

بررسی اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای درباره پیشگیری از آلودگی‌های نفتی دریایی و جبران خسارت‌های ناشی از آن

یوسف علی

دکتری حقوق نفت و گاز دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

سید فضل‌الله موسوی*

استاد حقوق گروه حقوق عمومی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

احمد امیری

دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شیراز

چکیده

هرچند نتایج بررسی‌های انجام‌شده درباره میزان آلودگی‌های نفتی حکایت از این دارد که روند آلودگی‌های نفتی کاهش یافته است، اما همچنان خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی در محیط زیست ادامه دارد. پیش‌بینی استثنای مربوط به عدم شمول اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای بر آب‌های داخلی و استثنای مربوط به عدم اعمال بخشی از مواد کنوانسیون‌ها بر کشتی‌ها و هواپیماهایی که دارای مصونیت حاکمیتی هستند و اجازه تخلیه مقادیر مشخصی از مواد نفتی کشتی‌ها در بیشتر اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای، کلی و غیرقنی بودن الزامات کشورهای متعاقد در پاره‌ای از این اسناد، نبود ضمانت‌های اجرایی مؤثر در اغلب اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای و موکول شدن مسئله تعیین ضمانت‌های اجرایی به کشورهای عضو، عدم پیش‌بینی قواعد مسئولیت و جبران خسارت ناشی از آلودگی در بعضی از اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای و پیش‌بینی نکردن مسئله تأسیس سازمان‌های تخصصی برای نظارت بر پایبندی طرف‌های این اسناد به تعهدات آن‌ها و بعضی از مسائل لجستیکی مانند کمبود امکانات بنادر در زمینه تخلیه مواد زائد کشتی‌ها، مهم‌ترین دلایل ادامه آلودگی دریایی به وسیله نفت هستند.

واژگان کلیدی: آب‌های داخلی کشورها، اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای، خسارت دریایی ناشی از آلودگی نفتی، جبران خسارت، مسئولیت بین‌المللی.

Email: fmousavi@ut.ac.ir

* نویسنده مسئول

تاریخ دریافت: ۱۹ دی ۱۴۰۰، تاریخ تصویب: ۳۰ خرداد ۱۴۰۱

DOI: 10.22059/JRELS.2022.336419.478

© University of Tehran

مقدمه

افزایش تعداد سوانح تانکرهای نفتی مانند سانحه تانکر نفتی توری کانیون^۱ در کانال انگلیس در سال ۱۹۶۷ که موجب نشت شصت هزار تن نفت خام به دریا و آلودگی سواحل انگلستان و فرانسه شد (مهرداد، ۱۳۶۸؛ ۶؛ ÜLKER, 2018: 364) و نیز حادثه کشتی آموکو کادیز سال ۱۹۸۷ در ساحل فرانسه که به نشت ۲۲۰ هزار تن نفت خام و چهار هزار تن نفت سوخت کشتی انجامید (نوری یوشانلوی و همکاران، ۱۳۹۳؛ ۱۷۶)، نشان داد که ضوابط بین‌المللی روشنی برای حمایت و جلوگیری از بروز پیامدهای آلودگی زیست‌محیطی دریایی و همچنین ایجاد ترتیبات برای جبران خسارت وارده در سطح بین‌المللی وجود ندارد. بنابراین جامعه بین‌المللی از راه تشدید مسئولیت و توجه به الزامات زیست‌محیطی در قطع‌نامه‌های بی‌شمار سازمان ملل و انعقاد معاهدات بین‌المللی و منطقه‌ای، کوشیده است از محیط زیست دریایی در برابر مواد سمی و خطرناک که مهم‌ترین آن‌ها نفت و مواد هیدروکربنی است، حفاظت کند. مهم‌ترین کنوانسیون‌های موجود برای حمایت از محیط زیست دریایی در برابر مواد سمی و خطرناک، به‌ویژه آلودگی نفتی عبارت‌اند از: کنوانسیون سازمان ملل درخصوص حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲، کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹، کنوانسیون تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی مصوب ۱۹۷۱، کنوانسیون مارپل درخصوص جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها مصوب ۱۹۷۳، کنوانسیون بین‌المللی در مورد آمادگی مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۰، اعلامیه سازمان ملل متحد درباره محیط زیست و انسان (اعلامیه استکهلم سال ۱۹۷۲)، کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از تخلیه مواد زائد و دیگر مواد مصوب ۱۹۷۲، کنوانسیون بازل درباره کنترل انتقالات برون‌مرزی مواد زائد زیان‌بخش و دفع آن‌ها مصوب ۱۹۸۹، کنوانسیون منطقه‌ای کویت درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی در برابر آلودگی مصوب ۱۹۷۸، کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۹۸۹، کنوانسیون تنوع زیستی مصوب ۱۹۹۲، اعلامیه سازمان ملل متحد درباره محیط زیست و توسعه (اعلامیه ریودوژانیرو مصوب ۱۹۹۲)، پروتکل ایمنی زیستی (کارتاهنا) مصوب ۲۰۰۰، کنوانسیون جلوگیری از آلاینده‌های پایدار مصوب ۲۰۰۱، کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر (کنوانسیون تهران مصوب ۲۰۰۳) و کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریایی و مناطق ساحلی مدیترانه (کنوانسیون بارسلونا مصوب ۱۹۷۶). معاهدات یادشده و قطع‌نامه‌های بی‌شمار سازمان ملل ضمن الزام کشورها به حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی‌های ناشی از مواد هیدروکربنی و خطرناک و تأکید بر اصول کلی حقوق محیط زیست، به مسئولیت و مقررات

1. Torrey canyon

جبران خسارت ناشی از آلودگی دریایی می‌پردازد. بررسی کامل اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای نامبرده در یک مقاله ممکن نیست. بنابراین در مقاله پیش رو، برخی از مهم‌ترین اسناد پیش‌گفته که بر آلودگی دریاها تمرکز دارند، مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرند.

۱. ضوابط زیست‌محیطی در مقررات بین‌المللی ناظر به آلودگی‌های دریایی

۱.۱. معاهده سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲

این کنوانسیون سندی جامع درباره مقررات مربوط به دریاها و نواحی مختلف آن است که تاکنون بیش از ۱۶۱ کشور به آن پیوسته‌اند (صالحی، ۱۳۹۸: ۱۹۶). مقررات مندرج در بخش ۱۲ و در بعضی از مقررات خاص کنوانسیون یادشده، به مجموعه‌ای از تعهدات کلی زیست‌محیطی دولت‌ها می‌پردازد. مهم‌ترین تعهدات مذکور تعهد کلی بیان‌شده در ماده ۱۹۲ است که کشورها را صریحاً به حفاظت از محیط زیست دریایی الزام می‌کند^۱ که اقدامات مقتضی را برای جلوگیری از ورود خسارت به مناطق ماورای قلمروی ملی خود در پیش بگیرند (نوری بوشانلوئی و همکاران، ۱۳۹۳: ۱۸۲). براساس کنوانسیون یادشده، رعایت حداقل معیارهای بین‌المللی درباره آلودگی ناشی از کشتی‌ها، در مقرراتی که بر کشتی‌هایی که حامل پرچم دولت‌های متعاهد اعمال می‌شوند، امری الزامی به‌شمار می‌رود (صالحی، ۱۳۹۳: ۱۶). همچنین کنوانسیون مذکور به منظور جلوگیری از آلودگی دریایی، در ماده ۲۰۶، کشورهای عضو را ملزم می‌سازد که آثار بالقوه فعالیت‌های تحت صلاحیت یا کنترل خود را که ممکن است به آلودگی اساسی و تغییرات زیان‌بار بر محیط زیست دریایی بینجامد، ارزیابی کنند و خطرات احتمالی را مورد نظارت قرار دهند و در این‌باره کشورها را مکلف کرده است ارزیابی‌های خود را برای سازمان‌های بین‌المللی صالح ارسال کنند (فیروزپور، ۱۳۹۹: ۱۱۵-۱۲۵؛ دبیری و همکاران، ۱۳۸۸: ۳۱۹، Craik, 2008: 97-98). افزون بر الزامات کلی پیش‌گفته، کنوانسیون مذکور دولت‌های عضو آن را ملزم ساخته که در صورت رهاسازی مواد سمی یا خطرناک به دریاها، به‌ویژه آن‌هایی که ناشی از منابع مستقر در خشکی هستند، اقدامات مورد نیاز را انجام دهند^۲. کنوانسیون نامبرده، همچنین دولت‌ها را متعهد می‌سازد قوانینی را درباره تخلیه مواد در آب‌های تحت حاکمیت خود تصویب کنند و درعین‌حال به کشورها اجازه می‌دهد که اقدامات متناسب و معقولی را برای حفاظت از سواحل خود به هنگام بروز پیامدهای آلودگی در خارج از آب‌های دریای سرزمینی که خطری برای آن کشور دارد، انجام دهند و این اقدامات نباید به حقوق سایر کشورها لطمه وارد کند^۳. افزون بر این الزامات، کنوانسیون حقوق دریاها سال ۱۹۸۲ بر برخی از اصول

1. Article 235 United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

2. Article 194 United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

3. Article 221 United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

عمده حقوق بین‌الملل زیست‌محیطی، همچون اصل همکاری برای حمایت از محیط زیست (صالحی، ۱۳۹۳: ۱۲) و اصل اطلاع‌رسانی به بقیه دولت‌های مربوط در صورت بروز سانحه آلودگی زیست‌محیطی تأکید کرده است؛ برای مثال، ماده ۱۹۹ این کنوانسیون، به تعهد کشورهای عضو به همکاری مستقیم یا همکاری از طریق سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت‌دار به منظور ایجاد زمینه مناسب همکاری با در نظر گرفتن ویژگی‌های منطقه می‌پردازد (پورهاشمی و همکاران، ۱۳۹۲: ۶۶). مطابق ماده ۲۳۵ کنوانسیون حقوق دریاها، عدم رعایت الزامات پیش‌بینی شده در کنوانسیون مذکور به مسئولیت بین‌المللی دولت نقض‌کننده الزامات کنوانسیون براساس حقوق بین‌الملل خواهد انجامید (البراهمی، ۲۰۱۹: ۱۴۷). درباره ایجاد خسارت دریایی توسط یکی از اشخاص حقوق خصوصی، اگر دولت متبوع تدابیر قانونی مناسب را به منظور تضمین سازگاری اشخاص حقوق خصوصی (پیمانکاران) تحت صلاحیت خود با تعهدات زیست‌محیطی این کنوانسیون اتخاذ نکند، مسئول خسارت‌های ناشی از عدم ایفای تعهدات آن‌ها خواهد بود (رضوی‌راد، ۱۳۹۹: ۱۲۰).

۲. ۱. کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت ناشی از خسارت آلودگی نفتی سال ۱۹۶۹^۱

تکرار چندباره سوانح آلودگی و نشت میزان چشمگیری از نفت به سواحل کشورها و آسیب دیدن محیط زیست دریایی نشان داد که ضوابط بین‌المللی مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی دریاها ناقص است. بنابراین در ۲۹ نوامبر سال ۱۹۶۹ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت ناشی از خسارت آلودگی نفتی امضا و شش سال بعد لازم‌الاجرا شد؛ سپس به موجب پروتکل ۱۹۹۲ اصلاح گردید (Chen-Ju, 2012: 30). هدف این کنوانسیون، ایجاد نظام یکپارچه حقوقی برای ضوابط حاکم بر مسئولیت ناشی از سوانح آلودگی نفتی دریایی و تعیین میزان جبران خسارت در موارد یادشده است. مسئولیت جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی در کنوانسیون مذکور بر مبنای مسئولیت محض مالک کشتی استوار است و نیازی به احراز تحقق تقصیر و یا بی‌احتیاطی مالک کشتی ندارد (Aladwani, 2020: 52). مسئول بودن به معنای پذیرش و مسموع شدن دعوا علیه مالک کشتی است. بنابراین ادعاهای علیه نمایندگان مالک، خدمه، اجاره‌کننده، متصدی حمل و نقل، مستخدمان، بهره‌بردار و مدیر کشتی مسموع نخواهد بود^۲. اما اگر خسارت ناشی از رفتار شخصی افراد مذکور با قصد یا بی‌مبالاتی و علم به احتمال وقوع خسارت باشد، دعوی مسئولیت علیه آن‌ها مسموع خواهد بود. بنابراین، اصولاً باید قائل به فرض مسئولیت برای مالک کشتی بود، مگر این‌که با اثبات علت خسارت و غیرقابل انتساب بودن آن به خود، از مسئولیت معاف شود (نوری یوشانلوئی و همکاران، ۱۳۹۷: ۲۳۵). اگر ثابت شود که بروز خسارت

1. International convention on civil liability for oil pollution damage 1969.

2. Article 3 of CLC

آلودگی کلاً یا جزئاً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص زیان‌دیده با قصد ایجاد خسارت یا سهل‌انگاری وی بوده است، در این حالت مالک کشتی کلاً یا جزئاً از مسئولیت معاف خواهد شد (Mukherjee, 2020: 23). خسارت‌های قابل‌مطالبه به‌موجب کنوانسیون مذکور و پروتکل اصلاحی عبارت‌اند از: زیان ناشی از نشت نفت به اضافه هزینه‌های معقول برای احیای محیط آسیب‌دیده و همچنین هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه و زیان ناشی از این اقدامات (Mukherjee, 2020: 19). در پروتکل اصلاحی ۱۹۹۲ کنوانسیون مسئولیت ناشی از خسارت آلودگی، دو دسته اصلاحات عمده انجام شده است؛ یکی، درباره گسترش مناطق دریایی مشمول مقررات این کنوانسیون و دیگری، درباره میزان مسئولیت مالک کشتی. بنابراین براساس اصلاحات مذکور، مسئولیت جبران خسارت نه‌تنها خسارت‌های ایجادشده در دریای سرزمینی کشورهای عضو این کنوانسیون، بلکه خسارت‌های ایجادشده در منطقه انحصاری اقتصادی کشورهای عضو را نیز دربر می‌گیرد. در این اصلاحیه، میزان مسئولیت مالک کشتی از سقف هجده میلیون دلار به ۱۲۰ میلیون دلار افزایش یافته است (نوری بوشانلوئی و همکاران، ۱۳۹۳: ۱۸۶). در عمل مسئولیت مالک کشتی تا حدی که بیان شد، کلاً یا جزئاً به شرکت بیمه منتقل می‌شود؛ زیرا براساس ماده ۷ کنوانسیون، کشتی‌های حامل بیش از دو هزار تن مواد هیدروکربنی، بدون داشتن بیمه، حق ورود به بنادر کشورهای عضو کنوانسیون را ندارند (مشیرپور، ۱۳۹۳: ۱۸۲). افزون بر تحدید مسئولیت به‌موجب خود کنوانسیون، درج شرط تحدید مسئولیت مشکل ندارد و مالک کشتی حق خواهد داشت مسئولیت خود را در هر سانحه‌ای تا سقف معینی تعیین کند؛ به شرط این‌که خسارت آلودگی عمدی نباشد و حسابی معادل مبلغ نمایانگر سقف مسئولیت خود نزد مقام صلاحیت‌دار افتتاح کند و بیمه‌گر نیز بر همین مبنا، حق ایجاد حساب را خواهد داشت (نوری بوشانلوئی و همکاران، ۱۳۹۷: ۲۳۵). با توجه به این‌که خسارت در کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی مبتنی بر مسئولیت مالی مالک است که یکی از اشخاص حقوق خصوصی است و این‌که اشخاص حقوق خصوصی هر قدر از لحاظ مالی توانمند باشند نمی‌توانند تمام خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی را پوشش دهند و این‌که خود کنوانسیون این واقعیت را به رسمیت می‌شناسد و سقف مشخصی برای مسئولیت مالک کشتی ایجاد می‌کند، از این‌رو در سال ۱۹۷۱ کنوانسیون مکملی به نام کنوانسیون ایجاد صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی دریایی منعقد شده است (مشیرپور، ۱۳۹۳: ۱۸۲؛ مهرداد، ۱۳۶۸: ۹). افزون بر تعهد صندوق نامبرده به جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی که مالکان کشتی نمی‌توانند آن را جبران کنند (Aladwani, 2020: 52)، صندوق به فراهم آوردن کمک‌های لجستیک و تسهیلات

مالی برای انجام اقدامات پیشگیرانه یا کاهش خسارت آلودگی ناشی از سانحه‌ای که ممکن است مطابق این کنوانسیون درباره آن از صندوق مطالبه پرداخت خسارت شود، متعهد است.^۱

۳. ۱. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (کنوانسیون مارپل سال ۱۹۷۸)^۲

با توجه به مشکلات عملی ناشی از کلی و غیرفنی بودن الزامات زیست‌محیطی در کنوانسیون حقوق دریاهای، مراجعه به اسناد مکمل دیگر که نقش تکمیل‌کننده برای کنوانسیون مذکور را دارند، گریزناپذیر است. کنوانسیون مارپل یکی از مهم‌ترین اسناد بین‌المللی درباره آلودگی دریاهای به وسیله مواد نفتی است که باید به آن‌ها مراجعه کرد.

کنوانسیون مذکور و اصلاحات بعدی آن حاوی دو قسمت عمده است:

قسمت اول تعریف‌ها، مانند تعریف آلودگی ناشی از کشتی و تعریف فرایند تخلیه از کشتی و درعین حال قسمت مذکور به موضوع کشتی‌هایی که کنوانسیون درباره آن‌ها اعمال می‌شود و نیز به الزامات اصلی که متوجه کشورهای عضو درباره اعمال مقررات بر کشتی‌ها و بنادر خود به منظور حذف آلودگی، اعم از این‌که عمدی یا ناشی از تقصیر باشد، می‌پردازد. براساس قواعد عمومی کنوانسیون مذکور، تعهدات کنوانسیون متوجه کشتی‌هایی است که حق برافراشتن پرچم یک دولت عضو را دارند یا کشتی‌هایی که زیر نظر یک دولت عضو کنوانسیون بهره‌برداری می‌شوند، بدون این‌که حق برافراشتن پرچم دولت مذکور را داشته باشند.^۳

قسمت دوم کنوانسیون حاوی شش پیوست درباره جلوگیری از تخلیه مواد مختلف به دریا، از جمله نفت و مایعات سمی که به صورت فله‌ای حمل و نقل می‌شوند و مواد خطرناک بسته‌بندی شده است، اما تنها دو پیوست اول برای کشورهای عضو کنوانسیون الزامی است (Aladwani, 2020: 40). پیوست اول این کنوانسیون درباره جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت است و در مورد همه نفت‌کش‌های با ظرفیت ۱۵۰ تن به بالا و سایر کشتی‌ها با ظرفیت ۴۰۰ تن و بیشتر قابل اجراست. براساس پیوست یادشده، تخلیه مواد حاوی نفت به دریا در مناطق ویژه دریایی که در کنوانسیون بیان شد، در هر شرایطی ممنوع و در دیگر مناطق با محدودیت‌هایی روبه‌روست (Curtis, 1985: 695). افزون بر آن، نفت‌کش‌های با ظرفیت ۱۵۰ تن به بالا و سایر کشتی‌های غیرنفت‌کش با ظرفیت ۴۰۰ تن و بیشتر، باید طرح اضطراری آلودگی

1. Article 7 and 8 of the International Convention On The Establishment Of an International Fund For Compensation For Oil Pollution Damage.

2. International Convention Of The Prevention Of Pollution From Ships (Marpol 1978).

3. Article 3 of Marpol Convention.

نفتی را دارا باشند (نجفی و همکاران، ۱۳۹۰: ۹۵). بنابر پیوست یادشده، دولت‌ها نباید به کشتی‌های یک‌جداره اجازه حمل‌ونقل مواد نفتی بدهند و دولت‌های ساحلی بایستی ورود این کشتی‌ها به بنادر خود را ممنوع کنند (ÜLKER, 2018: 364).

پیوست مذکور کاستی‌های زیادی دارد؛ برای مثال، یکی از کاستی‌ها اجازه تخلیه در مناطق مشخص و اجازه تخلیه عملیاتی^۱ است، در صورتی که نفت‌کش بیش از پنجاه مایل دریایی از سرزمین دور باشد (Curtis, 1985: 695). درعین حال پیوست مذکور نقاط مثبت زیادی دارد که نمی‌توان آن‌ها را نادیده گرفت، مانند آنچه در اصلاحات سال ۲۰۱۱ آمده است؛ از جمله ممنوعیت حمل‌ونقل بعضی از فرآورده‌های نفتی مانند نفت سنگین^۲ در برخی از مناطق دریایی که دارای شرایط حساس هستند، مانند قطب جنوب که در صورت نشت آن‌ها به آب‌های دریا بسیار خطرناک است (Chircop, 2019: 266) و نیز سختگیری نسبت به تخلیه مواد نفتی یا روغنی در مناطقی که شرایط محیط زیستی آن‌ها یا به دلیل ویژگی‌های خاص آن‌ها مانند مناطق کشتی‌رانی یا به دلیل آسیب‌پذیری بیشتر آن‌ها در معرض آلودگی نفتی، نشان داده است و آنگاه روش‌های خاص برای جلوگیری از آلودگی دریایی این مناطق را که در پیوست «مناطق ویژه» نامیده می‌شوند، اعمال می‌کند (Boczek, 1984: 68-69). از این‌رو با وجود این‌که کنوانسیون در بعضی از مناطق دریایی، تخلیه مقادیر مشخصی از مواد روغنی و نفتی به دریا را با شرایطی اجازه داده است، این موارد شامل مناطق ویژه نیستند و در این مناطق هیچ‌گونه تخلیه‌ای مجاز نیست. البته ممنوعیت مذکور شامل مواد نفتی است و شامل مواد مورد استفاده برای تمیزکاری تانکرها و نفت‌کش‌ها نیست. این مناطق عبارت‌اند از: دریای مدیترانه، دریای سرخ، دریای بالتیک، دریای سیاه، خلیج عدن، منطقه قطب جنوب، آب‌های جنوب کشور آفریقای جنوبی، دریای عمان و منطقه خلیج‌ها (Ranasinghe & others, 2021: 4-5).

پیوست دوم کنوانسیون مارپل بر کلیه کشتی‌هایی که مایعات مضر را به صورت فله حمل می‌کنند، اعمال می‌شود. پیوست یادشده، مواد مضر را به چهار قسمت تقسیم می‌کند و ممنوعیت تخلیه مواد مذکور را بدون تخفیف چگالی آن به یک درصد مشخص ممنوع اعلام می‌کند؛ وگرنه مواد مذکور باید در بنادر تخلیه شوند (Becker, 1998: 629).

پیوست سوم کنوانسیون مارپل برای جلوگیری از آلودگی توسط مواد خطرناک بسته‌بندی‌شده است (Aladwani, 2020: 47). این پیوست، مجموعه‌ای از شرایط را برای حمل‌ونقل مواد خطرناک تعیین می‌کند و موارد مربوط به بسته‌بندی مواد خطرناک، چسب‌زنی

و علامت‌گذاری آن‌ها و محدودیت‌های ویژه مربوط به ایمنی کشتی و کاهش ریسک این مواد را تعیین می‌کند (Becker, 1998: 629).

پیوست‌های چهار، پنج و شش کنوانسیون مارپل به مسائل فنی مربوط به فاضلاب کشتی‌ها و الزامات مربوط به داشتن سامانه تصفیه فاضلاب، آسیاب و ضد عفونی توسط آن‌ها، مسائل مربوط به ممنوعیت تخلیه زباله‌های حفاری توسط کشتی‌ها و سکوهای حفاری، به علاوه تمامی مواردی که در پیوست پنجم مشخص شده است و به موضوع کنترل انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتی‌ها و ممنوعیت انتشار عمدی آن‌ها می‌پردازد (Becker, 1998: 630; Chircop, 2020: 249-250).

۲. ضوابط زیست‌محیطی در مقررات منطقه‌ای ناظر به آلودگی‌های دریایی

۲.۱. نمونه کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی در برابر آلودگی ۱۹۷۸^۱

کنوانسیون کویت درخصوص همکاری درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی، از کنوانسیون‌های مهم منطقه‌ای برای حمایت محیط زیست دریایی خلیج فارس و کاهش و مبارزه با آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری از بستر دریا شمرده می‌شود (Sands, 2012: 389). اهداف عمده این کنوانسیون، همکاری درباره حمایت محیط زیست دریایی خلیج فارس و جلوگیری از آلودگی آن و ایجاد یک روش مدیریت جامع برای استفاده از محیط زیست دریایی خلیج فارس با شرکت کشورهای منطقه خلیج فارس و دریای عمان است (Ved P, 2013: 449). دلیل اصلی نیاز به تشکیل کنوانسیون یادشده، این است که خلیج فارس آبراه راهبردی انرژی در جهان است (Brown, 1996: 24) که روزانه بیش از هجده میلیون بشکه نفت خام از آن حمل می‌شود (فادری حاجت و عسکری، ۱۴۰۰: ۱۲۰).

از منظری دیگر، کند بودن گردش آب به دلیل مساحت اندک تنگه هرمز، تأثیر آلودگی را بر محیط زیست افزایش می‌دهد (ممتاز، ۱۳۸۸: ۷). افزون بر این، خلیج فارس دارای منابع هیدروکربنی عظیم، صدها حلقه چاه و تعداد زیادی از پایانه‌های بزرگ نفتی است. هر سال به شکل‌های گوناگون بیش از پانزده هزار تن نفت در خلیج فارس نشت می‌کند که بخشی از آن به دلیل نزدیک بودن منابع نفتی به سطح زمین و نبود استحکام لازم در لایه‌های سطحی زمین، طبیعی و گریزناپذیر است و حجم عظیمی از آن معلول فعالیت‌های انسانی است؛ زیرا مسیری که مواد هیدروکربوری از اعماق تا سطح زمین و سپس انتقال به پایانه‌های نفتی و سرانجام

1. Kuwait Regional Convention for Co-Operation of the Marine Environment from Pollution 1978.

فرآوری و مصرف طی می‌کنند، در هریک از این مراحل آلودگی‌های خطرناکی برای محیط زیست به ارمغان می‌آورد (حیدری، ۱۳۹۹: ۷۷). آلودگی دریایی در این کنوانسیون این‌طور تعریف شده است: داخل کردن مواد یا انرژی به طور مستقیم یا غیرمستقیم توسط فعالیت‌های بشری در دریاست که به آثار زیان‌باری مانند آسیب رسیدن به منابع زنده و ایجاد خطر برای سلامت انسان و ایجاد مانع در فعالیت‌های دریایی، از جمله ماهی‌گیری و لطمه به کیفیت آب از لحاظ استفاده از آب دریا می‌انجامد (H. Almutairi, 2016: 88). ماده سوم این کنوانسیون، کشورهای عضو را به اتخاذ کلیه اقدامات لازم برای مقابله با عوامل آلودگی یادشده ملزم می‌سازد و از آن‌ها می‌خواهد در این‌باره با یکدیگر همکاری‌های لازم را انجام دهند (Aladwani, 2020: 40). کشورهای عضو متعهد می‌شوند که اقدامات لازم برای جلوگیری از نشت یا تخلیه مواد زائد کشتی‌ها و هواپیماها، شست‌وشوی مخازن نفت خام کشتی‌ها، آلودگی ناشی از آب توازن کشتی‌ها، مواد زائد و فاضلاب‌هایی که منشأ خشکی دارند، آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری، آلودگی ناشی از سایر فعالیت‌های بشری مانند آلودگی ناشی از احیای اراضی و کنترل هرگونه آلودگی ناشی از دلایل مذکور به عمل آورند^۱. کنوانسیون درباره مسئولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی، مقررات خاصی ندارد، اما کشورهای عضو را ملزم می‌سازد در تدوین و قبول مقررات و روش‌های مربوط به مسئولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی دریایی با یکدیگر همکاری کنند^۲. برای رسیدن به اهداف مذکور، سازمانی به نام «سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط زیست دریایی» تأسیس شده است (Aladwani, 2020: 41). این سازمان چهار پروتکل تهیه کرده است که در اینجا دو پروتکل اول آن را - به علت اهمیت موضوع از لحاظ میزان آلودگی وارده به آب‌های خلیج فارس - بررسی می‌کنیم.

یک پروتکل اول به‌منظور همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضر که سال ۱۹۸۹ منعقد شده است (Ntambirweki, 1991: 922). به‌موجب این پروتکل، دولت‌های متعاقد مکلف هستند سطح امکانات خود، اعم از نیروی انسانی، تجهیزات، وسایل لازم و تنظیم طرح‌های نحوه انجام عملیات برای مبارزه با موارد اضطراری ناشی از سوانح نفتی را افزایش دهند (Aladwani, 2020: 41). در این‌باره دولت‌های متعاقد، فرماندهان کشتی‌ها و مسئولان سکوها را ملزم خواهند ساخت تا در سریع‌ترین زمان درباره سوانح نفتی یا فوران چاه‌ها اطلاع‌رسانی کنند. و در این زمینه، اگر دولت مربوطه امکانات کافی برای کنترل سانحه نداشته باشد، می‌تواند از دیگر اعضای کنوانسیون کمک بخواهد و کشورهای مذکور باید در

1. Article 4, 5, 6, 7 and 8.
2. Article 13

حد توان خود کمک کنند. برای تحقق این مهم، مرکزی با عنوان «همکاری متقابل» تأسیس شده است (ممتاز، ۱۳۸۸: ۲۹).

دو پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره است که در سال ۱۹۸۹ منعقد و در سال ۱۹۹۰ لازم‌الاجرا شده است (Ved P, 2013: 449). این پروتکل حاوی تعهدات مربوط به تضمین ایمنی عملیات اکتشاف و استخراج هیدروکربن‌هاست. تعهدات مذکور، بیشتر درباره انجام ارزیابی زیست‌محیطی برای عملیات اکتشاف و استخراج در آب‌های خلیج فارس (Teclaff, 1991: 206) و تدابیر ایمنی عملیات اکتشافی و عملیات استخراج است. درباره ارزیابی زیست‌محیطی، کشورهای عضو کنوانسیون کویت مکلف هستند خلاصه‌ای از نتایج ارزیابی زیست‌محیطی را برای دیگر اعضای این کنوانسیون ارسال کنند (Teclaff, 1991: 209; Craik, 2008: 96)؛ البته در صورتی که افشای خلاصه‌های مذکور به امنیت ملی آن کشورها لطمه وارد نکند. محل برقراری تأسیسات باید جایی باشد که مانع انجام فعالیت‌های قانونی دیگر کشورها نشود. در این پروتکل، کشورهای متعاقد مکلف هستند که تدابیر و وسایل عملی لازم، مانند فوران‌گیرها را مورد استفاده قرار دهند تا تأسیسات از ایمنی عملیاتی کافی برخوردار باشند. براساس این پروتکل، وسایل مذکور برای اطمینان از دارا بودن شرایط مطلوب، بایستی به‌تناوب آزمایش شوند. تأسیسات و سکوها اکتشاف و استخراج باید بالای سطح آب باشند و همچنان که در رویه‌های کشتی‌رانی بین‌المللی متعارف است، به چراغ و سایر ابزار اعلام‌خطر مجهز باشند. بررسی طرح اضطراری تقدیم‌شده توسط پیمانکاران تأسیسات دریایی (Sands, 2012: 390) و الزام آن‌ها به استفاده از نیروهای انسانی آموزش‌دیده، یکی از تعهدات اصلی کنوانسیون برای تضمین ایمنی عملیات است (ممتاز، ۱۳۸۸: ۴۰). به‌منظور کاهش خطر احتمالی زیست‌محیطی در خلیج فارس، خطوط لوله باید از مواد آلاینده تخلیه و آنگاه جمع‌آوری یا دفن شوند^۱. افزون بر این، کشورهای عضو ملزم هستند نسبت به جمع‌آوری و انتقال سازه‌های شناور و ثابت و خطوط لوله زائد به خشکی، اطمینان یابند (رضائیان و کاشانی، ۱۳۹۵: ۸۶). مطالعات انجام‌شده نشان می‌دهند به استثنای سال‌های ۱۹۸۳ و ۱۹۹۱ که دوران جنگ بود و در آن‌ها آلودگی ناشی از سرازیر شدن نفت‌کش‌ها بسیار افزایش یافت (دبیری، ۱۳۸۸: ۴۸؛ 2010: 283; Bodansky, 2010: 283; Koivurova, 2014: 181; Sands, 2012: 708-796)، میزان آلودگی در خلیج فارس از لحاظ تعداد سوانح آلودگی دریایی و از نظر میزان نشت مواد نفتی به آب خلیج مذکور، مقادیر پایین‌تری از میانگین آلودگی در سطح جهانی را دارد. به سخن دیگر، چنانچه مقدار تولید نفت و به‌تناسب آن، آلودگی نفتی در سطح جهان را به عنوان

۱. قسمت اول بند «الف» ماده ۸ پروتکل ۱۹۸۹.

شاخص آلودگی به‌شمار آوریم و حد آلودگی را با همین معیار در خلیج فارس بسنجیم، سطح آلودگی در خلیج فارس با چهل درصد تولید نفت جهان، به غیر از سال‌های ۱۹۸۳ و ۱۹۹۱ در سطح کمتر از حد انتظار است. بنابراین می‌توان گفت مجموعه تدابیر اتخاذشده توسط کشورهای عضو کنوانسیون کویت منتهی به کاهش ۸۲ درصدی آلودگی نفتی در خلیج فارس شده است (نجفی و همکاران، ۱۳۹۱: ۷۵).

۲.۲. نمونه کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریایی و مناطق ساحلی مدیترانه (کنوانسیون بارسلونا ۱۹۷۶)^۱

دریای مدیترانه یک دریای نیمه‌بسته با دو خروجی اصلی است؛ یکی تنگه جبل‌الطارق است با عرضی نزدیک به چهارده کیلومتر و دومی کانال سوئز است با عرضی نه چندان زیاد. این شرایط جغرافیایی موجب کندی گردش آب دریای مدیترانه و در نتیجه تشدید اثر آلودگی بر منابع زنده و انسان شده است. به دلیل افزایش سطح آلودگی در دریای مدیترانه، شانزده کشور حوزه دریای مدیترانه به‌همراه جامعه اروپا، کنوانسیون «حفاظت از دریای مدیترانه در مقابل آلودگی» را در سال ۱۹۷۶ تصویب کردند (Ved P, 2013: 448) و هفت پروتکل به آن پیوست شد (Bodansky, 2010: 186). مهم‌ترین پروتکل‌های نامبرده، پروتکل مربوط به جلوگیری از آلودگی دریای مدیترانه به وسیله نفت یا مواد مضر دیگر است که در سال ۲۰۰۴ لازم‌الاجرا شد (Sihmantepe, 2018: 399) و دیگر، پروتکل مربوط به منابع و فعالیت‌های آلوده‌ساز مستقر در خشکی است. این کنوانسیون در سال ۱۹۹۵ بازنگری و اصلاح شد و نام آن نیز به «کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریایی و مناطق ساحلی مدیترانه» تغییر یافت (زمانی و همکاران، ۱۳۹۴: ۴۴). قلمروی جغرافیایی اجرای کنوانسیون مذکور شامل تمام آب‌های دریای مدیترانه، جز آب‌های داخلی کشورهای عضو و دریای مرمره است (سلامه، ۱۹۹۲: ۵۷).

به نظر می‌رسد استثناهای مذکور نامناسب باشد؛ زیرا آب‌های داخلی کشورهای عضو به دلایل مختلف، مانند تخلیه مواد آلاینده که منشأ خشکی دارند، بیشتر از بقیه اجزای آب‌های دریای مدیترانه تحت تأثیر آلودگی قرار می‌گیرند و درعین‌حال بروز آلودگی در آب‌های داخلی، به انتقال آن‌ها به دیگر مناطق دریای مدیترانه می‌انجامد و این مسئله با مقاصد و اهداف اصلی کنوانسیون یادشده در تعارض است (منصور الشیوی، ۲۰۱۰: ۵۷). کنوانسیون مذکور بر کشتی‌ها و هواپیماهایی که در یکی از کشورهای عضو کنوانسیون ثبت شده یا حامل پرچم آن هستند و بر کشتی‌ها و هواپیماهایی که در آن بارگیری مواد انجام می‌شود و آن مواد در مناطق تحت

1. Convention for the protection of the marine environment and the coastal region of the Mediterranean, 1976 (Barcelona Convention).

حاکمیت یکی از اعضای کنوانسیون دفع خواهد شد، سرایت خواهد یافت.^۱ با وجود این، کنوانسیون یادشده بر کشتی‌ها یا هواپیماهایی که دارای مصونیت حاکمیتی هستند، اعمال نمی‌شود.

به نظر می‌رسد این استثنا مناسب نباشد؛ زیرا ممکن است کشتی‌ها و هواپیماهای مذکور به وسیله‌ای برای آلودگی دریای مدیترانه تبدیل شوند (حلامیمه، ۲۰۱۷: ۱۳۴). این کنوانسیون و پروتکل‌های آن شامل احکام همه عوامل منجر به آلودگی در مدیترانه است. تعهدات کلی طرف‌ها در این کنوانسیون شامل اتخاذ تمام اقدامات مناسب برای جلوگیری از آلودگی دریای مدیترانه و کاهش این آلودگی است (سلامه، ۱۹۹۲: ۱۶۵)، اما کنوانسیون نامبرده، تعیین اقدامات مذکور را به صلاح‌دید کشورهای عضو واگذار می‌کند که این مسئله به تفاوت و اختلاف درباره اقدامات متخذه بین کشورهای عضو می‌انجامد. بهتر بود کنوانسیون اقدامات لازم برای جلوگیری از آلودگی دریای مدیترانه و کاهش آلودگی مذکور را مشخص می‌کرد و سازمانی را برای نظارت بر عملکرد کشورها درباره پایبندی به تعهداتشان بر طبق مقررات کنوانسیون پیش‌بینی می‌کرد (حلامیمه، ۲۰۱۷: ۱۳۴).

از آنجاکه این مقاله به موضوع آلودگی نفتی می‌پردازد، پروتکل مربوط به جلوگیری از آلودگی دریای مدیترانه به وسیله نفت یا مواد مضر دیگر که در سال ۲۰۰۴ لازم‌الاجرا شد (محمود امل، ۱۹۹۸: ۹۳) و پروتکل حمایت از دریای مدیترانه در برابر دفع مواد به وسیله کشتی‌ها یا هواپیماها را به‌طور مختصر بررسی خواهیم کرد.

الف) پروتکل جلوگیری از آلودگی دریای مدیترانه به وسیله نفت یا مواد مضر دیگر: این پروتکل دارای ۲۵ ماده است که تمام آن‌ها بر اتخاذ اقدامات برای حمایت از دریای مدیترانه از آلودگی نفتی تأکید دارند. مهم‌ترین این اقدامات، پرهیز از دفع آب توازن کشتی، پرهیز از آب شست‌وشوی مخازن کشتی‌ها، همکاری درباره اتخاذ تمام اقدامات لازم در صورت بروز سوانح آلودگی و یا سوانح نشت نفت از نفت‌کش‌ها یا کشتی‌هایی که نفت و مواد هیدروکربنی را حمل‌ونقل می‌کنند و ایجاد طرح‌های اضطراری مشترک بین اطراف کنوانسیون مشترک میان کشورهای متعاقد است (عباشی و بودفع، ۲۰۲۰: ۸۵)؛

ب) پروتکل حمایت از دریای مدیترانه در برابر دفع مواد به وسیله کشتی‌ها یا هواپیماها: این پروتکل در سال ۱۹۷۶ لازم‌الاجرا شد و مهم‌ترین الزاماتی که در این پروتکل آمده، الزام کشورها به اتخاذ تمام اقدامات برای جلوگیری از آلودگی در دریای مدیترانه است؛ همانند کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد کنوانسیون سال

۱. ماده ۱۱ پروتکل حمایت دریای مدیترانه در برابر آلودگی ناشی از دفع مواد از کشتی‌ها و هواپیماها.

۱۹۷۲. براساس کنوانسیون یادشده، تخلیه ضایعات و سایر مواد به دریا مشروط به صدور اجازه خاص قبلی یا اجازه عام قبلی حسب مورد است. مجوز مذکور باید توسط مرجع صلاحیت‌دار ملی کشور صاحب پرچم یا کشوری که در آن کشتی یا هواپیما ثبت شده است، صادر گردد (عیاشی و بودفع، ۲۰۲۰: ۸۵).

نتیجه

آلودگی محیط دریاها و اقیانوس‌ها به وسیله مواد هیدروکربنی، پدیده‌ای جهانی است که مقابله با آن مستلزم اقدامات بین‌المللی است. درعین حال شرایط جغرافیایی دریاها با یکدیگر متفاوت و ترکیب آب دریاها نیز با هم متفاوت هستند. بنابراین، افزون بر اقدامات بین‌المللی، اقدامات منطقه‌ای نیز گریزناپذیر و مکمل تلاش‌های جهانی برای حمایت زیست‌محیطی از دریاها هستند. محتوای مناسب و اصلاح تدریجی کاستی‌ها و عیوب کنوانسیون‌های بین‌المللی درباره جلوگیری و رفع آلودگی‌های نفتی، به کاهش قابل توجه آلودگی نفتی انجامیده است. حرکت به سمت وسوی حذف کامل ورود آلودگی‌های نفتی به دریاها و تغییر نگاه به مسائل زیست‌محیطی، به‌ویژه مفهوم استفاده پایدار از تنوع زیستی و تعریف الگوهای توسعه پایدار و تمرکز بر تدابیر پیشگیرانه به جای تمرکز بر جبران و ترمیم خسارت ناشی از آلودگی نفتی، به کاهش چشمگیر آلودگی نفتی انجامیده است. هرچند نتایج حاصله از میزان آلودگی‌های نفتی حکایت از این دارد که روند آلودگی‌های نفتی کاهش یافته است، اما همچنان خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی در محیط زیست ادامه دارد. برای حذف کامل آلودگی نفتی توصیه می‌شود به عناصر زیر عمل شود:

یکم) مهم‌ترین عنصر مورد نیاز برای ادامه روند کاهش آلودگی نفتی دریاها، وجود اراده حقیقی کشورهاست. بنابراین عدم تمایل کشورهای صاحب پرچم مبنی بر بازرسی و کنترل دقیق کشتی‌های تحت پرچم خود و عدم ارسال به موقع گزارش‌های بازرسی و تخلفات زیست‌محیطی به مراجع صلاحیت‌دار و نادیده گرفتن بعضی از مقررات مهم کنوانسیون‌ها، همچون صدور اجازه حمل و نقل مواد نفتی به وسیله کشتی‌های یک‌جداره یا کشتی‌هایی که عمرشان بیش از ۲۵ سال است، موانع جدی برای ادامه روند کاهش آلودگی دریایی است؛ دوم) برای اجرایی شدن مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی، ضمانت اجراهای مؤثرتری نیاز است؛ برای مثال، امتناع دولت‌های صاحب پرچم نفت‌کش‌ها، از رعایت حداقل معیارهای کنوانسیون حقوق دریاها سال ۱۹۸۲ و دیگر کنوانسیون‌ها، موجب ادامه روند آلودگی نفتی دریاها می‌شود. اسناد مورد بررسی، مانند کنوانسیون‌های مارپل و بارسلونا، نشان می‌دهند که بیشتر کنوانسیون‌های بین‌المللی و منطقه‌ای فاقد ضمانت اجرای مناسب هستند و هر یک از

دولت‌ها مکلف‌اند به تنهایی ضمانت اجرای مناسبی را در نظر بگیرند. افزون بر این، بیشتر کنوانسیون‌های مورد بررسی در این مقاله، فاقد نظارت مؤثر توسط سازمانی بین‌المللی یا منطقه‌ای هستند و این مسئله شفافیت اجرای تعهدات و پایبندی کشورهای عضو به مقررات کنوانسیون‌های مورد بررسی را زیر سؤال می‌برد؛

سوم) در مناطق استراتژیک، نفت خیز و درعین حال دارای تنش و احتمال وقوع جنگ، مانند منطقه خلیج فارس و دریای مدیترانه، مهم است که پروتکل‌های تکمیلی دیگری به کنوانسیون کویت و کنوانسیون بارسلونا درباره ممنوعیت هدف قرار دادن تأسیسات نفتی، مخازن و کشتی‌های حامل نفت و مانند آن‌ها هنگام عملیات جنگی وجود داشته باشد که متأسفانه هم‌اکنون وجود ندارد؛

چهارم) استثنای آب‌های داخلی کشورهای عضو از قلمروی جغرافیایی اجرای کنوانسیون دریای مدیترانه و کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد سال ۱۹۷۲، به کاهش روند کاهش میزان آلودگی وارده به دریاها می‌انجامد؛ زیرا آب‌های داخلی کشورهای عضو به دلایل مختلف مانند تخلیه مواد آلاینده که منشأ خشکی دارند، بیشتر از بقیه مناطق دریایی تحت تأثیر آلودگی قرار می‌گیرند و درعین حال بروز آلودگی در آب‌های داخلی به انتقال آن‌ها به دیگر مناطق دریایی می‌انجامد و این مسئله با مقاصد و اهداف اصلی کنوانسیون مذکور در تعارض است. بنابراین برای افزایش روند کاهش آلودگی دریایی، لغو این استثنا لازم است؛

پنجم) به نظر می‌رسد استثنای کشتی‌ها و هواپیماهای دارای مصونیت حاکمیتی از احکام بعضی از کنوانسیون‌ها، مناسب نباشد؛ زیرا ممکن است کشتی‌ها و هواپیماهای مذکور به وسیله‌ای برای آلودگی دریا تبدیل گردند.

منابع

الف) فارسی و عربی

۱. البراهمی، سفیان (۲۰۱۹). «فعالیه المبادئ العامه التي تحكم استغلال البحر الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ۱۹۸۲ في حمايه البيئه البحريه من التلوث». *المجله الجزائرية للقانون البحري والنقل*، المجلد ۶، العدد ۱، ص ۱۵۰-۱۳۹. در: <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/553/6/1/101286> (۲۵ اردیبهشت ۱۴۰۰).
۲. پورهاشمی، سید عباس؛ سحر زارعی؛ یلدا خلعتبری (۱۳۹۲). «بررسی جایگاه اصل همکاری در حقوق بین‌الملل محیط زیست». *فصلنامه پژوهش حقوق عمومی*، سال پانزدهم، شماره ۳۹، ص ۹۰-۶۱. در: https://qjpl.atu.ac.ir/article_2331_d1b5aac9cac131806b282a9a9a88056c.pdf (۴ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۳. حلامیمه، مریم (۲۰۱۷). «الحمايه القانونيه لبيئه البحر المتوسط من التلوث في ضوء أحكام اتفاقية برشلونه لعام ۱۹۷۶ و بروتوکولانها وفقاً للتعديلات». *مجله الفكر القانوني والسياسي*، العدد الثالث، ص ۱۴۱-۲۵. در: <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/445/2/1/73841> (۲۵ اردیبهشت ۱۴۰۰)

۴. حیدری، قاسم (۱۳۹۹). «بررسی مسئولیت مدنی ناشی از بهره‌برداری از منابع هیدروکربوری در قبال خسارات زیست‌محیطی با رویکرد حقوق شهروندی». *نشریه مطالعات تطبیقی حقوق شهروندی*، دوره یکم، شماره ۲، ص ۸۹-۷۳. در: http://www.flc-journal.ir/article_243093.html (۱ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۵. دبیری، فرهاد؛ سید عباس پوره‌اشمی؛ فخرالضحی روستا (۱۳۸۸). «بررسی اصول و مفاهیم حقوق بین‌الملل محیط زیست با نگاهی به توسعه پایدار». *فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط زیست*، دوره یازدهم، شماره ۳، ص ۳۱۳-۲۲۵. در: <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=144081> (۱۲ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۶. دبیری، فرهاد؛ سید عباس پوره‌اشمی؛ مریم‌السادات موسوی (۱۳۸۹). «بررسی جبران خسارت وارده بر محیط زیست ناشی از آلودگی‌های فرامرزی و تخریب بین‌المللی محیط زیست». *مجله انسان و محیط زیست*، شماره ۱۲، ص ۵۰-۴۳. در: https://he.srbiau.ac.ir/article_6323_34cc2fec5747b81c22cc218126e74426.pdf (۱۵ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۷. رضایان‌مهر، مصطفی؛ جواد کاشانی (۱۳۹۵). «برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی از منظر حقوق بین‌الملل». *فصلنامه پژوهش حقوق عمومی*، سال هفدهم، شماره ۵۰، ص ۹۳-۵۹. در: <https://dx.doi.org/10.22054/qjpl.2016.3966> (۴ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۸. رضوی‌راد، محمد (۱۳۹۹). «وضعیت حقوقی الزامات زیست‌محیطی کنوانسیون مارپل برای دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها». *مجله مطالعات حقوق انرژی*، دوره ششم، شماره ۱، ص ۱۳۱-۱۱۵. در: <https://www.doi.org/10.22059/jrels.2020.278740.274> (۶ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۹. زمانی، سید قاسم؛ مهرداد محمدی؛ سیدعلی حسینی آزاد (۱۳۹۴). «تحول رژیم حقوقی بین‌المللی حفاظت از محیط زیست دریایی در مقابل آلاینده‌های مستقر در خشکی؛ از مونگوبی تا کارتاگنا». *مجله اقیانوس‌شناسی*، سال ششم، شماره ۲۱، ص ۴۸-۳۷. در: <http://joc.inio.ac.ir/article-1-715-fa.pdf> (۱ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۱۰. سلامه، احمد عبدالکرم (۱۹۹۲). *قانون حمایه البیئه دراسه تأصیلیه فی الأنظمه الوطنیه والاتفاقیه*. الرياض، النشر العلمی والمطابع جامعه الملك سعود.
۱۱. سیدی، مهرداد (۱۳۶۸). «مسئولیت مدنی خسارت آلودگی نفتی در دریای آزاد». *مجله حقوقی بین‌المللی*، شماره ۱۰، ص ۲۰-۵. در: <http://ensani.ir/fa/article/124981> (۱ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۱۲. صالحی، جواد (۱۳۹۸). «مسئولیت جبران خسارت به محیط زیست منطقه اعماق دریاها در حقوق بین‌الملل عرفی و رویکرد متناقض شعبه حل اختلاف بستر دریاها». *فصلنامه حقوق عمومی*، دوره ۴۹، شماره ۱، ص ۲۱۱-۱۹۵. در: <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=360440> (۹ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۱۳. ____ (۱۳۹۳). «پیشگیری و جبران خسارات ناشی از آلودگی زیست‌محیطی دریاها و صید غیرمجاز منابع زنده آن». *مجله ایمنی زیستی*، دوره هفتم، شماره ۲، ص ۲۰-۱۱. در: <http://journalofbiosafety.ir/article-1-89-fa.pdf> (۲ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۱۴. عیاشی، فاطمه؛ علی بودفع (۲۰۲۰). «النظام القانوني لحماية البيئه من التلوث النفطي حاله البحر الأبيض المتوسط». *مجله العلوم القانونیه و السیاسیه*، المجلد ۱۱، العدد ۳، ص ۱۰۱-۷۴. در: <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/110/11/3/145468> (۲۵ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۱۵. فیروزپور، کوثر (۱۳۹۰). «ارزیابی اثرات زیست‌محیطی در مناطق دریایی خارج از حوزه صلاحیت ملی». *مجله اقیانوس‌شناسی*، سال یازدهم، شماره ۴۴، ص ۱۲۵-۱۱۵. در: <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=319568> (۷ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۱۶. قادری حاجت، مصطفی؛ سهراب عسکری (۱۴۰۰). «جایگاه ژئوپلیتیکی تنگه هرمز در راهبرد دفاع دریای ایران». *فصلنامه مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام*، سال سوم، شماره ۷، ص ۱۴۶-۱۱۳. در: http://journal.iiwfs.com/article_134815_d8e316f6154c201f7ec217dfa1a50315.pdf (۱ اردیبهشت ۱۴۰۰)
۱۷. محمود امل، احمد (۱۹۹۸). *حمایه البیئه البحریه من التلوث فی ضوء التشريعات الوطنیه والاتفاقیه والمعادات الدولیه*. الاسکندریه، منشآت المعارف.

۱۸. مشیرپور، فریبا (۱۳۹۳). «عملکرد سازمان بین‌المللی دریایی در زمینه مسئولیت و جبران خسارت زیست‌محیطی». فصلنامه تحقیقات حقوقی آزاد، شماره ۱۱، ص ۱۹۸-۱۷۳. در: <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=212991> (۷ اردیبهشت ۱۴۰۰).
۱۹. ممتاز، جمشید (۱۳۸۸). «حمایت و توسعه محیط زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان». مجله حقوقی، شماره ۱۱، ص ۴۹-۱. در: http://www.cilamag.ir/article_18357_25aab690f50b9db720eda15a2798f394.pdf (۱۸ اردیبهشت ۱۴۰۰).
۲۰. منصور الشوی، عبدالسلام (۲۰۱۰). *الحماية الدولية للبيئة المائیه من التلوث*. القاهرة، دار النهضة العربية.
۲۱. نجفی اسفاد، مرتضی؛ دارابی‌نیا، مرتضی (۱۳۹۱). «بررسی عملکرد کنوانسیون منطقه‌ای کویت بر محیط زیست دریایی خلیج فارس». مجله دانشگاه علوم پزشکی مازندران، دوره بیست‌ودوم، شماره ۹۶، ص ۷۷-۷۱. در: <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=179901> (۸ اردیبهشت ۱۴۰۰).
۲۲. _____ (۱۳۹۰). «بررسی روند آلودگی نفتی با وجود کنوانسیون‌های بین‌المللی مبنی بر جلوگیری و رفع آن‌ها طی سال‌های ۱۹۹۲-۲۰۰۹». مجله دانشگاه علوم پزشکی مازندران، دوره بیست‌ویکم، ویژه‌نامه ۱ اسفند، ص ۱۰۱-۹۴. در: <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=158188> (۳ اردیبهشت ۱۴۰۰).
۲۳. نوری یوشانلوئی، جعفر؛ مونا آفاسیدجعفر کشفی (۱۳۹۳). «حقوق و تکالیف دولت‌ها به پیشگیری و جبران آلودگی دریایی ناشی از حمل‌ونقل نفت در پرتو اسناد و آرای بین‌المللی». فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال شانزدهم، شماره ۴۴، ص ۱۹۸-۱۷۵. در: <http://ensani.ir/file/download/article/20151111163504-9902-30.pdf> (۱۲ اردیبهشت ۱۴۰۰).
۲۴. نوری یوشانلوئی، جعفر؛ عبدالحسین ایرانی فتح‌آباد (۱۳۹۷). «الزامات داخلی و بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی مواد هیدروکربوری». مجله مطالعات حقوق انرژی، دوره پنجم، شماره ۱، ص ۲۴۹-۲۲۳. در: <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=507859> (۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۰).

ب) خارجی

25. Aladwani Talal (2020). "The Role of the International and Regional Conventions in Protecting Kuwait Marine Environment from Ships Oil Pollution". *Kilaw Journal*, Vol 8 - Special Supplement - Issue 4 - Part 2, p31-67. <https://journal.kilaw.edu.kw/wp-content/uploads/2021/07/31-68-Dr.-Talal-Aladwani.pdf> (Accessed 1 March 2021).
26. Becker, Rebecca (1998). "MARPOL 73/78: An Overview in International Environmental Enforcement". *Georgetown International Environmental Law Review*, Vol. 10, no. 2, p625-642. <https://heinonline.org/HOL/PrintRequest?collection=usjournals&handle=hein.journals/gintenlr10&div=28&print=section&format=PDFsearchable&submit=Print%2FDownload&id=633>. (Accessed 2 April 2021).
27. Bodansky, Daniel (2010). *The Art and Craft of International Environmental Law*. USA: Harvard University Press (Accessed 10 June 2021).
28. Brown, Lester R (1996). *State of the World*. London: World watch Institute (Accessed 18 June 2021).
29. Chen-Ju Chen (2012). "The Liability and Compensation Mechanism under International Marine Environmental Law". *LOSI Conference Papers*, p1-36. <https://www.law.berkeley.edu/files/Chen-final.pdf> (Accessed 7 March 2021).
30. Chircop Aldo (2020). "The Regulation of Ship Emissions in Canadian Northwest Atlantic and Arctic Waters: Is There a Need for Consistency and Equity?". Governance of Arctic Shipping Rethinking Risk, Human Impacts and Regulation, UK: Springer Polar Sciences, p246-264. <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2F978-3-030-44975-9.pdf> (Accessed 13 June 2021).
31. Craik, Neil (2008). *The International Law of Environmental Impact Assessment Process, Substance and Integration*. USA: Cambridge University Press (Accessed 13 June 2021).
32. Curtis, Jeff B (1985). "Vessel-Source Oil Pollution and Marpol 73/78: An International Success Story". *Environmental Law Journal*, Vol. 15, no. 4, 1985, p679-710. <https://heinonline.org/HOL/PDFsearchable?handle=hein.journals/envlnw15&collection=jou>

- rnals§ion=37&id=691&print=section§ioncount=1&ext=.pdf&from=qrcode (Accessed 11 April 2021).
33. H. Almutairi, Yousef (2016). Protection Of The Marine Environment Under International Law and Kuwaiti Criminal Law. PhD dissertation, New York: Pace University School of Law. <https://digitalcommons.pace.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1017&context=lawdissertations> (Accessed 13 June 2021).
 34. International convention of the prevention of pollution from ships (Marpol 1973). <http://library.arcticportal.org/1699/1/marpol.pdf> (Accessed 19 April 2021).
 35. International convention on civil liability for oil pollution damage 1969. <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1969-CLC.pdf> (Accessed 16 April 2021).
 36. International convention on the establishment of an International fund for compensation for oil pollution damage 1971. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201110/volume-1110-I-17146-English.pdf> (Accessed 12 April 2021).
 37. Koivurova Timo (2014). *Introduction to International Environmental Law*. USA: Routledge (Accessed 20 June 2021).
 38. Kuwait Regional Convention for Co-operation of the Marine Environment from Pollution <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/29652/KuwaitMarine.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Accessed 22 April 2021).
 39. Mukherjee, Kumar (2011). Liability and Compensation Regime for Oil Pollution Damage under International Conventions, Master thesis, Faculty Of Law, Sweden: Lund University, <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1974126&fileId=1977590> (Accessed 11 June 2021).
 40. Ntambirweki J (1991). "The Developing Countries in the Evolution of an International Environmental Law". *Hastings International and Comparative Law Review*, Vol.14(4), p905-928. https://repository.uchastings.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1308&context=hastings_international_comparative_law_review (Accessed 17 March 2021).
 41. Ranasinghe.P; Abenarayana.K; Karunagaran.N (2021). "An Impact Analysis of Marpol Annex 1, Legislative Developments on Oil Spills From Tankers". *CINEC Academic Journal*, Volume 5 (1), p1-14. <https://caj.sljol.info/articles/abstract/10.4038/caj.v5i1.69/> (Accessed 6 March 2021).
 42. Sands Philippe; Peel Jacqueline; Fabra Adriana; MacKenzie Ruth (2012). *Principles of International Environmental Law*. Third Edition, USA: Campridge University Press (Accessed 17 June 2021).
 43. Şihmantepe Aydın; Asan Cihat (2018). "Protocol On Preparedness Response And Cooperation To Pollution Incidents BY Hazardous And Noxious Substances 2000 (OPRC-HNS Protocol) And Its Effects In Turkey". Oil Spill Along The Turkish Straits Sea Area; Accidents, Environmental Pollution, Socio -Economic Impacts And Protection, İstanbul: Turkey Marine Research Foundation, p392-407. http://tudav.org/wp-content/uploads/2018/12/Oil_Spill_Book_2018_TUDAV.pdf (Accessed 17 June 2021).
 44. Teclaff L. A; Teclaff. E (1991). "Transfers of Pollution and the Marine Environment Conventions". *Natural Resources Journal*, Vol. 31(1), p187-212. <https://digitalrepository.unm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1945&context=nj> (Accessed 19 April 2021).
 45. ÜLKER Duygu (2018). "Ship Born Oil Pollution In Turkish Straits Sea Area And Marpol 73/78". Oil Spill Along The Turkish Straits Sea Area; Accidents, Environmental Pollution, Socio -Economic Impacts And Protection, İstanbul: Turkey Marine Research Foundation, p363-370. http://tudav.org/wp-content/uploads/2018/12/Oil_Spill_Book_2018_TUDAV.pdf (Accessed 13 June 2021).
 46. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Accessed 16 April 2021).
 47. Ved P. Nanda; George, Pring (2013). *International Environmental Law and Policy for the 21st Century*. 2nd Revised Edition, USA: Martinus Nijhoff. Accessed 11 June 2021. https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/31970/bcp2019_web_eng.pdf (Accessed 15 April 2021).



A Review of International and Regional Documents in Connection with Prevention of Marine Oil Pollution and Damage Compensation

Youssef Ali

*PhD of Oil and Gas Law, School of Law and Political Sciences of
The University of Tehran, Tehran, Iran.*

Seyed Fazlollah Mousavi*

*Professor, Department of Public Law, School of Law and Political
Science, University of Tehran, Tehran*

Ahmad Amiri

*PhD of Private Law, School of Law and Political Sciences, Shiraz
University, Shiraz*

Abstract

Although a lot of credible studies show that the trend of oil pollution of the marine environment is going down, unfortunately, the said pollution still continues. The most important reasons for the continuation of marine pollution by oil are the following: the exceptions concerning the internal waters of states and concerning the ships and aircraft that have sovereign immunity, discharge of specified quantities of oil and garbage by most international and regional documents, a lot of international and regional documents having only general and non-technical obligations and lack of effective guarantees that ensure the respect of the rules of the international and regional documents by the member states. Lack of liability and compensation rules in some of the international and regional documents, non-existence of observing organizations to monitor the consistency of the states' behaviors with the conventions, in addition to the logistical problems like lack of port facilities in connection with discharging ship's wastes are other reasons why the maritime pollution by oil is still unresolved.

Key words: Marine Damage Due to Oil Pollution, International Responsibility, Damages Compensation, Internal Waters of States, International and Regional Documents.



This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC-BY) license.