بین‌المللی دریایی (ایمو)^{۱۷} کنوانسیون‌های بین‌المللی را در زمینه آلودگی نفتی دریایی تدوین کرده و در نتیجه، موجب توسعه حقوق بین‌الملل در این زمینه شده است. برخی کنوانسیون‌ها با هدف جبران خسارت زیان دیدگان و برخی دیگر با هدف پیشگیری از وقوع آلودگی وضع شده‌اند. کنوانسیون مارپل ۱۹۷۳/۱۹۷۸^{۱۸} تنها کنوانسیون بین‌المللی محسوب می‌شود که در آن به نظام مسئولیت کیفری، با هدف مقابله با آلودگی نفتی دریایی و پیشگیری از آن اشاره شده است. کنوانسیون مزبور، حذف کامل آلودگی عمدی محیط‌زیست دریایی با نفت و دیگر مواد زیان‌بار و به حداقل رساندن موارد تصادفی را به‌عنوان اهداف خود بر شمرده است، (Schmidt Etkin, 2000: 3).

یکی از ایرادات اساسی کنوانسیون مارپل، صرف جرم انگاری موارد آلودگی نفتی دریایی با منشأ کشتی است. به همین جهت، بخش مهمی از منابع آلاینده، یعنی سکوها و سازه‌های فراساحلی و همچنین فوران چاه نفت در اعماق دریا نادیده گرفته شده است. رویکرد متداول برای اجرای مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی، نظیر کنوانسیون مارپل، الزام دولت‌های عضو به وارد کردن مقررات مزبور، به‌منابه قانون امری در نظام‌های حقوقی داخلی است. کنوانسیون مارپل نیز به‌موجب ماده ۴ و باهدف توسل به نظام مسئولیت کیفری،

این احتمال وجود دارد که میزان خسارت وارده، بیش از دارایی مقصر حادثه باشد. بنابراین، مسئله ورشکستگی و اعسار، غیرقابل اجتناب خواهد بود. مشکل اصلی در این زمینه، رویکرد مالکان تانکرهای نفت‌کش در تأسیس «نهادهای حقوقی تک شناوره»^{۱۴} و محدود ساختن سقف تعهد خود به جبران، به ارزش شناور است، (Faure, 2010: 163).

این در حالی است که در بیشتر موارد، خسارات ناشی از آلودگی نفتی دریایی، بیش از ارزش یک یا حتی چندین شناور است. محدودیت مالکان کشتی به جبران، و پایین‌تر بودن میزان جبران خسارت در قیاس با خسارات وارده، سبب کاهش انگیزه‌های آن‌ها برای اتخاذ اقدامات ضروری برای کاهش خطرات فنی و ارتقای سطح ایمنی شده است. همچنین در پارهای موارد، پیامد چنین رویکردی، تحقق ورشکستگی از پیش برنامه‌ریزی شده خواهد بود که خود نشان‌دهنده ناتوانی نظام مسئولیت مدنی در تحقق کارکرد بازدارندگی است. تخصیص مسئولیت^{۱۵} مالک کشتی نیز سبب از بین رفتن انگیزه برای سایر کنش‌گران در این عرصه می‌شود. بر این مبنای رویکرد کنونی نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی، انگیزه‌های قوی و مؤثر را برای تحقق اصل خود - مسئولیتی فردی^{۱۶} از بین خواهد برد. از این رو چنین رویکردی نیازمند انجام اصلاحات است. پیشنهادهای اتحادیه اروپا در این زمینه قابل تأمل است. برخی پیشنهادها از این‌قرار است: مقرر ساختن مسئولیت مدنی نامحدود و کامل برای مالکان کشتی (در صورت اثبات اینکه خسارات ناشی از آلودگی در اثر بی‌احتیاطی فاحش صورت گرفته باشد)، محدود ساختن مصادیق تحت پوشش بیمه و حذف ممنوعیت اقامه دعوا علیه اجاره‌کننده و کارفرما و متصدی کشتی. این استدلال‌ها، مبنای اثبات فرضیه ناکارآمدی نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی به‌تنهایی و لزوم توسل به نظام مسئولیت کیفری به‌موازات آن در جهت مقابله با آلودگی نفتی

^{۱۷} IMO: International Maritime Organization

^{۱۸} MARPOL: The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as amended by the 1978 Protocol to the Convention.

^{۱۴} Single Ship Legal Entities

^{۱۵} Channelling of Liability

^{۱۶} Personal Self-responsibility

مالکان کشتی برای داشتن رفتاری منصفانه در جریان محاکمه و رسیدگی قضایی با دریانوردان است. این دستورالعمل‌ها ماهیت الزام‌آور ندارد.

۴. معاهدات (کنوانسیون‌ها) بین‌المللی

قوانین بین‌المللی نقش مهمی در استفاده منطقی از منابع دریایی و حفاظت از محیط دریا از آلودگی، ایفا می‌کنند. قوانین بین‌المللی محیط‌زیست مرسوم، الزامی را برای تمامی کشورها جهت جلوگیری از آلودگی محیط دریایی ایجاد می‌کند. امروزه علاوه بر قوانین قبلی، آلودگی محیط دریا به‌طور خاص مورد توجه معاهدات منطقه‌ای و بین‌المللی بوده است. البته تعداد محدودی شروط قانونی برای آلودگی حاصل از فعالیت‌های نفتی در فراساحل در این معاهدات بیان شده است.

– معاهده UNCLOS^{۲۱} (۱۹۸۲)

UNCLOS به کشورهای ساحلی اجازه ساخت و برپایی تأسیسات فراساحلی در فلات مشرف و انحصاری خود را داده و اختیارات قانونی در این رابطه را مشخص نموده است. این معاهده شامل برخی موارد مرتبط با حفاظت محیط دریایی از اثرات مخرب فعالیت‌های ساخت، عملیات و حفاظت از سکوه‌های فراساحل است. به‌طور خاص، این معاهده از کشورها می‌خواهد اقداماتی را برای به حداقل رساندن آلودگی دریا در طی برپایی تأسیسات فراساحل را انجام دهند و تلاش خود را در اجرای قوانین و استانداردهای ملی، جهت فعالیت در بستر دریا و همکاری جهانی و منطقه‌ای در تدوین مقررات و استانداردهای بین‌المللی به‌کارگیرند و اقدامات مناسبی را در جهت جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های دریایی انجام دهند. این معاهده همچنین، به کنترل اندازه‌گیری‌های میزان آلودگی، اقداماتی جهت مقابله با شرایط اضطراری، رعایت ایمنی در مراحل طراحی، ساخت و عملیات تأسیسات فراساحل توجه دارد. UNCLOS یک چارچوب بین‌المللی عمومی برای کلیه فعالیت‌های بستر دریا از جمله فعالیت‌های

دولت‌های عضو را متعهد به درج مقررات کنوانسیون در قوانین داخلی کرده است تا آن‌ها به‌موجب آن، نقض مقررات مندرج در کنوانسیون را ممنوع و برای موارد نقض، ضمانت اجرا مقرر کنند. دولت‌های عضو از طریق تصویب قوانین داخلی، برای موارد نقض کنوانسیون، مجازات مقرر می‌کنند. به‌این ترتیب، کنوانسیون مذکور، دولت‌های عضو را ملزم به وضع ضمانت اجرا برای موارد نقض مقررات خود کرده اما در هیچ‌یک از مواد و دستورالعمل‌های مقرر، نوع یا سطح مجازات مشخص نشده و همه‌چیز به صلاح‌دید دولت‌ها واگذار شده است. در نتیجه، نوع مجازات وضع شده، بسته به هر نظام حقوقی، متفاوت خواهد بود. پیامد واگذاری اجرای مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی به‌نظام‌های حقوقی دولت‌های عضو، زمینه‌ساز پاره‌ای از مشکلات شده است. برای مثال، در برخی نظام‌های حقوقی، ضمانت اجرای کیفری مقرر برای موارد نقض یا صرفاً جزای نقدی یا اعمال مجازات حبس به شیوه‌ای است که موجب تضییع حقوق محکومین می‌شود. نتیجه این وضعیت، اعمال مجازات حبس برای دریانوردان (به‌ویژه کاپیتان کشتی) در برخی حوادث دریایی بوده که موجب تضییع حقوق آن‌ها شده است.^{۱۹} این وضعیت تا آنجا پیش رفته است که ایمو در سال‌های ۲۰۰۶، ۲۰۰۸ و ۲۰۱۱ ناگزیر به تصویب قطعنامه‌ها و دستورالعمل‌هایی در رابطه با اتخاذ رفتار منصفانه با دریانوردان در تصادفات دریایی می‌شود.^{۲۰} هدف از تصویب این دستورالعمل‌ها، فراخواندن دولت‌های ساحلی، صاحب‌بندر، صاحب‌پرچم، دولت متبوع دریانوردان و

^{۱۹} Case Nissos Amorgos (Lake Maracaibo, Venezuela, 1997), Case Nissos Amorgos (Lake Maracaibo, Venezuela, 1997), Case Prestige, (Spain, 2002), Case Tasman Spirit (Karachi, Pakistan, 2003).

^{۲۰} IMO Guidelines on the Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident

در سال ۲۰۰۵، گروه کاری تخصصی و مشترک میان سازمان بین‌المللی کار و ایمو درباره رفتار منصفانه با دریانوردان در تصادفات آلوده ساز دریایی تأسیس شد. نتیجه آن، صدور قطعنامه ای مشترک بود. این نهاد، همچنین در سال ۲۰۰۶ دستورالعمل‌هایی در رابطه با رفتار منصفانه با دریانوردان در تصادفات دریایی تصویب کرد.

^{۲۱} United Nations Convention on the Law of the Sea

این معاهده در گام نخست جهت کشتی‌ها تهیه شد، البته برای سکوه‌های ساکن و شناور نیز قابل کاربرد بود MARPOL ساختارهای فراساحلی را نیازمند مجهز شدن به ادوات کنترل آلودگی که برای کشتی‌های ۴۰۰ تنی و سنگین‌تر کاربرد دارد، می‌داند و علاوه بر آن نیز باید مجهز به سیستم‌های پایش و کنترل تخلیه نفت، دستگاه جداکننده آب و نفت و مخازن جداکننده باشند. این معاهده، تخلیه فاضلاب در دریا و تخلیه مخلوط نفت را که شامل بیش از ۵۰ ppm نفت باشد، در نواحی خاصی ممنوع کرده است. همچنین این معاهده ثبت کلیه عملیات را الزامی می‌داند. اگرچه MARPOL به‌طور کلی برای سکوه‌های فراساحلی متحرک به کار می‌رود، اما برخی از فعالیت‌های عملیاتی فراساحلی مرتبط با اکتشاف و تولید نفت و گاز را که ممکن است باعث آسیب‌رسانی به محیط‌زیست شوند را در برنمی‌گیرد.^{۲۴}

- معاهده OPRC (۱۹۹۰)

این معاهده، الزامات را برای مقابله با موقعیت‌های اضطراری مخازن، واحدهای حفاری فراساحلی، سکوه‌های تولید و تأسیسات ساحلی مشخص نموده است. OPRC واحدهای فراساحلی را در هر دو حالت ثابت و متحرک، که درگیر عملیات‌های اکتشاف، تولید، بارگیری و تحویل نفت می‌باشند را شامل می‌شود. کشورهایی که از OPRC تبعیت می‌کنند باید کلیه تخلیه‌ها به محیط‌زیست را در نواحی فراساحلی گزارش دهند. این معاهده کشورها را به همکاری و استقرار قوانین منطقه‌ای تشویق می‌کند. OPRC همچنین الزامات مرتبط برای همکاری‌های مشترک و بین‌المللی را در زمینه‌هایی همچون تبادل اطلاعات، به‌خصوص در مواقع رخ دادن حوادث منجر به نشت نفت در محیط، تهیه طرح‌های

اکتشاف و تولید نفت و گاز ارائه می‌دهد. البته این معاهده، استاندارد برای فعالیت‌های خاص ارائه نمی‌دهد؛ اما کشورهای ساحلی را به وضع قوانین ملی تشویق می‌کند.^{۲۲}

- معاهده لندن (۱۹۷۲)

این معاهده، یک معاهده بسیار مهم در رابطه با پیشگیری از آلودگی محیط دریاست. این معاهده، تخلیه کلیه پسماندها و دیگر موادی که در لیست پیوست این معاهده نیامده است را ممنوع کرده و این کار را نیازمند اخذ مجوز دانسته است. این معاهده پسماندهای حاصل از سکوه‌های فراساحل و دیگر ساختارهای مشابه را مدنظر قرارداد است؛ اما فاضلاب خروجی از سکوها را در حین عملیات عادی در برنمی‌گیرد. بر طبق این معاهده، تخلیه پسماندها باید در محلی که حداقل احتمال آسیب‌رسانی به انسان‌ها یا محیط دریایی را دارد، انجام گیرد.

در پروتکل سال ۱۹۹۶ برای تخلیه پسماندها، که اخیراً تأکید بیشتری بر آن شده است، قوانین، محدودکننده‌تر از موارد پیشگیرانه و یا ارائه یک لیست از مواد مجاز جهت تخلیه است. رویه پیشگیرانه، نیازمند اقدامات پیشگیرانه مناسب است و زمانی اعمال می‌شود که دلایلی برای احتمال ایجاد آسیب از طرف پسماندها وجود دارد، حتی اگر تاکنون پسماندی تخلیه نشده است و اثرات دقیق مخرب آن معلوم نباشد. رویه ارائه لیست مواد مجاز جهت تخلیه که به لیست معکوس مشهور است، از کلیه تخلیه‌های مواد پسماند جلوگیری می‌کند مگر آن ماده در لیست ذکر شده باشد. این روش به‌طور مؤثری، تعداد مواد پسماندی را که ممکن است در دریا تخلیه شوند را محدود می‌کند و یک‌رویه جدید برای قانون‌گذاری جهت تخلیه مواد پسماند در دریا ارائه می‌دهد. علاوه بر آن، تعریفی که در مورد تخلیه در پروتکل سال ۱۹۹۶ آمده است، گسترده‌تر از نسخه‌های قبلی است.

- معاهده MARPOL (۱۹۷۳/۱۹۷۸)^{۲۳}

^{۲۳} International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships

^{۲۴} International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78).

^{۲۵} International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships

^{۲۲} United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

محور همکاری و تنش بین واحدهای سیاسی به وسیله بازیگران آن صورت گرفته و رفتار سیاسی آن‌ها را تحت تأثیر قرار داده است. آلودگی نفتی دریایی، مسئله‌ای پیچیده با ابعاد گسترده است که نمی‌توان بر اساس راهکارهایی محدود با آن مقابله کرد. شرکت‌های فراملی فعال در حوزه اکتشاف، استخراج و انتقال نفت، بازرگانی ثروتمند و قدرتمند به لحاظ مالی و انسانی هستند که هدف اصلی‌شان افزایش سود و کاهش هزینه‌هاست. از سوی دیگر، حوزه فعالیت آن‌ها به طور بالقوه، خطرات ذاتی و خسارات گاه جبران‌ناپذیری برای جوامع، مردم و محیط‌زیست در پی دارد. تاکنون کارکرد نظام مسئولیت مدنی، بازرندگی مطلوب را نداشته است. در حوزه مسئولیت بدون تقصیر، دو مفهوم خطر و جبران خسارت، درهم‌تنیده‌اند. بنابراین، تمرکز بر مقوله پیشگیری و بازرندگی از طریق کاربست سازوکارهای نظام مسئولیت کیفری به موازات رویکرد مبتنی بر جبران خسارت، گریزناپذیر می‌نماید. در رابطه با فعالیت‌های صنعت نفت در فراساحل، قوانین بین‌المللی زیادی وجود ندارد و تلاش چندانی باهدف تهیه یک معاهده بین‌المللی جامع که تمامی این فعالیت‌ها را در برگیرد، انجام نشده است. این موضوع می‌تواند چند علت داشته باشد.

۱. آلودگی ناشی از فعالیت‌های صنعت نفت در فراساحل، نقش گسترده‌ای در آلودگی‌های دریایی در مقایسه با دیگر منابع آلاینده نداشته است.
۲. مخالفت‌هایی از جانب ایالات متحده آمریکا، در رابطه با شکل‌گیری چنین معاهده‌ای وجود داشته است. دلیل دیگر می‌تواند موجود بودن قوانین منطبق‌های مانند معاهدات بارسلونا و کویت، برای مناطق خاص بوده است که نیاز به گسترش آن در سطح بین‌المللی احساس نشده است. اما مهم‌ترین علت را می‌توان عدم حمایت کشورها برای برقراری چنین معاهده‌ای در سطح بین‌الملل دانست.

منابع و مأخذ

مواجهه با شرایط اضطراری آلودگی، تبادل گزارشات در حوادث مهم که محیط‌زیست دریا تحت تأثیر قرار می‌گیرد و تبادل نتایج تحقیقات و گسترش مبارزه با آلودگی‌های ناشی از نشت نفت را بیان نموده است. این معاهده شامل موارد بسیار خاص و با جزئیات در رابطه با مقابله و پیشگیری از آلودگی‌های دریایی ناشی از ساختارهای فراساحلی است. به خاطر نبود یک معاهده ویژه، OPRC شاید مهم‌ترین قانون بین‌المللی باشد که آلودگی ناشی از فعالیت‌های نفت و گاز در فراساحل را مدنظر قرار داده است.^{۲۶}

- معاهده AFS^{۲۷} (۲۰۰۱)

یکی دیگر از معاهده‌های مهم در سطح بین‌المللی، معاهده AFS است. در این معاهده ذکر شده است که استفاده از رنگ‌های مضر برای محیط‌زیست ممنوع است که این مقدمه‌ای برای ممنوع کردن دیگر مواد مضر برای محیط‌زیست است. این معاهده برای کشتی‌ها و سکوها فراساحلی ثابت و متحرک قابل‌اعمال است. این معاهده باعث شد، پس از ژانویه ۲۰۰۸، ساختارهای فراساحلی دیگر از ترکیبات مضر در سطوح خارجی استفاده نکنند و یا الزامات لازم برای جلوگیری از تماس این ترکیبات با محیط را اجرا نمایند.^{۲۸}

نتیجه‌گیری

نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که حقوق بین‌الملل دریاها در عرصه مبارزه با آلودگی‌ها که تاکنون در مجامع منطقه‌ای و بین‌المللی تصویب و تدوین شده، با نارسایی و ناکارآمدی همراه است. از مهم‌ترین دلایل این خلأها، حاکمیت محور بودن الزامات حقوقی و قواعد بین‌المللی است. این فضا باعث شده است که دریاها بیش‌ازپیش آلوده و بر ژئوپلیتیک شدن آن‌ها افزوده شود. بدین ترتیب، اثرات ژئوپلیتیکی خلأها از زمان شکل‌گیری حقوق بین‌الملل دریاها و تا آینده در دو

^{۲۶} International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, London, 30 November 1990

^{۲۷} International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships

^{۲۸} International Convention on the control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001, London, 5 October 2001.

۱. احمدی، عباس؛ حیدری موصولو؛ طهمورث، مجید نجات پور. (۱۳۹۰). « تبیین ژئوپلیتیکی مسائل زیست‌محیطی»، نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال سوم، ش ۴.
۲. اسماعیلی شریف‌آباد، رضا. (۱۳۸۰). « بررسی ابعاد حقوقی آلودگی دریایی در چارچوب حقوق بین‌الملل با نگرشی بر منطقه خلیج فارس»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه شیراز.
۳. بادینی، حسن. (۱۳۸۳). «هدف مسئولیت مدنی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۶.
۴. چرچیل، رابین و آلن لو. (۱۳۹۰). «حقوق بین‌الملل دریاها»، ترجمه بهمن آقایی، چاپ هفتم، تهران، انتشارات گنجینه دانش.
۵. حافظ نیا، محمدرضا. (۱۳۹۰). «اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، چاپ سوم، مشهد، انتشارات پاپلی».
۶. زمانی، سید قاسم. (۱۳۸۵). «حقوق بین‌الملل دریاها و حفاظت از محیط‌زیست دریایی»، قابل‌دسترس در:

<http://www.vista.ir/article/۲۱۴۲۳۴>

13. Case Nissos Amorgos (Lake Maracaibo, Venezuela, 1997), Case Nissos Amorgos (Lake Maracaibo, Venezuela, 1997), Case Prestige, (Spain, 2002), Case Tasman Spirit (Karachi, Pakistan, 2003).
14. Faure, Michael, "Criminal Liability for Oil Pollution Damage: An Economic Analysis", Printed in: Maritime Pollution Liability and Policy: China, Europe and the US, Edited By: Faure, Michael G., Lixin, Han and Hongjun, Shan, Kluwer Law International, 2010, p. 163.
15. Heine, Günter, "Marine (Oil) Pollution: Prevention and Protection by Criminal Law – International Perspectives, Corporate and/or Individual Criminal Liability", printed in: Faure, Michael G., and Hu, James, Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage, Kluwer Law International, 2006, p. 45.
16. Institutions, Vol. 421 of European University Studies, Peter Lang.
17. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by

- the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78).
18. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, London, 30 November 1990.
19. International Convention on the control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001, London, 5 October 2001.
20. Krivilev, Vladimir A. (2009). Geopolitics and Environmental Security, NATO
21. MARPOL: The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as amended by the 1978 Protocol to the Convention.
22. Marty, Frank (2001). "Managing International Rivers: Problems", Politics and
23. Protocol to the convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1996, and resolutions adopted by the special meeting, 1972.

24. Schmidt Etkin, Dagmar, "A Worldwide Review of Marine Oil Spill Fines and Penalties", Environmental Research Consulting, vol. 1, 200, p. 3.
25. Science for Peace and Security Series C.
26. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982
27. Wilde, M., Civil Liability for Environmental Damage: A Comparative Analysis of Law and Policy in Europe and the United States, The Hague/London: Kluwer Law International, 2002, pp. 307-310.

Copyright © 2021 by SPC ([Sami Publishing Company](#)) + is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License(CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.