



## مشکلات حقوقی بین‌المللی آلودگی محیط دریا ناشی از حمل و نقل نفت

دکتر امید جنادله

اولین دستاورد مهم بشری بعد از دوران زندگی بدوی او دسترسی به تکنولوژی می‌باشد اما کنترل و به‌سیطره در آوردن آن گاهی خارج از دست بشر می‌باشد در نتیجه اشتباهات بشر در عدم پیش‌بینی این حوادث ناشی از نداشتن یک تدبیر لازم برای جلوگیری از زیان‌های به‌بار آمده از جهت استفاده یا سوء استفاده از این تکنولوژی ایجاد صدمات بسیار زیان‌باری برای جانداران و موجودات زنده و همچنین نسل‌های بعدی بشر می‌باشد در اغلب موارد افراد بشر در استفاده از حقوق خود بدون توجه به حریم حقوقی دیگران اقدام به تعرض به قلمرو حقوقی دیگر موجودات می‌کنند. در اینجا به حقوق بین‌الملل از دو دیدگاه می‌توان نگاه کرد ابتدا این جنبه عمومی که برای تمام کشورها وضع شده و جهت حفاظت از مرز کشورها می‌باشد ولی از دیدگاه دوم عامل سیاسی قدرتمند به عنوان اهرمی عمل می‌کند که صفحه ترازوی عدالت را به سمت آن کشوری متمایل می‌کند که دارای قدرت بیشتری برای اعمال نفوذ حقوق خود در صحنه بین‌الملل می‌باشد یکی از مشکلات عمده در پیشرفت صنعت امروزه آلودگی‌های صنعتی ناشی از استفاده‌های ناروا در برخی زمینه‌ها مثل حمل و نقل مواد آلاینده به ویژه آلاینده‌های نفتی می‌باشد.

آب‌ها و اقیانوس‌ها یکی از مکان‌هایی می‌باشند که انسان از صدها سال پیش تاکنون به عنوان بهترین راه جهت نقل و انتقالات شناخته است که امروزه عدم توجه به محیط زنده آب‌ها زنگ خطری برای تهدید سلامت گیاهان و جانداران و محیط دریایا به صدا در آمده آخرین تحقیقات نشان داده که بیشترین سهم آلودگی دریا مربوط به آلودگی ناشی از حمل و نقل نفت و تانکرهای نفتکش می‌باشد. از صد سال اخیر تلاش‌های بسیاری شده که با تصویب کنوانسیون‌های مختلف برای حفاظت از محیط دریا گام‌های موثری بردارند.

اما هر کدام از آنها دارای نقاط ضعفی بوده که بعدها خود را به وضوح نشان داده است همچنین تشکیل سازمان‌هایی چون سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) و کمیته‌های جبران خسارت در دریا سعی در نگهداری محیط دریا نموده‌اند.



از مهمترین کنوانسیون‌ها می‌توان از کنوانسیون سازمان ملل ۱۹۸۲ کنوانسیون لندن جلوگیری از آلودگی نفت در سطح دریا ۱۹۵۴ کنوانسیون لندن جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ را می‌توان نام برد، طبق ماده ۸۶ کنوانسیون سازمان ملل در باب حقوق دریاهای ۱۹۸۲ هیچ کشوری را نمی‌توان از تردد بر سطح آب‌های آزاد منع کرد مگر آن که مشغول به تجارت مواد مخدر یا اعمالی که سازمان دریایی منع کرده باشد. تصویب کنوانسیون‌های سازمان ملل متحد جهت حفاظت محیط دریاهای مانند کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل ۱۹۸۴ لندن و ۱۹۷۳ لندن به نام مارپل (Marpol) برای حفاظت از سطح دریا و سواحل آب‌های داخلی کشورها می‌باشد چرا که عواملی مانند جریان آب، باد و جذر و مد بیشترین صدمه و آلودگی را برای آب‌های داخلی کشورها ایجاد می‌کند بنابراین بیشترین توجه این کنوانسیون‌ها باید معطوف به حفاظت از سواحل و آب‌های سرزمینی کشورها باشد. سازمانی همچون (IMO) سازمان بین‌المللی دریاهای و همچنین کمیته مبارزه با آلودگی نفت موافق با کنوانسیون ۱۹۷۱ و نیز قانون مسئولیت مدنی و جزائی حاصل از آلودگی آب ۱۹۹۲ در جهت جبران خسارت و نیز ایجاد ضمانت اجرائی برای کشورهای که متحمل زیان و خسارت گشته‌اند وضع شده، برای تحقق هر کدام از این کنوانسیون‌ها کمیته و کمیسیون‌های جهت ایجاد امنیت و حفاظت از محیط دریاهای لازم است. (کنوانسیون بالتیک ماده ۱۳).

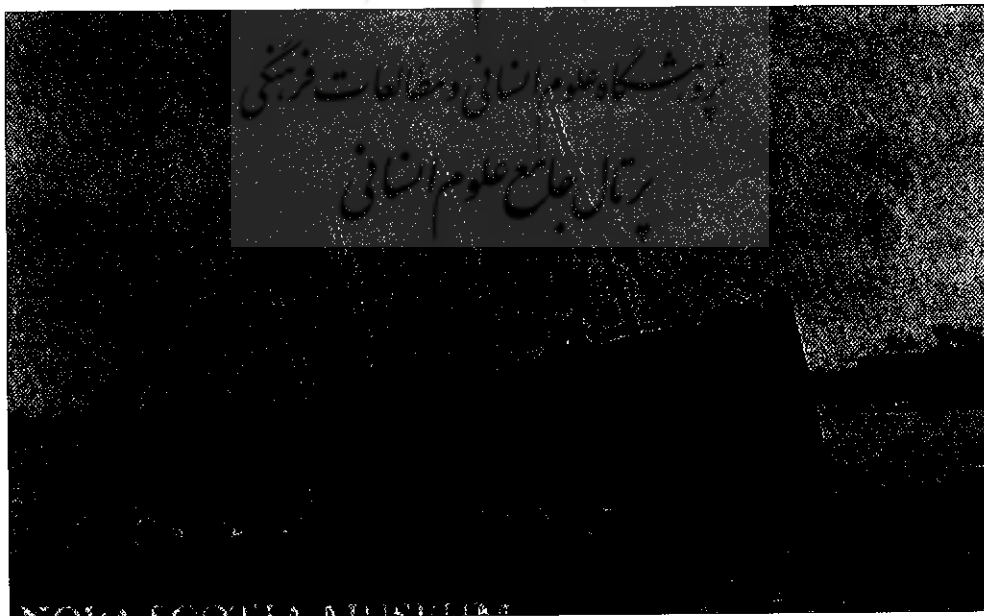
که این کمیسیون‌ها باید نظارت مستقیم بر اجرای کامل و بند بند کنوانسیون‌ها و همچنین پاسخگویی در قبال سوالات و ورود به ماهیت مبارزه با آلودگی با توجه به شرایط حاضر را داشته باشند (کنوانسیون بالتیک ماده ۱۳) در سال ۱۹۷۶ کنفرانسی با حضور ۱۶ کشور ساحلی در بارسلون تشکیل شد و کنوانسیون جهت حفاظت از محیط دریا در همه ابعاد آلودگی آن به نام کنوانسیون هلسنکی وضع شد همچنین کنوانسیون موفق دیگر کنوانسیون همکاری متقابل خلیج ۱۹۷۸ در کویت به نام کنفرانس منطقه‌ای کویت جهت حفاظت از محیط دریا تشکیل شد که هدف این کنوانسیون ایجاد یک مانع جهت حفاظت از خلیج فارس در قبال حمل و نقل نفت در منطقه بود مهمترین مشکل بین‌المللی در استفاده از رودخانه‌هایی که بین چند کشور وجود دارد در هنگام بروز یک فاجعه که گریبان‌گیر کشورهای دیگر می‌شود به خصوص در زمانی که رودخانه‌ها به عنوان مرز دو کشور شناخته شده باشد. براساس کنوانسیون سازمان ملل متحد ۱۹۸۲ کشورهای ساحلی می‌توانند برای ورود کشتی‌های خارجی به آب‌های سرزمین خود قوانین خاصی وضع نمایند.



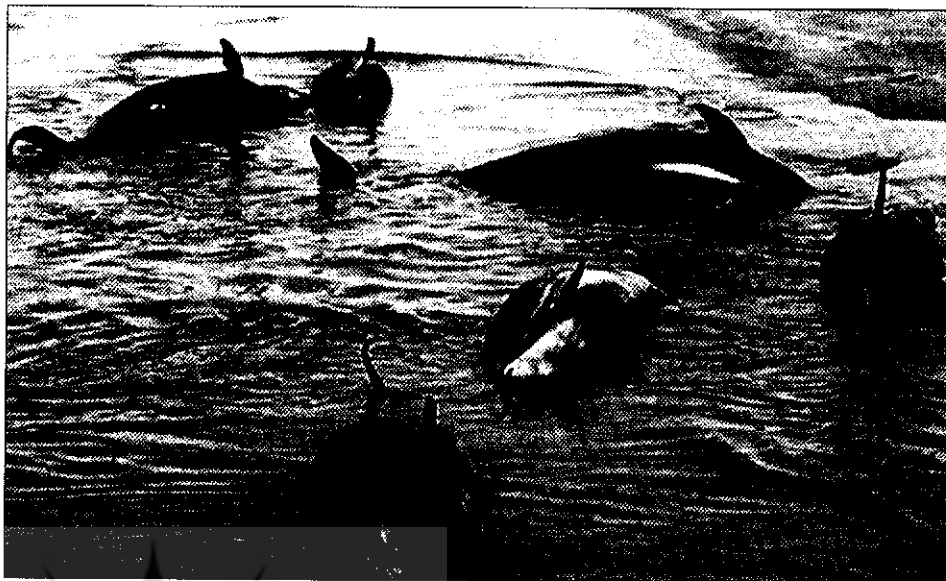
شرایط اساسی این قواعد را با توجه به کنوانسیون دریایی سازمان ملل جهت ایجاد امنیت در مناطق اقتصادی داخلی تعیین می‌کنند اگر چنانچه کشتی‌های خارجی در دادن اطلاعات مخالفتی بکنند. یا چنانچه این اطلاعات مخالف حقیقت باشد و این اطلاعات کذب باعث ایجاد آلودگی در محیط دریا شود بنابراین کشور ساحلی می‌تواند منع حضور کشتی را در داخل آب‌های خود بخواهد ( ماده ۲۲۰ بند ۵) بیشترین آلودگی ایجاد شده در اقیانوس‌ها و دریاها جهان از طریق نفت و مواد نفتی که سالانه بین ۵ تا ۱۰ میلیون تن می‌باشد بیشترین سهم این آلودگی ناشی از تصادف‌های دریایی است مثلاً در نتیجه تصادف تانکر Xsonvaldiz که در سال ۱۹۹۰ در نزدیکی آلاسکا حادث شد بیش از ۴۰ هزار تن نفت در دریا ریخته شد همچنین در سال ۱۹۹۱ در نتیجه جنگ بین عراق و کویت که به نام روباه صحرا معروف شد با تخریب چاه‌های نفت کویت بیش از ۱۴۵۰ کیلومتر از سطح خلیج فارس و ۴۵۰ کیلومتر از سواحل آن را آلوده کرد و باعث از بین رفتن لاک پشته‌ها، پرندگان و جانداران دیگر دریایی شد. یکی از روش‌هایی که امروزه در جهان برای جداسازی مواد آلاینده‌ای همچون نفت از سطح دریا استفاده می‌شود روش Loadontop می‌باشد در ایجاد سازمان‌هایی که برای مبارزه با آلودگی سطح دریا و همچنین مراقبت از آن سازمان ملل و دیگر سازمان‌های منطقه‌ای تلاش‌هایی انجام دادند مانند تشکیل سازمان بین‌المللی دریا (IMO) و همچنین کمیته جوان جبران خسارت از طریق آلودگی نفت ۱۹۷۱ تشکیل شد.

در سال ۱۹۷۱ در الحاقی‌های که به کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۶۹ درباره مسئولیت پاسخگویی مدنی و جزایی در قبال ضررهای آلودگی نفت در بارسلون تشکیل شد کنوانسیون بین‌المللی را در باره تشکیل کمیته‌ای برای جبران آلودگی نفت به تصویب رساندند همچنین برای جبران کامل ضرر و زیان حاصل از آلودگی نفت سازمان بیمه دریایی بر اساس کنوانسیون بروکسل ۱۹۷۰ تشکیل شد که باعث ایجاد امنیت برای مالکین کشتی‌های خصوصی در هنگام بروز حوادث و سوانح بود که در صورت ایجاد حوادثی که در آنها کنوانسیون ۱۹۶۹ برای جبران خسارت عاجز می‌نمود کنوانسیون ۱۹۷۰ به عنوان مکملی برای رفع نواقص آن بود.

بخش ۱۲ کنوانسیون حقوقی دریاها سازمان ملل ۱۹۸۲ نیز اختصاص به آلودگی حاصل از نفت و مواد شیمیایی دیگر در دریا دارد. که همه این کنوانسیون‌ها سعی بر این دارند که با در نظر گرفتن مصالح تمام کشورها و نسل‌های آینده در



استفاده از دریاها و اقیانوس‌ها گامی اساسی در جهت حفظ این مورث بزرگ بشری داشته باشند. مسئولیت و پاسخگویی کشورها و افراد حقیقی و حقوق در قبال آلودگی دریا تصویب شد که این کنوانسیون در ماده ۳ و ۲ خود موارد رفع مسئولیت مدنی و جزائی افراد حقیقی و حقوقی و کشورها را در صورت بروز یک حادثه جنگی (مانند انفجار و غرق شدن کشتی نفت کش از طریق دشمن) که در نتیجه عمل دشمن و نیز سهل انگاری خدمه کشتی مانند ناوبر و راهنمای کشتی است می‌داند.



همچنین در کنوانسیون ۱۹۷۲ میزان ظرفیت بارگیری در تانکرها که قریب به ۴۲۰ هزارتن می‌باشد چنان چه مالک کشتی بیش از ظرفیت استاندارد بارگیری نماید و حادثه ناشی از بارگیری مازاد بر میزان قید شده در قانون باشد باز مسئولیت به عهده متخلفین می‌باشد.

در زمانی که شرایطی پیش می‌آید که اشخاص حقیقی و حقوقی میرا از پاسخگویی و مسئولیت می‌بودند در این صورت لازم بود کمیته‌ای جهت جبران این چنین خسارت‌هایی تشکیل شود که این کمیته در حال حاضر در لندن می‌باشد که یکی از ایراداتی که بر این کمیته می‌توان گرفت این است که در صورت ایجاد حادثه در شرایط جنگی که حتی این کمیته پاسخگو نمی‌باشد راه حل پاکسازی سطح دریا چیست؟

همچنین سازمان بین‌المللی دریا و کمیته جبران آلودگی نفت ۱۹۷۱ همه کشورهای نفت خیز که اقدام به حمل و نقل نفت از طریق دریا می‌کنند را ملزم به ایجاد بیمه‌های بین‌المللی برای کشتی‌ها و تانکرهای نفت کش می‌کند که سقف جبران خسارت از طریق کمیته مزبور که به عنوان بیمه‌ای جهت جبران خسارت می‌باشد ۸/۰۹۰/۹۹۲ دلار آمریکا می‌باشد.

در نتیجه همواره آن چه در قانون گفته می‌شود و آن چه به صورت نظریه‌های تئوریک در قوانین بین‌المللی می‌خوانیم با آن چه در عالم اجرا می‌گردد تناقضاتی مشاهده می‌شود که ناشی از نارسایی قوانین و در برخی موارد عدم پابندی کشورها به خصوص کشورهایی با قدرت سیاسی بالا (ابر قدرت‌ها) می‌باشد که به نظر نویسنده جهت جبران عملی و همه جانبه آلودگی نفت و مواد آلاینده دیگر در سطح دریا به عنوان یک موروث بزرگ بشری که از گذشته تاکنون در اختیار بشر قرار گرفته و محیطی برای زندگی جانداران است.

کمیته تکنیکی با فناوری روز جهت جبران همه جانبه و بی‌قید و شرط ضرر و زیان زیر نظر سازمان ملل متحد و سازمان بین‌المللی دریا (IMO) تشکیل شود که دارای ابزاری قدرتمند و حیات همه کشورها چه نفت خیز و چه غیر نفت خیز، چه ساحلی و چه غیر ساحلی باشد.

