

مسئولیت دولت ساحلی در آلودگی زیست‌محیطی با تأکید بر اصل مشارکت در کنوانسیون حقوق دریاها

نعیمه شهدادنژاد^۱، افشین جعفری^۲، عسکر جلالیان^۳

چکیده

محیط‌زیست دریایی از اهمیت اقتصادی، اجتماعی و غیره برخوردار است و حفاظت از آن برای جامعه امروزی ضروری می‌باشد. حفاظت از محیط‌زیست دریایی منع برخی از رفتارهای آلوده‌کننده و تلاش در جهت بهبود و بهسازی محیط آلوده می‌باشد که یکی از راه‌های حفاظت تصویب مقررات داخلی و بین‌المللی می‌باشد. لذا با ارائه مفاهیم مرتبط و بیان اهمیت محیط‌زیست دریایی به معرفی و تحلیل کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی و جرم‌انگاری آلوده کردن محیط‌زیست دریایی پرداخته شده است. از این‌رو، مقاله حاضر به روش توصیفی-تحلیلی به بررسی این سوال می‌پردازد که مسئولیت دولت ساحلی در آلودگی زیست‌محیطی با تأکید بر اصل مشارکت در کنوانسیون حقوق دریاها چیست؟ مسئولیت آلوده‌کنندگان دریا در راستای محدودیت آن مدنظر قرار گرفته و آلوده‌کنندگان الزام به جبران خسارت مادی یا معنوی وارده بر تابعان حقوق بین‌الملل هستند. نتیجه اینکه با کنوانسیون‌های متعدد بین‌المللی جرمی با عنوان آلوده کردن محیط‌زیست دریایی وجود ندارد و در آنها صرفاً به الزام دولت‌های متعاقد به جرم‌انگاری این عمل اکتفا شده است که در حقوق داخلی این جرم از دو طریق مواد نفتی و غیرنفتی صورت می‌پذیرد، که در مورد مواد نفتی قوانین کارآمدی وضع شده. اما در مورد مواد غیرنفتی قوانین بسیار ضعیفی تصویب شده است.

واژگان کلیدی: محیط‌زیست، دریا، آلودگی، اسناد بین‌المللی، دولت‌ها

^۱ کارشناسی‌ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه پیام نور، مرکز بین‌المللی عسلویه shhdadenjadnaema@gmail.com

^۲ استادیار، دکتری حقوق بین‌الملل، دانشگاه پیام نور، مرکز تهران

^۳ دانشیار، دکتری حقوق بین‌الملل، دانشگاه پیام نور، مرکز تهران

مقدمه

محیط زیست دریایی در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی و ... دارای اهمیت بسیاری است. و در جامعه یک امر ضروری می‌باشد که از آن حفاظت شود. حفاظت از محیط زیست دریایی منبع برخی از رفتارهای آلوده کننده و تلاش در جهت بهبود و بهسازی محیط آلوده می‌باشد که یکی از راه‌های حفاظت، مشارکت دولت‌های ساحلی در جهت بهبود و بهسازی محیط آلوده می‌باشد. چراکه دریاها تنها به خاطر امکانات حمل‌ونقل آسانی که در اختیار بشر قرار داده‌اند اهمیت ندارند، زیرا دریا در اقتصاد جهانی و در ادامه زندگی بشر نقش مهمی ایفا می‌کند که حمل‌ونقل دریایی بخشی از آن است. محیط‌زیست ساحلی و دریایی همواره به منزله یک اکوسیستم پویا، پناهگاه موجودات متنوع و بسیاری است و از جمله حساس‌ترین اکوسیستم‌های کره خاکی است که به این علت و همچنین به دلیل وجود منابع ارزنده اقتصادی همواره مورد توجه کارشناسان و دانشمندان علوم زیستی قرار گرفته است. در آلودگی‌هایی که ناشی از حوادث دریایی باشد این امکان وجود دارد که از قلمرو دریایی به کشورهای دیگر منتقل شود. و خساراتی را به اشخاص و محیط‌زیست آنها وارد آورد. در نتیجه، دولت‌ها نباید برای بهره‌مند شدن از سود اقتصادی، از حاکمیت تفسیری ارائه کنند که مخالف اصول حقوق بین‌الملل و به قیمت آسیب به محیط‌زیست باشد. لذا در طول تاریخ شکل‌گیری حقوق بین‌الملل، اصل تکلیف دولت‌ها به جلوگیری از آلودگی‌های فرامرزی که ناشی از فعالیت‌های اقتصادی آنها است در اسناد و آرای بین‌المللی شناخته شده است و هم‌اکنون می‌توان گفت این اصل به صورت عرف بین‌المللی درآمده است.

حوادثی که مربوط به کشتی‌های نفتکش در طول سال‌های گذشته نشان از این امر دارد که دولت‌ها در قبال آلودگی که انجام می‌دهند مسئولیت دارند. در واقع پس از این حوادث بوده که مجامع بین‌المللی به تصویب کنوانسیون اقدام نموده‌اند که در خصوص پیشگیری و نحوه جبران خسارت می‌باشد. به تدریج و با توجه به اعلامیه‌های استکهلم ۱۹۷۲ و ریو ۱۹۹۲ و به خصوص پس از تصویب کنوانسیون حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲، مفهوم محیط‌زیست مشترک، محدوده حقوق دولت‌های ساحلی را نیز گسترده‌تر ساخته است، بطوریکه اینگونه دولت‌ها می‌توانند اقدامات اجرایی را علیه کشتی با پرچم خارجی در بندر اعمال کنند؛ حتی زمانی که آن کشتی متهم به ایجاد آلودگی در آب‌های آزاد و یا آب‌های ساحلی دولت دیگری است. کنوانسیون حقوق دریاها، کشورها را متعهد به ایجاد سازوکارهای قضایی و تدوین قوانین داخلی برای جبران خسارت زیان‌دیدگان می‌نماید، همچنین از کشورها می‌خواهد تا با همکاری یکدیگر، اسناد منطقه‌ای و بین‌المللی در این خصوص تدوین نمایند. پرداخت خسارت اقتصادی (و عدم‌النفع) یکی از اشکال دعوای مطروحه دولت‌ها است؛ با این وجود، درخواست ترک فعلی که احتمال ایجاد خسارت زیست‌محیطی را دارد نیز قابل طرح است؛ زیرا نابودی موجودات کمیاب دریایی بواسطه آلودگی نفتی و یا انقراض نسل‌های آبزیان غیرقابل جبران است.

تاکید بر روی وظیفه دولت در پیشگیری از وقوع آلودگی حتی توسط اشخاص خصوصی تبعه آن کشور می‌باشد که در بسیاری از اسناد و آرای بین‌المللی ذکر شده است. با توجه به تحولات کنونی در زمینه حقوق بین‌الملل محیط‌زیست خصوصاً با انعقاد معاهدات گوناگون در مورد موضوع پیشگیری، این ادعا تقویت می‌شود که منبع دولت‌ها بر اثر عدم اتخاذ اقدامات پیشگیرانه و اطلاع‌رسانی، مسئول شناخته خواهند شد. با توجه به آنچه گفته شد می‌توان بیان نمود که دولت‌ها متعهد به حمایت و حفاظت از زیست‌محیط دریاها هستند. دولت‌ها باید کلیه اقدامات لازم را در این زمینه بعمل آورند. مقاله پیش‌رو با ارائه این سوال که مسئولیت دولت ساحلی در آلودگی زیست‌محیطی با تأکید بر اصل مشارکت در کنوانسیون حقوق دریاها چیست؟ به این فرضیه می‌پردازد که مسئولیت آلوده‌کنندگان دریا در راستای محدودیت آن مدنظر قرار گرفته است و آلوده‌کنندگان الزام به جبران خسارت مادی یا معنوی وارد بر تابعان حقوق بین‌الملل هستند.

۱- تاریخچه و اهمیت حقوق بین‌الملل محیط‌زیست و سازمان ملل

در این قسمت مواردی که مورد بررسی قرار می‌گیرد به دو بخش جدا تقسیم‌بندی می‌شود که بخش اول آن به تاریخچه حقوق بین‌الملل محیط‌زیست اختصاص یافته و بخش دوم آن اهمیت حقوق بین‌الملل محیط‌زیست را مورد تبیین و ارزیابی قرار می‌دهد.

۶۹

۱-۱- تاریخچه حقوق بین‌المللی محیط‌زیست و سازمان ملل

از ابتدای تاریخ حقوق بین‌الملل محیط‌زیست زمان زیادی نمی‌گذرد ولی با حقوق مدرن تلاش‌های جهانی، منطقه‌ای و چندجانبه از طریق رژیم معاهداتی، ایجاد حقوق از طریق رویه قضایی و حقوق نرم انجام گرفته است. تکثیر و افزایش معاهدات، کنوانسیون‌ها و پروتکل‌ها در حمایت از محیط‌زیست بین‌المللی با دیدگاه فرامرزی و جهانی است دیگر مثل گذشته نیست، امروزه و حتی در یک ربع قرن گذشته دولت‌ها بیش از ۲۵۰ سند محیط‌زیستی بین‌المللی را اجرائی نموده‌اند و تقریباً ۱۰۰۰ سند در این حوزه را مقرراتی نموده‌اند، حقوق محیط‌زیست مدرن براساس عرف تکامل یافته است و به دنبال توسعه در حقوق نرم در نهایت هنجارها (فرم‌ها) و اصول آن به رسمیت شناخته شده است، رشد حقوق بین‌الملل محیط‌زیست منجر به تصویب قطعنامه‌های زیادی از طریق مجمع عمومی و شورای امنیت و دیگر نهادهای تخصصی سازمان‌های بین‌المللی شده است اما حمایت جهانی از ماهیت محیط‌زیست به صورت پراکنده در جهان در پدیده‌های اتفاق افتاده اخیر، هنوز ابتدایی است (تقی‌زاده، ۱۳۹۳: ۷۹).

در سال ۱۹۵۲ در جهت حمایت از ماهی‌های اقیانوس آرام شمالی توافقی تصویب شد در نیمه دوم قرن بیستم این تلاش چه از طریق نهادهای تخصصی مثل سازمان خواروبار کشاورزی، بانک جهانی و با پیش‌نویس

کنوانسیون‌ها و تلاش‌های کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل نهایتاً کنوانسیون‌های زیادی منعقد شد ولی حقوق محیط‌زیست بین‌المللی مدرن که موضوع محیط‌زیست را به صورت مشترک درک نمایند، با کنفرانس سازمان ملل در استکهلم که توسط سوئد پیشنهاد شده بود با شرکت ۱۱۳ کشور در سال ۱۹۷۲، شروع شد. اعلامیه کنفرانس با ۲۶ اصل و ۱۰۹ توصیه، موضوعیت یافت و به دنبال آن آژانس‌ها و نهادهای جدید مثل برنامه محیط‌زیست ملل در نایروبی تشکیل شد؛ که نسل نخست تلاش‌ها برای حقوق محیط‌زیست بین‌الملل به وسیله ماده‌سازی (موضوعه) از اصول کلی و چهارچوبی برای اقدام آتی تخصیص یافت. نسل دوم با تأکید بر نشر و توجه به تغییرات تکنولوژی، اجرا، چگونگی حل‌وفصل اختلافات و فراهم شدن صندوق مرکزی محیط‌زیست بین‌الملل، تمایز نمودن مسئولیت‌ها برای کشورهای فقیر و ثروتمند به وجود آمد و نسل سوم سعی بر ارزیابی دقیق و تلاش برای آنالیز دقیق و همکاری دولت‌ها و تبادل اطلاعات و شرکت در تصمیماتی که برای بازیگران غیررسمی و دسترس باشد، به وجود آمد (همان، ۸۰).

از طرفی اصل بر این است دولت‌ها در بهره‌برداری از منافع‌شان، حق حاکمیتی دارند اما مشروط بر حفاظت از محیط‌زیست، به همین دلیل دخالت سازمان‌های بین‌المللی بخصوص سازمان ملل از دهه ۱۹۶۰ نسبت به محیط‌زیست بین‌المللی به صورت جدی مطرح شد عواقب و آثار مخرب زیست‌محیطی، باعث تحولی در حقوق و تکالیف دولت‌ها گردید. از همه مهمتر در محیط‌زیست دریایی، آلودگی‌های فرامرزی و مفهوم مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در حقوق بین‌الملل در قالب حقوقی مطرح شد و با تحقق مسئولیت، آثار حقوقی مثل تکلیف به جبران، ترمیم خسارات، تعهد به عدم تکرار مطرح گردید. پرونده‌های دیوان بین‌المللی دادگستری بخصوص در قضیه کارخانه کوزوف، تریپالپ میل، جبران خسارت برای طرف مسئول در قبال نقض هر تعهد بین‌المللی را ضروری شناخته است بالطبع با ادعایی چگونگی و تعیین میزان خسارات، صلاحیت مراجع رسیدگی یا داوری بین‌المللی را مطرح گردید. یکی دیگر از نگرانی‌های اصلی سازمان ملل در حوزه حفاظت از محیط‌زیست، در طول مخاصمات است و اثر و عواقب این جنگ‌ها بر محیط‌زیست بخصوص محیط‌زیست دریایی می‌باشد در رویکرد مضیق حقوق بین‌الملل مدرن، حقوق بین‌الملل قابل اعمال در طول مخاصمات مسلحانه، حقوق و معاهدات دیگر در خصوص محیط‌زیست مثل (حقوق بشر بین‌المللی) به خودی خود خاتمه یا تعلیق نمی‌شوند (Polly & others, 2013: 127).

دیوان بین‌المللی دادگستری در پاسخ به مشروعیت استفاده یا تهدید از تسلیحات هسته‌ای بیان داشت: با وجود اینکه حقوق بین‌الملل در رابطه با حمایت و حفاظت از محیط‌زیست بطور خاص استفاده از تسلیحات هسته‌ای را ممنوع نکرده است ولی اصول و قواعد حقوق بین‌الملل در مخاصمات مسلحانه را نمی‌توان نقض کرد و در قضیه آزمایشات هسته‌ای دادگاه بیان کرد که بدون لطمه به تعهدات دولت‌ها اقدام و حفاظت از محیط‌زیست طبیعی بایستی رعایت گردد.

مباحثات کمیته ششم مجمع عمومی در شصت و هشتمین جلسه ۲۰۱۳ نمایندگان ۳۰ کشور در خصوص نگرانی در حوزه موضوع حمایت از محیط‌زیست در مخاصمات مسلحانه، اظهارات متفاوتی داشتند و برای رسیدن به یک راه‌حل مترقیانه امیدوار هستند. در این سند مجمع، محیط‌زیست را تعریف نمود (Ibid, 4). که تعریف موسع را بر مبنای ارزش محیط‌زیستی می‌داند و کمیسیون توسعه پایدار ارتباط حمایت از محیط‌زیست و منابع آن و نیاز برای حقوق بشر را ضروری می‌داند.

اصول حقوق بین‌الملل محیط‌زیست مثل اصل آلوده کننده- پرداخت کننده و اصل احتیاط را جزء اصول اصلی حقوق بین‌الملل محیط‌زیست می‌داند؛ بنابراین امروزه سازمان ملل، بحث حمایت و حفاظت از محیط‌زیست در حوزه‌های حقوق بشر، حقوق بشردوستانه، حقوق بین‌المللی اقتصادی، حقوق مخاصمات مسلحانه را در تدوین و توسعه حقوق بین‌الملل مدنظر قرار داده است و نسبت به بررسی این اسناد به صورت دوره‌ای از طریق نمایندگان و ناظران اقداماتی را انجام می‌دهد و رابطه محیط‌زیست و صلح و امنیت را یک رابطه مستقیم می‌داند (Ibid, 5). و وجود دادگاه‌ها و دیوان‌های بین‌المللی را در این خصوص ضروری می‌داند.

۱-۲- اهمیت حفاظت محیط‌زیست دریایی از لحاظ اصول حقوقی

باید توجه داشته باشیم حفظ محیط‌زیست دریایی به تنهایی هیچگاه مدنظر حقوقدانان و نویسندگان حقوقی قرار نگرفته است اما حفظ محیط‌زیست به شکل مطلق و کلی مورد توجه دکتترین حقوقی بوده است و از آنجائیکه دریا شاخه‌ای از محیط‌زیست می‌باشد لذا اصول حقوقی حاکم بر محیط‌زیست به تبع راجع به محیط‌زیست دریایی نیز حاکم می‌باشد به همین لحاظ مبادرت به بیان اصول حقوقی حاکم بر حفاظت از محیط‌زیست می‌نماییم: با یک دید کلی به محیط‌زیست متوجه می‌شویم که در اکثر فعالیت‌ها و اقدامات موثر بر روی کره زمین آثار عام‌الشمول و فراگیری بر طبیعت وارد می‌شود و اختصاص به یک نقطه یا کشور خاص ندارد هرچند ممکن است اقدامات جزئی یا منطقه‌ای خاص نیز نمود بیشتری داشته باشد لیکن در مجموع آثار زیانبار تخریب محیط‌زیست گریبانگیر کل جامعه بشری اعم از نسل موجود و نسل‌های آینده خواهد بود به این لحاظ محیط‌زیست، میراث مشترک بشریت می‌باشد. «به همین دلیل بود که پیش‌نویس طرح جرائم علیه صلح و امنیت بشری مصوب ۱۹ ژانویه ۱۹۹۱ در ماده (۲۶) صدمات عمدی و شدید به محیط‌زیست را از جمله جرائم علیه صلح و امنیت بشری داشته است» (برزگر، ۱۳۹۷: ۹).

امروزه حق بر محیط‌زیست یکی از توسعه یافته‌ترین حقوق همبستگی محسوب و بوسیله قوانین اساسی تعدادی از کشورها شناسایی شده است و در واقع حق بر محیط‌زیست به موجب اصل اول اعلامیه استکهلم ۱۹۷۲ مورد تصویب قرار گرفته است رابطه بین حقوق بشر و حمایت از محیط‌زیست از امور قطعی است که در کنفرانس استکهلم وضع شده است. «مطابق با اصل اولیه اعلامیه استکهلم» انسان از حقوق بنیادین برای

داشتن آزادی، برابری و شرایط مناسب زندگی در محیط‌زیستی که به او اجازه زندگی با حیثیت و سعادت‌مندانه را بدهد برخوردار است. پس انسان‌ها بایستی در خلال حمایت از محیط زندگی‌شان مورد حمایت قرار گیرند. همچنین حق بر محیط‌زیست، سایر حقوق تضمین شده هر شخصی انسانی را در رابطه با تساوی بین شهروندان تکمیل می‌کند» (رمضانی، ۱۳۹۸: ۸). همچنین ماده (۲۸) اعلامیه جهانی حقوق بشر نیز حق بر محیط‌زیست را اعلام داشته «هرکس حق دارد برقراری نظم را بخواهد که از لحاظ اجتماعی و بین‌المللی و حقوق آزادی‌هایی که در این اعلامیه ذکر گردیده تأمین کند و آنها را اعمال نماید».

«حق بر محیط‌زیست سالم بعنوان یک حق اساسی و بنیادین جای خود را در مجموعه حقوق بشر باز کرده است. توجه ویژه به این حق موجب شناخت ظرفیت‌های حقوق مدنی و سیاسی و حقوق اقتصادی و فرهنگی و اجتماعی شده است. حق بر محیط‌زیست بعنوان بخشی از حق حیات، حق به زندگی با استاندارد، حق به بهداشت، حق به هوای سالم، حق به علایق و ویژگی فرهنگی مورد توجه قرار گرفته و عمدتاً در درون نسل اول حقوق بشر توسعه یافته است» (مولایی، ۱۳۸۸: ۳۳۷). باتوجه به آنچه گفته شد، حق بر محیط‌زیست بعنوان یکی از اصلی‌ترین حقوق بشر شناخته شده است.

۲- مفاهیم و تعاریف حقوقی محیط‌زیست دریایی

۷۲

در این بخش از مقاله به بررسی تعاریفی چون تعریف دریاها در کنوانسیون، محیط‌زیست و انواع آن، آلودگی زیست‌محیطی و اختلافات و ... پرداخته خواهد شد.

۲-۱- تعریف دریا در کنوانسیون

کنوانسیون تعریف دقیقی از دریا یا فضای اقیانوس نکرده است؛ زیرا کنوانسیون دریا را شامل محدوده‌ای از دریاهای آزاد تا آب‌های داخلی می‌داند. مقررات کنوانسیون وسعت اقیانوس یا دریا، فاصله از زمین را بدون توجه به طبقه فیزیکی و یا تکنیک حقوقی از فضای اقیانوس‌ها می‌داند (تعاریفی مثل شور بودن نمی‌تواند مفید باشد؛ یعنی اقیانوس‌ها یا مناطق دریایی و بعضی آب‌های داخلی، بدمزه می‌باشند). کنوانسیون حقوق بین‌الملل حقوق دریاهای، فضای اقیانوس‌ها یا دریا را شامل سطح آب و عمق آب (افقی و عمودی) همانطور که مناطق آبی به وسیله مقررات کنوانسیون، قانونگذاری شده‌اند، می‌داند و بستگی به نواحی دریا و یا فضای اقیانوس بطور خاص و یا دریا محلی شامل بستر شود. فضای اقیانوس یا دریا ممکن است شامل جو عمودی و بالای دریاهای و فضای خارجی واقع در بالای سطح آب در فضای عمودی و خارجی که بوسیله این کنوانسیون حاکم است می‌باشد (جانبازی، ۱۳۸۹: ۵۷).

۲-۲- محیط‌زیست دریایی

حمایت از محیط‌زیست دریایی تا کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو محدود بوده است و مقررات این کنوانسیون در مورد دریای آزاد مطابق مواد ۲۴ و ۲۵، بیشتر آلودگی نفتی ناشی از کشتی‌ها، لوله‌گذاری در حین عملیات بستر دریاها و آلودگی‌های هسته‌ای و همکاری با سازمان‌های بین‌المللی در جهت جلوگیری از آلودگی بوده است؛ اما تعهدات اساسی و کلی برای بررسی منابع آلودگی دریاها و حفاظت از محیط‌زیست دریایی به صورت روشن تعریف نشده بود. و حقوق بین‌الملل کلاسیک هم بطور کلی تعهدات برای دولت‌ها را در مقرره‌گذاری برای آلودگی دریا مشخص ننموده است؛ و این مهم در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها حسب توجه به بخش پنجم از قسمت یازدهم کنوانسیون مواد (۲۰۷-۲۲۳) (قواعد بین‌المللی و قوانین داخلی برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط‌زیست دریایی) به وجود آمد. از نظر تاریخی یکی از ضعیف‌ترین بخش‌های تلاش‌های بین‌المللی در مقررات و قانونگذاری، بخش آلودگی دریایی بوده است. ولی امروزه از طریق تلاش‌های بین‌المللی و کنفرانس‌های دیپلماتیک، قواعد و استانداردهای بین‌المللی، حداقل تعهدات اساسی درخصوص تکلیف و وظیفه دولت‌ها در حمایت از حقوق دریا ناشی از آلودگی به وجود آمده است و بایستی اقدامات عملی چه در منطقه ساحلی و یا دیگر مناطق خارج از کنترل خود، انجام دهد و آنچه در این تحقیق بیشتر مورد توجه قرار گیرد، همین تفسیر و اختلاف در اجرای مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ در محیط‌زیست دریایی ۷۳ می‌باشد. حسب کنوانسیون حقوق دریاها شش منبع اصلی آلودگی اقیانوس‌ها شامل: منبع آلودگی خشکی، فعالیت‌های ساحلی، حفاری از مناطق قاره‌ای، استخراج معادن نهفته در بستر دریا، زباله (زه‌کش) در اقیانوس-ها، منبع آلودگی توسط کشتی‌ها و آلودگی از طریق کشتی‌ها می‌باشد. در کل مطابق ماده (۱) آلودگی محیط‌زیست دریا یعنی: ریختن مواد و انرژی توسط بشر بطور مستقیم و غیرمستقیم در محیط‌زیست دریا، شامل: مصب که منجر و یا احتمالاً منجر به ورود صدمه و خسارت به منابع زنده و حیات دریا، زیان به سلامت و حیات بشری، وقفه در فعالیت‌های دریایی از جمله ماهیگیری و سایر استفاده‌های مشروع از دریا و لطمه به کیفیت آب مورد استفاده و کاهش مطبوع بودن آن می‌گردد (ملکم، ۱۳۹۸: ۸۴).

۲-۳- آلودگی زیست‌محیطی

تعیین و تعریف دقیق آلودگی به علت عدم دسترسی به اطلاعات علمی و به روز در زمینه زیست‌محیطی کاری سخت می‌باشد چون پیش‌بینی و میزان آلودگی و نوع آلودگی و عواقب آن متغیر می‌باشد. وجود مقداری زیاد مواد جامد یا گاز و مایع ممکن است در محیط‌های متفاوت، آلودگی‌های متفاوت و متنوع را ایجاد کند. مطابق ماده (۱) کنوانسیون آلودگی فرامرزی، آلودگی یعنی افزودن مستقیم و یا غیرمستقیم هر نوع مواد یا انرژی در محیط‌زیست به وسیله انسان که در نتیجه تأثیر آن در طبیعت سلامت بشر را با خطر روبرو سازد و

به منابع حیاتی و زیستی و سیستم حیات زیان وارد کند و به امکانات و بهره‌برداری‌های قانونی صدمه بزند و یا قانون حفاظت و بهسازی محیط‌زیست ایران مصوب ۱۳۵۳ در ماده (۹) خود تعریف آلودگی محیط‌زیست را بدین صورت بیان می‌کند پخش و یا آمیختن مواد خارجی به آب‌وهوا، خاک یا زمین به میزانی که کیفیت فیزیکی، شیمیایی و یا بیولوژیکی آن را بطوریکه زیان‌آور به حال انسان یا سایر موجودات زنده یا گیاهان و یا آثار و ... باشد تغییر دهد. نهضت حمایت از محیط‌زیست دریایی بر این باور است که ما در محیط‌زیست خود، با سایر موجودات زنده شریک هستیم و در واقع تعهد به رعایت امانتی است که نوع بشر نسبت به زندگی سایر موجودات زنده روی زمین دارد این نوع تعریف به کنترل و مراقبت بیش از جبران آثار زیان‌بار به محیط‌زیست توجه دارد. گروه مشترک متخصصین امور علمی آلودگی دریاها ۱۹۶۹ تعریف آلودگی محیط‌زیست دریایی را بدین صورت بیان داشته است: آلودگی، افزودن مستقیم و یا غیرمستقیم مواد یا انرژی به محیط‌زیست دریایی به وسیله بشر که منجر به آثار زیانباری بشود که به منابع زنده صدمه وارد سازد و برای سلامت بشر مضر باشد. در ماده (۲) کنوانسیون مارپول ۱۹۷۳ در تعریف آلودگی آمده است که: هر ماده‌ای که به دریا وارد شود و خطراتی برای انسان داشته باشد و به منابع زنده و حیات دریایی صدمه بزند و مانعی برای استفاده مشروع از دریاها ایجاد کند، باعث آلودگی می‌گردد و یا تعاریف دیگر که اصل مضر بودن عمل برای محیط، محدود به خسارت آبی و فوری نشده و زیان‌ها و صدمات وارده در آینده را در برگیرد. اما آلودگی نفتی سهم عمده آلودگی محیط‌زیست دریایی می‌باشد از یک‌طرف حمل‌ونقل دریایی نفت توسط نفت‌کش و از طرف دیگر اکتشاف، استخراج و بهره‌برداری برای نفت و گاز و دیگر مواد معدنی در کف و بستر و زیر بستر دریاها و مناطق تحت حاکمیت دولت ساحلی می‌تواند تشدید کننده آلودگی دریاها باشد، آلودگی نفتی به موجب کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و صندوق جبران خسارت عبارت است: از هرگونه آسیب و صدمه‌ای که سبب خروج نفت از تانکر و ریزش نفت به دریا گردد بطوریکه آلودگی دریا را در پی داشته باشد؛ که این تعریف جامع و کاملی نمی‌باشد چون آلودگی غیر از موارد فوق ممکن است حاصل رودخانه‌ها و تأسیسات صنعتی و پتروشیمی نزدیک ساحل، سکوها‌های نفتی، ریختن مواد زائد و زباله‌های تأسیسات مذکور به دریا هم باشد. به دنبال چنین آلودگی‌های دریایی، اقدامات بین‌الملل در سطح وسیع برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی ناشی از آلودگی‌های نفتی تدوین و به تصویب رسد مثل کنوانسیون پیشگیری آلودگی ناشی از کشتی سال ۱۹۷۳ و کنوانسیون مارپول ۱۹۷۸-۱۹۷۳، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها ماده (۲۰۷)، ۱۹۴، ۲۰۸، ۱۴۵، ۲۱۵، ۲۱۰) ماده (۲) کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای آزاد، بطور کل قسمت دوازدهم کنوانسیون به آلودگی اشاره دارد (محمدعلیان، ۱۳۹۶: ۸۱).

۳- منابع آلودگی دریایی

چهار منبع عمده برای آلودگی دریایی وجود دارد: کشتیرانی، ریختن مواد زاید به دریا، فعالیت‌های بستر دریا و فعالیت‌های مستقر در خشکی.

۳-۱- کشتیرانی

آلودگی دریایی تا حدودی نتیجه عملیات معمولی کشتی‌هاست. کشتی‌هایی که با موتور دیزل نفتی کار می‌کنند (یعنی اکثریت قابل توجهی از آنها) مقادیری نفت همراه با فاضلاب خود به آب دریا می‌ریزند و نیز دودهایی که آنها به هوا می‌فرستند در نهایت به دریا باز می‌گردد. برخی از کشتی‌های غیرنفتکش نیز از مخازن سوخت برای پر کردن آب موازنه استفاده می‌کنند و این آبهای آلوده به نفت را قبل از بارگیری مجدد به دریا می‌ریزند. برخی از کشتی‌های هسته‌ای نیز می‌توانند منشا آلودگی باشند؛ کلیه کشتی‌ها با هر سوختی که کار کنند، چنانچه زباله‌ها و فاضلاب خود را مستقیماً به دریا بریزند، باعث آلودگی می‌شوند. اما تاکنون بیشترین میزان آلودگی کشتی‌ها، ناشی از محموله آنها بوده است. نفت بعنوان کالایی که به مقادیر زیاد در دریا حمل می‌شود، اکثراً بطور عمدی، همراه با آبی که برای شستشوی مخازن خالی نفت و یا بعنوان آب موازنه وارد مخازن شده است و بعداً بیرون ریخته می‌شود، وارد آب می‌شود (جعفری مساعد، ۱۳۸۸: ۵۱).^{۷۵} شدت این مساله با گسترش استفاده از روش بارکردن روی باقیمانده بار قبلی یا سربار کردن، که در همین بخش درباره آن توضیح داده خواهد شد، به تدریج کاهش می‌یابد. گاهی اوقات نفت و نیز سایر مواد مضر مثل مواد شیمیایی، گازهای مایع و مواد رادیواکتیو در اثر تصادف و به گل نشستن و یا انفجار کشتی‌ها وارد آب می‌شوند. افزایش روزافزون کشتی‌ها، باعث بالا رفتن خطرات تصادفات شده است و تمایل به ساختن کشتی‌های بزرگتر، نتیجه تصادفات را وخیم‌تر کرده است (همان، ۵۳).

۳-۲- تخلیه مواد زاید

در دهه ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰، روش معمول از بین بردن ضایعات ناشی از تاسیسات مستقر در خشکی، تخلیه مواد زاید به دریا بود. این امر به خاطر ارزانی نسبی و سهولت آن نیز تا حدودی ناشی از افزایش محدودیت‌های مربوط به آلودگی محیط در خشکی بود. انواع اصلی مواد زایدی که به دریا ریخته می‌شوند شامل مواد رادیواکتیو، مواد بدون مصرف نظامی، ضایعات تصفیه خانه‌ها، فاضلاب و مواد زاید کارخانه‌های صنعتی است، که حاوی انواع عناصر آلوده کننده آب هستند و بسیاری از آنها شدیداً زهرآگین‌اند. گرچه ضایعات دیگری هم از کشتی‌ها به دریا ریخته می‌شوند، ولی کنوانسیون‌های بین‌المللی تخلیه مواد زاید در آب را به صورت جداگانه‌ای از کشتیرانی مطرح کرده‌اند. این امر تا حدودی ناشی از آن است که تخلیه مواد زاید، برخلاف

سایر موارد آلودگی ناشی از کشتی‌ها، همیشه حالت عمدی دارد و معمولاً می‌تواند مأموریت اصلی کشتی حامل مواد زاید باشد و نیز به خاطر این است که تخلیه مواد زاید در واقع ادامه آلودگی ایجاد شده در خشکی است (زمانی، ۱۳۸۸: ۱۰۱).

۳-۳- فعالیت‌های بستر دریاها

آلودگی عمدی در تاسیسات اکتشاف و بهره‌برداری نفت و گاز در بستر دریاها به ندرت دیده می‌شود، مگر در زمینه ریزش ضایعات داخلی و پس مانده‌های صنعتی و مقدار اندکی مواد زاید نفتی و شیمیایی؛ اما آلودگی غیرعمدی یا تصادفی امکان دارد در اثر انفجار تاسیسات، تصادم کشتی‌ها با این تاسیسات، ترکیدن لوله‌ها به خاطر فرسایش طبیعی یا برخورد اشیایی مثل تورهای ماهیگیری بروز کند. مقداری از آلودگی نیز امکان دارد بر اثر استخراج کلوخه‌های منگنز در بستر بین‌المللی دریاها به وجود بیاید، ولی تا زمان شروع بهره‌برداری تجاری از این منابع مشکل می‌توان گفت که اقرار آن چه خواهد بود (همان، ۱۰۲).

۳-۴- منابع آلودگی مستقر در خشکی و جو

آخرین منبعی که ذکر می‌کنیم و بسیار مهم و مسئله حدود سه چهارم از آلودگی دریایی است، وارد شدن مواد آلوده کننده مستقر در خشکی به دریاست. این آلودگی‌ها شامل اند بر: فاضلاب و پس مانده‌های صنعتی که مستقیماً و یا به وسیله رودخانه‌ها وارد آب دریا می‌شوند. روش اصلی قانونگذاران و دست‌اندرکاران امور دولتی معمولاً توجه به منبع آلودگی دریایی بوده است و کمتر توجهی به ماهیت هرکدام از آلوده کننده‌ها شده است. تفاوت در ماهیت صلاحیت مربوط به امور خشکی و دریایی، دلیل این نحوه برخورد است. در عین حال، منبع آلودگی هرچه که باشد، توجه بیشتری به انواع سمی‌تر و قابل رویت‌تر آنها می‌شود. بدین ترتیب، لازم است کمی درباره مهم‌ترین آلوده کننده‌های دریایی صحبت کنیم (بزرگر، پیشین: ۵۱).

۴- مسئولیت خسارت آلودگی

هدف اصلی حقوق بین‌الملل در زمینه آلودگی دریایی جلوگیری از بروز آلودگی است، ولی در عین حال هدف ثانوی آن تسهیل جوابگویی به ادعای خسارت کسانی است که از آلودگی متضرر شده‌اند. در واقع، وجود برنامه‌ای برای جبران خسارت قربانیان آلودگی می‌تواند تاثیر مثبتی در جلب توجه بیشتر صاحبان کشتی‌ها به رعایت استانداردهایی که به منظور جلوگیری از آلودگی وضع شده‌اند داشته باشد. قربانیان آلودگی حتی اگر بتوانند کشتی متخلف را شناسایی کند و ارتباط منطقی بین آلودگی و صدمات موجود را به ثبوت برساند. ممکن است با مشکلات زیادی برای اقدام علیه صاحب کشتی برای جبران خسارت روبرو شود. اول، ممکن است ثبوت خطای صاحب کشتی مشکل باشد، در اکثر نظام‌های حقوقی، اثبات خطا در ادعای جبران

خسارت وارده یک طرف به طرف دیگر ضروری است. دوم، اگر صاحب کشتی تبعه دولت دیگری باشد، اقدام از طریق دادگاه‌های داخلی کار دشواری است، زیرا ممکن است صلاحیت دادگاه‌های مزبور احراز نشود. حتی در صورتی که رسیدگی انجام شود و به نتیجه مثبت برسد، اجرای رای دادگاه ممکن است با مشکل روبرو شود. سوم، جبران خسارت قربانی حادثه آلودگی امکان دارد خارج از توانایی مالی صاحب کشتی باشد (چرچیل و لو، ۱۳۸۵: ۲۸۴).

۴-۱- کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی و صندوق جبران خسارت

کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی مورخ ۱۹۶۹ و نیز کنوانسیون بین‌المللی تاسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی مورخ ۱۹۷۱ تلاشی برای جوابگویی به مشکلات احتمالی قربانیان آلودگی نفتی است. کنوانسیون مسئولیت مدنی مقرر می‌کند که اگر نفت رها شده و یا تخلیه شده از کشتی موجب بروز خساراتی در قلمرو دول عضو، از جمله دریای سرزمینی آنها بشود، مسئولیت کامل خسارات و هزینه اقدامات پیشگیرانه به جزء در سه مورد برعهده صاحب کشتی است. سه موردی که مستثنی شده‌اند، عبارتند از: (۱) چنانچه خسارت ناشی از جنگ یا قوه قاهره باشد؛ (۲) خسارات ناشی از عمل یا ترک عملی توسط طرف ثالثی به منظور ایجاد آلودگی باشد؛ (۳) چنانچه خسارات کاملاً ناشی از غفلت یا اشتباه دولت یا مقام مسئول نگهداری چراغ‌ها و علائم کمکی دریانوردی باشد. در اینگونه موارد صاحب کشتی به هیچ وجه مسئولیتی ندارد (مواد ۱ و ۲). مقررات فوق توسط کنوانسیون خسارت تکمیل شده است. اول، کنوانسیون آخر مقرر می‌کند که اگر صاحب کشتی طبق کنوانسیون مسئولیت مدنی به هیچ وجه مسئول نباشد و مشمول یکی از استثنایا بشود و یا چنانچه مسئول بوده، ولی از لحاظ مالی به صورت کامل قادر به ادای تعهدات نباشد و یا خسارت آلودگی بیشتر از میزان مسئولیت او باشد، خسارت قربانی به وسیله صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی تا میزان ۶۷۵ میلیون فرانک طلا جبران می‌شود (ماده ۴). طبق پروتکل این کنوانسیون، که در سال ۱۹۷۶ اتخاذ شد، ولی هنوز لازم‌الاجرا نشده است، میزان جبران، ۳۰ میلیون حق برداشت ویژه شده است؛ احتمالاً حدود جدیدی بعداً براساس حق برداشت ویژه تعیین خواهد شد. دوم، کنوانسیون صندوق خسارت مقداری از فشار مالی وارد بر صاحب کشتی را، که براساس کنوانسیون مسئولیت مدنی پیش‌بینی شده است، با پرداخت بخشی از مسئولیتی او که مازاد بر ۱۵۰۰ فرانک طلا یا ۱۲۵ میلیون فرانک، هر کدام که کمتر باشد، تقلیل می‌دهد. معهداً صندوق مزبور در صورتی که آلودگی ناشی از اشتباه عمدی صاحب کشتی باشد یا ناشی از عدم رعایت یا کوتاهی در مورد مقررات برخی از کنوانسیون‌های مربوط به ایمنی دریانوردی یا آلودگی نفتی باشد و خساراتی به وجود آمده باشد، که نتیجه این خطاها است، کمکی به صاحب کشتی نخواهد کرد (ماده ۵).

صاحب کشتی ثبت شده در یکی از دول عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی که بیش از ۲ هزار تن نفت حمل می‌کند، باید طبق کنوانسیون دارای بیمه یا تضمین مالی کافی برای کل میزان مسئولیت خسارات آلودگی باشد. کشتی‌ها باید دارای گواهی یا تصدیقی از جانب مقامات دولت صاحب پرچم در این زمینه باشند. این تصدیق باید در کشتی باشد و اجازه فعالیت تجاری به کشتی داده نشود، مگر اینکه چنین تصدیقی داشته باشد (همان، ۲۸۶).

۲-۴- طرح‌های صنایع برای مسئولیت

شرکت‌های بزرگ صاحبان نفت‌کش‌ها و شرکت‌های نفتی دو طرح خصوصی برای جبران خسارات تهیه کرده‌اند؛ قرارداد داوطلبانه صاحبان نفت‌کش‌ها برای مسئولیت خسارات نفتی که از اکتبر سال ۱۹۶۹ به اجرا درآمده است و قرارداد مکمل ضمنی مسئولیت نفت‌کش‌ها برای آلودگی نفتی که از سال ۱۹۷۱ به اجرا درآمده است. این دو قرارداد بیشتر مقررات کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی و صندوق جبران خسارت آلودگی را در بر می‌گیرند. طرح‌های مزور به خصوص قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی و صندوق جبران خسارات اهمیت زیادی داشتند و هوز هم برای قربانیان صدمات نفتی می‌توانند منافع زیادی در برداشته باشند، زیرا حدود ۹۰ درصد از دولت‌های ساحلی جهان عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی نیستند و در عین حال قرارداد شامل بیش از ۹۰ درصد از کشتی‌های نفت‌کش جهان است (رنجبریان، ۱۳۹۱: ۳۷).

۷۸

۳-۴- سایر قراردادهای مربوط به مسئولیت

ترتیبات ویژه‌ای از لحاظ مسئولیت خسارات آلودگی برای مواد رادیواکتیو پیش‌بینی شده است. چنین مواردی از آلودگی امکان دارد در اثر بروز حادثه‌ای در کشتی حامل مواد رادیواکتیو و یا عملیات کشتی‌های اتمی یا بروز تصادفات برای کشتی‌های اتمی باشد. در مورد اولی، کنوانسیون پاریس برای مسئولیت شخص ثالث در زمینه انرژی هسته‌ای مورخ ۱۹۶۰ و کنوانسیون وین مسئولیت مدنی خسارات هسته‌ای مورخ ۱۹۶۳ مقرر می‌کند که گردانندگان تاسیسات هسته‌ای مسئول انحصاری خسارات ناشی از حوادث هسته‌ای در جریان حمل و نقل دریایی این مواد هستند. در هر دو مورد مسئولیت گردانندگان جدی، ولی محدود است. کنوانسیون مسئولیت مدنی در زمینه حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای مورخ ۱۹۷۱ بر مسئولیت انحصاری گردانندگان تاسیسات هسته‌ای تاکید و تصریح می‌کند که صاحب کشتی به هیچ وجه مسئول خسارات ناشی از حمل و نقل مواد هسته‌ای نیست، مگر اینکه عمل یا ترک عملی از روی عمد برای بروز خسارات انجام شده باشد. در مورد خسارات ناشی از کشتی‌های هسته‌ای، کنوانسیون بروکسل راجع به مسئولیت گردانندگان کشتی‌های هسته‌ای مورخ ۱۹۶۲ مقرر می‌کند که گردانندگان کشتی هسته‌ای کاملاً مسئول خسارات ناشی

از حوادث اتمی هستند. معهدا کنوانسیون مزبور وارد مرحله اجرایی نشده است و بعید است به این مرحله برسد (افتخار جهرمی، ۱۳۸۸: ۳۶).

۵- صلاحیت دولت‌ها در حمایت و حفاظت از زیست‌محیط دریاهایی در کنوانسیون ۱۹۸۲

در عین حال که تاثیرگذاری بشریت بر زیست‌محیط دریاها اجتناب‌ناپذیر است، فعالیت‌های حقوقی دولت‌ها در این عرصه، آثار مخربی بر جای گذاشته است. اراده عام جامعه جهانی بر پیشگیری، کنترل و جلوگیری از بروز صدمات زیست‌محیطی و تاثیر مستقیم و غیرمستقیم این خسارات بر بقاء جوامع انسانی باعث شده است که پرداختن به موضوع جبران خسارات زیست‌محیطی اجتناب‌ناپذیر باشد. کنوانسیون حقوق دریاهای مقرراتی را در اختیار دولت‌ها قرار داده است که به موجب آن به کنترل آلودگی دریاها بپردازند. مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای، اگرچه واجد مقررات دقیق و خاصی در این زمینه نیست، لیکن دربرگیرنده بایسته‌هایی کلی است که منجر به پاکیزه ماندن زیست‌محیط دریا می‌شود. همانطور که تعهد دولت‌ها برای جلوگیری از ایراد خسارت به سرزمین دولت دیگر، یک تعهد یکجانبه نیست، کلیه دولت‌ها ملزم هستند که به موجب حقوق بین‌الملل عرفی برای جلوگیری از آلودگی زیست‌محیط دریا به همکاری با یکدیگر بپردازند. تعهد عام همکاری دولت‌ها در مسائل زیست‌محیطی، ریشه در واقعیت «محیط‌زیست؛ میراث مشترک بشریت» دارد. در این ۷۹ شرایط، تعهد دولت‌ها نسبت به زیست‌محیط دریاهای، اگرچه به معنای جلوگیری مطلق از آلودگی نیست، لیکن واجد تعهداتی به انجام اقدام مقتضی از سوی دولت‌ها برای ایجاد حداقل آلودگی به زیست‌محیط دریاهای است. در حالیکه مقررات مواد (۱۹۲) تا (۱۹۴) و (۲۳۵) کنوانسیون حقوق دریاهای، به حمایت از زیست‌محیط دریایی می‌پردازد، کلیات مسئولیت و تعهد دولت‌ها بر حمایت و حفاظت از زیست‌محیط دریا باعث شده است، تشخیص، تصویب و اجرای قوانین لازم در این حوزه، برعهده دولت‌ها قرار گیرد. کلی‌نگری تنظیم‌کنندگان کنوانسیون حقوق دریاهای، باعث شده است که بطور مثال مفهوم «خسارت» موجد مسئولیت دولت‌ها تعریف نشود و صرفاً به توضیحات مقرر در ماده کنوانسیون حقوق دریاهای راجع به آلودگی بعنوان معیاری برای خسارت اکتفا شود. علاوه بر این، کنوانسیون حقوق دریاهای واجد هیچ مقرراتی برای جبران خسارت نیست. با اینحال حقوق بین‌الملل محیط‌زیست، دربرگیرنده تعاریف متفاوتی از مفهوم خسارت زیست‌محیطی است. از این منظر، معانی متفاوت در شرایط متفاوت کاربرد پیدا می‌کند. خسارت به منابع طبیعی بسیار سخت‌گیرانه‌تر از خسارت به اموال تعریف شده است. لیکن بطورکلی خسارت زیست‌محیطی، دربرگیرنده دو عنصر زیست‌محیط و غرامت است. در رابطه با عنصر زیست‌محیط، در عین حال که لازم نیست خسارت یا صدمه

ملموسی به زیست‌محیط وارد شود، لیکن خسارت بی‌ارتباط با محیط‌زیست در این چارچوب قرار نمی‌گیرد (کیس و دیگران، ۱۳۹۲: ۹۵).

کنوانسیون حقوق دریاها، به مفهوم «خسارت ناشی از آلودگی» در ماده ۲۳۵ کنوانسیون اشاره کرده است، در حالیکه واژه خسارت در هیچیک از مقررات کنوانسیون تعریف نشده است. از این منظر تعهد واقعی ناشی از نقض مقررات مواد (۱۹۲ تا ۱۹۴) و (۲۳۵) کنوانسیون حقوق دریاها، به سختی محقق می‌شود. چراکه دولت‌ها باید این مقررات را براساس توانایی‌های خویش به اجرا بگذارند. مقررات کنوانسیون حقوق دریاها، از دولت‌ها خواسته است که در سیستم‌های حقوقی خود، زمینه را برای پرداخت غرامت فوری و کافی یا دیگر طرق جبران خسارت در ارتباط با خسارات ایجاد شده در اثر آلودگی زیست‌محیط دریاها توسط اشخاص حقیقی یا حقوقی تحت صلاحیت فراهم کنند. این درخواست به این معنا است که دولت‌ها متعهد به توسعه سیستم‌های ملی در حمایت از زیست‌محیط می‌باشند، تا حدی که این سیستم‌های ملی، پاسخگوی خسارات وارده به زیست‌محیط باشند. از دولت‌ها انتظار می‌رود که برای توسعه حقوق بین‌الملل در رابطه با تعهد و مسئولیت ارزیابی و جبران خسارت وارده به زیست‌محیط دریاها تلاش کنند. لذا دولت‌ها وظیفه دارند در ارتباط با مسئولیت جبران خسارت آثار زیانبار ناشی از فعالیت‌های آنها در قلمرو تحت حاکمیت یا کنترل بر مناطق خارج از قلمرو خود، با دیگر کشورها همکاری کنند و زمینه تصویب قوانین بین‌المللی را فراهم نمایند (همان، ۹۶).

کنوانسیون مقرراتی را جهت تدوین صلاحیت وضع قوانین و مقررات اجرای قوانین در رابطه با حفاظت از محیط‌زیست دریایی توسط دولت عضو ارائه می‌دهد به موجب کنوانسیون مذکور دولت‌های صاحب پرچم بایستی کشتی‌های خود را موظف به رعایت مقررات مندرج در کنوانسیون‌های بین‌المللی حتی دولت‌هایی که عضو نیستند بنمایند. در مورد اینکه آیا مقررات کنوانسیون‌های ۱۹۵۴ و ۱۹۷۳ شامل رعایت این مقررات و استانداردها می‌شود کنوانسیون ۱۹۸۲ ساکت می‌باشد ولی دولت صاحب پرچم براساس حقوق عرفی می‌تواند به وضع قوانین زیست‌محیطی برای کشتی‌های خود بپردازد و این مقررات بایستی بدون تبعیض و منع عبور بی‌ضرر نباشد ولی صلاحیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی خود به بازرسی، توقیف و رسیدگی قضایی به کشتی‌های خارجی ناقص مقررات بین‌المللی در مورد آلودگی می‌باشد و در تنگه‌ها فقط می‌تواند زمانی که نقص مقررات موجب بروز یا تهدید ایجاد آلودگی مهم زیست‌محیطی دریایی شود اقدام به توقیف کشتی نماید. در منطقه انحصاری در صورتیکه کشتی اقدام به تخلیه مواد آلوده کننده در دریا نماید که موجب صدمه مهم یا تهدید زیست‌محیطی یا منافع یا منابع دریای سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی شود کشتی را متوقف نماید، دولت ساحلی می‌تواند به اعمال قوانین ضد آلودگی خود و همچنین قواعد و استانداردهای بین‌المللی بپردازد؛ و چنانچه کشتی از لحاظ زیست‌محیطی فاقد قابلیت دریانوردی باشد، دولت

صاحب بندر می‌تواند تا زمان برطرف شدن خطر و رفع مشکل مانع خروج کشتی از بندر شود. در هر صورت دولت ساحلی یا صاحب بندر می‌تواند رسیدگی قضایی علیه کشتی دیگر نماید مبنی بر اینکه آلودگی موجب صدمه مهم به دولت ساحلی می‌گردد، آلودگی در دریای سرزمین رخ داده باشد و دولت صاحب پرچم ظرف ۶ ماه از زمان اقدام دولت ساحلی یا صاحب بندر به رسیدگی قضایی نپردازند و یا اقدام قضایی دولت صاحب پرچم منتج به نتیجه نشود و النهایه قصور مکرر دولت صاحب پرچم در اجرای تعهدات خود نسبت به اجرای قواعد و ضوابط بین‌المللی معتبر. اما آنچه مهم است مقررات مربوط به آلودگی‌هایی در مورد کشتی‌های تجاری بوده و در کشتی‌های جنگی و دولتی اعمال نمی‌باشد. مشکل اساسی همینجاست در مواردی که کشتی‌های دولتی خود باعث آلودگی‌های شدید دریایی می‌شوند و صرفاً بحث مصونیت حاکمیتی مطرح بود و از طرفی رعایت قواعد حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی در مقررات و قواعد مخصصات مسلحانه (کنوانسیون ۴ گانه ژنو) گنجانیده شده است و بایستی از هرگونه ضرر زیست‌محیطی غیرضروری خودداری شود این تعارض‌ها اقدام برای همکاری در حوزه محیط‌زیست دریایی را مشکل می‌نماید. بدیهی است در زمان صلح قواعد حقوق عرفی مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲، تکلیف دولت‌ها به حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی است و اینکه آیا این مقررات در زمان جنگ و حمله مستقیم و مسلحانه قابل اعمال باشد روشن نیست و اجتناب از هرگونه ضرر زیست‌محیطی و غیرضروری کاملاً تفسیربردار است و غیرمشخص ۸۱ می‌باشد. و از طرفی حسب ماده (۸۸) کنوانسیون که بیان می‌دارد: «دریای آزاد باید به منظور مقاصد صلح‌آمیز مورد استفاده قرار گیرد» مقایسه قواعد کنوانسیون و قواعد جاری حقوق بین‌الملل از نظر نظامی مفید است اگرچه کنوانسیون حقوق دریاها، اعلام شرط را ممنوع نموده است ولی اعلامیه‌های تفسیری حسب ماده (۳۱۰) مجاز می‌باشد و عنوان «استفاده‌های صلح‌آمیز از دریاها» تا حدودی گمراه کننده است و از طرفی جنبه‌های نظامی از حساسیت فراوان برخوردار است. اما کنوانسیون ۱۹۸۲ هیچ معیاری به دست نمی‌دهد تا معلوم نمایند که کدام نوع استفاده نظامی از دریا مجاز است و ممکن است تحت عنوان فوق باشد و آنچه از لحاظ نظامی درباره حفاظت و نگهداری محیط‌زیست دریایی اهمیت دارد این است که اعمال مقررات در اینجا به عهده کشتی‌ها و هواپیمای جنگی و دیگر کشتی‌های دولتی است که کشتی‌ها و هواپیماهای مزبور خود ملزم به رعایت مقررات کنوانسیون درباره حفاظت و حمایت محیط‌زیست دریایی نیستند (Buffelan & Larribu, 2010: 233).

در نهایت می‌توان در خصوص صلاحیت‌ها بیان نمود که ماده (۲۱۱) کنوانسیون حقوق دریاها نیز الزاماتی همراه با تدابیر در خصوص جلوگیری از آلودگی بیان کرده و صلاحیت تنظیمی متفاوتی را به کشورها عرضه داشته که در ذیل به آنها پرداخته می‌شود:

۱) صلاحیت دولت صاحب پرچم کشورهای صاحب پرچم موظفند حداقل قوانین و مقرراتی را مطابق با استانداردهای عمومی پذیرفته شده بین‌المللی را به اجرا درآورند؛ این اقدامات حداقل باید به همان اندازه استانداردهای عمومی پذیرفته شده بین‌المللی باشد.

۲) صلاحیت دولت ساحلی در بنادر و دریای سرزمینی دولت‌های ساحلی می‌توانند قوانین و مقرراتی برای پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌های خارجی در محدوده دریای سرزمینی خود، از جمله کشتی‌های اعمال کننده حق عبور بی‌ضرر، تصویب و اجرا کنند. البته این اقدامات نباید مانع عبور بی‌ضرر شود (ماده ۲۱۱). همچنین این اقدامات (مستقیم یا غیرمستقیم) باید به اطلاع عموم برسد.

۳) صلاحیت دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی در صورتی که دولت ساحلی معتقد باشد که قواعد و استانداردهای بین‌المللی برای حفاظت یک ناحیه از منطقه انحصاری اقتصادی کافی نیست، می‌تواند درخواستی را به ائمه ارائه دهد و پس از بررسی با رعایت مقررات و استانداردهای، مجوز وضع قواعد ویژه‌ای به آن کشور داده خواهد شد (ماده ۲۱۱).

۶- مسئولیت دولت‌ها برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی (آلودگی محیط‌زیست دریایی)

مسئولیت یکی از مفاهیم اصلی حقوق بین‌الملل است که هم نسبت به تعهدات ناشی از نقص اصول حقوقی بین‌الملل عام و هم نسبت به تعهدات بین‌المللی ناشی از معاهدات اعمال می‌شود؛ و در زمینه مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در قبال آلودگی محیط‌زیست دریایی بند ۱ ماده (۲۳۵) کنوانسیون حقوق دریاهای بین‌المللی می‌دارد که: دولت‌ها در قبال اجرای تعهدات بین‌المللی خود در مورد حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی مسئول هستند و در صورت نقص تعهد، آنها طبق مقررات حقوق بین‌الملل مسئول خواهند بود. در خصوص آلودگی محیط‌زیست دریایی، دولت‌ها برطبق کدام تعهد، مکلف به اجرای آن هستند از آنجا که آلودگی محیط‌زیست دریایی موضوع جدیدی است و از طرفی با وجود تجارت آزاد در سطح وسیع از طریق حمل‌ونقل دریایی و بطور کلی آثار و عواقب استفاده بیش از حد تکنولوژی در بهره‌برداری از منابع اعم از زنده و غیرزنده، محیط‌زیست دریایی را متأثر ساخته است و عواقب آن فرامرزی و جامعه جهانی را درگیر می‌نماید. همه موارد بحث مسئولیت دولت‌ها را مطرح می‌کند. در صورت عدم توجه به تعهدات بین‌المللی و کنوانسیون و معاهدات دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی، آلودگی محیط‌زیست دریایی ادامه حیات بشری را با تهدید و حتی خطر به هم زدن تعادل زیست‌محیطی مواجه می‌سازد. مواردی مثل: الف) غیرقابل استفاده شدن آب دریاهای اثر تغییر محیط‌زیست دریایی؛ ب) بروز بیماری‌های گوناگون در گونه‌های مختلف آبزیان از جمله بیماری عدم تعادل در ماهیان و ایجاد مسئولیت در انسان. ج) ایجاد خسارت جبران‌ناپذیر به اکوسیستم دریایی و در نتیجه کاهش چشمگیر بسیاری از گونه‌های دریایی در دریای آزاد (جانبازی، پیشین: ۵).

۶-۱- خسارت زیست‌محیطی

مفهوم خسارات زیست‌محیطی معمولاً بعنوان مفهوم مالی در نظر گرفته می‌شود که در این حالت ارزش خسارات اقتصادی وارده یا ضرر مطرح می‌باشد. تکمیل این موارد می‌تواند شامل ارزش تجاری، ضرر معنوی و علائق هنری و منافع علمی باشد. اینگونه جبران خسارت‌ها ناشی از یک عمل قانونی است، یعنی تعیین و پرداخت غرامت برای آسیبی که از فعالیت‌های مجاز قانونی رخ می‌دهد، می‌باشد. کمیسیون حقوق بین‌الملل برای اینگونه موارد نظر داده است که برای پرداخت غرامت یا برای سایر راه‌های جبرانی، زیان‌دیده باید قابل دسترس باشد. در جبران خسارت مدنی معمولاً پرداخت غرامت پولی، منع کردن یا دستور توقف آن فعالیت می‌باشد؛ بنابراین با طرح دعوا و یا درخواست دستور اقدامات موقت و به دنبال آن درخواست خسارت باشد. همچنین در دادگاه‌ها و دیوان بین‌المللی، ممکن است دیوان دادرسی ضمن صادر نمودن دستور اقدامات موقت در جهت خواسته خواهان، تداوم یک فعالیت را معلق و یا تعدیل کند چون ارزیابی خسارات در یک فعالیت خطرناک منوط به تدابیر فنی و حاصل خود است و از طرفی خسارات یا آسیب زیست‌محیطی بررسی‌های بیشتری می‌طلبد. مسئله جبران خسارات وارده به محیط‌زیست در رابطه با مسئولیت مدنی یک کشور است. به موجب کنوانسیون ۱۹۹۳ لوگانو در خصوص «مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از اجرای فعالیت‌های خطرناک برای محیط‌زیست» که توسط شورای اروپا بعنوان یک سری قوانین منطقه‌ای در رابطه با ۸۳ مسئولیت مدنی تدوین شده است اساس این کنوانسیون «اصل آلوده کننده، پرداخت کننده است». حسب این کنوانسیون محل وقوع آسیب یا صدمه به محیط‌زیست است که با تحقق مسئولیت بی ارتباط است چه آن رویداد در مکانی در محدوده قلمرو دولت عضو حادث شده باشد و چه آن خسارت در قلمرو یک دولت غیرعضو اتفاق افتاده باشد، کنوانسیون مزبور اجازه مطالبه جبران غرامت را می‌دهد.

مواد (۶ تا ۱۲) این کنوانسیون اصول اساسی و پایه‌ای مسئولیت را بیان می‌کند و هرکس فعالیت خطرناکی را انجام دهد به خاطر آسیب‌های ناشی از آن فعالیت مسئول است و یا با ارائه دلیل ثابت کنند مسئولیتی متوجه آنها نیست. در جنگ عراق با کویت جبران خسارت‌های زیست‌محیطی توسط قطعنامه شبهه قضایی شورای امنیت از طریق پرداخت غرامت مالی تعیین شد. در ۱۹ ژانویه ۱۹۹۱ نیروهای عراقی اقدام به سرازیر نمودن محموله ۵ نفتکش گول‌پیکر به دریا کردند و نهایتاً در فاصله زمانی ۲۳ ژانویه تا ۲۸ فوریه، بیش از ۷۳۰ حلقه چاه نفتی کویت را به آتش کشیدند. قسمتی از این نفت بطرف خلیج فارس سرازیر و آب‌های آن را آلوده کرد، کی و چه کسی می‌تواند چنین خسارت‌هایی را برآورد و ارزیابی کند (حسینی نواز، ۱۳۹۱: ۴۶).

۶-۲- محدودیت تعیین خسارت

محدودیت در تعیین خسارت از محدودیت در تعریف خسارات زیست‌محیطی ناشی می‌شود. تعیین خسارات در حوزه محیط‌زیست مشکل می‌باشد مسائلی که مربوط به ارزیابی و چگونگی آن همیشه در دسترس نیست، چون تعیین میزان غرامت برای خسارات بخصوص در مورد آلودگی که محیط‌زیست را نابود کرده است کمتر از منافع از دست رفته (منافع موقتی، حال و آینده) و استفاده از اصطلاحاتی چون اقدامات معقول و بازگرداندن به وضعیتی که در قبل از آنچه در ماهیت زیست‌محیطی اختلال ایجاد نموده باشد مشکل‌تر است. همچنین براساس اصول نمی‌توان میزان خسارات را تعیین کرد زمانی که عدم قطعیت به علت فقدان علمی وجود دارد تعیین خسارت خارج از ذهن می‌باشد. برای جبران خسارات‌های آلودگی‌های نفتی نهادهایی در چهارچوب توافقات میان دولت‌ها، میان مالکین کشتی‌های نفتی و شرکت‌های نفتی به وجود آمدند، مثل صندوق کنوانسیون بین‌المللی ایجاد جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۷۱ و کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارت در آلودگی نفتی (۱۹۹۶) که هدف آنها پرداخت سریع جبران خسارت آلودگی نفتی در اثر تخلیه به دریا می‌باشد با توجه به نبود فقدان مکانیسم مشابه در سطح جهانی در سایر موضوعات زیست‌محیطی (غیر از آلودگی نفتی) در صورت ایجاد خسارت باید از قواعد کلی مسئولیت و حقوق بین‌المللی عرفی برای جبران خسارت استفاده نمود. رویه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها و پرونده‌های مختومه در دیوان بین‌المللی دادگستری (قضیه تریل اسملتر) چنین است؛ در ماده ۳۶ قواعد مسئولیت دولت‌ها (۲۰۰۱) صرفاً جبرانی است، جبران خسارت منحصرأً به خساراتی که از لحاظ مالی قابل تقویم بوده، جبران خسارات نه کاری به مجازات دولت مسئول دارد و نه جنبه تنبیهی و نه جنبه تمثیلی دارد. یعنی حقوق بین‌الملل مفهوم غرامات تنبیهی و یا عبرت‌آمیز را به رسمیت نمی‌شناسد. آن چیزی که در حقوق محیط‌زیست مهم است که همین مطلب است ولی وجود ندارد.

مسئولیت یکی از مفاهیم اصلی حقوق بین‌الملل است که هم نسبت به تعهدات ناشی از نقص اصول حقوقی بین‌الملل عام و هم نسبت به تعهدات بین‌المللی ناشی از معاهدات اعمال می‌شود؛ و در زمینه مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در قبال آلودگی محیط‌زیست دریایی بند ۱ ماده (۲۳۵) کنوانسیون حقوق دریاها بیان می‌دارد که: «دولت‌ها در قبال اجرای تعهدات بین‌المللی خود در مورد حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی مسئول هستند و در صورت نقص تعهد، آنها طبق مقررات حقوق بین‌الملل مسئول خواهند بود. درخصوص آلودگی محیط‌زیست دریایی، دولت‌ها برطبق کدام تعهد، مکلف به اجرای آن هستند. از آنجا که آلودگی محیط‌زیست دریایی موضوع جدیدی است و از طرفی باوجود تجارت آزاد در سطح وسیع از طریق حمل‌ونقل دریایی و بطورکلی آثار و عواقب استفاده بیش‌ازحد تکنولوژی در بهره‌برداری از منابع اعم از زنده و غیرزنده، محیط‌زیست دریایی را متأثر ساخته است و عواقب آن فرامرزی و جامعه جهانی را درگیر می‌نماید،

همه موارد بحث مسئولیت دولت‌ها را مطرح می‌کند (همان، ۴۶). در صورت عدم توجه به تعهدات بین‌المللی و کنوانسیون و معاهدات دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی، آلودگی محیط‌زیست دریایی ادامه حیات بشری را با تهدید و حتی خطر به هم زدن تعادل زیست‌محیطی مواجه می‌سازد. مواردی مثل: الف) غیرقابل استفاده شدن آب دریاها بر اثر تغییر محیط‌زیست دریایی؛ ب) بروز بیماری‌های گوناگون در گونه‌های مختلف آبزیان از جمله بیماری عدم تعادل در ماهیان و ایجاد مسئولیت در انسان؛ ج) ایجاد خسارت جبران‌ناپذیر به اکوسیستم دریایی و در نتیجه کاهش چشمگیر بسیاری از گونه‌های دریایی در دریای آزاد بنابراین اصل مسئولیت دولت‌ها در آلودگی محیط‌زیستی موارد ذیل را به وجود می‌آورد:

- ۱) جبران خسارت و ترمیم خسارت‌های زیست‌محیطی اولین وظیفه و تکلیف است که از نقض قواعد محیط‌زیستی ناشی می‌شود و حتی غیر از جبران خسارت بایستی هزینه‌های تحمیلی برای اقدامات مقتضی جهت اعاده به وضعیت سابق زیست‌محیطی فراهم شود. توجه به قضیه کارخانه کوزوف ۱۹۲۷ دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری، نقض یک تعهد متضمن تکلیف به جبران آن بنحو مکفی است. از طرفی حسب توجه به ماده (۳۰) و (۳۴) پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل در خصوص مسئولیت یک دولت بابت اعمال نادرست بین‌المللی ممکن است پرداخت خسارت و وضعیت به حالت سابق و ... منفرداً یا جمعاً صورت گیرد.
- ۲) منفعت یا عدم منفعت در پذیرفتن مسئولیت یافته‌های علمی تأیید می‌کند که بشر به صورت گسترده بر ۸۵
روی محیط‌زیست اثر گذاشته است اما بشر و جامعه جهانی چه نفعی یا منفعتی برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی دارد؟ که مسئولیت را تقبل کند؟ اگر نقض مقررات، قواعد و استانداردهای بین‌المللی ایجاد شده توسط سازمان‌های بین‌المللی موجب آلودگی آب‌های داخلی، دریای سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی کشور ساحلی بشود کشور ساحلی چه منفعتی می‌تواند داشته باشد؟ یعنی کشور ساحلی حسب توجه به منافع خود و قواعد بین‌المللی اعمال صلاحیت می‌کند. پس جدا از منافع خود، بنحوی منافع جامعه جهانی را پوشش می‌دهد حتی حسب توجه به این ماده کشورها از طریق یادداشت تفاهمی‌های نسبت به بازرسی از کشتی‌هایی که در بندرها کشور دیگر بطور داوطلبانه وارد می‌شوند در خصوص آلودگی‌های دریایی می‌توانند اقدام بکنند (مزینی، ۱۳۹۶: ۸۹). منابع زنده دریایی اهمیت حیاتی برای بشر دارند حفاظت و حمایت از این منابع زنده دریایی، نه تنها برای منافع جهانی بلکه با منافع ملی در هر زمانی مرتبط است. تعهد به حفظ این منافع، نه تنها در منطقه ساحلی یا منطقه آزاد بلکه در دریای آزاد مهم است در دریای آزاد، کشور صاحب پرچم نسبت به نقض تعهدات حفاظت از منابع زنده دارد مسئولیت دریایی در رویکرد جدید حسب نگرانی‌های کنونی دیگر در دریاها آزادی متنوع نیست در رویکرد جدید نه تنها بایستی نسبت به صلاحیت ملی بلکه در دریاها نسبت به فعالیت‌های بشر تجدیدنظر کرد دیگر مفاهیم بدون ابزارهای اجرایی کافی نیستند.

در جبران خسارت وارد شده به زیست‌محیط دریاها تعهد به جبران خسارت وارده شده به زیست‌محیط دریاها، از موضوعات پیچیده حقوق بین‌الملل محیط‌زیست است. این تعهد، بخشی از مسئولیت حقوقی حفظ زیست‌محیط دریاها است. مفهوم کلی «مسئولیت دولت»، لازم است از مفهوم «مسئولیت دولت در جلوگیری، کاهش یا کنترل صدمات زیست‌محیطی» تفکیک شود. اصل عدم خسارت به زیست‌محیط دریاها، بعنوان یک اصل حقوق بین‌الملل محیط‌زیست برگرفته از اعلامیه ریو است. اصل ۱۳ اعلامیه محیط‌زیست و توسعه (اعلامیه ریو)، دولت‌ها را به همکاری و مشارکت جدی به منظور توسعه هرچه بیشتر حقوق بین‌الملل، در زمینه مسئولیت ناشی از اعمال منع شده و جبران خسارات زیست‌محیطی در اثر فعالیت‌های داخل در مناطق تحت صلاحیت یا کنترل خویش که آثار آن به مناطق خارج از صلاحیت آنها وارد می‌شود، فرا می‌خواند. لذا اصل عدم خسارت به زیست‌محیط، ارتباط تنگاتنگی با اصل مسئولیت دولت دارد. البته در عین حال که این دو یک هدف را دنبال می‌کنند، ضروری است که میان آنها تفکیک قائل شویم. تعهد، اشاره به الزام به پرداخت غرامت برای خسارات دارد. مسئولیت، دربرگیرنده این تعهد توأم با دیگر مسئولیت‌ها، در رابطه با جلوگیری از ایراد خسارت به زیست‌محیط است. در عین حال که برخی از حقوقدانان میان مفاهیم «مسئولیت» و «تعهد» تمایز قائل می‌شوند، برخی دیگر این دو واژه را به جای یکدیگر بکار می‌گیرند. برخی دیگر تنها از تعهد دولت و برخی دیگر تنها از مسئولیت دولت سخن به میان می‌آورند. اما به نظر می‌رسد که «مسئولیت»؛ اشاره به الزام دولت‌ها و «تعهد»؛ واجد فرآیند منتهی به نقض این الزامات است. اصل مسئولیت بین‌المللی دولت، نسبت به فعالیت‌های برون مرزی، منجر به خطرات زیست‌محیطی بین‌المللی برای اولین بار در حکم داوری کارخانه ذوب فلز تریل اسملتر بین ایالات متحده و کانادا در سال ۱۹۴۱ به رسمیت شناخته شد. دیوان استدلال کرد که «به موجب اصول حقوق بین‌الملل، هیچ دولتی حق ندارد از قلمرو خود بنحوی استفاده کند، یا اجازه استفاده از آن را بدهد که نشت گازهای آلاینده منجر به ورود خسارت در قلمرو کشور دیگر و نسبت به اموال و اشخاص واقع در آن شود» (فتحی، ۱۳۹۴: ۸۱).

از این جهت دولت هم در استفاده از قلمرو سرزمین خود و هم در دادن مجوز صریح یا ضمنی برای استفاده از قلمرو یک شخص یا یک واحد غیردولتی که مسبب ورود خسارت به کشور خارجی و مالکیت اشخاص می‌باشد، دارای ممنوعیت است. با این وجود در پرونده‌های زیست‌محیطی، تعیین مسئول خسارت، از موضوعات چالش‌برانگیز است. اثبات رابطه علیت میان خسارت و عمل موجد آن بر این چالش می‌افزاید. در رابطه با جرایم زیست‌محیطی، عمدتاً به مسئولیت مطلق تکیه می‌شود. در نظام‌های مبتنی بر مسئولیت مطلق، فرض بر وجود تقصیر گرفته می‌شود، مگر اینکه صاحب فرض توجه آن را به دیگری اثبات کند. در این نظام اثبات «قصور از اقدام مقتضی» نیازی نیست. لیکن در نظام‌های مبتنی بر مسئولیت ناشی از تقصیر، لازم است برای اثبات مسئولیت دولت وقوع «قصور از اقدام مقتضی» ثابت شود. تفکیک در نظام‌های مبتنی

بر مسئولیت مطلق و مسئولیت ناشی از تقصیر، در حالی است که در بررسی مسئولیت‌های بین‌المللی، نیازی به اثبات تقصیر نیست. مسئولیت دولت صاحب پرچم در کنترل فعالیت و جبران خسارت ناشی از فعالیت‌های کشتی حامل پرچم مقررات کنوانسیون حقوق دریاها، از دولت‌های صاحب پرچم می‌خواهد که زیست‌محیط دریاها را از آلوده شدن حفاظت و حمایت نمایند و کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی زیست‌محیط دریا انجام دهند. دولت‌ها بر این اساس موظف به انجام اقدامات لازم هستند، برای اطمینان از اینکه فعالیت‌های تحت کنترل و صلاحیت آنها منجر به ایراد خسارت ناشی از آلودگی به زیست‌محیط دریاها نمی‌شود. ماده (۲) ۱۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها تعهد دولت صاحب پرچم به حمایت از زیست‌محیط دریا در فصل ۱۲ کنوانسیون حقوق دریاها تشریح شده است. دولت صاحب پرچم، باید قوانین و مقررات لازم برای جلوگیری، کاهش یا کنترل آلودگی زیست‌محیط دریاها ناشی از فعالیت کشتی موظف به رعایت حداقل استانداردهای بین‌المللی را تصویب کند. دولت صاحب پرچم، باید اطمینان حاصل کند که مقررات مصوب در چارچوب مقررات کنوانسیون حقوق دریاها، برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی زیست‌محیط دریا ناشی از کشتی تصویب شده‌اند و اقدامات لازم برای اجرایی شدن آن صورت گرفته است (جعفری، ۱۳۹۰: ۱۲۴).

نتیجه‌گیری

به دلیل اهمیت‌های بسیار اقتصادی، اجتماعی و حتی فرهنگی محیط‌زیست دریایی در زندگی بشر، حفاظت از این محیط از سال‌ها پیش مدنظر مجامع بین‌المللی قرار گرفت که اولین اقدامات به دهه ۱۹۲۰ باز می‌گردد. باتوجه به آنچه در این نوشتار اشاره شد در عرصه بین‌المللی جرمی با عنوان آلوده کردن محیط‌زیست دریایی وجود ندارد و در کنوانسیون‌ها و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی به جای جرم‌انگاری این عمل و تعیین مجازات، صرفاً کشورهای عضو به جرم‌انگاری و تعیین مجازات نسبت به این عمل الزام و یا توصیه شده‌اند در عرصه داخلی، در راستای انجام این الزامات و توصیه‌ها، قوانین اندکی تصویب شده است که با مطالعه آنها می‌توان به این نتیجه رسید که از نظر قوانین ایران جرم آلوده کردن محیط‌زیست دریایی یا از طریق مواد نفتی می‌باشد و یا از طریق مواد غیرنفتی. در مورد آلودگی به وسیله مواد نفتی در صورتی که آلودگی در مناطق دریایی موضوع قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲/۰۱/۳۱ و آب‌های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه‌های قابل کشتیرانی باشد براساس قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب سال ۱۳۸۹ و اگر در تالاب‌ها و آب‌های داخلی بویژه دریاچه‌ها و رودخانه‌های غیرقابل کشتیرانی باشد.

براساس قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی مصوب سال ۱۳۵۴ رسیدگی و اعمال مجازات می‌شود. اگر آلودگی با مواد غیرنفتی باشد در صورتی که موجب آسیب به آبریزان شود حسب مورد براساس قانون شکار و صید مصوب سال ۱۳۴۶ و یا قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبرزی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۴ اعمال مجازات می‌شود و در صورتی که موجب خسارت به آبریزان نشود باتوجه به اطلاق ماده ۶۸۸ ق.م.ا، مجازات ماده مذکور بر مجرم تحمیل خواهد شد.

اولین بار کنوانسیون حقوق ۱۹۸۲ بود که منطقه و منابع غنی واقع در بستر و زیر بستر آن را در ماورای صلاحیت ملی دولت‌ها و بعنوان میراث مشترک بشریت به جامعه بین‌المللی معرفی و نظام حقوقی منحصر به فردی را برای آن تنظیم و تدوین نمود. بدیهی است که با پیشرفت صنعت و فناوری و نیاز هرچه بیشتر به فلزات ارزشمند، تمایل دولت‌ها به بهره‌برداری از منابع غنی بستر دریاها، روز به روز افزایش می‌یابد. با این وجود، محیط‌زیست ناشناخته منطقه در کنار محدودیت‌های علمی و فنی بشر، خطرات زیست‌محیطی ناشی از کاوش و بهره‌برداری در منطقه را در حاله‌ای از ابهام قرار داده است. متأسفانه کنوانسیون حقوق دریاها، در زمینه تنظیم قوانین زیست‌محیطی تنها به مقوله آلودگی دریایی پرداخته و آسیب‌های زیست‌محیطی که مستقیماً بواسطه فعالیت بشر به منطقه وارد می‌شود، نادیده گرفته است. برای پر کردن این خلاء قانونی، باتوجه به آثار مشابه آلودگی و آسیب زیست‌محیطی یعنی کاهش کیفیت آب و اختلال در حیات دریایی، می‌توان قواعد حقوقی آلودگی را برای آسیب‌های زیست‌محیطی دریایی در نظر گرفت تا هیچ خسارتی جبران نشده باقی نماند. قدر مسلم این است که خسارات زیست‌محیطی ناشی از فعالیت در منطقه از لحاظ علمی، ترکیبی از آلودگی و آسیب زیست‌محیطی بوده و از لحاظ حقوقی، خسارتی مادی، بین‌المللی و فرامرزی است. اما برای جبران خسارات زیست‌محیطی در عرصه بین‌المللی هیچیک از نظام‌های حقوق عمومی و خصوصی به تنهایی کفایت نمی‌کند؛ بلکه ترکیبی از این دو نظام مسئولیت است که می‌تواند پاسخگوی ماهیت خسارات زیست‌محیطی شود. زیرا خسارت زیست‌محیطی در عرصه بین‌المللی گاه به واسطه نقض تعهدی بین‌المللی رخ می‌دهد که می‌توان قواعد مسئولیت بین‌المللی را حاکم نمود و گاه در نتیجه اعمال منع نشده و قانونی که برای جبران خسارت بایستی از نظام مسئولیت مدنی یاری جست. باتوجه به محیط‌زیست ناشناخته و شکننده منطقه و نظام حقوقی منحصر به فرد آن به واسطه میراث مشترک بشریت، برقراری نظام مسئولیت بین‌المللی زیست‌محیطی ویژه‌ای برای منطقه ضروری می‌نماید که در عین برخورداری از نقاط قوت دو نظام مسئولیتی حقوق عمومی و حقوق خصوصی، دارای قواعد حقوقی منسجمی در راستای پیشگیری و جبران کامل خسارات زیست‌محیطی ناشی از کاوش و بهره‌برداری از منابع معدنی منطقه باشد.

نظر به تعدد عاملان مجاز به فعالیت در منطقه، حساسیت نسبت به حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی منطقه نیز بیشتر می‌شود. بر همین اساس، چهار نهاد مجاز یعنی کارگزار بعنوان بازوی عملیاتی، دولت‌های

عضو کنوانسیون حقوق دریاها، پیمانکاران خصوصی تحت حمایت دولت‌های پشتیبان و سازمان‌های بین‌المللی، برای کاوش و بهره‌برداری از منابع معدنی منطقه، متعهد به اجرای قوانین زیست‌محیطی کنوانسیون حقوق دریاها و نظام‌نامه‌های مصوب مقام، برای به حداقل رساندن خسارات زیست‌محیطی در منطقه می‌باشند. این قوانین ضمن لازم‌الاجرا ساختن اصول زیست‌محیطی چون اصل احتیاط، پیشگیری، ارزیابی اثرات زیست‌محیطی و غیره؛ و با هدف تقویت عنصر بازدارندگی قواعد، درصدد مسئول شناختن واردکننده آسیب از لحاظ حقوقی و الزام وی به جبران خسارت وارده، برآمده است. هرچند این قوانین آنچنان که باید کامل نیستند و هنوز احتمال بروز آلودگی و آسیب به واسطه فعالیت و حتی عدم جبران کامل خسارات زیست‌محیطی وارده به منطقه، وجود دارد. البته مقام بعنوان سازمان ناظر بر فعالیت در منطقه و نماینده بشریت در جهت توسعه و تدوین قوانین به روز که منحصر در رابطه با محیط‌زیست منطقه باشد؛ از طریق تصویب نظام‌نامه‌ها، ارائه توصیه‌ها و پیشنهادات و همچنین با انتشار مطالعات فنی در جهت حمایت و حفاظت هرچه بهتر و بیشتر از منطقه تلاش می‌نماید. به نظر می‌رسد چنانچه شعبه اختلافات بستر دریا در نظریه مشورتی خود اشاره می‌کند، تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای تأمین مالی خسارات جبران نشده نیز ضروری باشد.

فهرست منابع

فارسی:

- ۱- افتخار جهرمی، گودرز (۱۳۸۸)، «حقوق بشر، محیط زیست و توسعه پایدار»، *مجله تحقیقات حقوقی*، ش ۵.
- ۲- برزگر، عباس (۱۳۹۷)، «حفاظت محیط‌زیست دریای خزر و برنامه سازمان ملل متحد برای حفاظت از محیط‌زیست»، *پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل*، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز.
- ۳- تقی‌زاده انصاری، مصطفی (۱۳۹۳)، *حقوق بین‌الملل محیط زیست*، تهران: نشر خرسندی.
- ۴- جانبازی، امیر (۱۳۸۹)، «مسئولیت دولت‌ها در قبال آلودگی محیط زیست دریایی»، *پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق*، دانشگاه تهران.
- ۵- جعفری مساعد، محمد (۱۳۸۸)، *حمایت جنایی از محیط‌زیست*، ج ۱، تهران: انتشارات سازمان محیط‌زیست.
- ۶- جعفری، مصطفی (۱۳۹۰)، «رویکرد حقوق کیفری ایران نسبت به حفاظت از محیط زیست دریایی با مطالعه اسناد بین‌المللی»، *پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق جزاء*، دانشگاه قم.
- ۷- چرچیل، رابین و لو، آلن (۱۳۸۵)، *حقوق بین‌الملل دریاها*، ترجمه: بهمن آقایی، تهران: انتشارات کتابخانه گنج دانش.

- ۸- حسینی نواز، سیدعلی (۱۳۹۱)، «سیستم حل و فصل اختلافات در کنوانسیون ۱۹۸۲»، **پایان‌نامه دکتری حقوق**، دانشگاه شهیدبهشتی.
- ۹- رضائی، محمدحسین (۱۳۹۸)، «حق برخورداری از محیط‌زیست سالم در حقوق بین‌الملل»، **پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل**، دانشگاه شهید بهشتی.
- ۱۰- رنجبریان امیرحسین (۱۳۹۱)، «پدیده دولت‌های در حال غرق، چاره‌اندیشی‌ها از نظرگاه حقوق بین‌الملل»، **مجله حقوقی بین‌الملل**، ش ۴۶.
- ۱۱- زمانی، قاسم (۱۳۸۸)، **جرم‌انگاری تخریب محیط‌زیست در حقوق بین‌الملل**، ج ۱، تهران: انتشارات سازمان محیط‌زیست.
- ۱۲- فتحی، بهرام (۱۳۹۴)، «نقش دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در حفظ محیط زیست دریایی»، **پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل**، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی
- ۱۳- کیس، الکساندر و دیگران (۱۳۹۲)، **حقوق محیط زیست**، ترجمه: محمدحسن حبیبی، ج ۱، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- ۱۴- محمدعلی‌یان، منا (۱۳۹۶)، «مسئولیت حقوقی در قبال آلودگی‌های ناشی از بهره‌برداری از منابع معدنی موجود در منطقه (بستر بین‌المللی دریاها)»، **پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل**، دانشگاه مازندران.
- ۱۵- مزینی، محمد (۱۳۹۶)، «نقش کشورهای همسایه در حل معضلات زیست‌محیطی دریای خزر»، **پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق**، دانشگاه پیام نور مرکز تهران جنوب.
- ۱۶- ملک، شاو (۱۳۹۸)، **حقوق بین‌الملل دریاها با نگاهی به مسائل ایران**، ترجمه: علیرضا ابراهیم‌گل و حسن خسروشاهی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- ۱۷- مولایی، یوسف (۱۳۸۸)، **حق بر محیط‌زیست در گستره نسل سوم حقوق بشر**، ج ۱، تهران: سازمان حفاظت محیط‌زیست.

لاتین:

18- Buffelan, Lanore and Larribu, Terneyre (2010). Droit Civil: Les obligation. Sirey: Sirey université.

19- Polly, Higgins and others (2013). Protection the planet: a proposal for a law of ecocide, crime law Soe change.