

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

فهرست مطالب

مبحث اول : مسائل مربوط به آلودگی آبها توسط هیدروکربورها

الف - کلیات

ب - راه‌حلهای حقوق داخلی و عدم کفایت آنها

ج - مقررات بین‌الملل

۱- کوشش‌هایی که قبل از ۱۹۳۹ (جنگ جهانی دوم) به عمل آمد

۲- کوشش‌های بعد از جنگ

۱-۲- قرارداد لندن ۱۲/۱۳/۱۹۵۴

۲-۲- قرارداد مورخ ۱۲/آوریل ۱۹۶۲

۳-۲- قرارداد بین‌المللی ۱۹۶۹ دربارهٔ جلوگیری از آلودگی آب دریا به مواد نفتی

۴-۲- کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در بارهٔ حمایت از

محیط‌زیست دریائی در برابر آلودگی مورخ، اردیبهشت ۵۷- آوریل ۱۹۷۸

مبحث دوم : آزمایش موشکها و دیگر اشیاء هدایت شونده

الف - آزمایش‌های اتازونی

ب - آزمایش‌های روسیه

ج - آزمایش‌های فرانسه

مبحث سوم : آزمایش‌های اتمی و تخلیه زباله‌ها و فضولات اتمی

الف - آزمایش‌های سلاحهای اتمی در دریای آزاد

ب - غرق کردن فضولات و زباله‌های اتمی

حاصل سخن :

حقوق
بین‌الملل
در برابر
مسأله
خسارات
وارد به
دولتها
در گستره
دریاها

بسم الله الرحمن الرحيم

در فراگرد دستکاری جهان توسط تکنیک ، پهنه دریاها نیز از حوادث و ستیزه‌گریهای ناشی از فنون مصون نمانده‌اند . کاربرد فنون جدید ، در این قلمرو از طرف یک دولت ، گهگاه - و هر روز بیشتر از پیش - به حقوق و منافع دول دیگر که در همسایگی نزدیک و مساوات دور وی قرار دارند ، لطمه میزند . در این بحث ما ، مساله را در سه وجه اساسی آن مورد بررسی قرار می‌دهیم :

- ۱- خساراتی که در نتیجه آلوده کردن آب ، از طریق « هیدروکربورها » به دولت دیگر وارد میشوند . (بحث اول)
- ۲- خساراتی که در اثر آزمایش پرتاب‌اشیاء و موشکهای هدایت شونده پدید می‌آیند . (بحث دوم)
- ۳- خساراتی که آزمایشهای اتمی منشاء آن می‌باشند . (بحث سوم)

بحث اول

مسائل مربوط به آلودگی آبها توسط هیدروکربورها

الف - کلیات

بیش از پنجاه سال است که حقوق بین‌الملل در باره یافتن راهی به منظور منع فعالیت آلوده‌کننده کشتیها بحث و بررسی میکند . کشتیهای مورد گفتگو ، کشتیهای هستند که نفت و روغن مصرف بینمایند و یا به حمل مشتقات گوناگون نفتی میپردازند و با ریختن این مشتقات به صور مختلف در آب دریاها ، این پهنه و خصوصاً مناطق و آبهای ساحلی را آلوده میکنند . طرفه آنکه این مواد به واسطه باد یا جریان امواج دریا ، پس از طی فواصل قابل ملاحظه بسان میهمانی ناخوانده به آبهای ساحلی کشوری دوردست وارد میشوند . فضولات هیدروکربوری دو منشاء مهم دارند .

اولا - خاستگاه بخشی از این فضولات ، کشتیهای نفت‌کش‌اند که حامل نفت خام و مشتقات آن میباشند و ظرفیت کل اینگونه کشتیها ، هر ساله زیادتر میشود . ثانیاً - قسمتی دیگر از این فضولات هم که دارای انواع متعدد است از کشتیهای به دریا ریخته میشوند که از محصولات نفتی بعنوان سوخت استفاده مینمایند .

در حال حاضر ، تقریباً ، کلیه کشتیها ، نفت و مشتقات آن را برای سوخت بکار میبرند . حال آنکه در ۱۹۱۴ قسمت اعظم این کشتیها (۹۵٪ ظرفیت کل در جهان) از زغال استفاده میکردند . این رقم به سال ۱۹۲۶ به ۶۵٪ رسید (۳۵٪ بقیه مازوت مصرف مینمودند)

در ۱۹۵۴، نسبت تقریباً معکوس شد. یعنی ۸۷٪ از کشتیها با مازوت کار میکردند و ۱۳٪ همچنان زغال بکار میبردند و اکنون همانطور که گفتیم نزدیک به تمامی کشتیها از نفت یا مشتقات آن استفاده مینمایند. در سال ۱۹۶۷، مصرف نفت کشتیها به صد میلیون تن میرسیده، حال آنکه در ۱۹۱۴، این رقم تنها ۱/۵ میلیون تن بوده است.

نفت خامی که از دریاها عبور کرده، بسال ۱۹۱۴، ۳/۵ میلیون تن و در ۱۹۵۳، ۱۳۰ میلیون تن و در ۱۹۶۷، ۵۰۰ میلیون تن بوده است و از آن پس نیز همه ساله مقدار معتابهی به این رقم اضافه شده است. مضافاً اینکه اخیراً نیز سیستم انبار کردن و ذخیرهسازی نفت به مقدار زیاد در تانکرهای عظیم کشتیهای که بر روی دریا، رخت اقامت می افکنند رواج یافته است. بهرحال از این مقدار نفت هر ساله بیش از یک پانصدم آن، بعنوان باقیمانده و فضولات و گنداب و... به دریا ریخته میشوند. توجه به ارقام یاد شده نشان میدهد که مسأله آلودگی دریاها مسأله ای اساسی است و ابعاد آن نیز هر روز بزرگتر و نگران کننده تر میشود. فضولاتی که به دریا ریخته میشوند اقسام گوناگون دارند:

۱- نفت هائی که از کشتیهای مصرف کننده نفت به عنوان سوخت به دریا سرازیر میشوند و موجب آلودگی شدید آنها میگردد دارای انواع متعددی است:

۱-۱- نفتی که منشاء آن قسمت تحتانی کشتی، ماشین خانه، موتورخانه و تلمبه خانه است.

۱-۲- آب شستشوی کشتی و تخلیه فضولات نفتی از مخازن گنداب.

۱-۳- آب تعادل یا توازن مخازن کشتی که آلوده به هیدروکربور میباشد.

۱-۴- باقیمانده هیدروکربور از دستگاههای: تلمبه، تصفیه آب، شوفاژ و تفکیک کننده.

۱-۵- نفتی که به هنگام بارگیری و سوخت گیری سرریز میکند و یا به واسطه عیبی که در ساختمان کشتی پدید آمده است به خارج نشت مینماید و یا در نتیجه به گل نشستن و تصادم کشتیها به یکدیگر، به بیرون میریزد.

۱-۶- نفتی که به خاطر حفظ کشتی و یا نجات جان مسافران به دریا ریخته میشود. (منبع اخیر از منابع مهم تخلیه فضولات محسوب نمیشود).

۲- فضولات کشتیهای باری نیز بر دو نوع اند.

۲-۱- آب تنظیف و شستشوی کشتی و مخازن نفت.

۲-۲- آلودگی لنگرها و نیز بالاستهای نگهدارنده نفتکشها در ساحل که آلوده به هیدروکربورند.

۳- آخرین منبع فضولات، باقیمانده کشتیهای غرق شده اند که از ته دریا به سطح آب می آیند و روی آب را از نفت می پوشانند. کشتیهای فراوانی که در طول جنگ جهانی دوم و یا پس از آن در جنگهای دیگر غرق شده اند. موجب این امرند.

کوتاه سخن، عمده ترین منشاء آلودگی دریاها، از یکسو، شستشوی کشتیهای باری است (هنگامیکه برای بارگیری نفت آماده میشوند و یا برای ورود به تعمیرگاه به سوی این منطقه به حرکت در می آیند) و از سوی دیگر، نتیجه لنگرها و وسایل آلوده دیگری از این قیل است که برای جبران سبکی کشتی به هنگام خالی بودن آن، و ایجاد توازن بکار میروند.

خطر آلودگی نفتی برای محیط دریا - هیدروکربورهای که به آب ریخته میشوند، آرا به شدت آلوده میسازند. هیدروکربورهای مقاوم عبارتند از نفت سنگین - نفت، روغن،

سوخت‌ستگین دیزل و روغن گریس . هر چند دلیل قطعی در دست نیست که این هیدروکربورها برای همیشه در سطح آب دریا باقی بمانند اما این مطلب مسلم است ، که مواد مذکور مدتی مدید میمانند و با واسطه جریان باد یا امواج دریا و ... در فواصل قابل ملاحظه‌ای جابجا میشوند . و مخازن مهمی از آلودگی را در سواحل پدید میآورند . به سال ۱۹۲۷ ، کارشناسان یک جابجائی ۹۰ میلی^۱ (۱۶۵ کیلومتر) را در ظرف مدت ۷۵ ساعت ملاحظه کرده‌اند . در دریای سرخ نیز این مواد فاصله‌ای را که بیش از ۵۰۰ میل (۹۲۵ کیلومتر) بوده طی نموده‌اند . امواج سیاه ناشی از بقایای یک کشتی لیبریائی نیز به مدت ۲۳ روز در حرکت بود و ۱۰۰ میل (۱۸۵ کیلومتر) را در سواحل « بروتن » طی کرد .

علاوه بر این باید دانست که لکه‌های بزرگ نفت و روغن ممکن است تا مدنی دراز از نظر دور بمانند و بصورت نامرئی حرکت کنند و به ساحل برسند . مناطق مسابند برای این قبیل فضولات از یک طرف نواحی ساحلی و از طرف دیگر آبهای سطحی دریای آزاد (وسط دریا) میباشند ، و این نواحی و سطوح همان آبهای هستند که بیش از آبهای عمیق دربرگیرنده انواع و اقسام حیات جانوری میباشند . بهرحال نتایج پدیده صنعتی مورد بحث متعدد است :

اولا - آلودگی آبهای دریا به واسطه نفت و مشتقات آن ، موجب از میان رفتن انواع پرندگان دریائی میشود . مازوت و دیگر مواد نفتی به پره‌های این جانوران گیر میکنند و آنها را دسته دسته به هم می‌چسبانند و سبب میشوند که آب دریا ، باطن پرها را خیس کند و به پوست پرندگان برسند . در این حال پرندگان از سرما و خستگی و حتی گرسنگی میمیرند ، زیرا با بالهای پر از روغن نه قادرند شنا کنند و نه میتوانند در آب غوطه‌ور شوند و یا به پرواز درآیند و بنابراین ، پس از احتضاری دردناک ، از بی‌غذائی میمیرند . در اول سال ۱۹۵۵ ، پمپاژ ۶۰۰۰ تن نفت خام از یک کشتی دانمارکی^۲ که در مصب رودخانه لنگر انداخته بود ، فاجعه‌ای بی‌مانند در دریای شمال پدید آورد . سفره‌ای از نفت با وسعت ۱۶۰۰ کیلومتر مربع بر روی آب گسترده شد و به سوی شمال به حرکت درآمد و سرانجام به جنوب انگلستان رسید و باعث تلف شدن هزاران چلچله دریائی ، اردک و دیگر پرندگان دریائی گردید .

از میان رفتن یکی دیگر از کشتیها^۳ ، فاجعه آبیتر بود . چون قسمت اعظم ۱۱۸ هزارتن بارنفتی آن در سواحل فرانسه پخش شد . مطابق تخمین ۹۵٪ پرنده‌ای بنام « ماکارو » و ۲٪ از مرغان ماهی‌خوار منطقه حفاظت شده پرندگان از میان رفتند . انجمن حمایت حیوانات ناحیه اعلام کرد که پخش این نفت موجب مرگ ۴۰۰۰۰ پرنده گردیده است .

ثانیاً : آلودگی آبهای دریا بر زندگی ماهیها ، انواع خرچنگها و بی‌مهرگان آثار شومی دارد و در از میان بردن گیاهان دریائی - که عمده‌ترین غذای ماهیها و دیگر جانوران دریائی هستند - تأثیر شدیدی می‌گذارد باید دانست که حتی مزه یکصدم میلی‌گرم بنزین در آب احساس میشود .

ثالثاً : آلودگی آنها به دریا بارها (پلاژها) و سواحل خسارت جدی وارد می‌آورد و محیط ساحل را آلوده می‌سازد . در ماجرای کشتی « توری کانون » ۹ کیلومتر از سواحل

۱ هر میل دریائی برابر با ۱۸۵۲ متر یا ۶۰۸۰ فوت است (کنوانسیون بین‌المللی درباره جلوگیری از آلودگی آب دریا ۱۹۶۹ ماده ۱ - وقانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی تصویب ۱۴/۱۱/۱۹۴۷ ماده ۱)

2- Gerd Marsk

3- Torrey Canon

برناتی و شمال « فی نی ستر » رسماً آلوده اعلام شد. این آلودگی نتیجهٔ پخش بیش از ۶۰٪ نفت بود.

رابعاً : روغن و نفت از طریق جریان باد و امواج ، مرتباً به آبهای ساحلی و بنادر میرسند و در آنجا انباشته میگردد ، این انباشت خطر آتش سوزیهای بزرگ را دربردارد .

با آلودگیهایی که دارای چنین گستره‌ای هستند ، باید در دو سطح ملی و بین المللی مبارزه کرد . مقرراتی که در این مورد وضع میشود ، باید هم به پیشگیری بپردازد و هم بتواند متخلفان را به مجازات برساند . اما تا سال ۱۳۳۴ (۱۹۵۴) ، هیچیک از این دو امر در مقررات بین المللی تأمین نشده بود .

ب . راه‌حلهای حقوق داخلی و عدم کفایت آنها

میدانیم که دریا ، از لحاظ حقوق بین المللی به چند منطقه تقسیم میشود راه‌حلی که ناظر به آبهای ساحلی یا دریای سرزمینی است در قلمرو حقوق داخلی قرار میگیرد و بنابراین تنها در همین آبها ، یعنی دریای سرزمینی بردی مؤثر دارد و به دریای آزاد تسری نمی‌یابد .

اما برای دریا چنین تفکیکی مصنوعی است . این تفکیک راه اعمال مقررات مفید و نتیجه‌بخش را هموار نمیسازد . سفره هیدروکربوری بی‌آنکه در قید و بند مرز بندیهای از این قبیل باشد ، ابتدا درصدها میل دور از ساحل گسترده میشود ، اما به آسانی بر روی آب طی طریق مینماید و به ساحل میرسد و در آنجا دامن می‌گسترند .

در کشورهای مختلف مقرراتی در چهارچوب حقوق داخلی برای پیشگیری از آلوده کردن آب رودخانه‌ها و دریاها و مجازات متخلفان وجود دارد و شهرداریها ، مقامات عمران شهری و مسئولان بنادر و کشتیرانی تجاری و نیروی دریائی به این مهم می‌پردازند .

قوانین خارجی مربوط به این موضوع ، ریختن فضولات نفتی و « پس آب » کشتیهای حامل هیدروکربور را در بنادر منع میکنند . فرانسه ، آلمان ، انگلیس ، ایتالیائی ، کلمبی ، کوبا ، ونزوئلا ، جمهوری دومینیکن ، ژاپن ، پرتغال ، هلند ، نروژ و عربستان سعودی و ... قوانینی در این باب وضع کرده‌اند . در برخی از آنها نیز ابتداء گسترهٔ منطقه را برابر با گسترهٔ آبهای ساحلی گرفته (امریکا) و سپس آن را توسعه داده و نخست به ۵۰ میل و آنگاه به ۱۰۰ میل رسانده‌اند .

در ایران دو قانون مستقل و نیز موادی چند در دیگر قوانین راجع به حفاظت محیط زیست و جلوگیری از آلوده کردن آبها بطور کلی و آلوده کردن آب رودخانه‌ها ، دریاچه‌ها و دریا وجود دارد . اما مهمتر و مبنائی‌تر از همه اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران است که امضاء کننده و تصحیح کنندهٔ قوانین قبل از پیروزی انقلاب اسلامی و مبنای قوانین جمهوری اسلامی ایران میباشد .

۱- قانون اساسی

اصل پنجاهم قانون اساسی که در مجلس خبرگان بدون بحث به تصویب رسیده است بدین شرح است :

« اصل پنجاهم : در جمهوری اسلامی ، حفاظت محیط زیست که نسل امروز و نسلهای بعد باید در آن حیات اجتماعی رو به رشدی داشته باشند ، وظیفهٔ عمومی تلقی میگردد . از این رو فعالتهای اقتصادی و غیر آن که با آلودگی محیط زیست یا تخریب غیر لابل جبران آن ملازمه پیدا کند ، ممنوع است . »

این اصل ، با توجه به اصل چهل و پنجم قانون اساسی ، کاملتر میشود که « انفال و ثروت‌های عمومی . . . » از جمله « دریاچه‌ها و رودخانه‌ها و سایر آبهای عمومی » را که مورد بحث کنونی ماست « در اختیار حکومت اسلامی » اعلام می‌نماید . بدین معنی که حفاظت از این بخش از ثروت‌های عمومی و جلوگیری از آلودگی یا تخریب آنها به منظور حفظ ثروت‌های است که باید مطابق مصالح عامه مورد بهره‌برداری قرار گیرد ، و عمل خلاف این وظیفه از میان بردن و اتلاف اموال و ثروت‌های تلقی میشود که در اختیار حکومت اسلامی است . بدین ترتیب قانون اساسی عملاً ، در مقام حفظ این ثروت‌ها ، وظیفه‌ای سنگین به عهده دولت نهاده است . و بنابراین صرفنظر از تنظیم مقررات و قوانین داخلی در سطح بین المللی نیز ، باید به گونه‌ای پیشقدم شود که بتواند دولت‌های دیگر را هم ناگزیر به رعایت حقوق و مصالح جمهوری اسلامی ایران کند و از آلودگی آب‌های ایران ، که بواسطه بی‌توجهی و یا تخریب عمدی آنها پیش می‌آید ، جلوگیری نماید .

۲- قوانین هادی

گفتیم که در چند قانون به آلوده کردن آبها و نیز حفاظت محیط زیست پرداخته‌اند . این قوانین به ترتیب تاریخی به شرح زیرند :

۱ - ۲ - بند ج از ماده ۱۲ قانون شکار مصوب مرداد ماه ۱۳۳۶ از « آلوده نمودن آب رودخانه‌ها و دریاچه‌ها و قنات و برکه‌ها و مردابها به موادی که موجبات از بین بردن آبزیان را فراهم نماید » ، سخن گفته و برای این امر مجازات حبس تأدیبی و نیز جزای نقدی تعیین کرده است . ماده ۱۶ آن نیز به مجازات اشد برای تکرار جرم مذکور در بند ج ماده ۱۲ اشاره کرده است .

۲-۲ - « قانون آب و نحوه ملی شدن آن » مصوب ۲۷ / تیر ماه ۱۳۴۷ ، در فصل هفتم تحت عنوان : « جلوگیری از آلودگی منابع آب » در مواد ۵۵ تا ۵۸ ، به این مسأله پرداخته است .

ماده ۵۵ ، « آلوده ساختن آب » را « ممنوع » اعلام کرده است و در ماده ۵۶ آلوده ساختن آب و مواد خارجی که موجب آلوده کردن آب میشوند ، تعریف شده‌اند . به موجب این تعریف ،

اولاً : « منظور از آلوده ساختن آب ، آمیختن مواد خارجی به آب است به میزانی که کیفیت فیزیکی یا شیمیایی یا بیولوژیکی آن را بطوریکه مضر بحال انسان و چهارپایان و آبزیان و گیاهان باشد تغییر دهد . »

ثانیاً : مواد خارجی عبارتند از : « مواد نفتی ، ذغالی ، اسیدی و هر گونه اضعاف کربنی و نفتی - مواد مضر شیمیایی اعم از جامد و مایع از هر پالایشگاه یا منبع‌گازی و یا دستگاه‌های رنگ‌کاری و الکل‌کشی و کارگاه‌ها و کارخانجات شیمیایی و معدنی و صنعتی و مواد غذائی و فاضل آب شهرها . » ماده ۵۷ وزارت آب و برق را مأمور تهیه آئیننامه مربوط به منظور جلوگیری از آلودگی آب و تعطیل مؤسساتی کرده است که موجب آلودگی آب میشوند. این آئیننامه باید با موافقت چند وزارتخانه و دستگاه دیگر از جمله وزارت بهداشت تهیه شود و به تصویب هیأت وزیران برسد .

ماده ۵۸ ، مسئولان و مأموران جلوگیری از آلودگی آبها را نام برده است که در رأس آنها کارکنان وزارت آب و برق قرار دارند .

از بند ۴ ماده ۶۰ قانون که حکم خاصی را در مورد منابع آب آشامیدنی بیان میکند ، روشن میشود که در آلوده ساختن آب مذکور در ماده ۶۰ و مواد خارجی ، بیشترین توجه به آبهای دریاچه ها و رودخانه و دریاها بوده است .

۳ - ۲ - قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست « مصوب ۱۳۵۳/۳/۲۸ » موجب سازمان حفاظت محیط زیست است و مطابق ماده ۱ قانون « حفاظت و بهبود و بهسازی محیط زیست و پیشگیری و ممانعت از هر نوع آلودگی و هر اقدام مخربی که موجب برهم خوردن تعادل و تناسب محیط زیست میشود ، همچنین کلیه امور مربوط به جانوران وحشی و آبزیان آبهای داخلی » از وظایف سازمان است .

این قانون بیشتر ، توجه خود را به آبهای داخلی معطوف داشته است . در مورد آبزیان مطابق تبصره ماده ۱ ، شیلات شمال و جنوب هر یک مطابق قانون مربوط به خود ، در قلمرو خویش باید عمل نمایند . اما تعاریف این قانون در خصوص حفاظت محیط زیست و آلودگی آبها ، به عنوان ضوابط کلی قابل توجه اند و علاوه بر آن قانون ، سازمان حفاظت محیط زیست را موظف به انجام تحقیقات و پیشنهاد ضوابط در مورد آلودگی آبها نموده است . قانون حفاظت دریا ، سازمان را جز در مورد آلودگی با مواد نفتی مسئول جلوگیری از آلودگی آبهای دریائی اعلام میکند .

ماده ۹ این قانون دامنه ممنوعیت ماده ۵۰ « قانون آب » را توسعه داده و میگوید که :

« اقدام به هر عملی که موجبات آلودگی محیط زیست را فراهم نماید ممنوع است . »

و نیز ماده ۵۰ قانون آب را توسعه داده و شامل محیط زیست بطور کلی کرده و به مواردی که ممکن است در معرض تخریب قرار گیرند ، آثار و ابنیه را هم افزوده است . و بدین ترتیب همه آن تعاریف را باز گرفته است .

در ماده ۶ قانون ، سازمان را موظف به انجام دادن تحقیقات و بررسیهای علمی و اقتصادی به منظور حفاظت محیط زیست و جلوگیری از آلودگی و بهم خوردن تعادل در موارد متعدد کرده و در مورد آبها از بررسی درباره اموری یاد نموده است که منجر به « تغییر و تخریب مسیر رودخانه ها » و « دگرگونی اکولوژی دریاها » و « بهم خوردن زهکشی طبیعی آنها » و « دگرگونی و انهدام تالابها میشود . همچنین سازمان موظف به پیشنهاد ضوابطی به منظور مراقبت و جلوگیری از « آلودگی آب » و سرانجام همکاری با سازمانهای مشابه خارجی و بین المللی « بمنظور حفظ محیط زیست در حدود تعهدات متقابل » شده است .

در مواد مختلف قانون ، سازمان مجری قانون و بنابراین موظف به جلوگیری از آلوده کردن آبها و ... شناخته شده است و البته مطابق ماده ۳ میتواند با تصویب شورای عالی حفاظت محیط زیست ، قسمتی از وظایف و اختیارات خود را در مقام اجرای مواد مربوط به جلوگیری و ... در محدوده شهرها برحسب مورد به شهرداریها یا سازمانهای دولتی ذیربط محول نماید .

نکته مهم در این قانون ، اشاره به همکاری با سازمانهای بین المللی به منظور حفظ محیط زیست و اعلام این اصل حقوق بین الملل یعنی « در حدود تعهدات متقابل » است .

۴ - ۲ - قانون مستقل مربوط به « حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی » مصوب ۱۴/۱۱/۱۳۵۴ دارای ۱۹ ماده و هشت تبصره است . این قانون در واقع ، موردی خاص از موضوع قانون حفاظت محیط زیست است . ماده ۱۸ نیز بررسی شرایط اقلیمی و بومی (اکولوژیک) و جلوگیری از آلودگی آبهای داخلی و دریاهای ایران را به غیر از موارد مذکور در این قانون که مربوط به آلودگی نفتی است همچنان برعهده سازمان محیط زیست گذاشته است . این قانون با توجه به مفاهیمی که در آن به کار رفته و با عنایت به این نکته که در قلمرو دریای سرزمینی ایران که در عین حال متصل به دریای آزاد است عمل میکند و با کشتیهای مختلف و دولت‌های متفاوت در آب‌های ساحلی ایران سروکار دارد، از لحاظ حقوق بین الملل هم اهمیت دارد و عملاً با کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی آبهای دریا ، مرتبط میشود . همانطور که از این پس خواهیم دید در موارد متعدد این قانون و کنوانسیون مذکور برای جلوگیری از آلودگی آبها ، از تعاریف و مفاهیم واحد استفاده میکنند . علاوه بر این ماده ۱۶ این قانون از اقدامات بین المللی سخن میگوید و دولت را مکلف میسازد که بمنظور حفاظت از آبهای موضوع قانون از آلودگی نسبت به همکاری و تشریک مساعی با دولت‌های ذینفع اقدام کند و موافقت‌نامه‌های لازم را تنظیم نماید .

مفاهیم و مباحث قانون حفاظت دریا

ماده ۱ قانون ، به تعریف اصطلاحات مندرج در آن میپردازد . این اصطلاحات عبارتند از : « دریای سرزمینی » (که همان دریای ساحلی است) ، « آلوده کردن » ، « نفت » ، « مخلوط نفتی » ، « کشتی » ، « نفتکش » ، « میل دریائی » ، « گره دریائی » ، « شدت تخریب یا نشت محتوای نفتی . »

در ماده ۲ با اعلام ممنوع بودن آلوده ساختن آبها به چند نکته مهم اشارت شده است .
 ۱- محیط آلودگی - رودخانه‌های مرزی ، آبهای داخلی ، و دریای سرزمینی ایران است .
 ۲- مواد آلوده کننده - نفت یا هر نوع مخلوط نفتی است .
 ۳- منابع آلوده کننده - که عبارتند از : کشتیها (اعم از نفتکش و غیر آن) سکوها ، حفاری - جزائر مصنوعی (اعم از ثابت و شناور) - لوله‌ها و تأسیسات « مخازن نفتی واقع در خشکی و دریا .

۴- مجازات - که برای آلوده کردن عمدی یا آلوده کردن بواسطه بی‌مبالاتی یا بی‌احتیاطی متفاوت است .

۵- نیروی دریائی و ژاندارمری برحسب مورد مأمور متوقف کردن نفتکش و یا جلوگیری از ادامه عملیات سایر منابع آلوده کننده اند .

۶- در تبصره ماده ۲ به چند نکته اشاره میشود که با مسائل حقوق بین الملل رابطه مستقیم دارند .

الف - دامنه عملیات یا حوزه اجرای قانون تا هنگامیکه نحوه جلوگیری از آلودگی خلیج فارس و بحر عمان از طریق معاهدات چند جانبه بین المللی یا توافقاتی دو جانبه بین ایران و سایر دول ساحلی تعیین نشده باشد بدین شرح است :

اولاً - در خلیج فارس تا حدنهائی آبهای روی فلات قاره

ثانیاً - در بحر عمان تا فاصله پنجاه میل از خط مبدا دریا سرزمینی

ب - در خصوص فلات قاره خلیج فارس نیز در مناطقی که این فلات به موجب موافقت نامه با دول دیگر تعیین و تحدید نگردیده است ، مقررات این قانون تا حد خط منصفی اجراء میشود که « کلیه نقاط آن از نزدیکترین نقاط خطوط مبدا دریا سرزمینی ایران و کشور متقابل آن به یک فاصله باشد . » (تبصره ماده ۲)

در ماده ۳ - کشتیها به دو دسته نفتکش و غیرنفتکش تقسیم میشوند . کشتیهای نفتکش به ظرفیت غیرخالص ۱۰ تن و بیشتر و کشتیهای غیرنفتکش به ظرفیت غیرخالص ۴ تن یا بیشتر که در آبها یا بنادر ایران هستند مکلف به داشتن دفتری به نام « دفتر ثبت نفت » میباشند .

ماده ۴ وقایعی را که مربوط به بارگیری و تخلیه نفت و امثال آن میشود و آبهای دریا را در معرض خطر آلودگی قرار میدهد با تفصیل شماره کرده و مسئولان کشتی را موظف به ثبت دقیق آنها نموده است . توجه به این فهرست سوار متعدددی را نشان میدهد که میتوانند منبع آلودگی آبهای دریا باشند . در تبصره ۳ همین ماده (۴) آمده است که : دفتر ثبت نفت تا مدت شش ماه پس از ثبت آخرین واقعه در آن باید در کشتی نگاهداری شود و پس از آن به سازمان بنادر و کشتیرانی ایران ارسال گردد که حداقل مدت شش سال در آن سازمان نگاهداری شود . ماده ۵ نیز میگوید که « مأمورین سازمان بنادر و کشتیرانی میتوانند تا زمانی که هر کشتی اعم از ایرانی یا خارجی در آبها یا بنادر ایران است ، دفاتر ثبت نفت را بازرسی کنند و از واردهای دفاتر مزبور رونوشت بگیرند . . . همچنین مأمورین مزبور میتوانند از افسر مسئول یا فرمانده کشتی تحقیقات لازم بعمل آورده و در صورت لزوم از محموله نفتی نمونه برداری کنند » دو ماده ۶ و ۷ ، وسائل بررسی و بازرسی فعالیتهای کشتی و اقدامات آلوده کننده احتمالی آن را در اختیار مأموران ایرانی قرار داده و راه بررسی فعالیتهای گذشته کشتی را نیز هموار ساخته است . ماده ۸ نیز حاکمیت ایران را در آبهای بنادر خود به کرسی می نشاند . در ماده ۹ مواردی که آلوده ساختن آب دریا موجب مجازات نمیشود ذکر شده است . در این موارد خصوصاً باید به موردی اشارت کرد که آلودگی برای رفع خطر از کشتی و یا نجات جان اشخاص ضروری و غیرقابل اجتناب تشخیص داده شود . البته تناسب میان میزان آلودگی و خطر نیز باید مورد توجه قرار گیرد . و علاوه بر آن اقدامات فوری نیز به منظور جلوگیری و رفع آثار آلودگی صورت پذیرد .

موارد دیگری که معاف از مجازات اند : آلودگی غیر عمدی ، تخلیه یا نشت کشتیهای نفتکش و غیرنفتکش در صورت احراز شرایط مذکور در قانون و . . . میباشند . مقام صلاحیتدار اجرای قانون از طرف وزارت راه و ترابری ، سازمان بنادر و کشتیرانی است و نیروهای دریایی و هوائی و اداره کل هواپیمائی کشوری و شرکت نفت ایران و سازمان حفاظت محیط زیست و ژاندارمری کشور مکلفند با سازمان بنادر همکاری نمایند (ماده ۱۱) . کشتیهای مشمول این قانون باید هنگامی که وارد آبهای ایران میشوند ، در مقابل خسارات احتمالی ناشی از آلوده کردن دریا بیمه شده باشند . . . (ماده ۱۰) .

همچنین کشتیهای که قصد تخلیه آب توازن آلوده به نفت و فضولات نفتی خود را داشته باشند در بنادر و اسکله هائی که تسهیلات و تأسیسات لازم بمنظور تخلیه ایجاد شده است ، ملزم به استفاده از این تأسیساتند و در مقابل باید کارمزد پردازند (ماده ۸ و تبصره ماده ۹) .

بطور کلی میتوان گفت که این قانون قسمت اعظم مسائل مربوط به آلوده کردن آبهای دریای ایران را به مواد نفتی حل کرده و کشتیهائی را که به بنادر و آبهای ایران وارد میشوند ملزم به رعایت مقرراتی دقیق نموده است . حتی برای تخلیه یا نشت از کشتیهای نفتکش و غیرنفتکش در حال حرکت ، هم شدت تخلیه و نشت و هم مقدار کل نفت مخلوط با آب و خصوصاً فاصله کشتی را با نزدیکترین نقطه دریای ساحل ایران (برای کشتی غیرنفتکش حداقل ۱۲ میل و برای کشتی نفتکش بیش از پنجاه میل) تعیین نموده است . اما همانطور که دیدیم سفره‌های نفتی از فواصلی بیش از پنجاه میل نیز به آسانی به جانب ساحل می‌آیند . بنابراین باید در این زمینه موافقت نامه‌های جدی تنظیم شود تا هر کشور صرفنظر از آبهای ساحلی و فواصل بعد از آن ، بتواند به واسطه اعمال مقررات مشابه در نقطه مقابل ساحل خود ، از آلودگیهای در امان بماند که توسط وی به تنهایی قابل کنترل و مهار نیستند .

۵ - ۲ - قانون توزیع عادلانه آب ، مصوب ۱۶/۱۲/۱۳۶۱ هم در ماده ۶ :

« آلوده ساختن آب ممنوع است . مسئولیت پیشگیری و ممانعت و جلوگیری از آلودگی منابع آب به سازمان حفاظت محیط زیست محول میشود »
قوانینی که بدانها اشارت شد ، کم و بیش به مسأله آلودگی آبها و جلوگیری از آن و حفاظت محیط‌زیست پرداخته‌اند . اما یادآور شدیم که راه‌های داخلی کفایت نمیکنند . ژیدل میگوید :

« محیط دریا توده‌ای هماهنگ است که اجزانش آزادانه با یکدیگر مرتبطند . در نتیجه نمیتوان برای این محیط ، مقررات جزئی و داخلی تدوین کرد ، بلکه باید به مقرراتی همه جانبه و بین‌المللی اندیشید .

ج - مقررات بین‌الملل

در حقوق بین‌الملل کلاسیک ، چه در بخش مربوط به عقیده علمای حقوق بین‌الملل و چه در زمینه حقوق بین‌الملل قراردادی ، راه‌حل عملی برای این مشکل عرضه نشده بود .
اولا : از جنبه نظری : ظاهراً اجرای ضوابط پیشگیری از آلوده ساختن آبهای دریائی و اعمال مجازات در مورد متخلفان از مقررات مربوط به منع آلوده کردن اینگونه آبها ، ناممکن می‌نمود .

با اینهمه به نظر عده‌ای از حقوقدانان آلوده‌ساختن دریاها ، از لحاظ بین‌المللی یک عمل غیرقانونی است ، زیرا به سه اصل از اصول حقوق بین‌الملل لطمه میزند :

- ۱- اصل حفاظت ثروتهای دریائی .
- ۲- اصل محترم شمردن استفاده آزاد از دریاها .
- ۳- اصل امتناع و خودداری یک دولت از این امر که سرزمینش مورد استفاده اهدافی واقع گردد که به منافع دولتهای دیگر لطمه میزند و یا نافی حقوق بین‌الملل است (این اصل در یکی از داوریه‌ها مورد توجه خاص قرار گرفته است) .

به نظر گروهی از مؤلفان ، میتوان در باب منع آلودگی آب دریاها به نظریه سوءاستفاده از حق یا تجاوز از حدود حق استناد کرد .

۱- نگاه کنید به توضیحات مربوط به «کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط‌زیست دریائی دربرابر

ثانیاً - در حقوق مثبت ، یعنی حقوق مبتنی بر قراردادهای بین المللی تا ۱۹۰۴/۱۳۳۴ ، طلبی یافت نمیشود و حقوق مذکور در این باب ساکت است . البته باید دانست که برخی از قراردادهای مربوط به ماهیگیری ، به وضع مقرراتی در مورد ریختن فضولات صنعتی به آبیهای مرزی ، پرداخته اند . (قرارداد فرانسه - سوئیس ، ۲۸ دسامبر ۱۸۸۰ و ۹ مارس ۱۹۰۴ قرارداد ایتالیا - سوئیس ، ۱۳ ژوئن ۱۹۰۶ ماده ۱۲) .

اما سرانجام لزوم تنظیم مقررات خاص در این مورد ، احساس شد و کوششهایی در زمینه آن آغاز گردید . هر چند که پیش از ۱۹۰۴ . متنی به امضاء نرسید با اینهمه برای اقدامات بعدی مقدماتی فراهم شد که ذیلا بدانها اشارت میکنیم .

۱ - کوششهایی که قبل از ۱۹۳۹ (جنگ جهانی دوم) بعمل آمد .

پیش از جنگ جهانی دوم ، در زمینه تنظیم مقررات بین المللی دو بار یکی به سال ۱۹۲۵ و دیگری در سال ۱۹۳۳ ، کوششهایی بعمل آمد . اما این هر دو کار به شکست انجامید .

۱-۱ - کنفرانس واشنگتن و شکست طرح قرارداد (کنوانسیون) ۱۹۲۶ .

بمنظور پیشگیری آلودگی دریا توسط هیدروکربورها ، نخستین کنفرانس در ژوئن ۱۹۲۶ به ابتکار اتازونی در واشنگتن تشکیل گردید . این کنفرانس ، در واقع بدنبال تصمیم کنگره آمریکا به تاریخ اول ژوئیه ۱۹۲۲ منعقد شد .

تصمیم نهائی مورخ ۱۶ ژوئن ۱۹۲۶ ، سیستمی را پیش بینی میکرد که مناطق ممنوعه برای ریختن فضولات دارای وسعتی متغیر بین ۵۰ تا ۱۵۰ میل ، از ساحل باشد اما این رژیم ، در مورد کشتیهای جنگی و نیز کشتیهای کوچک اجراء نشود .

نتایج کار این کنفرانس به مرحله اجراء گذاشته نشد . فقط دولتهای انگلوساکسن یعنی اتازونی ، انگلیس و کانادا ، تصمیم به اجراء آن گرفتند و دولتهای دیگر از اهمیت موضوع غافل ماندند . حتی هیأت نمایندگی آلمان در کنفرانس ژوئن ۱۹۲۶ این مطلب را عنوان کرده بود که : « هر گونه آلودگی دریای آزاد (وسط دریا) توسط نفت ناممکن است » علاوه بر این ، قرارداد دارای تقیصه های انکار ناپذیر بود . بدین معنی که :

اولاً - تعیین حد مناطق ممنوعه به تصمیم دولتها واگذار شده بود .

ثانیاً - متنی که مورد توافق قرار گرفته بود ، هیچ تعریفی از کشتیهای کوچک که از شمول مقررات مستثنی شده بود عرضه نمیکرد .

ثالثاً : و سرانجام برای کشتیهای مختلف هیچگونه مجازاتی پیش بینی نشده بود .

۱-۲ - طرح قرارداد جامعه ملل مورخ ۱۹۳۵

مبتکر این طرح انگلیس بود . سواحل این کشور شدیداً از آلودگیهای نفتی صدمه میدیدند . طرح قرارداد در اواخر سال ۱۹۳۵ ، تنظیم شد و به دولتهای عضو جامعه تسلیم گردید . این طرح تا حدود زیادی ملهم از توصیه های کنفرانس ۱۹۲۶ بود ، که بر اساس آنها : کشتیهای مذکور در قرارداد بایستی حدود مناطق ساحلی را که در عرض آنها ریختن فضولات به دریا ممنوع است (مناطق ممنوعه) محترم بشمارند . این تعهد با وضع مجازات ضمانت اجراء می یافت . اما در این طرح قرارداد ، همانند تصمیم کنفرانس ۱۹۲۶ ، کشتیهای جنگی و کشتیهای کوچک از شمول مقررات مستثنی شده بودند ، نکته جالب توجه در این طرح آن بود که دبیرکل جامعه ملل را موظف به کنترل اجراء این قرارداد میکرد

و تنظیم مقررات بین المللی را توسط جامعه ملل و احتمالاً دیوان دائمی دادگستری بین المللی برای حل و فصل دعاوی ناشی از این مسأله پیشنهاد مینمود .

بی شک ، متن این طرح از متن تصمیم ۱۹۲۶ پرمایه تر است و به صورت بهتری تنظیم شده است اما این متن هم خالی از نقص نیست : اولاً کشتیهائی که ظرفیت آنها کم است و کشتیهای جنگی از اجرای مقررات مربوط به ممنوعیت معاف اند . ثانیاً طرح مذکور ، همانند طرح قبلی ، تعیین مناطق ممنوعه متصل به ساحل را در اختیار دولتها گذاشته است . ثالثاً - صلاحیت دولتی که پرچم آن بر کشتی نصب است ، در خصوص اجرای مقررات انتظامی حفظ شده است .

دولتهای انگلوساکسون با این طرح موافق بودند ، لکن موضع دولتهای دیگر ، از جمله فرانسه ، آلمان ، ایتالیا ، ژاپن یا قید و شرط توأم بود ، به گونه ای که بحث ادامه یافت و پیش از آنکه کنفرانس بین المللی دیگری ، به منظور ادامه جریان طرح ، دعوت شود . جنگ جهانی دوم (۱۹۳۹) آغاز گردید .

۲ - کوششهای بعد از جنگ

پس از جنگ جهانی دوم ، بلافاصله سازمان ملل متحد به مسأله آلودگی آبها توجه کرد . ابتداء کمیسیون حمل و نقل و ارتباطات این امر را مورد بررسی قرار داد (۵۱ - ۹۰ و ۱۹۵۳) ، سپس کمیسیون حقوق بین الملل ، به هنگام تدوین طرح قرارداد مربوط به رژیم دریاهای آزاد (گزارش پروفیسور « فرانسوا » در ۱۹۵۱ و ۱۹۵۴ ، ماده ۲۳ طرح قرارداد تنظیمی ۱۹۵۵) به این مسأله پرداخت .

۲-۱-۱- قرارداد لندن : ۱۲ مه ۱۹۵۴

۱-۱-۲- منابع و مآخذ این قرارداد - در ۱۹۵۴ انگلستان ، باردیگر مانند ۹۳۵ مبتکر گردهم آئی بمنظور تشکیل یک کنفرانس بین المللی درباره آلودگی آبهای دریائی شد . در ۲۵ دسامبر ۱۹۵۳ انگلیس ، کمیته ای را مرکب از متخصصان تشکیل داد . این کمیته که به اسم رئیس آن « کمیته فالکتر » نام گرفت به تنظیم گزارشی متضمن توصیه های مختلف پرداخت . انگاه یک کنفرانس مقدماتی در ۲۷ اکتبر ۱۹۵۳ در لندن تشکیل شد که اکثریت نمایندگان آن انگلیسی بودند .

در همین ایام مسأله آلودگی دریاهای ، از لحاظ داخلی ، توسط کمیسیون بین الوزراء فرانسه بررسی شد و گزارش آن در ژوئیه ۱۹۵۲ منتشر گردید . همچنین سال ۱۹۵۴ ، شورای اقتصادی و اجتماعی مسأله را از لحاظ بین المللی مورد بررسی قرار داد .

۲-۱-۲- محتوای قرارداد لندن - قرارداد ، در کنفرانس بین المللی مورخ ۲۶ آوریل تا ۱۲ مه ۱۹۵۴ ، در لندن با شرکت ۳۲ کشور ، تنظیم شد .

دولت انگلیس خواستار ممنوعیت کامل تخلیه فضولات در دریاهای ، خصوصاً دریای شمال بود ، اما قرارداد لندن به فرمولی متفاوت با این خواسته ، توجه کرد ، بدین معنی که ، به استقرار سیستمی که در آن مناطق ممنوعه گستره متغیر داشتند دست زد . و برای رعایت این ممنوعیت ، ضمانت اجرای لازم را در نظر گرفت .

کوتاه سخن ، در قرارداد به مسأله تخلیه فضولات در دریا ، اعم از تخلیه هیدروکربورها یا مخلوط آنها و یا نشست، نفت به هر علت ، توجه شد ، همچنین به این امر اساسی توجه شد که تخلیه تخلف محسوب میشود ، اعم از اینکه عمل تخلیه ارادی باشد یا اتفاقی و ناشی از بی‌مبالاتی کاپیتان کشتی باشد یا نه و حتی خارج از حد و مرز هر نوع تقصیری باشد .

هیدروکربورهای مورد نظر ، نفت خام ، نفت کوره و سوخت سنگین بودند . ماده ۳- دو نوع منطقه ممنوعه ریختن فضولات را از هم تفکیک میکند ، یک منطقه برای کشتیهای نفت کش و منطقه دیگر برای کشتیهای غیر نفتکش است ، که البته تفاوت میان آنها زیاد نیست .

قاعده اصلی مذکور در قرارداد اینست که گستره مناطق ممنوعه . ه میل باشد و مبداء این گستره نیز پایان آبهای ساحلی نباشد زیرا در مورد حد این آبها همانطور که مبدانیم توافق وجود ندارد ، و رژیم آبهای ساحلی متعدد و متنوع است و میزان آبهای مذکور در دولتها متفاوت میباشد . در نتیجه مبداء این فاصله از ساحل هر یک از دولتها شروع میشود .

از سوی دیگر در این قرارداد رژیمهای استثنائی نیز وجود دارد و بنا بر آنها گستره مربوط ، کمتر یا بیشتر از . ه میل میشود . دلیل این امر هم وضع ساحل دولت مورد نظر و یا عرض دریای مورد بحث است . بنابراین گستره منطقه در دریای آدریاتیک . ۳ میل است ، زیرا اگر منطقه ممنوعه وسیعتر از این میزان باشد ، در واقع ممنوعیت تخلیه فضولات در این دریا ، بطور کامل خواهد بود (این دریا بین ایتالیا و یوگسلاوی قرار دارد) به عکس همانطور که انگلیس تقاضا کرده بود وسعت منطقه ممنوعه در دریای شمال به . . ۱۰ میل بالغ گردید زیرا در سراسر این منطقه به واسطه ترافیک فراوان دریائی ، میزان آلودگی به حد بحرانی رسیده است . در اقیانوس اطلس هم وسعت منطقه ممنوعه اطراف انگلیس ، همین اندازه است . در استرالیا ، به تقاضای دولت فدرال ، به واسطه آلودگی شدید سواحل استرالیا ، که ناشی از وجود کشتیهای نفتکش متعدد در این منطقه است ، حد ممنوعیت به . ۱۰ میل بالغ شد . لکن در سواحل شمالی و غربی قاره استرالیا و عملاً ساحل شمال غربی ، که منطقه ای تقریباً خالی و کم رفت و آمد است ، حد . ه میل پذیرفته شد .

کشتیهای که ممنوعیت شامل آنها میشود ، کلیه کشتیهای حمل و نقل ، به استثنای کشتیهای جنگی و کشتیهای کارگاهی اند که به صید نهنگ میپردازند و نیز کشتیهای کمتر از . . ۵ تن و کشتیهای که در دریاچه های بزرگ آمریکای شمالی به کشتیرانی اشتغال دارند . (که در مورد اخیر مطابق قرارداد باید میان امریکا و کانادا موافقت نامه خاص به امضاء برسد) .

قرارداد در مورد ضمانت اجراء ، تصریح میکند که تخلفات به موجب قوانین همان سرزمینی مجازات میشود که کشتی در آنجا ثبت شده است . در واقع این امر با مقررات حقوق بین الملل کلاسیک و نیز قانون مربوط به پرچم کشتیها مطابقت دارد .

۳-۱-۲- ارزیابی قرارداد - متن قرارداد ۱۹۵۴ به طرحهای قبلی و امدار است ولی علیرغم پیشرفتی که در مقایسه با طرحهای قبلی ، در این قرارداد ملاحظه

میشود. باز هم برخی از نقائص قبلی پابرجا میباشند. در این متن هم تعریفی از آلودگی دریا به دست داده نشده، و از ضمانت اجرای قرارداد، که به عهده دولتها گذاشته شده، تعریفی بعمل نیامده و قاعده صلاحیت انحصاری دولتی که کشتی دارای پرچم اوست، همچنان حفظ شده است. منطقه ممنوعه بطور عام. ه میل است و این وسعت ناکافی است. در این مورد، قرارداد میتواندست، از مفهوم محاربت و همکاری و تعاون دولتهای یک منطقه جغرافیائی کمک بگیرد و نظیر موارد مربوط به کانادا و سوئیس راجع به دریاچه ها عمل نماید.

۲-۲- قرارداد مورخ ۱۲ آوریل ۱۹۶۲

قرارداد ۱۹۵۴، از سال ۱۹۵۸ به بعد به موقع اجراء گذاشته شد، اما اقدامات اجرائی داخلی که باید دولتها اتخاذ میکردند، مؤخر بر این تاریخ (۱۹۵۸) بود. در فرانسه قانون ۲۶ دسامبر ۱۹۶۴ این مسأله را حل و فصل کرد. بسیاری از دولتها هم که صاحب بیشترین ناوگان نفتی بودند، قرارداد مذکور را با قید و شرطهایی تصویب کردند: از جمله اتازونی، لیریا و پاناما.

با اینهمه مسأله همچنان فعلیت خود را حفظ نمود و سازمانهای بین المللی در فکر آن بودند: شورای اقتصادی و اجتماعی، شورای اروپا و کنفرانسهای بین المللی بطور کامل یا قسماً به این امر پرداختند. (کنفرانس کپنهاگ که در ۴ و ۵ ژوئیه ۱۹۵۹ به تقاضای صاحبان کشتی بریتانیائی تشکیل شد و کنفرانس ژنو در ۱۹۵۸ مربوط به حقوق دریاها، به این مطلب پرداختند.)

مسأله پرکردن جاهای خالی و تصحیح نقائص قرارداد ۱۹۵۴، سریعاً مورد توجه قرار گرفت و تجدیدنظر در قرارداد را مطرح ساخت. کنفرانس جدیدی در لندن از ۲۶ مارس تا ۱۳ آوریل ۱۹۶۲ تشکیل شد. شرکت کنندگان، دولتهای عضو قرارداد ۱۹۵۴ لندن و قدرتهای عمده دریائی بودند. این کنفرانس سرانجام تغییرات فراوانی در قرارداد بعمل نیاورد. و تنها در باره توسعه برخی از مناطق ممنوعه و آییننامه اخذ جریمه نکات تازه ای اضافه کرد.

نقص مهم این قرارداد هم، همان حد ناکافی منطقه ممنوعه (ه میل) است حال آنکه بنظر برخی از کارشناسان این میزان باید به ۱۰۰ میل برسد. همچنین اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم کشتی برای تعیین قانون مجازات تخلف از قرارداد بجای خود باقی است.

ناتوانی در کنترل، ناکافی بودن ضمانت های اجرائی، از جمله نقائص عمده این سیستم اند و کشورهای گوناگون از عدم رعایت مقررات شکایت دارند و کمند کشتیهائی که ایستگاههای مخصوص «دگازاژ» (تخلیه آب توازن و فضولات نفتی) را مورد استفاده قرار دهند.

۲-۳- قرارداد بین المللی ۱۹۶۹ درباره جلوگیری از آلودگی آب دریا به مواد

نفتی (اصلاح شده قرارداد ۱۹۵۴ و ۱۹۶۲)

این قرارداد در واقع اصلاح شده همان قرارداد ۱۹۵۴ است و در مقایسه با آن و مقایسه با قرارداد اصلاحی ۱۹۶۲ نکته اضافی چندانی ندارد.

در ماده ۱ قرارداد ، نظیر قانون حفاظت دریای ایران مصوب ۱۹۵۴ اصطلاحات تعریف شده است . و در ماده ۲ کشتیهائی که از شمول قرارداد مستثنی هستند تعیین شده اند . این کشتیها عبارتند از کشتیهای مخزن داری که ظرفیت غیرخالص آنها از ۱۰۰ تن کمتر باشد و یا دیگر کشتیهای بدون مخزن که ظرفیت غیرخالص آنها کمتر از ۵۰۰ تن باشد و کشتیهای صنعت صید نهنگ و کشتیهای که در دریاچه های بزرگ امریکای شمالی به کشتیرانی اشتغال دارند و نیز ناوهای جنگی و کشتیهای کمکی این ناوها . البته در مورد کشتیهای مخزن دار و بدون مخزن و کشتیهای جنگی ، توصیه شده است که دول متعاقد ، برای اجرای مقررات کنوانسیون اقدامات لازم بعمل آورند . ماده ۳ ریختن فضولات نفتی را برای کشتیهای در حال حرکت با احراز شرایطی معین مجاز می شمارد ولی در مورد کشتیها ، حد دوری از ساحل را معین نمی کند . حال آنکه برای کشتیهای مخزن دار این حد را بیش از ۵۰ میل تعیین می نماید . در ماده ۴ چنانچه تخلیه فضولات :

الف - بمنظور ایمنی خود کشتی و یا حفظ جان اشخاص و جلوگیری از ایجاد خسارت برای کشتی یا کالا باشد .

ب - ناشی از وارد آمدن خسارت به کشتی یا تراوش غیرقابل اجتناب باشد .
این تخلیه ها به شرط انجام اقدامات لازم احتیاطی بمنظور جلوگیری یا تقلیل تراوش منع نشده است .

ماده ۶ همچنان مجازات و تعیین آن را به عهده کشور متبوع کشتی و قانون آن میگذارد که همان کشوری است که کشتی در قلمروش ثبت شده و یا تابعیت آن کشور را دارد . در بند ۲ این ماده توصیه شده است که مجازاتها « از نظر اهمیت باید دارای شدت کافی و به قسمی باشد که از ارتکاب هر گونه عمل غیرقانونی از این قبیل ممانعت بعمل آورد و در هر حال کمتر از مجازاتی که برای همین عمل در آبهای مملکتی پیش بینی شده است ، نخواهد بود » .

در ماده ۸ - گفته شده است که دولتها باید بنادر خود را مجهز به تأسیسات تخلیه کنند . در ماده ۹ - به دفتر ثبت وقایع نفتی و وقایعی که باید ثبت شود اشاره شده است و در بند ۵ گفته شده است که مقامات صلاحیتدار بندر میتوانند این دفاتر را بازرسی کنند و از آنها رونوشت بگیرند .

ماده ۱۰ - در حالت جنگ اجازه میدهد که دولتهای متخاصم یا بیطرف « که عقیده داشته باشند صدمه ای به آنها وارد شده است میتوانند اجرای تمام یا قسمتی از کنوانسیون را معوق گذارند و موضوع را فوراً به اطلاع دبیرخانه برسانند . »

بطوریکه ملاحظه میشود ، اختلاف این مواد اصلاحی با قراردادهای قبل زیاد نیست . در مقایسه با قانون حفاظت دریای مصوب ۱۳۵۴ ، ایران ، یادآوری چند نکته بجاست .
اولاً در کنوانسیون به محیط دریا و محیط دیگری که ممکن است آورده شوند اشاره نشده است ، حال آنکه دیدیم که در قانون حفاظت دریا این محیط معین شده است .

ثانیاً در کنوانسیون کشتیهای بدون مخزن با ظرفیت بالا تراز ۵۰۰ تن مشمول مقررات کنوانسیون هستند حال آنکه در قانون ایران این ظرفیت برای کشتیهای غیر نفتکش به ۵۰۰ تن تقلیل یافته است .

ثالثاً در مورد تخلیه کشتیهای غیرنفتکش در حال حرکت ، مطابق قانون ایران تخلیه باید ، حداقل در ۱۲ میلی از نزدیکترین نقطه دریای ساحلی ایران صورت گیرد ، حال آنکه کنوانسیون برای این مورد حداقلی معین نکرده است ، که مسلماً ایجاد ابهام میکند

رابعاً آنچه در این بحث بعنوان یک نقص مهم قراردادهای لندن ذکر شد این بود که قرارداد صلاحیت کشور متبوع کشتی را برای تعیین و اعمال مجازات حفظ کرده است و این مطلب در آخرین اصلاح نیز باقی است. اما همانطور که گفتیم، قانون حفاظت درید، کشتیهائی را که وارد آبهای ایران می شوند مشمول این قانون می داند.

خامساً: در مورد ریختن فضولات در حالت اضطرار به دریا، کنوانسیون مطلب را بدون قید و شرط عنوان می کند، لکن قانون ایران به شرط تناسب بین دو ضرر این امر را مجاز می شمارد.

۴-۲- کنوانسیون منطقه ای کویت برای همکاری دربارهٔ حمایت از محیط زیست دریائی در برابر آلودگی - مصوب کنفرانس کویت ۲۶ فروردین ۳۰ اردیبهشت ۱۳۵۷ (۲۳-۱۵ آوریل ۱۹۷۸) ۱.

این کنوانسیون به امضای دولتهای بحرین، ایران، کویت، عمان، عراق، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی رسیده است و در مقدمه آن اعضای کنفرانس از درک این حقیقت سخن می گویند که «آلودگی محیط زیست دریائی منطقه مشترک بین این دولتها به نفت و سایر مواد مضره یا سمی ناشی از فعالیتهای انسان در خشکی یا دریا، به خصوص از طریق تخلیه بی رویه و بدون نظارت این مواد، برای حیات دریائی و شیلات و سلامت انسان و استفاده های تفریحی از سواحل و سایر تسهیلات رفاهی، بطور روزافزون، ایجاد خطر می کند.

نکته قابل توجه اینست که منطقه مورد نظر کنوانسیون که در ماده ۲ با طول و عرض جغرافیائی مشخص شده و خلیج فارس و دریای عمان را در برمی گیرد، با توجه به خصوصیات هیدروگرافیک و اکولوژیک منطقه و آسیب پذیری آن نسبت به آلودگی، توسط دولتهای ذینفع و شورای حکام برنامه محیط زیست ملل متحد (یونیسف) به عنوان «ناحیه تراکم» شناخته شده است.

دولتهای متعاقد به مسئولیت خاص حفظ محیط زیست دریائی اشارت کرده و با نظر گرفتن کنوانسیونهای بین المللی موجود که با این کنوانسیون مرتبط است، در خصوص امضای آن موافقت کرده اند.

نکات عمدهٔ این کنوانسیون عبارتند از:

۱-۴-۲- آلودگی دریائی در این کنوانسیون بدین شرح تعریف شده است: «داخل کردن مواد یا انرژی در محیط زیست دریائی به وسیلهٔ انسان بطور مستقیم یا غیر مستقیم می باشد، که اثرات زیان بخش، مانند آسیب به منابع زنده و خطر برای سلامت انسان و ایجاد مانع در فعالیتهای دریائی، از جمله ماهیگیری و لطمه به کیفیت از لحاظ استفاده از آب دریا و کاهش وسائل رفاهی، و یا احتمال ایجاد این گونه خطرات را برداشته باشد.»^۲

۲-۴-۲- محدوده منطقه دریائی در ماده ۲ تعریف شده و همانطور که یادآور شد به حدود آن با طول و عرض جغرافیائی معین گردیده است. نکته مهم اینست که این محدوده شامل آبهای داخلی دولتهای متعاقد نمی شود.

۳-۴-۲- در موارد مختلف یک رشته تعهد برای دولتهای امضاء کننده کنوانسیون پیش بینی شده است از جمله:

۱ - کنفرانس منطقه ای نمایندگان نام الاختیار (در کویت) دربارهٔ حمایت و توسعه محیط زیست دریائی و نواحی ساحلی مورخ ۲۰ فروردین ۳۰ اردیبهشت ۱۳۵۷ (۲۳-۱۵ آوریل ۱۹۷۸)

۲ - ماده ۱، بند الف.

۸-۴-۲- همچنین پروتکل امضاء شده همزمان با امضاء کنوانسیون در خصوص همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری ، به تعریف مورد اضطراری می‌پردازد و می‌گوید که مقصود از آن « هر آسیب - رویداد - واقعه یا وضعیتی است که منجر به آلودگی مهم یا تهدید قریب‌الوقوع به آلودگی مهم در محیط زیست دریائی بوسیله مواد نفتی گردد و نیز شامل سایر حوادثی است که برای کشتیها منجمله نفت کش‌ها رخ میدهد و شامل فورانهای ناشی از فعالیت‌های حفاری و تولید نفت و وجود نفت و سایر مواد مضره در آب ناشی از نقص تأسیسات صنعتی هم میشود. »^۱

مطابق پروتکل ، در اثر این آلودگی ممکن است منافع دولت متعاقد (از هر قبیل که باشد) بطور مستقیم و یا غیرمستقیم به خطر افتد ، از جمله منافع مربوط ، پروتکل ، به موارد زیر اشارت می‌کند .

الف - فعالیت‌های دریائی - ساحلی - بندری یا فعالیت‌های واقع در مصب رودخانه منجمله عملیات ماهیگیری که تأمین کننده ضروریات زندگی افراد ذینفع باشد .

ب- جاذبه‌های تاریخی و جهانگردی در ناحیه مربوط .

ج- سلامت و بهداشت ساکنان ساحل و رفاه ناحیه منجمله حفظ منابع زنده دریائی و حیوانات وحشی .

د- فعالیت‌های صنعتی که متکی به برداشت آب دریا می‌باشد ، مانند کارخانجات تقطیر و کارخانجات صنعتی که از گردش آب استفاده می‌کنند .

کنوانسیون ، و پروتکل مذکور ساز و کارهای دیگری را هم برای مبارزه و جلوگیری از آلودگی محیط زیست و کاهش این آلودگی و از جمله نظارت بر اجرای کنوانسیون (ماده ۲۴ کنوانسیون) پیش‌بینی کرده است . اما باید تاریخچه نحوه اجرای این کنوانسیون را از ۱۳۵۷ بعد مورد مطالعه قرار داد تا معلوم شود ، این کنوانسیون در عمل تا چه اندازه به مرحله اجرا درآمده است .

* *
*

از مجموع آنچه گذشت روشن شد که مقررات قابل اعتنائی در این زمینه وضع شده است . اما این مقررات در مرحله اجرا با اشکالات عدیده روبرو هستند . قسمت اعظم این دشواریها ناشی از بی‌اعتنائی صاحبان ناوگانهای بزرگ نفتی است . همچنین در خلیج فارس ، (یعنی محیطی که از لحاظ حیاتی بسیار با اهمیت است و از نظر آلودگی نیز ، هم توسط خود دولتهای منطقه و هم توسط برنامه محیط زیست ملل متحد (یونپ) منطقه متراکم شناخته شده است) دولتهای منطقه نتوانسته‌اند ، مضمون واقعی کنوانسیون را که حفاظت از محیط‌زیست است ، به مرحله اجرا در آورند و با نقض کنندگان تعهدات کنوانسیون مقابله نمایند . ماده ۹ کنوانسیون دولتهای امضاء کننده را متعهد ساخته است که به منظور مقابله با موارد اضطراری آلودگی در منطقه دریائی بدون توجه به علت آن ، اقدامات لازم به عمل آورند . اما یکی از همین امضاء کنندگان یعنی عراق - نه تنها از آلوده ساختن خلیج فارس دست برنداشته است ، بلکه در مواردی نظیر ، نشت نفت در منطقه نوروز برخلاف تمامی اصول و قواعد متبع و نیز مقررات صریح کنوانسیون که خود وی یکی از امضاء کنندگان آن است ؛ صرفنظر از آنکه برای مقابله با آلودگی‌ها (که در تمامی موارد خود منشاء آن بوده)

همکاری نکرده بلکه از کوشش های ایران برای مقابله با این آلودگی ها نیز شدیداً جلوگیری نموده است .
بهرحال تا هنگامی که دولتها به تعهدات خود پای بند نباشند و کشتیهای بزرگ و کوچک نفتکش و غیر آن ، مقررات مربوط به تخلیه فضولات را که باید در ایستگاههای مربوط انجام گیرد رعایت ننمایند و کشورها در بنادر خود این ایستگاهها را ایجاد نکنند در مجازاتها عملاً به مرحله اعمال و اجراء درنیایند ، خطر آلودگی دریاها روزبه روز افزون تر خواهد شد .

* *

*

مبحث دوم

آزمایش موشکها و دیگر اشیاء هدایت شونده

اصل عرفی حقوق بین الملل در خصوص آزادی دریاها ، استفاده دولتها را از دریای آزاد در مقام نیل به اهداف اقتصادی ، از قبیل صید و کشتیرانی موجه می داند . لکن این اصل در زمان صلح متعارض با استفاده از فضای فراز دریاها به منظور انجام آزمایش پرتاب شیائی است که برای دولتهای دیگر خطرناک است . چنانچه انجام چنین آزمایشهایی مورد نظر یک دولت باشد ، حداقل باید پیشاپیش با عقد قرارداد دو یا چند جانبه ، به کسب رضایت دولی بپردازد که در معرض خطرات حتمی یا احتمالی هستند .
در زمینه این قبیل آزمایشها و ایجاد نگرانیها و خطراتی از این قبیل ، که ناشی از پیدایش تکنیکهای جدیدند ، اتازونی پیشگام بوده است و سپس روسیه و فرانسه قدم به میدان نهاده اند .

الف - آزمایش های اتازونی

از ۱۹۴۹ بعد دولت امریکا ، طرح ساختمان پایگاه پرتاب گلوله های هدایت شونده را در ساحل شرقی فلوریدا (در منطقه باناناریور^۱ نزدیک کاپ کاناورال^۲) درافتند . شعاع عمل این پایگاه ۴/۸۰۰ کیلومتر و جهت گیری آن به سوی جنوب شرقی ، یعنی به طرف جزائر باهاما و آنتیل فرانسه بود . مسلماً انجام این آزمایشها برای مناطقی که خارج از آبهای ساحل اتازونی قرار داشتند ، خطرناک بود . چرا که « گوادولوپ » و مارتینیک در ۲۰۰ کیلومتری پایگاه و مهمتر از این ، در مسیر پرتاب بودند .
در نتیجه اتازونی از ۱۹۵۰ بعد ناگزیر شد که یک رشته موافقتنامه دو جانبه با کشورهای همسایه ، خصوصاً انگلیس (موافقتنامه ۲۱ ژوئیه / ۱۹۵۰ و ۱۵۹ ژانویه / ۱۹۵۲) و جمهوری دومینیکن (موافقتنامه ۲۶ نوامبر ۱۹۵۱) امضاء نماید . بموجب این موافقتنامه ها ، به اتازونی حتی داده شد که در منطقه باهاما ، و آنتیل به آزمایشهای گلوله های هدایت شونده دست بزند . روشن است که این موافقتنامه ها در قبال کشورهای ثالث قابل استناد نبودند ، چون اصل نسبی بودن عهدنامه ها مانع از آنست که آثار تعهدات دو جانبه در خارج از حلقه طرفین متعاقدین قرارداد ، تسری یابد .

1 - Banana River .

2 - CAP . Canavral .

در ۲۱/ژوئن/۱۹۵۱ نخستین آزمایش پرتاب گلوله ، با هواپیماهای بدون خلبان در کوکوا^۱ انجام گرفت .

با توجه به خطراتی که این قبیل آزمایشها دربردارند ، لزوم تنظیم مقررات حقوقی ویژه به آسانی فهم میشود . وزیر وقت نیروی هوایی اتازونی در ۱۶/ژوئن/۵۳ در طی یک مصاحبه مطبوعاتی اعلام کرد که « در آینده نزدیک کشورش صاحب نیروی پرتاب هدایت شونده‌ای خواهد شد که قادر است به هدفی که در آن سوی اقیانوس اطلس واقع است ، با دقت اصابت نماید . چند روز پیش از این مصاحبه ، یعنی در ۱۰ ژانویه ۱۹۵۳ نژ کمپانی بوئینگ فاش ساخت که از ۱۹۴۹ کمپانی مزبور به تدارک نیروی پرتابی دست زده است که سرعت حرکتش تقریباً دو برابر سرعت صوت است . سال بعد (ژوئیه ۱۹۵۴) نژ اعلام شد که دولت امریکا در نظر دارد ، میدان پرتاب وسائل هدایت شونده از راه دور خود را تا ۸/۰۰۰ کیلومتری یعنی تا سنت هلن استداد دهد . نخستین آزمایش پرتاب هدایت شونده از این گونه ، در ۳۱/اکتبر ۱۹۵۷ و ۲۵/ژانویه/۱۹۵۸ به انجام رسید و جزایر «آسانسیون» را در ۸/۰۰۰ کیلومتری محل پرتاب موشکها، هدف قرارداد و پس از آن نیز این آزمایشها ادامه یافت .

ب - آزمایشهای روسیه

آزمایشهای روسیه نیز بر دو قسم اند:

۱ - قسم اول - مانورهای هوا - دریا

این قسم که بیشتر جنبه سنتی دارد همان مانورهای هوا - دریا هستند . به سال ۱۹۶۱-۲ روسیه به سه مانور هوا - دریا دست یازید . این مانورها برای فعالیتهای هواپیمایی کشورهای شمال اروپا ، خصوصاً نیروی مزاحمت‌های موقت ولی جدی در آبهای ایجاد کردند که مسلماً آبهای بین‌المللی محسوب میشدند ، اما بهر حال در چهارچوب ایجاد دشواری برای یکی از استفاده‌کنندگان دریای آزاد قرار بی‌گرفتند . در مانور اول ، ناوگان شمالی روسیه که با نیروهای دارای موشک در ارتباط بودند ، از انواع سلاحهای مدرن ، بطور واقعی استفاد کردند . این مانور از ۱۰ سپتامبر تا ۲۵ نوامبر ۱۹۶۱ در دریای «بارنتز»^۲ و «کارا»^۳ ادامه داشت .

مانور دوم ، هم مانور هوا - دریا بود و از ۵/اوت تا ۲/اکتبر ۱۹۶۲ جریان داشت واحدهائی که مجهز به موشک بودند در آن مشارکت داشتند و از سلاحهای جدید استفاده کردند .

رشته سوم مانورها ، در همین منطقه (مانور دوم) از ۱۵/تا ۲/دسامبر ۱۹۶۲ انجام یافت .

آژانس تاس هر سه بار ، پیشاپیش طی اطلاعیه‌ای ، دامنه منطقه خطر را مشخص ساخت و دولت شوروی در خصوص مواردی که کشتیها ، یا هواپیماهای خارجی بر اثر بی‌توجهی به این اخطار ، متحمل خسارت شوند ، مسئولیت را از خود سلب کرد .

1 - Cocoa

2 - Barentz

3 - Kara

بدنبال این مانورها که انواع وسائل هدایت شونده از راه دور را مورد استفاده قرار داده - و حداقل درمانورهای ۱۹۶۲ سلاحهای اتمی را هم به کار گرفته بود - دولت نروژ رسماً به دولت روسیه اعتراض کرد . استدلال نروژ در مورد ادعای خسارت به کشتیرانی و صید ، خصوصاً این بود که به هنگام آخرین رشته از مانورها ، گستره منطقه ممنوعه برای رفت و آمد کشتیها بالنسبه به دو مانور پائیز ۱۹۶۱ و تابستان ۱۹۶۲ ، بیشتر به طرف غرب کشیده شده و این منطقه معادل دوبرابر مساحت دریای شمال بوده است .

۲ - قسم دوم - آزمایش موشکهای فضائی و سلاحهای هدایت شونده از راه دور

از سال ۱۹۶۰ بعد ، روسیه همه ساله در اقیانوس کبیر (آرام) به آزمایش موشکهای فضائی و سلاحهای هدایت شونده از راه دور دست می زند . این آزمایشها از پایگاه پرتابی انعام می گیرد که در آسیای مرکزی (قزاقستان) قرار دارد و به هدفی اصابت می کند که در ... / ۱۲ کیلومتری آن و در اقیانوس آرام . مرکزی واقع و مجاور منطقه « کارولین » و جزائر مارشال است . هر بار نیز تنها ژاپن علیه این آزمایشها اعتراض کرده و انجام آنها را لطمه به آزادی دریاها تلقی نموده است .

ج - آزمایشهای فرانسه

در ۷/ آوریل ۱۹۶۴ میان فرانسه و پرتقال موافقتنامه ای امضاء شد که به موجب آن پایگاه آزمایش موشک در « آسور »^۱ استقرار یافت . در این قرارداد تسهیلات لازم برای آزمایشهای فرانسه بوجود آمده است و به خصوص درباره حق توقف هواپیماها و به آب انداختن کشتیهای اندازه گیری به دریا و استقرار رصدگاه زمینی که آزمایشهای بالیستیک را ممکن میسازد ، تسهیلات لازم فراهم گردیده است . جنگ افزارها از ... / ۲ کیلومتری این محل ، یعنی از مرکز آزمایشهای « لاند »^۲ پرتاب میشوند . با انعقاد این موافقتنامه دولت فرانسه به جای پایگاه پرتاب خود در صحرا میدان پرتاب جدیدی یافت زیرا به موجب موافقتنامه اویمان پیشینی شده بود که فرانسه پایگاههای خود را در صحرا پیش از ۱۹۰۷ برجیند و از صحرا خارج شود .

ظاهراً برای هیچ یک از دو دولت طرف موافقتنامه (فرانسه - پرتقال) این مسأله مطرح نشده بود که آیا اینگونه آزمایشها که در دریای آزاد و فاصله ... / ۲ کیلومتری صیرت میگیرد ، با اصل آزادی دریاها موافقت دارد یا نه ؟

در مورد آزمایشهای اتمی هم همین قید و بند باید منظور نظر باشد ، زیرا دریای آزاد که محل عبور و منطقه استفاده جمعی دولتهاست . با این قبیل فعالیتها و آزمایشها نامناسب میشود .

در واقع از هنگامی که دریای آزاد به میدان اجرای اهدافی مبدل شود که دیگران را از استفاده از آن محروم نماید ، و در زمان صلح توسط یک یا چند دولت ، در مسیر تأمین منافع انحصاری آنها و برای اهداف نظامی مورد بهره برداری قرار گیرد ، این دریا عملاً از وظیفه عادی اش منحرف شده است .

1 - Acors.

2 - Landes

بحث سوم

آزمایشهای اتمی و تخلیه زباله‌ها و فضولات اتمی

اصولی که قبلاً ذکر شد، در این مقام یعنی جبران خسارتهای ناشی از آزمایشهای اتمی و تخلیه فضولات اتمی در دریای آزاد نیز معتبر است. به منظور سهولت بحث دو مسأله: آزمایشهای اتمی و تخلیه فضولات را از یکدیگر جدا می‌کنیم:

الف - آزمایش‌های اتمی در دریای آزاد

از اول ژوئیه ۱۹۴۴، آزمایشهای هسته‌ای در دریای آزاد (اقیانوس کبیر) آغاز شد، آغازکننده این آزمایشها امریکا بود، و شوروی نیز این کار را دنبال گرفت و پس از این دو در حدودی محدودتر انگلیس و فرانسه هم از آنها پیروی کردند و بدین کار دست یازیدند. عموماً آزمایشهای امریکا در مجمع‌الجزایر مارشال و در مجاورت جزایر مرجانی «بی‌کی‌نی»^۱ و «انی‌وتوک»^۲ انجام یافته است.

از جمله حوادث مهم که در این زمینه پیش آمده است ماجرای کشتی ماهیگیری ژاپنی به نام «فوکوریا - مارو»^۳ است.

این کشتی به هنگام انجام آزمایش بمب هیدروژنی امریکا در اول مارس ۱۹۵۴ در ۲۵۰ کیلومتری منطقه ممنوعه «انی‌وتوک - بی‌کی‌نی» قرار داشت. با وجود این فاصله ۲۲ ملوان شدیداً بواسطه خاکسترهای رادیواکتیو ناشی از انفجار بمب هیدروژن سوختند. خاکسترهای رادیواکتیو آنچنان فراوان بود که افراد کشتی و تورها و بدنه کشتی را در طول ۴ روز پوشاندند. طول دوره تماس این خاکسترها موجب نفوذ عمقی آنها در اعصاب بدن، مجاری تنفسی، دهان و جهازهاضمه گردیدند. یکی از ماهیگیران به نام «کوبویاما»^۴، پس از شش ماه تحمل درد طاقت‌فرسا در ۲۳ سپتامبر درگذشت. علت مستقیم مرگ، از کار افتادگی کبد بود. کالبد شکافی نشان داد که این عضو شدیداً رادیواکتیو شده است. دولت ژاپن در ژوئن ۱۹۵۴، مبلغ ۲۱/۲۲۰/۰۰۰ ین به قربانیان این حادثه، بعثران غرامت پرداخت قبل از این تاریخ یعنی در آوریل ۱۹۵۴ ژاپن مبلغ ۷ میلیون دلار بعثران جبران کامل خسارت وارده از امریکا تقاضا کرده بود. اما این تقاضا با مشکلات متعدد مواجه شد، و برای مباحثات حقوقی هم زمینه مساعدی به شرح زیر پیش آورد:

اولاً - تعیین خسارات مستقیم و تفکیک آن از خسارات غیرمستقیم دشوار است.

ثانیاً - آیا در محاسبه خسارات و تعیین غرامت همانند حقوق داخلی باید ناراحتی‌های قربانیان این حادثه را هم به حساب آورد؟ در حقیقت مسأله مطروحه همان بحث جبران خسارت معنوی، منتهی در عرصه حقوق بین‌المللی است.

بهرحال، دولت امریکا، فدای مرگ «کوبویاما» (۲۴ سپتامبر ۱۹۵۴) مبلغ یک میلیون «ین» به یوه وی پرداخت اما این طرز جبران خسارت، خالی از غرابت نبود. زیرا

- 1 - Bikini
- 2 - Eniwetok
- 3 - Fukurya - Maru
- 4 - Kuboyama

عمل پرداخت غرامت بطور مستقیم و از بالای سردولت به ذیحقی تبعه آن دولت از طرف دولتی که واردکننده خسارت بود صورت میگرفت و شباهت این طرز کار با پرداخت غرامتی دوستانه و رایگان بیشتر است تا این امر که دولت وارد آورنده خسارت خود را حقیقتاً و بعنوان متعلق تکلیف حقوقی متعهد می‌شناسد.

مسأله از این جهت تا چند ماه بعد از ماجرا همچنان لاینحل مانده بود تا اینکه در تاریخ ۴/ژانویه/۱۹۵۵ اتاژونی مبلغی برابر با دو میلیون دلار، درازای مجموع خسارات ناشی از حادثه اول مارس ۱۹۵۴ به دولت ژاپن به عنوان غرامت، پرداخت. در باره این رقم و مبنای تعیین آن، که خیلی کمتر از میزان مورد تقاضای ژاپن (۷ میلیون دلار) بود هیچ نکته‌ای که حاوی توجیه حقوقی مسأله باشد، عنوان نشد. دربرخورد با مسأله آزمایش‌های اتمی، مباحثات و اقدامات حقوقی چندی صورت گرفته است.

۱- منع بی‌قید و شرط آزمایش‌های اتمی

این تقاضا از طرف ساکنان جزائر مارشال عنوان شد. اهالی در ۱۲ ژوئن ۱۹۵۴، از شورای قیمومت تقاضا کردند که به آزمایش‌های اتمی در آبهای مجمع‌الجزائر پایان داده شود به این تقاضا ترتیب اثر داده نشد. هندو شوروی هم تقاضا داشتند که آزمایش‌های جدید بمبهای اتمی و یا بمبهای هیدروژنی در اقیانوس کبیر منع شود. این پیشنهاد نیز در ۲/ژوئیه ۱۹۵۴ از طرف شورای قیمومت رد شد.

۲- نظم و نسق بخشیدن به آزمایش‌ها

این راه‌حل نیز که کم‌رنگ‌تر از راه‌حل پیشین بود به همان سرنوشت دچار شد. شورای قیمومت پیشنهاد فرانسه، انگلیس و بلژیک را که در ۱۲ ژوئیه ۱۹۵۴ عنوان کردند رد نمود. مطابق این پیشنهاد پیش از هر آزمایش به منظور صیانت مردم مجاور منطقه آزمایش از خطرات، باید اقدامات احتیاطی لازم انجام گیرد. پیشنهاد هند نیز رد شد. در این پیشنهاد آمده بود که مسأله قانونی بودن یا قانونی نبودن پیشنهاد سه کشور با استفاده از مکانیسم کسب نظر مشورتی دیوان بین‌المللی دادگستری، در این دیوان مطرح شود. رد پیشنهادها، خود بعنوان یک واقعه حقوقی، کاشف از وضع خاص روابط بین‌الملل و اغواء و اغراض و امیال دولتهای صاحب قدرت مادی و نظامی است. بدین معنی که با رد این پیشنهادها، دولتها آماده نبودن خود را برای بحث درباره کنترل قضائی و رسیدگی به مسأله قانونی بودن این آزمایش‌ها، نشان می‌دهند، یعنی مکانیسمی را رد می‌کنند که در کیه حالات و امور مربوط به حقوق، باید بعنوان یک قاعده متبع باشد. این واپس نشینی از لحاظ حقوق بین‌الملل اهمیت فراوان دارد و قابل تأمل است.

۳- بحث حقوقی

سرانجام در ۱۹۵۵ علمای حقوق بین‌الملل بحث مربوط به آزمایش‌ها را بصورت بحث و بدل حقوقی آغاز کردند. بنظر دکتر «مارگولی»، آزادی دریاهای آزاد، یک قاعده مطلق حقوقی است، با این شرط که مقررات انتظامی عمومی که بر مبنای عرف استوار است و یا مقررات انتظامی خاص که از قراردادها نشات می‌گیرند، حق ناشی از این قاعده را محدود نکرده باشند. و چون امر انفجارهای آزمایشی در هیچیک از این دو مقوله انتظامی قرار نمی‌گیرد، بنابراین با قاعده آزادی دریاهای ناموافق است و در نتیجه این آزمایش‌ها باید منع گردند.

بعکس پروفیسور « ماک دوگال » این مسأله را به مطلبی مربوط میسازد که « قابلیت انعطاف حقوق دریائی » می نامد ، وی میکوشد تا اصول سنتی حقوق بین المللی را با توسعه تکنیک آشتی دهد و بنابراین نتیجه میگیرد که : آزمایشهای هسته ای با اصل آزادی دریاها موافق است .

بنظر پروفیسور ژیدل (مقاله ۱۹۵۶) اینگونه آزمایشها را بایستی ممنوع دانست ، چون دولت آزمایش کننده موظف است به منظور بی ضرر ساختن آزمایشها ، کلیه احتیاطات و اقدامات لازم و مناسب را در قبال دولتهای دیگر بعمل آورد ، با این استدلال که از لحاظ بین المللی هر یک از دولتها مسئول خساراتی است که به دیگران وارد می آورد . اما این کار یعنی بی ضرر ساختن آزمایشها عملی نیست ، بنابراین ممنوع دانستن آزمایشها عملاً به کرسی می نشیند .

در کتاب « آزمایش سلاحهای اتمی و حقوق بین الملل عمومی »^۱ به تئوری سوء استفاده از حق استناد شده سعی گردیده است اسامی برای نظریه مسؤولیت بین المللی افکنده شود . به خصوص مؤلف محدودیتهای اعمال و کاربرد تحلیلهای سنتی را که مربوط به خاصه مستقیم خسارت است به خوبی نشان میدهد .

۴- وضع حقوق قراردادی

در حال حاضر حقوق قراردادی درباره این امر دارای چند ابزار است :

۱-۴- عهدنامه واشنگتن راجع به منطقه قطب جنوب : اول دسامبر ۱۹۵۹ - هدف عهدنامه آن نیست که آزمایشهای هسته ای ، به معنی واقعی در منطقه قطب جنوب ، منع شود بلکه بنایش بر توسعه تعاون و همکاری بین المللی است ، و قرارداد را براساس آزادی تحقیقات علمی در قطب جنوب استوار میسازد و تنها فعالیتها را در این منطقه مجاز میداند که جنبه مسالمت آمیز داشته باشند .

بند ۱ ماده ۱ ، کلیه اقداماتی را که خصوصیت نظامی داشته باشند (استقرار پایگاهها ، ساختن استحکامات ، مانورها و آزمایش انواع سلاحها) منع می نماید . بند ۲ این ماده صریحاً از منع آزمایش سلاحهای هسته ای سخن می گوید و می نویسد : « هرگونه انفجار هسته ای و نیز تخلیه فضولات رادیواکتیو در قطب جنوب ممنوع است . »

۲-۴- عهدنامه مسکو ، ۵/ اوت/ ۱۹۶۳ - این عهدنامه بطور جزئی و قسمی آزمایش سلاحهای هسته ای را منع می کند . ۱۰۲ دولت این عهدنامه را امضاء کرده اند . در میان دولتهائی که قرارداد را امضاء نکرده اند نام آلبانی ، جمهوری خلق چین ، کوبا و فرانسه دیده میشود . عهدنامه مذکور آزمایش سلاحهای هسته ای را در جو ، فضا و زیر آب منع می کند . منع پیش بینی شده در این عهدنامه ، انحصاراً ناظر به انفجارهای هسته ای جوی ، خارج جو و زیر دریاست . بنظر کارشناسان این انفجارها پس از انجام بلافاصله کشف میشوند ، و بنابراین نمی توان مخفیانه آنها را به انجام رساند . به عکس عهدنامه به منع آزمایشهای زیرزمینی نمی پردازد .

پس از انعقاد این قرارداد و به مرحله اجراء درآمدن آن (۱۰ اکتبر ۱۹۶۳) فرانسه به آزمایشهای هسته ای در دریای آزاد دست زد . زیرا چون فرانسه این عهدنامه را امضاء نکرده بود بنابراین - نه از لحاظ اخلاقی - بلکه از نظر حقوقی در انجام این آزمایشها آزاد بود .

1- Marie Françoise Furet. Experiences des armes nucleaires et Droit International Publique. Pedone, 1966.

اولین دسته از آزمایشهای فرانسه از ۲ ژوئیه تا ۵ اکتبر ۱۹۶۶ در منطقه مرجانی «موروروآ» (مجمع الجزائر گامبیه^۲) انجام یافت در ۱۷ مه ۱۹۶۶ فرانسه نخستین یادداشت رسمی مربوط به این آزمایشها را به صورت آگهی رسمی منتشر ساخت . این آگهی توسط وزارت نیروهای مسلح داده شد . در ۲۷ ژوئن نیز آخرین اخطار به کشتیرانان انتشار یافت .

با وجود اعتراضات متعدد در خصوص این آزمایشها و درخواستهای دولتها دائر به صرفنظر از آنها (استرالیا ، برزیل ، شیلی ، کولومبی ، ژاپن ، زلاند جدید ، پرو ، وروگوئه) فرانسه بر تصمیم خود پای فشرد و تنها کاری که انجام داد فرستادن یک هیأت مایندهنگی بود به نزد دولتهای جمهوری امریکای جنوبی که در ساحل اقیانوس کبیر قرار دارند . مأموریت این هیأت دادن اطمینان خاطر لازم به این دولتها بود . پس از انجام دومین آزمایش فرانسه در موروروآ ، دوازده کشور : استرالیا ، شیلی ، کولومبی ، دانمارک ، کواتور ، اتازونی ، انگلیس ، هند ، ایتالیا ، نپال ، پرو و ونزوئلا ، ابراز تأسف کردند و تنها دو دولت یعنی ژاپن و کره جنوبی رسماً بدین عمل اعتراض نمودند . در این باب دولت ژاپن به تاریخ ۴/ژوئیه ۱۹۶۶ اعتراض خود را تجدید کرد . این دولت منظمأ از ۱۹۴۷ به بعد در قبال آزمایشهای هسته‌ای امریکا ، روسیه و چین اعتراض خود را تکرار کرده است . و در مورد خسارتی که از این گذرگاه به اتباعش وارد میشود ، حق درخواست جبران خسارت آنها را حفظ نموده است . دولت کره جنوبی نیز از فرانسه مبلغ ۲۵۰/۰۰۰ تا ۳۰۰/۰۰۰ دلار به عنوان غرامت برای جبران خسارت صیادانی که در «ساموا» کار میکردند و از محصول صید خود محروم مانده بودند ، درخواست کرد . لکن به این تقاضا ترتیب اثر داده نشد .

استدلال دولت فرانسه در توجیه آزمایشهای هسته‌ای ، از لحاظ حقوق بین الملل حول

این دو محور دور میزند :

اولاً : عهدنامه مسکو ، نمی‌تواند ناظر به عملیات دولتهائی باشد که این عهدنامه را امضاء نکرده و یا بدان ملحق نشده‌اند .
ثانیاً : مطابق هیچیک از مقررات قراردادی ، آزمایشهای اتمی در دریای آزاد صراحتاً منع نشده است و بنابراین هر چه منع نشده باشد ، مجاز است و مباح . اما می‌دانیم که در ۱۹۲۷ در یکی از دعاوی فرانسه علیه دولت ترکیه ، در برابر دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی هنگامی که دولت ترکیه به این قاعده استناد کرد ، دولت فرانسه در برابر آن ایستاد (قضیه « لوتوس » Lotus) .

با توجه به این دو برخورد و برداشت ، به خوبی می‌توان وجهه نسبی داده‌های تکنیک حقوق بین الملل را ارزیابی کرد . ملاحظه میشود که این داده‌ها غالباً برای قدرتهای بزرگ بسان لباسی هستند برای حفظ منافع کنونی ، که در مقام دفاع از مواضع سیاسی متغیر خود ، گاهی آن را به برسی کنند و زمانی دیگر از تن درمی‌آورند .

در پایان به این نکته هم اشارت می‌کنیم که : دولت فرانسه هنگامی که مقدمات انجام این آزمایشها را فراهم می‌آورد ، پیشاپیش برای فرار از هرگونه بحث و جدل و درگیری راجع به مسئولیت بین‌المللی درین باب و ازینیم آنکه احتمال داشت دولتی از وی به دیوان دادگستری لاهه شکایت برد و از شرط اختیاری قبول فضاوت اجباری دیوان استفاده کند ، در فرصت مناسب (۲۰ مه ۱۹۶۶) یعنی شش ماه قبل از انجام نخستین آزمایش اتمی ،

1- Mururoa.
2- Gambier.

در اعلامیه خود مبنی بر قبول قضاوت اجباری دیوان لاهه تغییراتی داد و صلاحیت قضاوت اجباری این دیوان را در آینده برای دعاوی ناشی از فعالیتهای مربوط به دفاع ملی ، نپذیرفت . عبارات مجمل این اعلامیه دامنه محدودیت را بی اندازه زیاد کرده و در نتیجه قلمرو دیوان را بسیار محدود ساخته است . بهر حال در این قسمت نمی توان شک کرد که پس از تاریخ یادشده ، دعاوی مربوط به تقاضای غرامت ناشی از خسارات آزمایشهای اتمی ، در ردیف اول آن دسته از دعاوی قرار میگیرند که فرانسه آنها را بطور یکجانبه ، غیرقابل ارجاع به دیوان تلقی و طبقه بندی کرده است .

ب - غرق کردن فضولات و زباله های اتمی

یکی از مسائل مهم که خاطر مردم دنیا را به خود مشغول داشته است . اینست که با فضولات و زباله های اتمی لابراتوارهای هسته ای ، که به شکستن اتم دست می یازند ، چه باید کرد ؟ فیزیکدانها و دولتها به این مطلب بسیار می اندیشند . در واقع استفاده از یک کیلوگرم پلوتونیوم ، یک کیلوگرم بقایای خطرناک رادیواکتیو به جای می گذارد . و یک مرکز اتمی بزرگ هر هفته ۱۰۰۰ / لیتر آب رادیواکتیو بیرون می فرستد . با این مواد چه باید کرد ؟

این هایمر (۱۹۶۷ - ۱۹۰۴) می نویسد :

« کلیه اشیا که بشر تا به امروز اختراع یا ایجاد کرده است ، در زمانی کم و بیش طولانی ، ویران می گردد ، و دگرگون می شود . اما برای نخستین بار در عالم ، دخالت ما در طبیعت ، به تولید ماده ای انجامیده است که مسلماً جاودان نیست اما به سرعت نیز کاملاً از میان نمی رود . عظمت کشف اخیر در اینست که ما چیزی بوجود آورده ایم که نسلاً پس از خود ماباکی خواهد ماند . «قطعه ای از جهنم» .

باری ما برای از میان بردن یا غیر رادیواکتیو کردن محصولات باقیمانده مراکز اتمی هیچ وسیله ای نداریم . اشعه ای که از این مواد ساطع میشوند ، فقط در زمان حاضر و بلافاصله خطرناک نیست ، بلکه می تواند در تجدید نسل نوع بشر اثرات ویرانگر داشته باشد . « برخی از آثار فضولات حاصل از ساختن یک بمب پلوتونیوم ، بیش از ۲۳۰۰ سال دوام خواهند داشت . »

با توجه به این وضع ، چگونه باید فضولات و زباله های اتمی را از سر باز کرد ؟

روشی که بلافاصله به ذهن میرسد ، ریختن این زباله ها به دریاست . برای راحت شدن از شر زباله آزمایشگاهها و مراکز اتمی عموماً از این روش استفاده میشود . در این زمینه به یادآوری دو ماجرا می پردازیم .

۱- یکی از دانشمندان امریکائی که در لابراتوری بر روی جزیره مقابل سانفرانسیسکو کار میکرد ، روزی بر اثر غفلت یکی از لوله ها را به آب افکند . ۱۶ ساعت بعد از این حادثه ، اجزاء رادیواکتیو در شعاع ۳ کیلومتری منتشر شدند و اتومبیلها و بیش از دوازده آپارتمان را ، رادیواکتیو کردند . ناگزیر ۲۰۰ تن کاغذ ، فرش ، لباس و لباس زیر را خارج کرده و همه را سوزاندند و خاکستر آنها را که باز هم « رادیواکتیو » بودند در محفظه ای از بتن قرار دادند و سپس در دریا غرقه ساختند .

۲- در آخر ژانویه ۱۹۵۵ یک کشتی باربری انگلیسی ۱۵۰۰ محفظه را که هر یک حاوی یک تن باقیمانده رادیواکتیو حاصل از پیلهای اتمی مرکز هارول Harwel

(۱۶۰۰ کیلومتری سواحل انگلیس) بود در عمق ۲/۰۰۰ متری دریا غرق کرد . این لروف بسان تابوتهائی از سرب و بتن ساخته شده بودند ، اما زیست شناسان و زمین شناسان در خصوص این طرز عمل به دولتها اعلام خطر کرده اند و می گویند ، طوفانهای عمیق دریاها ، نچنان شدیدند که قادر به فرسایش این تابوتهای بتونی میباشند در نتیجه این خطر در پیش هست که اقیانوس بار دیگر مواد رادیواکتیورا به ساحل قاره ها باز پس بفرستد .

قیانوس نگاران مؤسسه اسکریپت Script (اتازونی) براین مطلب این نکته را می افزایند که غرق کردن این محفظه ها در گودالهای اقیانوس آرام از جاهای دیگر خطرناک تر میباشد . زیرا برخی از این گودالها که در عمق نه تا ده هزار متری قرار دارند ، خود طبیعتاً رادیواکتیو میباشند .

متخصصان در جستجوی راه حل این امرند . انگلیسی ها پیشنهاد کرده بودند که محفظه های بتنی را در معادن زغال سنگ قرار دهند اما این روش بدنبال اعتراض و تهدید به اعتصاب معدنچیان کنار نهاده شد . امریکائی ها فکر کرده اند ، محصولات رادیواکتیو را در تابوتهای یا محفظه های از فلز و بتن قرار دهند و آنها را در منطقه کویری « نوادا » در عمق زیاد دفن نمایند ، و این منطقه با خطوط و حدود مشخص و قرمز معین گردد تا هیچکس نتواند از آن بگذرد ، و منطقه هم دائماً زیر نظر نگهبانانی باشد که هر بیست و چهار ساعت یکبار درجه رادیواکتیویته زمین و جریان آب و چشمه ها را اندازه گیری نمایند و نیش ها و غدد تیروئید گوسفند هائی را که از علف های این منطقه میچرند توسط کنتور Geiger کنترل کنند ، اما هیچکس نمی تواند قطعاً بگوید که این رادیواکتیویته مهار و دفن شده ، نبل از آنکه بی ضرر شود ، سراز زمین برنخواهد آورد .

پروفیسور « فریمن » پیشنهاد کرده است که فضولات اتمی را به کره ماه یا یک سیاره بسیار دور ، نظیر مریخ ، زهره و یا خورشید بفرستند و در آنجا خالی نمایند و این کار به مدد موشکی ویژه این کار صورت گیرد .

برخی از فضاپیمایان از این پیشنهاد پشتیبانی کرده اند اما این پیشنهاد هم خالی از خطر نیست ، زیرا اگر موشکهای یاد شده در ارتفاع بالا و در میان راه متوقف شوند و همچون اقمار دیگر شروع به گردش به دور زمین نمایند و در ضمن گردش با اشعه موجود در فضا بمباران و سوراخ گردند ، این خطر روی می نماید که مواد رادیواکتیو در فضا پراکنده شوند و سپس بر روی زمین فرو بیارند و در زمانی کوتاه یا بلند سیاره ما را غیرمسکون سازند .

تصمیم ۲۷/ آوریل ۱۹۵۸ ژنو : مسأله فضولات اتمی در کنفرانس حقوق دریائی ژنو مورد توجه قرار گرفت و قطعنامه ای درین باب در ۲۷ آوریل ۱۹۵۸ ، تصویب شد ، و به موجب آن به آژانس بین المللی انرژی اتمی توصیه گردید که این مسأله را بررسی کنند و « برای کمک به دولتها در خصوص انبار کردن و یا غرق نمودن مواد رادیواکتیو در دریا ، اقدامات لازم » بعمل آورند .

بر این اساس ، آژانس پس از کسب نظر ، از کمیته دانشمندان اتمی (کمیته Brynielsen) کمیته ای از کارشناسان تشکیل داد . این کمیته به ریاست شارل روسواز (Brynielsen) تا ۱۹۶۳ تا چهار بار در وین و موناکو تشکیل جلسه داد . پیشنهادهای این کمیته حول این مطلب دور می زند که ریختن بقایای هسته ای در دریا باید ممنوع گردد . اما این مسأله همچنان لاینحل باقی مانده است .

حاصل سخن

از آنچه گذشت می توان چند نکته را بروشنی دریافت :

اولا : تکنیک با قدرت بر دریاها فرمان می راند و در این قدرت نمایی کارش آلوده ساختن آبها و از میان بردن مواهب الهی است .

ثانیاً : حقوق بین الملل نیز تاکنون نتوانسته است ، این جریان عنان گسیخته را مهار کند و بروضه آشفته کنونی به مدد قواعد و ضوابط مقبول و متبع و قابل اعمال و اجراء ، سروسامان ببخشد و حداقل کوشش کند تا محیط زیست ، بیش از آنچه تا حال تخریب شده است ، از میان نرود .

نتیجه آنکه باید در چهارچوب مسائل حقوقی کاری کرد ، که هم تفکیک مهارپذیر گردد و هم قواعد و ضوابط حقوق بین الملل کارآئی فزونی یابد . ما به هنگام یادآوری اصل پنجاهم قانون اساسی گفتیم که دولت جمهوری اسلامی ایران براساس این اصل وظیفه دارد که در تدوین ضوابط و قواعد حقوق بین الملل فعال باشد تا بتواند به وظیفه حفظ محیط زیست مذکور در قانون اساسی عمل نماید . در اینجا ، علاوه بر آنچه گذشت ، می گوئیم که جمهوری اسلامی ایران می تواند با استفاده از معارف اسلامی و نیز مبانی فقهی و حقوقی خود ، برای بیرون بردن حقوق بین الملل بطور کلی و هم در این زمینه ، از بن بست ، سهم و اثر به سزا داشته باشد . حقوق بین الملل باید در پی روشهایی باشد که نتیجه کار یعنی مقررات و قواعدش مقبول همه باشد . تا هنگامی که مصالح چند کشور بزرگ و منافع آنها تعیین کننده قواعد و مقررات و متون قراردادهای بین المللی میباشند روشن است که دولتهای دیگر سربرخط چنین قواعدی نخواهند نهاد و روز به روز نیز این برخورد شدیدتر خواهد شد . چون میدانیم که در نظام حقوق بین الملل صرف امضاء نکردن و یا ملحق نشدن به قرارداد ، دولت را از تعهد نسبت به محتوای چنین قراردادی معاف میسازد . بی اعتمادی ها از همین راه در روابط بین الملل بروز و ظهور می کند و حقوق بین الملل را از کارآئی می اندازد . برای خروج از این تنگنا باید قواعد را به گونه ای عرضه کرد که در برگیرنده منافع همه دولتها باشد و علاوه بر آن ، دول بزرگ را در این جهت قرار دهد که از سلطه گری و قدرت طلبی دست بردارند و حقوق دولتهای دیگر را پایمال نکنند .

مهار کردن تکنیک نیز مسأله اساسی دیگری است که باید بدان اندیشید . مطالعه این بحث کوتاه ، به اندازه کفایت روشن می کند که تکنیک بدون ارتباط با منافع و مصالح بشر ، و بطور مستقل عمل می نماید و چون در بند زندگی انسان و زمان حاضر و نیز آینده آدمی نیست ، تخریب می کند . وضع کنونی جهان که حاصل ترقیات علمی و توسعه تکنیک است ، به خوبی این نکته را به کرسی تائید نشانده است که این گونه پیشرفتهای ، به ضرورت با پیشرفت اخلاقی هم عنان نیستند . تکنیک هنگامی که نظیر زمان ما بدست آدمیزادگانی یافتند که با هوی و هوسها ، کمبودهای روحی و اخلاقی و بی اعتنائی به قداست دست بگریانند ، نتایج تأسف باری را عرضه می نماید . بنابراین در مهار کردن تکنیک به لحاظ حقوقی ، الزاماً باید به غایت اخلاقی حقوق اندیشید . تا در روابط بین الملل ، بواقع ، به این غایت اخلاقی نیندیشند ، نمی توان تکنیک را مهار کرد و در بعد حقوقی ، تولید اشیاء و وسایل و ابزار خطرناک و زیان بخش را در سطح بین المللی ، ممنوع ساخت . باید این غایت اخلاقی مستند نشین شود ، تا قواعدی که حقوق بین الملل در ضمن قراردادها وضع می کند ، یا از دیگر منابع حقوق بین الملل استنتاج می نماید ، ضمانت درونی بیابد و از احترام واقعی برخوردار گردد . انشاء الله .