

## برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی از منظر حقوق بین الملل

مصطفی رضائیان مهر\* - جواد کاشانی\*\*

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۳/۲ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۱۱/۲۱)

### چکیده

برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی یکی از مسائل پیچیده صنعت نفت و گاز عصر حاضر به شمار می‌رود که دربرگیرنده مسائل حقوقی، اقتصادی، سیاسی و زیست‌محیطی گسترده‌ای است. اگرچه این مسائل همواره در صنعت نفت و گاز جهان دارای اهمیت بوده‌اند، با این حال، از اواسط دهه ۱۹۸۰ که تولید از میدان‌های نفت و گاز دریایی رو به افول گذاشت، ابعاد مختلف آن به چالشی جدی برای دولت‌های میزبان و شرکت‌های نفتی تبدیل شده است. این نوشتار ضمن اینکه درصدد شناسایی چالش‌های پیش روی این صنعت در رابطه با برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی است، به دنبال پاسخ به این مسئله است که چه مقرراتی در سطح بین‌المللی بر مدیریت حقوقی جمع‌آوری این تأسیسات حاکم است و دیگر اینکه آیا قوانین و مقررات بین‌المللی و منطقه‌ای موجود از کارایی مناسبی برخوردار است. مقاله حاضر بر این نتایج استوار است که مقررات بین‌المللی موجود از هماهنگی لازم و کارایی مناسبی برخوردار نبوده و علاوه بر این، در حال حاضر، یکسان‌سازی و به عبارتی تشکیل حقوق عرفی بین‌المللی در خصوص برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی، به دلیل اینکه مبنای کافی برای ایجاد چنین قاعده‌ای وجود ندارد، میسر نیست.

واژگان کلیدی: تأسیسات نفت و گاز دریایی، جمع‌آوری تأسیسات دریایی، دفع مواد زاید، توسعه پایدار

\* دانشجوی دکتری حقوق نفت و گاز دانشگاه تهران (نویسنده مسئول) rezaianmehr596223@gmail.com

\*\* استادیار حقوق بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبائی kashani.lawyer@gmail.com

## ۱. مقدمه

با خاتمه یافتن تولید از منابع نفت و گاز دریایی، بحث برچیدن<sup>۱</sup> خطوط لوله و تأسیسات نفت و گاز از میدان‌های دریایی روزبه‌روز از اهمیت بیشتری برخوردار شده است، به طوری که از اواسط دهه ۱۹۸۰ که دولت‌ها و شرکت‌های نفتی به ضرورت جمع‌آوری چنین تأسیساتی پی بردند، این موضوع ابعاد حقوقی روشن‌تری در سطح بین‌المللی به خود گرفته است. گفتنی است هزینه جمع‌آوری حدود ۷۳۰۰ سازه دریایی در سراسر جهان حدود ۴۰ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود که در این میان سهم اروپا برای جمع‌آوری ۱۶۰۰ سازه در کشورهای عضو اتحادیه اروپا و نروژ حدود ۲۲ میلیارد دلار برآورد شده است. همچنین ارزش این بازار در خلیج مکزیک سالانه ۲/۴ میلیارد دلار برآورد گردیده است. (Kaiser and Liu, 2014: 37) شایان ذکر است، بسیاری از این تأسیسات در مسیرهای دریایی واقع شده‌اند که امکان محدود ساختن فعالیت‌های دریانوردی و صیادی را دارا می‌باشند. چنین ملاحظاتی، بحث‌های جهانی گسترده‌ای را بر سر برچیدن تأسیسات غیرضروری واقع در آب‌های ساحلی و بین‌المللی ایجاد کرده است. فضای کلی این مباحث تحت تأثیر ضرورت توجه گسترده‌تر به مسائل زیست‌محیطی قرار گرفته است.<sup>۲</sup>

امروزه، نگرانی‌های گسترده بین‌المللی حاکی از آن است که محیط‌زیست دریایی، میراث مشترک بشریت بوده و تنها تحت حاکمیت بی‌چون‌وچرای کشورهای ساحلی قرار ندارد.

<sup>۱</sup> در ادبیات حقوقی نفت و گاز در خصوص تأسیسات بلااستفاده دریایی، اصطلاحاتی نظیر "Decommissioning"، "Abandonment"، و "Removal" به ترتیب به معنی "برچیدن"، "رهاسازی" و "جمع‌آوری" بکار رفته‌اند که تفاوت‌های چندی با یکدیگر دارند. برای نمونه اصطلاح "Decommissioning" برخلاف "Abandonment" که ممکن است دلالت بر اختیاری بودن جمع‌آوری تأسیسات بلااستفاده نفت و گاز داشته باشد، فرایندی است که به موجب قرارداد یا مقررات دولت ساحلی برای طرفین قرارداد (معمولاً پیمانکار) الزامی است. باین حال، در برخی از مقالات، اسناد و مقررات قانونی این دو اصطلاح به صورت مترادف بکار رفته‌اند. از اصطلاح "Removal" نیز در معاهدات بین‌المللی (کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲) و معاهدات منطقه‌ای متعددی استفاده شده است که با وجود عدم ارائه تعریف در اسناد مزبور، به تعهد کشورهای عضو مبنی بر جمع‌آوری جزئی یا کلی تأسیسات نفت و گاز بلااستفاده اشاره دارد. شایان ذکر است، از دیدگاه فنی و مهندسی اصطلاح "Removal" می‌تواند بخشی از فرایند "Decommissioning" نیز بشمار رود. صرف نظر از کاربرد اصطلاحات مختلف که همگی در معنی عام، دلالت بر جمع‌آوری تأسیسات نفت و گاز بلااستفاده دارند، ما در این نوشتار کلمه "برچیدن" و "جمع‌آوری" را معادل اصطلاح تخصصی‌تر "Decommissioning" که دلالت بر "فرآیند جمع‌آوری تأسیسات دریایی در پایان مرحله تولید" دارد، قرار می‌دهیم. لازم به ذکر است، در ادبیات موضوع، اصطلاحات دیگری مانند "Disposal"، "Dumping"، "Toppling"، نیز بکار رفته است که بخشی از فرایند "Decommissioning" را تشکیل داده و در جای خود به تعریف آن‌ها اشاره خواهیم کرد.

<sup>۲</sup> برای نمونه در دهه ۱۹۹۰، شرکت شل در قضیه سکوی نفتی عظیم Brent Spar با تأیید دولت بریتانیا اجازه یافت نسبت به دفن ضایعات در محل و همچنین تبدیل بخشی از سکوی نفتی به تپه مصنوعی در دریای شمال اقدام نماید. با فشار افکار عمومی و تلاش بی‌اندازه گروه‌های طرفدار محیط‌زیست که حتی منجر به اشغال سکو توسط آن‌ها شد. در پی حمایت افکار عمومی کشورهای عضو اتحادیه اروپا از اقدامات گروه‌های مذکور، شل بیش از ۵۰٪ سود خود را در سراسر اروپا از دست داد، نهایتاً شرکت نفتی شل مجبور به جمع‌آوری کامل و دفع تأسیسات در خشکی شد. برای مطالعه بیشتر در خصوص این قضیه رک: <http://www.greenpeace.org>

فعالیت سازمان‌های غیردولتی و گروه‌های طرفدار محیط‌زیست در کنار مسائل دیگر، باعث ارتقای سطح آگاهی‌های اجتماعی در جهان شده است. در نظر گرفتن این تحولات و نیز ظهور مفاهیم مدرن زیست‌محیطی بین‌المللی باعث حساسیت بیشتر فعالیت‌های دریایی صنعت نفت در سطح جهان شده است.

یکی از مشکلات اساسی جمع‌آوری تأسیسات بلااستفاده دریایی، این است که اکثر این تأسیسات در حوزه صلاحیتی دولت ساحلی قرار دارد و در خصوص قوانین حاکم بر این مسئله، اغلب با مقررات ابتدایی یا بسیار کلی مواجه هستیم. مقاله حاضر در تلاش است با طرح موضوع جمع‌آوری تأسیسات دریایی، به تشریح ابعاد مختلف فنی، اقتصادی، زیست‌محیطی آن پرداخته و چارچوب حقوقی بین‌المللی حاکم بر برچیدن تأسیسات دریایی را با هدف سنجش میزان کارایی این نظام تبیین نماید. در این راستا، مقررات و موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی که اصول و چارچوب زیربنایی را در رابطه با مسئله مربوط به برچیدن تأسیسات نفت و گاز فراهم آورده‌اند، بررسی شوند. این سؤال مطرح می‌شود که آیا می‌توان دشواری‌های معمول در زمینه جمع‌آوری تأسیسات نفت و گاز دریایی را با اعمال مفاهیم زیست‌محیطی از قبیل توسعه پایدار حل کرد؟ مقاله حاضر در تلاش است تا با نگاه جمع‌آوری پایدار تأسیسات دریایی بلااستفاده، مشکلات فعلی قوانین و مقررات مربوطه را ارزیابی نموده و توسعه دهد. لازم به ذکر است که بخش عمده ادبیات حاضر طی ۲۰ سال اخیر در قالب اجلاس‌ها، مقالات علمی، گزارش‌های دولتی، داده‌های صنعت نفت، اصول حاکم بر فعالیت‌های سازمان‌های غیردولتی محیط‌زیستی و مطالعات علمی توسعه یافته است.

## ۲. سوابق و زمینه‌های برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی

پس از سال‌ها بهره‌برداری از میدان‌های نفت و گاز دریایی، ناگزیر میزان تولید از این میدان‌های روند نزولی پیدا کرده و تا جایی پیش می‌رود که دیگر ادامه عملیات نفتی حتی با سرمایه‌گذاری و حفر چاه‌های بیشتر صرفه اقتصادی نخواهد داشت. در این مقطع است که مشکل جمع‌آوری تأسیسات نفت و گاز و خطوط لوله مطرح می‌شود. شایان ذکر است، مرحله پایانی پروژه نیز به اندازه مراحل اولیه، مستلزم انجام کارشناسی‌های فنی-مهندسی، برنامه‌ریزی، سازمان‌دهی و به‌کارگیری نیروی انسانی است. در حال حاضر، چالش اصلی بین‌المللی، پیرامون برچیدن کامل<sup>۱</sup> و برچیدن جزئی<sup>۲</sup> تأسیسات دریایی است که به‌طور تنگاتنگی با ایمنی

<sup>۱</sup> . Platform Complete Removal.

<sup>۲</sup> . Platform Partial Removal.

دریانوردی و مسائل زیست‌محیطی گره خورده است. در این قسمت به توصیف این روش‌ها خواهیم پرداخت. مسائل اقتصادی پیرامون جمع‌آوری تأسیسات دریایی، نیز در این قسمت مطرح خواهد شد. موضوع تخمین هزینه‌های مربوطه و نحوه تأمین مالی آن از جمله مباحث بسیار مهم در خصوص جمع‌آوری تأسیسات دریایی است، به نحوی که عموماً تعیین‌کننده سیاست دولت میزبان در انتخاب میان برچیدن کامل یا برچیدن جزئی یا سایر روش‌های کم‌هزینه‌تر است. مسئله‌ای که پیش‌بینی هزینه جمع‌آوری تأسیسات دریایی را دشوار می‌کند، این است که میدان‌های نفت و گاز عموماً عمر تجاری بین ۲۰ تا ۴۰ ساله داشته و تأسیسات هر میدان در انطباق با مشخصات و ویژگی‌های خاص همان میدان و در اندازه و اشکال منحصر به فرد خود ایجاد می‌شوند. پیش‌بینی روشن و مطمئن هزینه‌های مربوطه برای برنامه‌ریزی تجاری شرکت‌های نفتی و نیز سیاست‌های قانون‌گذاری دولت میزبان بسیار ضرورت دارد. از نظر دولت‌های میزبان، جمع‌آوری تأسیسات دریایی رخداد نامعلومی است که تا حد زیادی بستگی به توان مالی شرکت‌های نفتی دارد. این بدان معنی است که می‌بایست روش‌هایی برای تضمین تدارک بودجه برچیدن تأسیسات دریایی در نظر گرفته شود. علاوه بر این موضوع، مسائل زیست‌محیطی و گرایش‌های بین‌المللی مربوطه در این بخش مطرح می‌شود.

## ۲-۱. ابعاد فنی برچیدن تأسیسات دریایی

در خصوص نحوه برچیدن تأسیسات دریایی، گزینه‌های متعددی وجود دارد. با این حال، در اکثر موارد به دلیل نحوه قرار گرفتن تأسیسات نفت و گاز و مشخصاتی از قبیل جنس، اندازه، حالت ثابت یا شناور بودن تأسیسات،<sup>۱</sup> عمق آب، و شرایط جوی، روش‌های فنی نسبت به هر سازه دریایی، شکل منحصر به فردی به خود می‌گیرند. با این حال، برچیدن تأسیسات دریایی عموماً مشتمل بر ۳ مرحله شامل طراحی، اخذ مجوز و اجرا بوده و به‌طور کلی می‌توان روش‌های برچیدن را به دودسته عمده شامل برچیدن کلی و برچیدن جزئی دسته‌بندی کرد.<sup>۲</sup> انتخاب میان برچیدن کامل یا برچیدن جزئی بستگی به عوامل مختلفی از جمله نوع سازه، فاصله سازه از ساحل، امکان فنی-مهندسی و شرایط جوی دارد. در موارد معدودی، سکو یا بخشی از آن برای تولید نفت و گاز بروی سایت دیگری احیاء می‌شود. اگر سکو در نزدیکی میدان دیگری قرار داشته باشد، می‌تواند به‌عنوان واحد پشتیبانی برای بالگردها، قایق‌ها و امکانات پزشکی استفاده می‌شود. از جمله روش‌های دیگری که اخیراً رو به فزونی است، تبدیل تأسیسات به

<sup>۱</sup>. مشکل برچیدن تأسیسات دریایی عمدتاً در رابطه با تأسیسات ثابت مطرح می‌شود.

<sup>۲</sup>. روش‌های دیگری نیز استفاده می‌شود مانند واژگونی سازه در محل، رها کردن سازه در محل و استفاده مجدد از سازه.

تپه‌های مصنوعی دریایی<sup>۱</sup> است که در ادامه به آن خواهیم پرداخت. به محض تخریب و جداسازی<sup>۲</sup> تأسیسات دریایی، در مورد دفع<sup>۳</sup> آن‌ها با معضل دیگری مواجه می‌شویم که در رابطه با آن، روش‌های مختلفی مانند انتقال سکو به نقطه‌ای در عمق آب، انتقال سکو به ساحل برای اوراق کردن و تبدیل سازه به تپه دریایی<sup>۴</sup> استفاده می‌شود، همچنین ممکن است که سازه از محل استقرار خود جدا و به تپه مصنوعی موجودی منتقل شود. این روش بیشتر در ژاپن، برونئی، مالزی، فیلیپین، کوبا و خلیج مکزیک استفاده شده است.

## ۲-۲. ابعاد اقتصادی برچیدن تأسیسات دریایی

از مسائل اقتصادی مهم در رابطه با برچیدن تأسیسات نفت و گاز و خطوط لوله دریایی، پیش‌بینی و تخمین هزینه برچیدن در دوران بهره‌برداری از میدان نفتی است.<sup>۵</sup> این پیش‌بینی باید در مرحله مطالعات اولیه پروژه صورت گیرد.<sup>۶</sup> مدت طولانی پروژه و پیچیدگی‌های گوناگون از جمله، تغییرات قیمت نفت، تورم و تغییر در قوانین و سیاست‌های کشور میزبان، تردیدهایی را در خصوص قابل اتکا بودن این تخمین‌ها به وجود می‌آورد. (Abdullahi, 2014: 793)

اهمیت این مسئله باعث به وجود آمدن تلاش‌هایی باهدف پیش‌بینی و محاسبه هزینه‌های جهانی برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی شده است. بریتانیا بیش از هر کشور دیگری هزینه‌های احتمالی برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی را برآورد و منتشر می‌کند، در آخرین برآوردها، هزینه برچیدن تأسیسات نفت و گاز بریتانیا به‌طور میانگین، سالیانه یک میلیارد پوند تخمین زده شده است.<sup>۷</sup> (Oil & Gas UK, 2014)

<sup>۱</sup> Rigs-to-Reefs.

<sup>۲</sup> روش‌های تخریب و جداسازی (Removal) بسته به نوع تأسیسات دریایی متفاوت خواهد بود برای مثال، در سکوه‌های فولادی عملیات جداسازی شامل برداشتن عرشه و متعلقات آن، پایه‌ها، و سایر قسمت‌های فولادی با روش‌های مختلف فنی است.

<sup>۳</sup> دفع (Disposal) به روش‌هایی اطلاق می‌شود که طی آن‌ها، تأسیسات دریایی جداشده، اوراق، بازیافت یا در محل موردنظری در خشکی دفن یا استفاده مجدد شوند. در عمل معمولاً ترکیبی از این روش‌ها برای عملیات «دفع» یک سازه دریایی تعریف می‌شود. برای اطلاع بیشتر در این خصوص، رک: <http://www.hse.gov.uk/research/otopdf/2001/oto01032.pdf>.

<sup>۴</sup> یکی از روش‌های فنی تبدیل سکوی نفتی به تپه مصنوعی، استفاده از روش واژگون‌سازی سازه در محل (Toppling in Situ) است. در این روش، پس از جداسازی عرشه، پایه سکو در همان محل واژگون می‌شود.

<sup>۵</sup> از نظر مالی، در چرخه تجاری تولید و اکتشاف، دومین رویداد مهم، برچیدن تأسیسات نفت و گاز است.

<sup>۶</sup> با توجه به اینکه برچیدن تأسیسات دریایی فرایندی است که در آینده محقق خواهد شد، باید از ابتدا تا خاتمه تولید، هر ساله برآورد هزینه‌های آن انجام شود. عمر ۲۰ تا ۴۰ ساله میدان‌های دریایی مدرن حاکی از این مطلب است که ممکن نیست که بتوان دقیقاً مشخص کرد چه زمان تولید از میدان نفتی مربوطه به اتمام خواهد رسید. در حال حاضر تنها ۲۲ درصد از شرکت‌های نفتی در جهان برای برچیدن تأسیسات خود برنامه دارند.

<sup>۷</sup> <http://www.oilandgasuk.co.uk/cmsfiles/modules/publications/pdfs/OP098.pdf>.

## ۲-۳. تأمین مالی هزینه‌های برچیدن تأسیسات دریایی

تأمین بودجه لازم، مهم‌ترین موضوع در خصوص جمع‌آوری تأسیسات نفت و گاز دریایی است که تا حد زیادی بستگی به رژیم مالی دولت میزبان دارد. به‌طور کلی کشورهای میزبان از روش‌هایی نظیر بخشی از تولید،<sup>۱</sup> استهلاک هزینه‌ها در طول مدت پروژه<sup>۲</sup> و برگشت مالیاتی<sup>۳</sup> برای تأمین منابع مالی پروژه در فاز جمع‌آوری استفاده می‌کنند. (Testa, 2013:13)

علاوه بر پیش‌بینی بودجه لازم برای برچیدن، نکته حائز اهمیت دیگر، تضمینی است که دولت‌های میزبان در رابطه با تعهدات برچیدن از شرکت‌های نفتی مطالبه می‌کنند. این تضمین نیز به نوبه خود متنوع‌اند. برخی از این تضمین‌ها شامل تضمین شرکت مادر<sup>۴</sup> یا ضمانت‌نامه بانکی، ضمانت‌نامه حسن انجام کار،<sup>۵</sup> بیمه، وضع مالیات،<sup>۶</sup> حساب تضمین توافقی،<sup>۷</sup> وجوه امانی<sup>۸</sup> امانی<sup>۹</sup> هستند. از این روش‌ها جهت تضمین مبالغ لازم برای برچیدن و مسئولیت‌های آن استفاده می‌شود. (Pereira, 2012:41-50)

تضمین شرکتی یا تضمین شرکت مادر که اساساً مبتنی بر شهرت و اعتبار شرکت استوار است، معمولاً به شرکت‌های چندملیتی که توانایی مالی عظیمی دارند، مانند شل، بی‌پی و اگزان اعطا می‌شود. ممکن است این نوع اعتبار بتواند تضمین مناسبی در پایان عمر تجاری میدان فراهم کند، با این حال، حوادث آینده ممکن است حتی اعتبار غول‌های نفتی را تباہ سازد و چنین تضمینی را عملاً بی‌ارزش کند، به‌ویژه اگر شرکت مادر در کشور میزبان اموالی نداشته باشد. بدیهی است که این روش دارای ریسک بالایی بوده و کمتر از سوی دول میزبان استقبال می‌شود. (Testa, 2013: 15)

ممکن است بودجه برچیدن توسط شخص ثالث به شکل یک اعتبار اسنادی احتیاطی، اعتبار اسنادی قابل تجدید ۱۲ ماهه یا ضمانت‌نامه حسن انجام کار تأمین شود. چنین خدمتی که به‌وسیله بانک (یا اتحادیه‌ای از بانک‌ها) یا دیگر مؤسسات اعتباری ارائه می‌شود نیز با این ریسک مواجه است که این نهادها از تدارک بودجه برچیدن در آینده ناتوان گردند. به همین دلیل معمولاً چنین مقرر می‌شود که ضامن از یک حداقل درجه اعتبار خاصی برخوردار باشد و این اعتبار سالانه ارزیابی شود.<sup>۹</sup> (Pereira, 2012: 41-50)

1. Unit of Production.

2. Amortization over Field Life.

3. Carry Back against Taxation.

4. Parent or Corporate Guarantee.

5. Performance Bond.

6. Decommissioning Levies.

7. Mutual Guarantee Funds.

8. Trust Funds.

9. [http://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2012/05/WPM\\_47.pdf](http://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2012/05/WPM_47.pdf).

#### ۲-۴. خطرات زیست‌محیطی برچیدن تأسیسات دریایی

به‌طور کلی، قبل از اینکه عملیات برچیدن آغاز شود، تجهیزات نفت و گاز باید از فشار تخلیه شده، خشک و تمیز شوند. بخش‌هایی از سیستم عملیاتی برای دفع به خشکی منتقل می‌شوند و سایر مواد زاید بر اساس شرایط مندرج در پروانه بهره‌برداری در دریا دفع می‌شوند. (Tilling, 1996: 9)

حضور تأسیسات و خطوط لوله زاید در بستر دریا، به تدریج باعث می‌شود بقایای این فلزات وارد محیط‌زیست دریایی شده و توسط آبزیان جذب شوند. بدیهی است، در صورت ورود آبزیان آلوده به زنجیره غذایی، سلامتی انسان نیز با تهدید مواجه خواهد شد. عملیات فیزیکی جمع‌آوری تأسیسات نفتی دریایی، اثری فوری بر محیط اطراف دارد. استفاده از مواد منفجره می‌تواند با ایجاد شوک، به موجودات دریایی آسیب‌زده و باعث مرگ آن‌ها شود. انجمن ماهیگیران نروژ و اسکاتلند ادعا کرده‌اند که انفجارهای مربوط به برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریای شمال، تاکنون شمار زیادی از موجودات دریایی مانند پلانکتون‌ها، ماهی‌ها و نهنگ‌ها را از بین برده است. تحقیقی در آمریکا نشان داده است که مواد منفجره تأثیر قابل توجهی بر روی پستانداران دریایی و گونه‌های در معرض خطر مانند لاک‌پشت در خلیج مکزیک دارد. تحقیق مزبور نشان می‌دهد، از مجموع ۷۵۸ عملیات برچیدن دریایی بین سال‌های ۱۹۸۵-۱۹۹۴ در خلیج مکزیک، ۵۳۰ مورد آن از مواد منفجره استفاده شده است. (Publisher, 1996:82) با استفاده از روش‌های جایگزین مانند برش‌های سرد، لیزری و قیچی‌های مکانیکی می‌توان اثرات مخرب زیست‌محیطی برچیدن تأسیسات نفت و گاز را به حداقل رساند. متأسفانه از این روش‌ها نمی‌توان برای برچیدن تأسیسات دریایی بزرگ استفاده نمود. (Twomey, 2006: 3) با توجه به اینکه برچیدن کامل تأسیسات نفت و گاز دریایی همواره بهترین گزینه تلقی نمی‌شود، راهکارهای زیست‌محیطی مناسب‌تری مثل تبدیل تأسیسات دریایی به جزایر و تپه‌های مصنوعی ابداع و بکار گرفته شده است.<sup>۱</sup> در این خصوص، نهادی در چارچوب برنامه زیست‌محیطی سازمان ملل متحد ایجاد شده که به امکان استفاده از این روش در نقاط مختلف جغرافیایی جهان می‌پردازد. در سال‌های اخیر تلاش‌هایی برای گسترش این برنامه به تأسیسات واقع در آب‌های عمیق نیز آغاز شده است. (Macreadie, 2011: 455-461)

#### ۳. برچیدن تأسیسات نفت و گاز در حقوق بین‌الملل

تا پیش از دهه ۱۹۵۰ چیزی تحت عنوان حقوق بین‌الملل حاکم بر برچیدن تأسیسات نفت و

<sup>۱</sup>. برای تبدیل تأسیسات دریایی به تپه‌های مصنوعی از سه روش استفاده می‌شود. اول، قسمت بالای تأسیسات برداشته شود و قسمت زیرین سازه در محل باقی بماند. دوم، تأسیسات در محل واژگون شود به طوری که به اندازه کافی از سطح آب فاصله بگیرد تا تهدیدی برای دریا نوری نباشد و سوم اینکه تأسیسات تقسیم می‌شوند و بخشی از آن به منطقه خاص برای جذب حیات دریایی منتقل می‌شود.

گاز دریایی در ادبیات حقوقی جهان سابقه نداشته چراکه اولین تأسیسات دریایی در اواخر دهه ۱۹۴۰ در آب‌های کم‌عمق خلیج مکزیک ساخته شد.<sup>۱</sup> از این زمان به بعد است که قواعد حقوقی در رابطه با جمع‌آوری تأسیسات دریایی و سکوهای نفتی موضوع دو معاهده بین‌المللی مهم قرار گرفته است. این بخش را با بررسی خاستگاه مقررات برجیدن آغاز می‌کنیم، با این توضیح که این مبنا، با معرفی کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ و بازبینی آن در بیست و چهار سال بعد، یعنی در سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲ ایجاد شد. بین این دو سند (ماده ۵ (۵) کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ و ماده ۶۰ (۳) کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲) از حیث مقررات مربوط به برجیدن تأسیسات نفتی، تعارض آشکاری وجود دارد که در این بخش به تفصیل به آن خواهیم پرداخت، این اختلاف بیش از ۳۰ سال ادامه داشته و از آنجا که زمان برجیدن تأسیسات بسیاری از کشورها نزدیک‌تر می‌شود، احتمال ابهام حقوقی در آینده نزدیک نیز وجود خواهد داشت. لازم به ذکر است هیچ‌گونه مقررات بین‌المللی در خصوص برجیدن تأسیسات نفت و گاز و خطوط لوله واقع در آب‌های سرزمینی، مجمع‌الجزایری و داخلی وجود ندارد. (Beckman, 2012:19)

در این بخش، با بررسی معاهدات عام، به دنبال شناسایی قواعد بین‌المللی حاکم بر مسئله برجیدن تأسیسات نفت و گاز و نیز بررسی امکان ایجاد عرف بین‌المللی در این زمینه هستیم. همچنین استانداردها و رهنمودهای سازمان بین‌المللی دریانوردی که اصول و قواعد فنی برجیدن را فراهم آورده، بررسی شوند. به محض اینکه تأسیسات برچیده شوند، معضل دیگری در ارتباط با پس‌ماند حاصل از برجیدن مطرح می‌شود. لازم به ذکر است، استفاده از محیط‌زیست دریایی به منزله محل تخلیه و دفن تأسیسات برچیده شده، موضوعی مناقشه‌انگیز است و از جمله مسائلی است که در کانون اختلافات در حوزه حقوق راجع به برجیدن تأسیسات دریایی قرار دارد. از این رو، در این بخش به بررسی کنوانسیون منع آلودگی دریایی از طریق دفن مواد زاید (کنوانسیون لندن ۱۹۷۲) می‌پردازیم. هرچند فهم حقوق بین‌الملل در این زمینه، مستلزم بررسی حقوق منطقه‌ای (کنوانسیون‌ها و معاهدات منطقه‌ای) نیز است که به منظور انعکاس شرایط بومی و منطقه‌ای طراحی شده‌اند. این کنوانسیون‌ها، یا به‌طور کامل دفع مواد زاید را ممنوع می‌کنند یا تنها دفع پاره‌ای از آن‌ها را اجازه نموده اما منوط به کنترل و احراز شرایط خاصی می‌کنند.

در حال حاضر کنوانسیون‌های منطقه‌ای، یازده منطقه دریایی متمایز را در سراسر جهان تحت پوشش قرار می‌دهند. ۹ سند از این اسناد، قلمروی کشورهای توسعه‌یافته را پوشش می‌-

<sup>۱</sup> اولین تأسیسات دریایی در اواخر دهه ۱۹۴۰ در آب‌های کم‌عمق خلیج مکزیک ساخته شد. رک :



دهند و عمدتاً بر اساس برنامه مناطق دریایی سازمان ملل توسعه یافته‌اند. سؤال این است که آیا این کنوانسیون‌ها، قادر به مدیریت حقوقی مسئله خاص برچیدن و دفع تأسیسات بلااستفاده هستند یا خیر. با توجه به اینکه امکان بررسی تک‌تک این کنوانسیون‌ها وجود ندارد، به بررسی برخی از آن‌ها که مستقیماً مقرراتی در خصوص برچیدن تأسیسات دریایی دارند، اکتفا می‌کنیم. لازم به ذکر است که هنوز مناطقی از جهان تحت پوشش هیچ کنوانسیون منطقه‌ای که به مسئله برچیدن تأسیسات نفت و گاز پردازد، قرار نگرفته‌اند. از جمله این مناطق می‌توان به خلیج مکزیک، غربی‌ترین منطقه آسیا، آمریکای جنوبی و دریای خزر اشاره کرد. بنابراین در این بخش ابتدا به بررسی وضعیت حقوقی تأسیسات نفت و گاز، در قلمرو حقوق معاهدات پرداخته، سپس کنوانسیون‌های منطقه‌ای را مطالعه می‌کنیم.

#### ۴. معاهدات بین‌المللی عام

##### ۴-۱. کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸<sup>۱</sup>

کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (کنوانسیون ژنو)، اولین سند حقوق بین‌الملل در خصوص تأسیسات دریایی است. این کنوانسیون، بر مبنای پیش‌نویس ارائه‌شده کمیسیون حقوق بین‌الملل در خصوص فلات قاره و با لحاظ برخی تغییرات در اولین کنفرانس ملل متحد راجع به حقوق دریاها که در فوریه ۱۹۵۸ در ژنو برگزار شد، به تصویب رسید. یکی از این تغییرات، موضوع برچیدن تأسیسات دریایی بود.<sup>۲</sup> شایان ذکر است، در پیش‌نویس اولیه، هیچ مقرره‌ای در خصوص برچیدن تأسیسات بلااستفاده از منطقه فلات قاره وجود نداشت و کنفرانس ژنو بنا به پیشنهاد نماینده بریتانیا این موضوع را در ماده ۵ (د) تصویب کرد.<sup>۳</sup> کنوانسیون، در بند ۲ ماده ۵ به دولت میزبان اجازه می‌دهد در منطقه فلات قاره خود به نصب تأسیسات دریایی مبادرت نماید، هر چند اعمال این حق به موجب بند ۱ همان ماده، منوط به منع/اخلال در عملیات دریانوردی و ماهیگیری شده است.<sup>۴</sup>

<sup>۱</sup> Geneva Convention on the Continental Shelf, April 29, 52 AJIL (1958) 858; 1958 Geneva Convention on the Continental Shelf in S.H. Ley, R.Churchill, and M. Nordquist, New Directions on the Law of the Sea, Vol. 1, (New York: Oceans Publications, 1973), PP. 101-105.

<sup>۲</sup> همان‌گونه که قبلاً اشاره شد، در این کنوانسیون اصطلاح عام‌تر "Removal" به کار برده شده است و هیچ اشاره‌ای به دو اصطلاح "Decommissioning" و "Abandonment" نشده است. با این حال، کلمه Removal، نیز در این کنوانسیون به جمع‌آوری تأسیسات منصوب، در پایان دوره بهره‌برداری اشاره دارد.

<sup>۳</sup> Official Records of the United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume VI: Fourth Committee (Continental Shelf) Summary Records, Fifth Meeting, 7 March 1958, page 4.

<sup>۴</sup> فلات قاره در «کنوانسیون مربوط به فلات قاره» ۱۹۵۸ ژنو این چنین تعریف شده است: الف) منطقه بستر و زیر بستر دریا در مجاور ساحل، اما در خارج از منطقه دریای سرزمینی تا عمق ۲۰۰ متر یا بیشتر تا جایی که عمق آب‌های فوقانی امکان

به محض خاتمه عملیات بهره‌برداری، کشورهای میزبان مکلف‌اند نسبت به جمع‌آوری آن‌ها اقدام نمایند. در این خصوص، بند ۵ ماده ۵ کنوانسیون مقرر می‌نماید: "... کلیه تأسیساتی که متروکه یا بلااستفاده می‌شوند، باید به‌طور کامل جمع‌آوری گردند.

در رابطه با بحث برچیدن در این ماده دو تفسیر امکان‌پذیر است، یکی اینکه این ماده را به‌منزله «معیار برچیدن کامل» مد نظر قرار دهیم که بر اساس آن، تأسیسات زاید دریایی باید به‌طور کامل برچیده و جمع‌آوری شوند و دیگر اینکه با جمع بند ۱ و بند ۵ ماده ۵ چنین استدلال نمایم که در واقع نیازی به برچیدن کامل تأسیساتی که مانع دریانوردی نبوده و مزاحمتی نیز برای دیگر استفاده‌کنندگان دریایی به وجود نمی‌آورند، نیست. پذیرش تفسیر اخیر به معنی توجه به معیار برچیدن جزئی تأسیسات دریایی است.<sup>۱</sup>

بیشتر حقوق‌دانان دیدگاه اول را پذیرفته‌اند، به این دلیل که هیچ‌گونه ابهامی در الفاظ این بخش نیست تا تفسیر غیرلفظی را ایجاد کند.<sup>۲</sup> در مقابل گفته شده است شاید بتوان این عدم انعطاف تفسیری کنوانسیون در خصوص برچیدن تأسیسات را با مراجعه به قواعد عمومی تفسیر معاهدات یا تغییر اساسی اوضاع و احوال تعدیل نمود. (Bentham, 1988: 837)

صرف نظر از این دیدگاه‌های متفاوت، این ماده مسائل مهم دیگری را نیز در برمی‌گیرد. از جمله اینکه معیار برچیدن، در ابتدا تحت تأثیر مسئله ایمنی دریانوردی بوده است تا زاده نگرانی‌های زیست‌محیطی زیرا در این ماده هیچ مقرره‌ای در ارتباط با لزوم جمع‌آوری تأسیسات برچیده شده وجود ندارد.<sup>۳</sup> معلوم نیست آیا خطوط لوله دریایی نیز مشمول قاعده برچیدن کامل است یا خیر. به نظر می‌رسد این مشکل، به ناتوانایی آشکار این کنوانسیون در شناسایی خطوط لوله به‌منزله بخشی از زیرساخت‌هایی است که باید برچیده شوند، برمی‌گردد، چراکه کنوانسیون، به حق ایجاد خطوط لوله در ماده ۴ تصریح دارد و نیز با توجه به ماده ۵ (۲)

بهره‌برداری از منابع طبیعی مذکور را میسر می‌سازد. ب) بستر و زیر بستر مناطق مشابه در مجاور سواحل جزایر اما در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ فلات قاره هر کشور تا امتداد حداقل ۲۰۰ مایل دریایی و حداکثر ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدأ آب‌های سرزمینی ادامه می‌یابد.

<sup>۱</sup> بریتانیا و نروژ از جمله کشورهایی بودند که به دلیل هزینه‌های سنگینی که اعمال قاعده برچیدن کامل برای آن‌ها در برداشت، این دیدگاه را حمایت کردند.

<sup>۲</sup> برای مطالعه بیشتر در خصوص دیدگاه‌های مختلف در این زمینه رک:

E.D.Brown, Decommissioning of Offshore Structures: Legal Obligations under International and Municipal Law, (1982) PP.23-25; P. Mcdade, The Removal of Offshore Installations and Conflicting Treaty Obligations as a result of the Emergence of the New Law of Sea: A Case Study, 24 San Diego Law Review, (1987), PP.645-687; and Z. Gao, International Law of Offshore Abandonment: Recent Developments, Current Issues and Future Directions, Environmental Regulation of Oil and Gas, (London: Kluwer Law International, 1998).

<sup>۳</sup> شاید بتوان گفت که منظور از برچیدن کامل، جمع‌آوری تأسیسات برچیدن شده و دفع آن‌ها در خشکی است، هر چند دلیلی بر این نظر وجود ندارد.

چنین به نظر می‌رسد که خطوط لوله، موجودیت مستقلی دارند و داخل در مفهوم تأسیسات نمی‌باشند. با این حال، ماده ۵ (۵) صرفاً به برچیدن تأسیسات اشاره می‌کند. کنوانسیون ژنو در ژوئن ۱۹۶۴ لازم‌الاجرا شد و قاعده برچیدن کامل تأسیسات دریایی علی‌الظاهر برای کشورهای امضاکننده لازم‌الاتباع است.<sup>۱</sup> این کنوانسیون هیچ‌گونه اشاره‌ای به پیچیدگی‌های فنی، مالی و زیست‌محیطی برچیدن ندارد. این نکته نیز قابل ذکر است که با وجود تصویب بیش از ۵۰ سال قبل این کنوانسیون، شمار اندکی از این کشورها، این معیار را در رویه عملی و حقوق داخلی خود اجرایی نموده‌اند.<sup>۲</sup>

#### ۲-۴. کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲<sup>۳</sup>

نظریه دیگر برچیدن تأسیسات دریایی با تصویب کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ معرفی شده است.<sup>۴</sup> فرایند مذاکرات این کنوانسیون ۱۴ سال بین بیش از ۱۵۰ کشور از تمام مناطق جهان به طول انجامید. درک بهتر و نیز تجربه بیشتر این مسئله، منجر به توافق دیگری در این زمینه شد.<sup>۵</sup> ماده ۶۰ (۳) چنین مقرر می‌دارد: «... کلیه تأسیساتی که متروک می‌شود یا بلااستفاده می‌ماند، باید با در نظر گرفتن معیارهای پذیرفته‌شده بین‌المللی که به وسیله سازمان‌های صالح برای همین منظور فراهم شده‌اند، جمع‌آوری شده تا اینکه ایمنی دریانوردی تضمین شود. در جمع‌آوری چنین تأسیساتی همچنین باید به بخش ماهیگیری و حفاظت از محیط‌زیست و حقوق و تکالیف سایر کشورها توجه شود و اطلاع‌رسانی مناسبی در خصوص عمق، وضعیت و ابعاد تأسیساتی که کاملاً برچیده نمی‌شوند، داده شود.»<sup>۶</sup> این ماده حاوی جزئیات بیشتری نسبت به مقرر در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو است. در واقع میزان اطلاعات ارائه شده در این ماده، آن

<sup>۱</sup> ایران نیز از جمله کشورهای عضو این کنوانسیون است.

<sup>۲</sup> هلند تنها کشور تولیدکننده نفت دریایی است که کنوانسیون ژنو را در حقوق داخلی خود اجرا نموده ولی نروژ و بریتانیا اگرچه از امضاکنندگان معاهده مذکور می‌باشند، اما کنوانسیون را در قوانین ملی خود پیاده ننموده‌اند. یکی از دلایل مهم این امر، تفاوت سازه‌های دریایی این دو با هلند است.

<sup>۳</sup> [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf).

<sup>۴</sup> UN Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982, 21 ILM (1982) 1261.

<sup>۵</sup> البته در پیش‌نویس اولیه این کنوانسیون نیز تعهد کشورهای عضو به برچیدن کامل پیش‌بینی شده بود اما در مراحل نهایی مذاکرات، علی‌رغم مخالفت جدی فرانسه، بریتانیا حمایت دیگر کشورهای تولیدکننده نفت دریایی من جمله آمریکا، استرالیا، نیجریه، اندونزی، نروژ و ژاپن را در گنجانیدن معیار برچیدن جزئی در سند نهایی به دست آورد. (Bechman, 2012: 5)

<sup>۶</sup> ماده ۶۰ بخشی از قسمت ۵ در خصوص منطقه انحصاری اقتصادی (EEZ) است. ماده ۸۰ کنوانسیون، دامنه شمول خود را به سازه‌ها، جزایر مصنوعی و تأسیسات منصوب در منطقه فلات قاره توسعه می‌دهد. مقررات مربوط به برچیدن تأسیسات دریایی به قسمتهایی که تحت حاکمیت دولت ساحلی است مثل آب‌های داخلی و دریای سرزمینی اعمال نمی‌شوند. ماده ۲ ضمیمه ۸، سازمان جهانی دریانوردی (IMO) را به‌عنوان سازمان بین‌المللی صالح برای تدوین معیارهای فنی برچیدن تعیین نموده است.

را مستعد تفاسیر گوناگون کرده است. به هر حال، آنچه مسلم است، شناسایی قاعده برچیدن جزئی تأسیسات دریایی است و تفاوت، صرفاً راجع به حدود برچیدن و اعمال این معیار قابل طرح است. البته شاید بتوان معیار جدید برچیدن جزئی را نیز در سایه تئوری برچیدن کامل تفسیر کرد. بدین معنی که تعهدات کشورهای عضو، به استناد کلمات آخر پاراگراف ماده فوق، به طور کامل قابل تعویض نیست و برچیدن کامل در مقام قاعده کلی مدنظر است و برچیدن جزئی تحت شرایط محدودی اجازه می‌شود. نظر دیگری، این ماده را مؤسس قاعده برچیدن جزئی می‌داند. به این نحو که دولت میزبان در اجازه به کمتر از برچیدن کامل تأسیسات دریایی، آزادی مطلق دارد تا اینکه با توجه به منافع و سیاست‌های خود نسبت به این امر اقدام نماید. بین این دو برداشت متفاوت، دیدگاه سومی هم وجود دارد که به طور کلی می‌پذیرد که دولت میزبان می‌تواند مادامی که ملاحظات و معیارهای بین‌المللی رعایت شوند، اجازه دهد تا تأسیسات برچیدن شده، در محل باقی بماند یا تنها بخشی از آن جمع‌آوری شود. در مجموع، به نظر می‌رسد قاعده برچیدن جزئی، در وضعیت فعلی، جایگاه خود را به منزله تئوری رقیب برای قاعده برچیدن کامل حفظ می‌کند. صرف نظر از تفاسیر گوناگونی که در این زمینه می‌شود، این کنوانسیون دارای کاستی‌هایی در این زمینه است چراکه موضوعیت مقرر کنوانسیون ژنو به نفع تشخیص و صلاح‌دید گسترده‌تر دولت میزبان تغییر یافته و از این رو دولت‌ها را قادر به اتخاذ تصمیمات غیرمستولانه در فرایند برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی نموده و کم‌وبیش، دست دولت را در تشخیص اولویت‌های خاص خود باز می‌گذارد. برای مثال، بند ۳ ماده ۶۰، حفاظت زیست‌محیطی را تنها به منزله یکی از چند ملاحظه مهم برچیدن شناسایی کرده است. این کنوانسیون نیز همانند کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ مقرر صریحی در خصوص جمع‌آوری خطوط لوله انتقال نفت و گاز متروکه ندارد و پذیرش اینکه خطوط لوله داخل در تعریف عام «Installation and Structure» قرار دارد، محل تردید است.

## ۵. تعارض کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ و حقوق دریاها ۱۹۸۲

### ۵-۱. دیدگاه سنتی

معیارهای مشخصی در طول زمان برای تعیین وضعیت حقوقی کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و کنوانسیون ۱۹۸۲ معرفی شده‌اند.<sup>۱</sup> البته این معیارها بیشتر نسبت به کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ و با این

<sup>۱</sup> کنوانسیون وین در زمینه حقوق معاهدات در ۲۷ ژانویه ۱۹۸۰ لازم‌الاجرا شد، این کنوانسیون عطف به ماسبق نمی‌شود و کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ را که قبل از آن لازم‌الاجرا شده، تحت‌الشعاع قرار نمی‌دهد. از طرفی، بدیهی است که کنوانسیون مذکور، در تقابل با کنوانسیون ۱۹۸۲، اعتبار خود را حفظ می‌کند.

هدف که آیا این کنوانسیون همچنان اعتبار دارد یا خیر، مطرح شده‌اند.

نخستین نظریه اشاره به این دارد که کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ متروک مانده است. با این توضیح که وفق حقوق بین‌الملل عرفی اگر کشورهای عضو یک کنوانسیون، عملاً نتوانسته باشند مقررات آن را برای مدت طولانی اعمال کنند، آن کنوانسیون متروک مانده و بنابراین خاتمه می‌یابد، لذا از آنجا که اکثر کشورهای متعاقد، ماده ۵ (۵) کنوانسیون ژنو را در مقررات داخلی خود اجرا ننموده‌اند، این ماده از نظر حقوقی بلااستفاده و مهمل شده است.<sup>۱</sup> مشکل این استدلال آن است که به این حقیقت که مسئله برچیدن، برای اکثر کشورهای تولیدکننده نفت و گاز از منابع دریایی همچنان رویدادی مربوط به آینده است، توجهی نمی‌کند. بنابراین دشوار است قصدی میان کشورها یافت که دلالت کند، دولت‌ها از تعهداتشان نسبت به کنوانسیون ژنو چشم‌پوشی کرده‌اند.<sup>۲</sup> علاوه بر این، اصل متروک ماندن یک کنوانسیون در حقوق بین‌الملل، تنها در شرایط استثنائی و اوضاع و احوال خاص قابل استناد است و تنها عدم اعمال این مقرر در طول سالیان دراز و قصد همه کشورهای متعاقد به صرف نظر کردن از ماده ۵ (۵) می‌تواند مبنای چنین وضعیتی باشد. فلذا دشوار است در این شرایط دلیل قانع‌کننده‌ای بر متروک ماندن کنوانسیون ژنو ارائه نمود. با این وصف، واضح است که این کنوانسیون همچنان دارای اعتبار است.<sup>۳</sup>

مواد ۳۱ و ۳۲ کنوانسیون وین در رابطه با حقوق معاهدات «قاعده کلی» تفسیر معاهده را پیش‌بینی نموده است. ماده ۳۱ مقرر می‌دارد که «یک معاهده با حسن نیت و منطبق با معنای معمولی آنکه باید به اصطلاحات آن در سیاق عبارت و در پرتو موضوع و هدف معاهده داده شود، تفسیر خواهد شد». همچنین بر اساس ماده ۳۲ کنوانسیون وین، هرگاه تفسیر بر اساس ماده ۳۱ کنوانسیون‌های وین منجر به یک نتیجه غیرمعقول شود، باید به ابزارهای تکمیلی تفسیر مندرج در ماده ۳۲ من جمله کارهای مقدماتی و اوضاع و احوال ناظر بر انعقاد معاهده متوسل شد. در کنفرانس وین پیش‌نویس‌های ارائه شده توسط کمیسیون حقوق بین‌الملل در ماده ۳۱، به دنبال توصیف یک قاعده کلی برای تفسیر معاهده بود تا دیدگاه‌های گوناگون مکاتب مختلف را در قالب یک عملکرد تفسیری واحد ترکیب کند. نقطه شروع ماده ۳۱ اصل حسن نیت است.

<sup>۱</sup> مطالعه‌ای در خصوص مقررات و رویه‌های ده عضو کنوانسیون ژنو نشان داده است که تنها دو کشور قاعده برچیدن کامل را پیاده نموده و بقیه کشورها موضوع را به شروط کلی امتیازنامه یا پروانه بهره‌برداری واگذار نموده‌اند. ( Peter and Zima, 1983)

<sup>۲</sup> نروژ و بریتانیا از جمله کشورهایی می‌باشند که از تعهداتشان نسبت به کنوانسیون ژنو (عمل به قاعده برچیدن کامل) دوری جستند. از طرف دیگر آمریکا و هلند مقرراتی لازم‌الاجرا در خصوص سیاست برچیدن کامل وضع نموده‌اند. ( Ayoade, 2002: 52)

<sup>۳</sup> International Law Commission, *Commentary on Draft Articles*, 2 YB. Int'l. Commission (1996), p 237.

علاوه بر این، یک معاهده باید بر طبق معنی عادی که به اصطلاحات آن معاهده در متن داده شده تفسیر شود. اصطلاحات معاهده نه تنها باید در چارچوب متن خود بلکه باید در متن تمام معاهده، شامل ابزارهای مقرر در پاراگراف ۲ و ۳ ماده ۳۱ بررسی شود. "معنی معمول" به وسیله "موضوع و هدف" معاهده تعیین می‌شود. کارهای مقدماتی معاهده و اوضاع و احوال انعقاد معاهده وفق ماده ۳۲ جهت تأیید معنی منتج از ماده ۳۱ یا در صورت وجود ابهام یا حصول نتیجه غیر معقول می‌تواند مراجعه و استناد شود. (Macdade, 1987: 15)<sup>۱</sup>

همان‌طور که اشاره شد، عده‌ای معتقدند که می‌توان عدم انعطاف تفسیری کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در خصوص برچیدن تأسیسات را با مراجعه به قواعد عمومی تفسیر معاهدات و نیز یا نظریه تغییر اساسی اوضاع و احوال تعدیل نمود. طرفداران این دیدگاه، چنین استدلال می‌کنند که اگر موضوع و هدف "تعهد برچیدن" تضمین این است که تأسیسات بلااستفاده مزاحمتی برای استفاده دیگران (من جمله دریانوردی و ماهیگیری) ایجاد نکنند، در این صورت، تا حدی که این تأسیسات چنین اثری را در پی نداشته باشند، تعهدی برای جمع‌آوری آن‌ها متوجه کشور ساحلی نخواهد بود. بدیهی است که پذیرش هر تفسیر دیگری در این رابطه به یک نتیجه "آشکارا بی‌معنی و غیر معقول" منجر خواهد شد، نتیجه‌ای که اجازه می‌دهد از ابزارهای تکمیلی تفسیر مندرج در بندهای ۲ و ۳ ماده ۳۱ استفاده نمود. این عده همچنین اشاره می‌کنند که رویه عملی بعدی کشورهای متعاهد نیز لزوم جمع‌آوری کامل تأسیسات دریایی را حمایت نکرده است.

در رد نظر این عده می‌توان چنین استدلال کرد که اولاً سیاق متن بند ۵ ماده ۵ کنوانسیون ژنو روشن است و اگر قصد تنظیم‌کنندگان این بوده که تعهد برچیدن باید تنها در شرایطی که خطر مزاحمت برای دیگران وجود دارد، وجود داشته باشد، در این صورت، می‌بایست سیاق و عبارات کاملاً متفاوتی استعمال می‌شد. ثانیاً این موضوع که تعهد برچیدن کامل به نتیجه‌ای غیر معقول منجر خواهد شد، جای تأمل دارد و حتی اگر به کارهای مقدماتی کنوانسیون ژنو متوسل شویم، پی خواهیم برد که هدف از انشاء ماده ۵ (۵) تحمیل "تعهدی مطلق و خاص بر کشور ساحلی" بوده است.<sup>۲</sup> (Peter and Zima, 1983: 4) در نتیجه، پذیرش هر گونه تفسیری که

<sup>۱</sup> یکی از تحقیقات انجام‌شده ضمن تحلیل رویه کشورها و تصمیمات قضایی چنین نتیجه می‌گیرد که مراجع تفسیرکننده در حال حاضر عمدتاً بر معنایی که از متن یک سند برمی‌آید بیشتر تکیه دارند. رک:

M. E. Villiger, Customary International Law and Treaties, Martinus Nijhoff Publishers (1985) pp. 327-356.

<sup>۲</sup> شایان ذکر است، در هنگام بحث در خصوص پیشنهاد بریتانیا، گفته شد که ضرورتی در تصریح به تعهد خاص کشور ساحلی مبنی بر جمع‌آوری وجود ندارد زیرا چنین تعهدی صریحاً در مقرره‌ای که می‌گوید استخراج منابع دریایی نباید با دریانوردی تراحم غیرقابل توجیه ایجاد کند، تصریح شده است. با این حال، این برداشت حمایت‌نشد. (Peter and Zima, 1983: 4)

معنی صریح "برچیدن کامل" ماده ۵ (۵) را کنار می‌زند، به معنی عدول از رسیدن به هدفی است که کنوانسیون در نظر داشته و جایگزینی آن با معیار غیرقابل قبول "صلاحدید کشور ساحلی" خواهد بود.

علاوه بر این، در ارجاع به ماده ۶۲ کنوانسیون وین در خصوص حقوق معاهدات، ادعا شده که کنوانسیون ژنو به استناد اصل تغییر بنیادین اوضاع و احوال خاتمه یافته است.<sup>۱</sup> بدین معنی که اوضاع و احوالی که باعث ایجاد قاعده برچیدن کامل شده، به اندازه‌ای تغییر یافته که دیگر قابل اعمال و استناد نیست. (Gao, 1996: 16) البته طرفداران این نظریه این موضوع را نیز عنوان می‌کنند که به منظور جلوگیری از سوءاستفاده از این نظر، کشور عضو در صورتی می‌تواند تکلیف برچیدن را در رابطه با تأسیسات دریایی خود پایان یافته تلقی کند که بتواند دو چیز را ثابت کند: اول، وجود اوضاع و احوالی که مبنای رضایت آن کشور را به معاهده شکل داده و دوم، اوضاع و احوال تغییر یافته‌ای که به طور بنیادین، تعهدات حقوقی آن کشور را دگرگون ساخته است.<sup>۲</sup> گفته می‌شود که در سال ۱۹۵۸، شمار ناچیزی تأسیسات دریایی وجود داشت که کوچک بوده و در آب‌های کم عمق ایجاد شده بودند. در این زمان، بیشتر نفت استخراجی از منابع مستقر در خشکی به دست می‌آمد، تا اینکه توسعه تکنولوژی منابع آبی، منجر به ظهور تأسیسات پیشرفته و گول‌پیکر در آب‌های عمیق شد که کمترین شباهتی به سازه‌های کوچک آن زمان دارند. بنابراین، تعهدات امروزی به طور گسترده‌ای متفاوت از تعهداتی است که در آغاز صنعت نفت تصور می‌شد. (Bentham, 1999: 313) "روزالین هیگنز" دیدگاه کاملاً متفاوتی از قاعده تغییر بنیادین اوضاع و احوال ارائه می‌کند و به درستی استدلال می‌کند که بسیار دشوار است این اصل را اعمال نمود. هیچ دلیلی، دال بر اینکه اندازه تأسیسات دریایی، عامل اساسی در خلال مذاکرات کنوانسیون ۱۹۵۸ بوده وجود ندارد...، بنابراین یک دولت نمی‌تواند به طور یک‌جانبه با استناد به قاعده بالا، در جهت منافع خویش از انجام تعهداتش اجتناب کند. (Higgins, 2001: 30)

همچنین نویسنده دیگری در راستای استدلال فوق، تشریح می‌کند که ملاحظات اولیه در کنوانسیون ژنو در مورد ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی، امروزه همچنان

<sup>1</sup>. Rebus Sic Stantibus Principle.

<sup>2</sup>. Article 62, Vienna Convention, 8 ILM (1969) 679.

<sup>۴۴</sup>. یکی از طرفداران این نظر (Bentham) در توصیف سازه‌های مدرن دریایی شمال می‌نویسد:

The Forties Field off the Scottish Coast is a Typical Example of the Land of Hardware that Exists in the North Sea, four Huge Steel Platforms, 690 Feet Tall, Each Containing more Steel than the Forth Road Rail Bridge, Wellheads, Risers and a 111-mile Long, 32 Inch Pipeline to the Scottish Coast at Cruden Bay.

و ادامه می‌دهد هیچ‌کسی در سال ۱۹۵۸ این حد از توسعه صنعت نفت دریایی را تصور نمی‌کرد.

باقی مانده‌اند و تغییرات حاضر، از پیشرفت‌های فنی ناشی می‌شود که کافی برای دگرگون ساختن بنیادین تکلیف برچیدن کامل نیستند و همچنین هیچ مدرکی وجود ندارد که بیانگر آن باشد که اگر کشورهای عضو از حدود کامل تکالیف خود آگاه بودند هرگز به کنوانسیون ژنو وارد نمی‌شدند. (Gao, 1996: 16) علاوه بر این، درحالی که روش‌های برچیدن دریایی بسیار پیچیده‌تر از سابق شده‌اند، با این حال، کشورهایی نظیر آمریکا و هلند همچنان بر اجرای قاعده برچیدن کامل تأسیسات بلااستفاده دریایی اصرار ورزیده‌اند.<sup>۱</sup>

کنکاش فوق نشان می‌دهد که بر مبنای ملاحظات سنتی، قاعده برچیدن کامل به لحاظ حقوقی همچنان نسبت به کشورهای میزبان قابل اعمال است. مسئله این است که آیا مقررات کنوانسیون ژنو یا کنوانسیون ۱۹۸۲ در زمینه برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی بلااستفاده، تبدیل به حقوق عرفی شده‌اند یا خیر.<sup>۲</sup>

## ۲-۵. وضعیت فعلی

بی‌تردید، برخی از مقررات کنوانسیون ژنو مثل مقررات مربوط به فلات قاره و حقوق حاکمیتی آن داخل در حوزه حقوق بین‌المللی عرفی است. همچنین مقررات منطقه انحصاری اقتصادی در کنوانسیون ۱۹۸۲ اینک جزء حقوق عرفی می‌باشند. برای اینکه مقرره‌ای به هنجاری از هنجارهای حقوق بین‌الملل عام تبدیل شود، حضور دو عنصر اولیه لازم است: رویه دولت‌ها و دیگری، اعتقاد حقوقی یا پذیرش آن مقرر به‌عنوان قانون. تشکیل حقوق عرفی، مستلزم اعمال و اقداماتی است که رویه‌ای ثابت را شکل داده و با اعتقاد حقوقی<sup>۳</sup> همراه شده باشد. از زمانی که کنوانسیون ژنو در سال ۱۹۶۴ لازم‌الاجرا شد، ۵۷ کشور این کنوانسیون را امضاء نموده‌اند و عضو آن شده‌اند، صرف‌نظر از این واقعیت که رویه برچیدن در مرحله ابتدایی خود است، با این حال بیشترین تعداد برچیدن، در قلمرو ایالات متحده آمریکا که معیار برچیدن کامل را اجرا می‌کند، اتفاق افتاده است و بنابراین می‌توان ادعا کرد که برچیدن کامل، شایع‌ترین رویه عملی است. بر این اساس، نگرشی وجود دارد که می‌گوید برچیدن کامل شکل‌دهنده "رویه عرفی" است. (Coleman, 2007: 25) برچیدن کامل، از سوی سازمان‌های غیردولتی فعال در زمینه محیط‌زیست و کنوانسیون‌های منطقه‌ای همچون کنوانسیون اسپار و

<sup>۱</sup>. شایان ذکر است که در ایالات متحده و هلند که الگوی برچیدن کامل محسوب می‌شوند، تأسیسات دریایی عموماً در آبراه‌های شلوغ کشتیرانی واقع شده‌اند، بنابراین فشار برای جمع‌آوری کامل آن‌ها، پایدار و همیشگی خواهد بود.  
<sup>۲</sup>. قاعده‌ای که وارد حقوق بین‌المللی عرفی شود از نظر حقوقی، برای تمام دولت‌ها لازم‌الرعایه است حتی اگر معاهده را امضا نکرده باشند.

<sup>۳</sup>. Opinio Juris Sive Necessitatis



هلسنیکی نیز حمایت شده‌اند که در این مقاله بیشتر در این خصوص توضیح داده خواهد شد. (Reggiani, 1999: 137)

برخلاف دیدگاه‌های فوق، نظرات قانع‌کننده‌تری نیز وجود دارند که بیان می‌دارند، اگرچه برخی از ابعاد کنوانسیون ژنو جزء حقوق عرفی است، اما همه بخش‌های کنوانسیون مزبور چنین وضعیتی نداشته و در حقیقت اکثر اعضای این کنوانسیون، مقررات آن را نسبت به موارد عملی برچیدن اعمال نکرده و حتی این مقررات را در حقوق داخلی خود نیز وارد نکرده‌اند. علاوه بر این، ۵۷ کشور عضو به‌اندازه کافی بزرگ نیست تا نماینده همه کشورهای تولیدکننده نفت دریایی باشند، در نتیجه مدرکی دال بر اینکه اکثریتی از اعضا غیر عضو به برچیدن کامل به‌عنوان حقوق عرفی می‌نگرند، وجود ندارد. (Reggiani, 1999: 147)

دیدگاه دیگری، در مقام تبیین تقدم برچیدن جزئی بر مقررات برچیدن کامل برآمده است (Dundas, 1993: 4) و مدعی است که برچیدن جزئی به حقوق عرفی تبدیل شده است. بدین ترتیب که اولاً با تنظیم کنوانسیون ۱۹۸۲ (که برچیدن جزئی را شناسایی کرده است) ۴۴ کشور از ۵۷ کشور عضو کنوانسیون ژنو، آن را امضا یا به تصویب رسانده‌اند، بنابراین برچیدن کامل با اندک خوشبینی‌ای نسبت به ورود عضو جدید، تنها در قلمرو ۱۳ کشور اعمال می‌شود. از طرف دیگر، کنوانسیون ۱۹۸۲، بیانگر آخرین تفکری است که در رهنمودهای سازمان بین‌المللی دریانوردی تجلی یافته است. ثانیاً کنوانسیون ۱۹۸۲ اکنون نسبت به ۱۶۶ کشور و اتحادیه اروپا اعمال می‌شود، این در شرایطی است که علی‌رغم اختلاف نظرهای فراوان، بالاخره قدرت‌های بزرگ چون آمریکا، بریتانیا، آلمان، فرانسه، روسیه و چین نیز این کنوانسیون را امضاء نموده‌اند. علاوه بر این، تقریباً همه کشورهای تولیدکننده نفت دریایی عضو این کنوانسیون می‌باشند. «داینلنکو» به اهمیت کشورهای مهم از لحاظ سیاسی در ایجاد قاعده عرفی توجه کرده است. وی هشدار می‌دهد که نقش مهمی که این ملت‌ها داشته‌اند به این معنی نیست که وضعیت ویژه آن‌ها در ایجاد قواعد عرفی به‌منزله یک امر قانونی<sup>۱</sup> شناسایی شده است. علاوه بر این، حمایت جامعه جهانی به‌طور خودکار تضمین نمی‌کند که معیار برچیدن جزئی به یک قاعده عرفی تبدیل خواهد شد.<sup>۲</sup>

تا به امروز، اکثر امضاکنندگان کنوانسیون ۱۹۸۲، معیار برچیدن جزئی را در قوانین و رویه خود وارد نموده‌اند. رفتار کشورهای تولیدکننده دریایی نشان نمی‌دهد که برچیدن جزئی در سطح بین‌المللی لازم است. (Kasoulides, 1989: 252) درحالی که وجود رویه عملی کاملاً متحد

1. Matter of Law.

2. Law Making in the International Community, (London: Martinus Nijhoff Publishers, 2003) PP. 95-96.

در رفتار کشورهای مذکور ضروری نیست، حتی مدرکی از اتحاد غالب و اکثریتی نیز در رویه عملی کشورها مشاهده نمی‌شود.<sup>۱</sup>

با توجه به آنچه در باب تکوین حقوق عرفی گفته شد، چنین دیدگاه‌هایی نیز باید ثابت کنند که قاعده برچیدن جزئی، بر اساس مراحل شکل‌گیری قاعده عرفی ایجاد شده است. همچنین باید گفت که اهمیت کشورهای مهم از لحاظ سیاسی و نقش مهمی به‌وسیله آن‌ها ایفاء می‌شود به معنی ایجاد حقوق عرفی به‌منزله یک امر قانونی (حکمی)، شناسایی نمی‌شود. علاوه بر این حمایت جامعه بین‌المللی (تصویب ۱۶۷ کشور) نیز به‌خودی‌خود تضمین‌کننده عرفی تلقی شدن برچیدن جزئی نخواهد بود.<sup>۲</sup>

گرچه بخش‌هایی از کنوانسیون ژنو و کنوانسیون ۱۹۸۲ در زمره حقوق عرفی بین‌المللی قرار دارد، با این حال، مقررات برچیدن در هر دو کنوانسیون واجد معیارهایی نیستند که قواعد معاهده را به‌قاعده حقوق عرفی بین‌المللی تبدیل نمایند. (Picton, 2002: 7-11) از نظر کیفی نیز باید شاهد دوره زمانی پایدار و مستمری باشیم که طی آن، برچیدن جزئی یا کامل، بدون تردید به‌منزله عرف بین‌المللی برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی پذیرفته شود. اختلاف دیدگاه‌هایی که در این بخش از مقاله بررسی شد، بیانگر نبودن "اجماعی" است که برای تجلی حقوق عرفی برچیدن ضروری است.

### ۳-۵. دیدگاه جدید

تعارض میان کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ و کنوانسیون ۱۹۸۲ تابع حقوق بین‌الملل است. هرگاه دو معاهده باهم در تعارض باشند، حقوق بین‌الملل مقرر می‌دارد که سندی که از حیث زمان مؤخر است مرجح و مقدم بر دیگری است<sup>۳</sup> و به‌طور معمول چنین روابطی به‌وسیله مقررات حل تعارض مندرج در معاهده جدید اداره می‌شوند. ماده ۳۱(۱) کنوانسیون حقوق دریاها مقرر می‌دارد که در رابطه با کشوری که عضو هر دو کنوانسیون است در مقام تعارض، کنوانسیون ۱۹۸۲ اعمال خواهد شد. در مورد کشورهای دیگری که فقط عضو یکی از این کنوانسیون‌ها هستند، تنها کنوانسیون مربوطه قابل اعمال است.

<sup>۱</sup> دیوان دادگستری بین‌المللی در قضیه Asylum چنین نظر داد:

"The party which relies on a custom ... must prove that this custom is established in such a Manner that it has become binding on the other party ... that the rule invoked ... is in accordance with a constant and uniform usage practiced by the state in question". I.C.J. Reports (1996), at pp. 276-277. See also the North Sea Continental Shelf Case, I.C.J. Reports (1996), at pp.43-45.

<sup>۲</sup> Law Making in the International Community, (London: Martinus Nijhoff Publishers, 1993, pp.95-96.

<sup>۳</sup> Article 69, Vienna Convention on the Law of Treaties.

رابطه پیچیده میان معاهدات متناقض ممکن است به ابهام حقوقی منجر شود. در این خصوص هریس (D.J. Harris) می‌گوید:

"زمانی که کنوانسیون ۱۹۸۲ لازم‌الاجرا شد، یک سری روابط گره‌خورده معاهده‌ای در رابطه با کشورهایی که تنها عضو کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ بودند، به وجود آمد. همچنین کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ در رابطه با کشورهایی که عضو هر دو کنوانسیون بودند، در رابطه با کشورهایی که تنها عضو کنوانسیون ژنو بودند و آن‌هایی که عضو هر دو بودند، قابلیت اعمال داشت.<sup>۱</sup> برای مثال، کشور الف که تنها عضو کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ است، در نتیجه عملیات برچیدن تأسیسات دریایی از سوی کشور ب که عضو هر دو کنوانسیون است ولی بر اساس تجویز کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، تنها بخشی از تأسیسات خود را جمع‌آوری کرده، متحمل خساراتی می‌شود، کشور الف، به‌طور منطقی بر مبنای تعهد برچیدن کامل تأسیسات که در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو آمده، دعوایی علیه کشور ب مطرح خواهد نمود زیرا کنوانسیون ژنو همچنان معتبر و اجرایی است."

وضعیت حقوقی کشورهایی که عضو هیچ‌یک از این کنوانسیون‌ها نیستند، پیچیده‌تر است. استدلال شده است که عدم تصریح کنوانسیون ۱۹۸۲ به شمول این کشورها، بدین معنی است که این کنوانسیون، تا زمانی که این کشورها کنوانسیون ۱۹۸۲ را تصویب کنند یا حقوق عرفی شکل بگیرد، آن‌ها را تابع کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ دانسته است. (Amakiri, 1997: 43) این دیدگاه با قاعده کلی در حقوق بین‌الملل که معاهده نباید برای دولت ثالث بدون رضایتش حق یا تکلیفی ایجاد کند (Pacta Tertius nec Nocent nec Prosunt) متعارض است.<sup>۲</sup> البته این به معنی آزادی مطلق کشورهای غیر عضو در خصوص برچیدن تأسیسات دریایی نیست، چراکه در خصوص منطقه فلات قاره، مقررات عرفی‌ای ایجاد شده که تمام کشورها را مکلف می‌کند، به‌گونه‌ای عمل کنند که با حقوق بین‌المللی دیگران (آزادی دریانوردی، ماهیگیری و حفاظت از محیط‌زیست دریایی) سازگار و موافق باشد. هرچند که کشورهای غیر عضو نهایتاً در مورد نحوه و روشی که به برچیدن تأسیسات خود می‌پردازند دارای تشخیص و صلاحدید گسترده‌ای خواهند بود. (Reggiani, 1999: 137)

بدیهی است که به‌منظور گسترش یکپارچگی در حقوق بین‌الملل در این زمینه، لازم است تعارض میان این معاهدات به‌نوعی از میان برود، در غیر این صورت، کشورها از قواعد متفاوتی پیروی خواهند کرد و در نتیجه مانع به وجود آمدن حقوق عرفی در این زمینه می‌شوند. حتی اگر حقوق عرفی ایجاد شود، سالیان طولانی با ابهام روبرو خواهیم بود که این موضوع، نه به نفع

<sup>1</sup>. Cases and Materials on International Law, (London: Sweet and Maxwell, 2005), p.371, Footnote 22.

<sup>2</sup>. Article 34, Vienna Convention on the Law of Treaties.

کشور میزبان است و نه شرکت‌های نفتی.

برای حل این مشکل، سه پیشنهاد مطرح شده است. اول اینکه کشورهای عضو کنوانسیون ژنو، رسماً به این معاهده خاتمه داده و با عنایت به اینکه اکثر کشورها کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ را امضاء نموده‌اند، این سند، به‌طور رسمی به‌منزله تنها سندی که واقعیت‌های امروز جهان را منعکس می‌کند، شناسایی شود. در صورت تحقق این راه‌حل، قاعده برجیدن جزئی مندرج در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ و رهنمودهای سازمان جهانی دریانوردی تنها معیار برجیدن قابل اعمال خواهند بود.

دوم اینکه، مقررات برجیدن تأسیسات دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ اصلاح شود به‌گونه‌ای که ۱- معیار برجیدن کامل کنوانسیون ژنو را تکرار نماید، یا ۲- مشتمل بر مدل اصلاح شده رهنمودهای سازمان جهانی دریانوردی شود که به‌طور دقیق شرایطی را که برجیدن جزئی اجازه می‌شود، احصاء نماید. با تخصیص قاعده برجیدن کامل، چنین مقرره‌ای منتقدان کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ را متقاعد نموده و یک سیستم قابل قبول برای اعضای هر دو معاهده فراهم می‌آورد. چنین کاری، از نظر اداری نیز به‌راحتی میسر است و همانند اصلاح بخش ۴ کنوانسیون، می‌تواند بدون نیاز به تصویب مجدد مراجع قانون‌گذاری عملی شود. آخرین راه‌حل بیشتر جنبه نظری دارد، در این سناریو، جامعه جهانی به‌ویژه کشورهای تولیدکننده نفت دریایی یک معیار واحد بین‌المللی را مورد مذاکره قرار می‌دهند. (Amakiri, 1997: 37)

## ۶. رهنمودها و استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی<sup>۱</sup> (۱۹۸۹)

رهنمودهای سازمان بین‌المللی دریانوردی<sup>۲</sup>، اولین اصول و قواعد بخش بین‌المللی در خصوص

<sup>۱</sup> - سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌موجب کنوانسیون (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) در سال ۱۹۴۸ میلادی ایجاد شد. ده سال بعد در سال ۱۹۵۸ میلادی، با فراهم شدن شرایط مقرر در کنوانسیون، سازمان پا به عرصه وجود گذاشت و عملاً کار خود را با محور قراردادن شعار ایمنی دریانوردی و اندکی بعد حفاظت محیط زیست دریایی آغاز نمود. کشور ایران از اولین کشورهای بود که در سال ۱۹۵۸ میلادی به عضویت این سازمان در آمد. این سازمان در حال حاضر دارای ۱۶۷ کشور عضو است. همچنین بسیاری از سازمان‌های بین‌الدولی، منطقه‌ای و سازمان‌های بین‌المللی غیردولتی با موقعیت مشاوره‌ای در اجلاس کمیته‌های اصلی و فرعی حضور می‌یابند. علاوه بر دو مأموریت ثابت و همیشگی حفظ و ارتقای ایمنی دریانوردی و حفظ محیط‌زیست دریایی، بعدها دو مأموریت دیگر با عناوین حفظ و توسعه امنیت دریانوردی و بهره‌وری کشتیرانی به حیطه مسئولیت کاری آیمو اضافه گردید. سازمان بین‌المللی دریانوردی یکی از سازمان‌های تخصصی بین‌المللی سازمان ملل است که دبیرخانه آن در شهر لندن کشور انگلیس واقع شده است. دانشگاه دریانوردی وابسته به آیمو نیز در سال ۱۹۸۳ در شهر مالمو سوئد تأسیس شد. (http://www.wmu.se) آیمو از یک مجمع، یک شورا، چهار کمیته اصلی، نه کمیته فرعی، یک کمیته تسهیل، دبیرخانه و سه دفتر هماهنگی منطقه‌ای تشکیل شده است. ر.ک:

[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Maritime\\_Organization](https://en.wikipedia.org/wiki/International_Maritime_Organization).

<sup>۲</sup> - The guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone, IMO Resolution A. 672, adopted 19 October 1989.

برچیدن و جمع‌آوری تأسیسات دریایی است. این سند جهانی به‌عنوان قاعده، برچیدن کامل را شناسایی می‌کند و برچیدن جزئی یا برچیده‌نشدن را تنها در صورتی می‌پذیرد که منطبق با قواعد و موازین آن صورت گیرد.<sup>۱</sup> این رهنمود مقرر می‌دارد تصمیم در خصوص تجویز برچیدن تأسیسات دریایی یا رهاسازی آن‌ها در بستر دریا باید بر مبنای ارزیابی مورد به مورد توسط دولت ساحلی صورت پذیرد. به‌طور کلی موارد زیر، به‌منزله معیارهای سازمان بین‌المللی دریانوردی در زمینه جمع‌آوری تأسیسات دریایی معرفی می‌شوند: (IMO Guidelines, Article:3)

۱. سازه‌هایی که در کمتر از عمق ۷۵ متر و وزن کمتر از ۴۰۰۰ تن ایجاد شده‌اند باید به‌طور کامل جمع‌آوری شوند.

۲. تأسیساتی که در راه‌های اصلی دریانوردی واقع شده‌اند، باید به‌طور کامل جمع‌آوری شوند.

۳. تجهیزات و تأسیساتی دریایی که بعد از مورخه ۱۹۹۸/۱/۱ در عمق کمتر از ۱۰۰ متر و وزن کمتر از ۴۰۰۰ تن قرار می‌گیرند، باید کاملاً جمع‌آوری شوند.

۴. تأسیساتی که به‌طور جزئی برچیدن می‌شوند باید با توجه به ایمنی دیگر استفاده‌کنندگان دریایی حفظ و نگهداری شوند.

۵. کشورهای ساحلی باید اطمینان یابند که مسئولیت‌های مالی و حقوقی برچیدن تأسیسات دریایی تضمین شده باشند.

۶. تمام تأسیساتی که بعد از ۱۹۹۸/۱/۱ در محل نصب می‌شوند، باید متناسب با اهداف برچیدن کامل طراحی شوند.

این سند، معیارهایی نیز برای ارزیابی برچیدن جزئی در نظر می‌گیرد، از قبیل تأثیر بالقوه برچیدن جزئی بر ایمنی دریانوردی (چه در سطح و چه در زیر دریا)، هزینه‌ها، امکان فنی و خطراتی که متوجه پیمانکار در حین عملیات برچیدن است.

این رهنمودها کشورها را تشویق می‌کند تا سازه‌های بلااستفاده خود را به جزایر مصنوعی تبدیل کنند، مشروط بر اینکه باعث ارتقاء منابع زیستی شود. در این صورت نیز سازه‌های مذکور باید دور از مسیرهای دریانوردی متعارف بوده و ایمنی دریانوردی را به خطر نیاندازند.

<sup>۱</sup>. رهنمودهای سازمان جهانی دریانوردی نیز با توجه به اینکه مبنای وجودی خود را از ماده ۶۰ (۳) کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ گرفته، صرفاً نسبت به منطقه ویژه اقتصادی اعمال می‌شوند و آب‌های داخلی، مجمع‌الجزایر و سرزمینی دولت ساحلی مشمول این رهنمودها نخواهند شد. در خصوص چگونگی ارتباط میان کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و سازمان جهانی دریانوردی رک:

“Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization”, Study by the Secretariat of the International Maritime Organization, IMO Doc. LEG/MISC.6, 10 September 2008. Available online at: <http://www.imo.org/ourwork/legal/documents/6.pdf> .

مهم‌ترین مشکل رهنمودهای سازمان، تمرکز آن بر دریانوردی است که البته این موضوع به تاریخچه تدوین آن برمی‌گردد. بررسی سابقه موضوع، بیانگر آن است که ملاحظات زیست‌محیطی تحت‌الشعاع نگرانی‌های ایمنی دریانوردی قرار گرفته است.<sup>۱</sup> یکی از شواهد این امر، آن است که تنها مقرره الزامی در خصوص اعمال معیار برچیدن کامل، راجع به آن دسته از تأسیساتی است که محدودیت‌هایی را در مسیرهای دریانوردی ایجاد می‌کنند. (IMO Guidelines, Article: 3-7) علاوه بر این، در تنظیم استانداردهای مذکور، دیدگاه‌ها و نظرات نهاد زیست‌محیطی سازمان ملل متحد مورد توجه قرار نگرفته است.<sup>۲</sup> دیدگاه‌های این نهاد به‌طور خلاصه عبارت بودند از: (۱) لزوم انجام ارزیابی اثرات زیست‌محیطی (۲) اطمینان از حفظ محیط‌زیست به مثابه هدف اصلی مقررات، و اینکه (۳) برنامه‌های برچیدن باید حاوی اطلاعات فنی و مالی راجع به معیارهای برچیدن، تعهدات نگهداری و صلاحیت پیمانکار دریایی باشد.

اگر این رهنمودها به وسیله نهاد زیست‌محیطی ملل متحد که سازمان صالح‌تری از جهت مسائل زیست‌محیطی است، تهیه می‌شد بی‌تردید استانداردهای بالاتری در آن پیش‌بینی می‌شد، چراکه این رهنمودها صرفاً حاوی استانداردهای حداقلی است و به این معنی است که این رهنمود مبتنی بر حسن نیت کشورهای میزبان بوده و کشورهای مذکور می‌توانند معیارهای بالاتری وضع کنند.<sup>۳</sup>

اگرچه رهنمودهای سازمان بین‌المللی دریانوردی، الزام حقوقی برای کشورها ایجاد نمی‌کند، اما مرجع مناسب و مؤثری است که به نحو مطلوبی مفاد آن به وسیله برخی از کشورها چون آمریکا و بریتانیا اقتباس شده است و چه بسا در صورت انعکاس مستمر آن در رویه و رفتار کشورها، به حقوق عرفی تبدیل و برای همه کشورها لازم‌الرعایه شود. همچنین در صورت درج این رهنمود در سند حقوقی دیگری نیز ممکن است وضعیت مقررات آمره به خود گیرد. قاضی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای (Zhiguo Gao) پیشنهاد کرده است که قواعد سازمان جهانی دریانوردی، بازبینی شوند و ضمن تصریح به قاعده برچیدن کامل، شرایطی که وفق آن

<sup>۱</sup> برای مطالعه سابقه مذاکرات رهنمودهای سازمان جهانی دریانوردی ر.ک:

G.C.Kasoulides, "Update", Marine Policy, January (1990), pp.84-85.

<sup>۲</sup> UNEP's Comments to IMO's draft Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone, MSC Doc. 57/16/4, 22 March 1997. See P. Cameron, "The Development of a Legal Framework for the Removal of off Shore Oil Installations, 5(1) ICSID Rev-FILJ, (1990). P.37.

<sup>۳</sup> مأموریت اصلی سازمان جهانی دریانوردی که در خصوص مسائل ایمنی دریانوردی است، باعث شده است برخی از صاحب‌نظران، صلاحیت این سازمان را در توسعه مقررات مربوط به برچیدن تأسیسات دریایی زیر سؤال ببرند. با توجه به ماده 15 (ج) کنوانسیون IMO، مأموریت این سازمان را می‌توان در وضع مقررات و رهنمودها راجع به ایمنی، منع و کنترل آلودگی دریایی به وسیله کشتی‌ها و نیز کنترل آثار مخرب زیستی کشتیرانی خلاصه کرد.

برچیدن جزئی اجازه داده می‌شود، به‌طور روشن و مضیق بیان گردیده و بار اثبات بر دوش طرفی قرار گیرد که در پی استناد به استثناء یا همان برچیدن جزئی است، سپس قواعد بازنگری شده به منزله یک پروتکل به کنوانسیون منع دامپینگ دریایی (کنوانسیون لندن) به منزله سندی واحد و یکپارچه الحاق و اجرا شود.

## ۷. کنوانسیون‌های منع دامپینگ دریایی

مسئله مهم دفع<sup>۱</sup> تأسیسات در دریا، در کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ و نیز رهنمودهای ۱۹۸۹ سازمان بین‌المللی دریانوردی از قلم‌افزوده است. معاهده حقوق دریاها ۱۹۸۲ نیز با طرح تکلیف کلی کشورهای ساحلی به منع آلوده ساختن محیط‌زیست دریایی، به‌طور مشخص به این مسئله نپرداخته است. چارچوب تخصصی و قدیمی‌تر در خصوص دامپینگ دریایی، کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن در زمینه جلوگیری از آلودگی دریا از طریق دفع مواد زاید است که در سال ۱۹۷۵ لازم‌الاجرا و سپس در سال ۱۹۹۶ بازبینی شد.

### ۷-۱. کنوانسیون لندن ۱۹۷۲<sup>۲</sup>

کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق دفع مواد زاید و دیگر مواد، موسوم به «کنوانسیون لندن» مشتمل بر یک مقدمه و ۲۲ ماده و ۳ ضمیمه در تاریخ ۸ دی ماه ۱۳۵۱ هجری شمسی مطابق با ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ میلادی در چهار نسخه در لندن، مکزیکوسیتی، مسکو و واشنگتن تنظیم و امضا گردید و ایران نیز بر اساس ماده واحده مصوب ۱۳۷۵/۶/۲۵ به آن ملحق شده است. از دیدگاه نظری، کنوانسیون، اجازه دفع تأسیسات زاید در دریا را می‌دهد، مشروط بر اینکه محل جایگزینی واقع در خشکی تعیین شده و مواد زاید تا حد ممکن به آنجا منتقل شوند.<sup>۳</sup> این کنوانسیون به تعریف "دامپینگ" پرداخته تا هرگونه دفع عمدی سکوها یا دیگر سازه‌های ساخته بشر را در برگیرد. (Art. III (1) (a) (ii)) شایان ذکر است که مقررات کنوانسیون به دسته‌بندی انواع مواد زاید می‌پردازد: (الف) آن دسته مواد که قابلیت دامپینگ ندارند، (ب) دسته‌ای که نیاز به اخذ مجوز مخصوص دارند و (ج) موادی که نیاز به اجازه کلی و عام مقام محلی دارند. (Art. III (1) (c)) به نظر می‌رسد مقررات دامپینگ دریایی مندرج در

<sup>۱</sup>. واژه "دفع" ترجمه کلمه Dumping است و منظور از آن در مقاله حاضر، ریختن (توده‌وار)، دفن کردن و رهاسازی عمدی مواد زاید حاصل از تأسیسات بلااستفاده نفت و گاز در دریا است.

<sup>۲</sup>. Convention on the Prevention of Marine Pollution by the Dumping of Waters and Other Matter. (1972)

<sup>۳</sup>. دریا در این کنوانسیون منصرف از آب‌های داخلی کشور میزبان است.

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ از کنوانسیون لندن ۱۹۷۲ اقتباس شده باشد.<sup>۱</sup> ضمیمه اول این کنوانسیون خطرناک‌ترین موادی که دفع آنها مطلقاً ممنوع است را فهرست می‌کند (مثل نفت خام و مواد رادیواکتیو)، مواد دیگر که کم‌خطرترند (مانند قراضه فلزات مس و روی) در ضمیمه دوم قرار می‌گیرند. دامپینگ دریایی تنها در صورتی ممکن است که به وسیله کشور میزبان و پس از مشورت با دیگر اعضای کنوانسیون، اجازه شده باشد. مجوز دفع نیز با بررسی موارد مذکور در ضمیمه سوم، از جمله مشخصات حقیقی مواد زاید، محل دفع انتخابی و تکنیک موردنظر جهت دفع صادر خواهد شد. متقاضیان دامپینگ دریایی باید گزارش ارزیابی آثار زیست‌محیطی حاوی راه‌حل‌های جایگزین دفع در خشکی را پیش‌تر تسلیم کنند.<sup>۲</sup> به مجموع عواقب دفع دریایی تأسیسات برچیده شده نیز باید توجه نمود. همچنین رژیم نظارتی مناسبی به همین منظور باید تعیین شود و صدور مجوز دفع نیز باید به اطلاع دبیرخانه کنوانسیون لندن برسد. در رابطه با تأسیسات نفت و گاز دریایی به‌نظر می‌رسد کلیه تأسیسات نفتی که در محل رها شده یا به‌طور جزئی برچیدن یا در دریا دفن می‌شوند، مشمول کنوانسیون لندن بوده و بنابراین باید مجوز بگیرند. صدور مجوز نیز باید به دبیرخانه کنوانسیون ارسال شود. سیستم مبتنی بر صدور مجوز کنوانسیون لندن در سال ۱۹۹۵ از سوی برخی از کشورها که خواستار ممنوعیت تمام انواع دامپینگ دریایی بودند،<sup>۳</sup> مورد مناقشه قرار گرفت و سرانجام منجر به الحاق پروتکل مهمی به این کنوانسیون شد. (Holt, 1996: 6)

## ۲-۷. پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون لندن<sup>۴</sup>

این پروتکل، به‌طور وسیعی کنوانسیون لندن را اصلاح می‌کند تا در برگیرنده آخرین دیدگاه‌ها نسبت به دامپینگ دریایی باشد.<sup>۵</sup> پروتکل مذکور، بیشتر جنبه توصیفی داشته و مقررات دامپینگ را با ایجاد تغییراتی، حاوی مفاهیم مدرن زیست‌محیطی می‌کند.<sup>۶</sup>

<sup>۱</sup> در هر دو کنوانسیون دامپینگ چنین تعریف شده است: "Dumping Includes any Deliberate Disposal of Platforms or other Manmade Structures at Sea"

<sup>۲</sup> در یازدهمین جلسه مشورتی کنوانسیون لندن مقرر شد، راه‌حل‌های جایگزین باید با تحلیل تطبیقی هزینه‌های زیست‌محیطی، خطرات انسانی، هزینه‌های اقتصادی و استفاده آبی از سایت محل دفع ارزیابی شود.

<sup>۳</sup> See O. Holt, "The Impact of Legislation: Recent International Policy Developments", Minimizing the Impact of Decommissioning, مؤسسه of Petroleum Conference, London, February 22, 1996, pp.-6.

<sup>۴</sup> 1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, International Maritime Organization LC/SM 1/6, 14 November 1996.

<sup>۵</sup> برای مطالعه مقایسه کنوانسیون لندن و پروتکل آن ر ک: E. A. Kirk, "The Protocol to the London Dumping Convention and the Brent Spar", 46 ICLO (1997), PP. 957-964.

<sup>۶</sup> ایران هنوز پروتکل ۱۹۹۶ را امضا نکرده است.



برای اولین بار آلودگی در این پروتکل تعریف شده است، بدین ترتیب که آلودگی عبارت است از مواد زایدی که در نتیجه فعالیت بشری به دریا آورده شده‌اند و دارای اثر مخرب بر منابع زنده و اکوسیستم دریایی است. (Art1(10)) این تعریف، به توسعه مسئولیت مالکان تأسیسات نفت و گاز دریایی منجر شده است. پروتکل با توجه با اشاره به مفاهیم زیست‌محیطی Precautionary Approach و Polluter Pays شرایط دفع مواد زاید در دریا را محدودتر می‌کند. (Art. 3(2)) از جمله تغییرات مهم دیگر، سیستم اعطای مجوز و کارکرد نهاد نظارتی پروتکل است که جایگزین مواد ۶ و ۷ کنوانسیون شده است و به‌طور مبسوط‌تر در ضمیمه ۲ (۱۶) تشریح شده است.

### ۳-۷. کنوانسیون اسلو ۱۹۷۲ (OSLO Convention)

این معاهده، کشورهایی را در شمال-شرق دریای آتلانتیک، دریای شمال و بخش‌هایی از قطب شمال در برمی‌گیرد.<sup>۱</sup> در سال ۱۹۸۵ در نهمین کمیته مشورتی، کشورهای متعاقد، شمول کنوانسیون را به دامپینگ دریایی سکوها‌ی زاید نفتی نیز توسعه دادند. همانند کنوانسیون لندن، سیستم دامپینگ این سند نیز مشتمل بر مواد فهرست‌وار خاکستری و ممنوع است که تنها به موجب پروانه مخصوصی قابل دفع می‌باشند. این معاهده مقرر داشته مواد زایدی که برای ماهیگیری و دریانوردی خطر جدی محسوب می‌شوند، می‌بایست در آب‌هایی دفع شوند که عمق آن‌ها کمتر از ۲۰۰۰ متر نباشد و حداقل ۱۵۰ مایل دریایی از نزدیک‌ترین خشکی فاصله داشته باشند.<sup>۲</sup> کمیسیون اسلو در هفدهمین جلسه خود در سال ۱۹۹۱ دستورالعمل مختصری در خصوص دفع تأسیسات دریایی موسوم به OSCOM تصویب کرد. در قسمت A آن اشاره می‌کند که دفع مواد زاید در دریا مستلزم اخذ مجوز و رعایت الزامات فنی است که در هر مورد به‌طور خاص صادر می‌شود. قسمت B این دستورالعمل مقررات مفصل‌تری در رابطه با ارزیابی آثار زیست‌محیطی و عملیات نظارت دریایی است که می‌بایست منطبق با مفهوم زیست‌محیطی پایدار باشد. دفع تأسیسات دریایی ثابت نیز مشمول این دستورالعمل است، با این حال، از آنجایی که این دستورالعمل به‌منزله سند تکمیلی کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ و رهنمودهای سازمان جهانی دریانوردی وضع شده‌اند، لذا نمی‌توان از آن در مقام رژیم مستقل برچیدن

<sup>۱</sup>. Oslo Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from ships and Aircraft, 11 ILM (1972).

<sup>۲</sup>. در دسامبر ۱۹۸۹، کمیسیون اسلو بر ممنوعیت دامپینگ مواد زاید صنعتی در دریای شمال توافق نمود به‌استثنای ورودی مواد طبیعی داشته یا دیگر مواد صنعتی که ثابت شود محل جایگزینی برایشان یافت نشده و آن مواد نیز برای محیط زیست دریایی مضر نمی‌باشند.

تأسیسات نفت و گاز و خطوط لوله یاد کرد. (FitzGerald, 1996: 3-4)

#### ۴-۷. کنوانسیون اسپار ۱۹۹۲

کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریایی شمال شرقی اقیانوس اطلس موسوم به کنوانسیون اسپار<sup>۱</sup> در ۲۲ سپتامبر ۱۹۹۲ به تصویب رسید<sup>۲</sup> و در ۲۵ مارس ۱۹۹۸ لازم الاجرا شد و جایگزین کنوانسیون‌های اسلو و پاریس شد. این کنوانسیون مقرر داشته در صورتی که تأسیسات زاید یا خطوط لوله دارای موادی باشند که برای سلامت بشر و اکوسیستم دریایی و دیگر استفاده کنندگان دریا مضر باشد، اخذ مجوز دفع الزامی خواهد بود. کشور صادر کننده مجوز، می‌بایست با کشورهای متعاقد در این خصوص مشورت کند (Art. 5(1) (2) and (3) Annex III). از ژوئن ۱۹۹۵ سیاست منع هرگونه دامپینگ دریایی به اجرا گذاشته شد. هلند و نیز گروه‌های طرفدار محیط زیست به شدت از این سیاست حمایت نمودند، در مقابل، بریتانیا و نروژ با آن مخالف بودند و این اختلافات نهایتاً منجر به کنار گذاشته شدن سیاست مزبور شد.<sup>۳</sup> اولین جلسه وزیران کنوانسیون اسپار منجر به صدور فرمان معروف ۹۸/۳ شد که بر اساس آن دامپینگ و رها ساختن تمام یا بخشی از تأسیسات دریایی زاید درون منطقه دریایی ممنوع اعلام و از فوریه ۱۹۹۹ برای کشورهای عضو لازم الاجرا شد. البته این قاعده کلی، استثنائاتی تحت اوضاع و احوال خاص از جمله عدم امکان بازیافت و همچنین عدم امکان دفع در خشکی دارد.<sup>۴</sup> برای مثال، مواردی که به دلیل وقوع شرایط غیرقابل پیش بینی، به ساختار تأسیسات صدمه وارد می‌شود. مصادیق محدودی مثل پرونده "آلفا پایپ" دارد که دلایل زیست محیطی، ایمنی و فنی ایجاب می‌کند تأسیسات در دریا دفع شوند.<sup>۵</sup> ضمیمه شماره یک این کنوانسیون، مواردی که کشورها می‌توانند بر اساس

<sup>۱</sup> OSPAR is so Named Because of the Original Oslo and Paris Conventions ("OS" for Oslo and "PAR" for Paris, See, <http://www.ospar.org/>

<sup>۲</sup> The Convention for the Protection of the Marine Environment of the North East Atlantic, 32 ILM (1993), 1096.

<sup>۳</sup> مخالفت بریتانیا و نروژ به دلیل هزینه هنگفت برچیدن تأسیسات نفتی در قلمرو این دو کشور بود. شایان ذکر است تعداد تأسیسات دریایی این دو کشور در آن زمان جمعاً ۲۹۴ بود در صورتی که مجموع تأسیسات دیگر کشورهای عضو ۱۶۰ عدد بود این کشورها عبارت بودند از بلژیک، دانمارک، فنلاند، آلمان، ایسلند، ایرلند، هلند، اسپانیا، سوئد و پرتغال. برای مطالعه در این خصوص ر ک:

A. J. Higginson, "Offshore Platforms: Decommissioning and Decommissioning – A Review of Current International Law and Proposed Changes", a paper presented at the Conference of the Association of International Petroleum Negotiators, Rome 1995, p.10.

<sup>۴</sup> -See OSPAR Guidelines on Artificial Reefs in Relation to Living Marine Resources, Agreement 1999-13, June 1999.

<sup>۵</sup> آلفا پایپ، سکوی نفتی شرکت اکسیدنتال پترولیوم در دریای شمال بود که تولید نفت و گاز خود را از سال ۱۹۷۶ آغاز کرد. در جولای ۱۹۸۸ انفجار این سکو باعث کشته شدن ۱۶۷ نفر و وارد آمدن سه و نیم میلیارد دلار خسارت به شرکت

آن، مجوز رهاسازی تأسیسات در محل را صادر کنند، احصاء نموده است. ضمیمه دو نیز مقرر نموده ارزیابی اعطای مجوز باید ساختار تأسیسات، محل دامپینگ پیشنهادی و زمان‌بندی و روش‌های دفع را در نظر گیرد. ضمیمه شماره ۳ نیز مربوط به انجام مشاوره‌ای است که نشان می‌دهد دفع تأسیسات در دریا بهترین گزینه ممکن است.

#### ۷-۵. کنوانسیون آبیجان

این کنوانسیون کشورهایی از غرب آفریقا و اقیانوس اطلس را شامل می‌شود و دربرگیرنده تولیدکنندگان نفت در غرب و مرکز آفریقا است.<sup>۱</sup> این کنوانسیون، مقرره مشخصی در خصوص برچیدن تأسیسات نفت و گاز و خطوط لوله دریایی یا تبدیل آن‌ها به جزایر مصنوعی ندارد و صرفاً تکلیف کلی بر عهده کشورهای متعاقد قرار می‌دهد، بدین ترتیب که از آلوده ساختن دریا از طریق دامپینگ دریایی و فعالیت‌های استخراج جلوگیری کنند. همچنین تصریح شده است که چنین فعالیت‌هایی باید موافق قواعد و موازین شناخته شده در کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن باشد.<sup>۲</sup> کنوانسیون مذکور، در مقدمه خود به رویه‌های سالم زیست‌محیطی و پایدار و ایجاد عدالت میان دولت‌ها اشاره می‌کند و اساساً روشن نموده این مسائل چطور به دست خواهند آمد، لذا کاربرد عملی محدودی دارد.

#### ۷-۶. کنوانسیون کویت

این کنوانسیون، سند قانونی است که کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان یعنی جمهوری اسلامی ایران، بحرین، عراق، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی در آن متعهد شده‌اند کوشش‌های خود را برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی مشترک بکار ببندند.<sup>۳</sup> این کنوانسیون دارای ۳۰ ماده است و با هدف تعیین وظایف اعضا برای حفاظت و حمایت از محیط‌زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان تدوین شده که همواره در معرض تهدید آلودگی ناشی از حمل و نقل دریایی است. در این کنوانسیون از کشورهای عضو خواسته شده که فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی خود را در سرزمین‌های خود طوری تنظیم کنند که

مذکور شد. ر ک: The Case for Safety: The North Sea Piper Alpha Disaster; NASA Safety Center, System Failure Case Study, May 2013 Volume 7 Issue 4, p3.

<sup>۱</sup>. Abidjan Convention for Co-Operation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environmental of the West and Central Africa Region 1981, 20 ILM (1981) 746.

<sup>۲</sup>. Art. 6 and 8, Abidjan Convention.

<sup>۳</sup>. کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی در برابر آلودگی است.

موجبات آلودگی محیط‌زیست دریایی حوزه خلیج فارس و دریای عمان را فراهم نکند.<sup>۱</sup> کنوانسیون کویت مقرره‌ای در خصوص برچیدن دریایی نداشت، این خلأ با پروتکل ۱۹۸۹ تا حدودی مرتفع شد. ماده ۸ (بند الف قسمت ۱) این پروتکل مقرر می‌دارد که خطوط لوله می‌بایست از مواد آلاینده تخلیه و سپس جمع‌آوری یا دفن شوند تا اینکه از خطرات احتمالی زیست‌محیطی و دریانوردی و ماهیگیری جلوگیری شود. بند ب همان ماده نیز اجازه برچیدن کامل یا جزئی سکوها نفتی و خطوط لوله را می‌دهد.

وفق این پروتکل کشورهای متعاهد خاورمیانه مکلف‌اند تا نسبت به جمع‌آوری و انتقال سازه‌های شناور و ثابت و خطوط لوله زاید به خشکی اطمینان حاصل کنند (ماده ۸ بند ۳). همچنین از کشورهای عضو انتظار می‌رود، اطمینان حاصل نمایند که شرکت‌های نفتی از منابع مالی برای تعهدات برچیدن برخوردار خواهند بود (ماده ۸ بند ۱). اگرچه نگرانی‌های زیست‌محیطی، در زمان مذاکره این پروتکل از مسائل روز به شمار می‌رفت، اما این پروتکل حاوی تعهدات زیست‌محیطی روشنی، در خصوص روند برچیدن تأسیسات دریایی نبوده و اولویت به بخش‌های ماهیگیری و دریانوردی داده شده است.

#### ۷-۷. کنوانسیون بارسلونا

دریای مدیترانه از سال ۱۹۷۶ با تصویب کنوانسیون بارسلونا، تحت حفاظت زیست‌محیطی بوده است.<sup>۲</sup> ماده ۲۰ (۱) پنجمین پروتکل این کنوانسیون مقرر می‌نماید پیمانکار باید به وسیله کشور میزبان ملزم به برچیدن تأسیسات بلااستفاده به منظور تضمین ایمنی دریانوردی با در نظر گرفتن دستورالعمل‌ها و استانداردهای مصوب سازمان بین‌المللی صالح شود. برچیدن تأسیسات دریایی باید با در نظر گرفتن بخش‌هایی چون دریانوردی، ماهیگیری و حفاظت زیست‌محیطی صورت پذیرد و منافع سایر کشورها را در این راستا در نظر بگیرد. در این راستا، باید از نشت مواد آلاینده در جریان برچیدن تأسیسات اجتناب شود و محیط‌زیست دریایی محدوده سایت نفتی حفاظت شود. (ماده ۴ پروتکل) این پروتکل به برچیدن خطوط لوله نیز توجه نموده و مقرر می‌دارد که چنین تأسیساتی می‌توانند جمع‌آوری و برچیده شده یا تمیز شده و به گونه‌ای که باعث آلودگی یا به خطر انداختن دیگر استفاده‌کنندگان دریایی نشود، در بستر دریا دفن شوند. (مواد ۱ و ۲۰ پروتکل) مشکل اصلی این کنوانسیون نیز همانند سایر کنوانسیون‌ها، غلبه سایر نگرانی‌ها و عدم محوریت مسائل زیست‌محیطی در تنظیم مفاد کنوانسیون است.

<sup>۱</sup> See generally <http://ropme.org>

<sup>۲</sup> Convention on the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution 1976, in R. Churchill et al, (ed.), *New Directions in the Law of the Sea*, Volume VI, (New York: Ocean Publications, 1995), pp. 466-499.

## ۷-۸. کنوانسیون هلسینکی

این کنوانسیون، سخت‌گیرانه‌ترین کنوانسیون منطقه‌ای تلقی می‌شود،<sup>۱</sup> این سند، دامپینگ دریایی سازه‌های شناور و نیز قسمت‌های برچیدن شده تأسیسات ثابت را کاملاً ممنوع می‌کند. (ماده ۱۱ (۱)) این کنوانسیون، قاعده برچیدن کامل کلیه تأسیسات بلااستفاده را الزامی دانسته و مقرر می‌نماید کلیه قطعات خرد شده و ضایعات متعلقه باید تحت مسئولیت پیمانکار جمع‌آوری و جهت دفع به ساحل منتقل شوند (Annex VI, Regulation 8). این بدان معنی است که کشورهای متعهد دریایی بالتیک نمی‌توانند تجهیزات برچیدن شده را در دریا دفع کنند که در نوع خود تکلیف بسیار دشواری است. لازم به ذکر است، قاعده دفع در خشکی، در شرایط احتمالی که در آن خطر آسیب به زندگی و امنیت بشری وجود دارد اعمال نمی‌شود. بر اساس این اوضاع و احوال استثنایی، کشورهای متعهد باید دفع دریایی را طوری انجام دهند که احتمال ورود خسارت به اکوسیستم دریایی و موجودات آبی به حداقل برسد. (Annex VI, Regulations: 3-5)

## نتیجه

حقوق بین‌الملل در زمینه برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی هنوز در میانه راه است و در ایجاد رویه واحد بین کشورها تولیدکننده نفت و گاز دریایی، راه دشواری در پیش دارد. با توجه به فقدان اجماع جهانی در رابطه با استانداردهای بین‌المللی برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی، پیش‌بینی می‌شود در آینده نه‌چندان دور که زمان برچیدن تأسیسات دریایی بسیاری از کشورها به‌ویژه کشورهای در حال توسعه نزدیک شود، این حوزه دستخوش تحولات بیشتری شود. مذاکره و انعقاد معاهدات منطقه‌ای و جهانی در زمینه مسائل مربوط به حوزه نفت و گاز، اساساً موضوع مصالحه سیاسی بین دولت‌های میزبان و شرکت‌های نفتی، صنایع دریانوردی، ماهیگیری و سازمان‌های بین‌المللی غیردولتی و سایرین است. بررسی قواعد حقوق بین‌الملل نشان می‌دهد که در حال حاضر، یکسان‌سازی و به عبارتی تشکیل حقوق عرفی بین‌المللی در خصوص برچیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی، به دلیل اینکه اصولاً مبانی کافی برای ایجاد چنین قاعده‌ای وجود ندارد، میسر نیست. هر دو معاهده بین‌المللی موجود (کنوانسیون‌های ژنو ۱۹۵۸ و حقوق دریاها ۱۹۸۲)، از معیارهای متفاوتی سخن گفته‌اند که ادامه مسیر موازی آن‌ها در نهایت باعث ایجاد خلأ در حقوق بین‌الملل حاکم بر مسئله جمع‌آوری تأسیسات دریایی خواهد شد. از آنجا که این مشکل و تعارض بیش از سی سال است که ادامه دارد، به نظر

<sup>۱</sup> . Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area ("Helsinki Convention"), 9 April 1992, in K.R. Simmonds, (ed.), New Directions in the Law of the Sea Binder (London: Ocean Publications, 1993), Doc. J47.

می‌رسد زمان آن رسیده تا گام‌های مؤثرتری برای حل آن برداشته شود. راه‌حل پیشنهادی ممکن است مستلزم خاتمه دادن به کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ در خصوص فلات قاره، اصلاح کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ یا مذاکره یک استاندارد جدید باشد. بنا به دلایلی که پیش‌تر گفته شد، از نظر سیاسی بسیار دشوار است تا زمینه مذاکره یک معاهده بین‌المللی جدید در خصوص برچیدن تأسیسات دریایی را فراهم آورد. رسیدن به توافق در زمینه برچیدن تأسیسات دریایی، چه از نظر شکلی و چه ماهوی بسیار دشوار است. آنچه مسلم است دلیل این مشکل، کمبود قوانین در زمینه برچیدن تأسیسات دریایی نیست، بلکه ابهام در رژیم حقوقی بین‌المللی موجود است و پیش‌بینی می‌شود در سال‌های آینده، زمانی که مقررات آن‌ها از سوی ۵۳ کشور تولیدکننده نفت و گاز دریایی مورد عمل قرار گیرد، شاهد سردرگمی بیشتری در این زمینه باشیم.

رژیم حقوقی بین‌المللی در وضع حاضر، مشکل دیگری را نیز در برمی‌گیرد. روشن نیست آیا مقررات بین‌المللی در خصوص برچیدن تأسیسات دریایی به‌طور یکسان و مساوی بر همه تأسیسات من جمله تأسیسات ثابت، شناور و سیار اعمال می‌شود یا خیر. در سایه اجمال معاهدات بین‌المللی، هیچ پاسخ مشخص و قاطعی به این سؤال نمی‌توان داد. لازم به ذکر است که معاهدات منطقه‌ای اخیرالتصویب به‌طور خاص، انواع متفاوت تأسیسات دریایی را طبقه‌بندی کرده‌اند. مشکل دیگر رژیم بین‌المللی حاضر، عدم تعیین تکلیف تأسیسات بعد از برچیدن است. چه اینکه، پس از برچیدن تأسیسات دریایی، هنوز ممکن است تعداد زیادی از چاه‌های نفتی و مواد زاید در محل باقی بمانند-عدم تعریف کلمه «تأسیسات» مشکلی دیگری در کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ و کنوانسیون ۱۹۸۲ است. در واقع، چنین به نظر می‌رسد که هیچ‌یک از این معاهدات نسبت به خطوط لوله قابل اعمال نخواهند بود. از طرفی، در خصوص اینکه آیا خطوط لوله، به‌طور ضمنی در اصطلاح «تأسیسات» داخل می‌شوند یا خیر، دیدگاه‌های متفاوتی وجود دارد. متأسفانه حتی متون مذاکراتی کنوانسیون‌های مذکور نیز در این رابطه کمکی نمی‌کنند. این در حالی است که کنوانسیون‌های منطقه‌ای اخیر مثل کنوانسیون کویت، هلسینکی و اسپار، با ارجاع صریح به خطوط لوله در معاهده اصلی یا پروتکل بعدی، از این مشکل اجتناب کرده‌اند.

باید به‌خاطر داشت که سخن از وجود حقوق منطقه‌ای و بین‌المللی در خصوص برچیدن تأسیسات دریایی زمانی معنی دارد که محل استقرار تأسیسات دریایی در حوزه صلاحیتی کشوری قرار گیرد که امضاکننده یکی از کنوانسیون‌های مربوط باشد. در غیر این صورت، اگر دولتی عضو هیچ موافقت‌نامه‌ای نباشد، این احتمال وجود دارد که تعهدات مربوط به برچیدن تأسیسات دریایی یا تعهدات مربوط به دفع مواد زاید در قلمروی آن کشور از اعتبار حقوقی

برخوردار نباشد. همچنین حقوق بین‌المللی در زمینه برچیدن تأسیسات دریایی چه در سطح ملی و چه بین‌المللی، بر آب‌های داخلی دولت میزبان اعمال نمی‌شود. بنابراین وضعیت حقوقی تأسیسات دریایی در چنین آب‌هایی در صلاحیت و تشخیص کامل دولت میزبان خواهد بود.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

## منابع

### Books:

- Ayoade, Morakinyo Adedayo., (2002), *Disused Offshore Installations and Pipelines*, The Hague, Kluwer Law International.

- Corcoran, John, (1997), *The Decommissioning of Offshore Oil & Gas Fields – Volume One: the Regulatory Framework*, Herefordshire, Oil Field Publications Ltd.

- Gao, Zhiguo, (1998), *Environmental Regulation of Oil and Gas*, London, Kluwer Law International.

- Gordon, Greg, Paterson, John and Ü enmez, Emre., (2011) *Oil and Gas Law. Current Practice and Emerging Trends*, Second Edition, Dundee, Dundee University Press.

- Hammerson, Marc, (2011) *Upstream Oil and Gas: Cases, Materials and Commentary*, London, Globe Business Publishing Ltd.

- Peters, Paul., Soons, Alfred and Zima, Lucie., (1983) *Removal of Installation in the Exclusive Economic Zone*, Netherlands Yearbook of International Law, Volume XV, Martinus Nihhoff Publishers, Hlm.

- Vinogradov, Sergei, (2007) *Environmental Protection in the Petroleum Industry*, Encyclopaedia of Hydrocarbons, Rome, ENI, Volume IV.

### Articles:

- Abdullahi, Baba Ahmed and Zawawi, Amila Wan., (2014), “Offshore Platform Decommissioning: the Need for a Cost Index”, Paper Given at South East Asia Structural Engineering and Construction Conference, Bangkok, Thailand.

- Bentham, Richard, (1999), “The Abandonment of Offshore Installations: the North Sea in the International Context”, Paper Given at CPMLP, University of Dundee.

- Bentham, Richard, (1988) “The Abandonment of Offshore Installations in the North Sea”, International Bar Association Section on Energy and Natural Resources Law, Energy Law, Vol. 58.

- Beckman, Robert, (2012), “Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures”, paper given at CPMLP, University of Dundee.

- Buckman, David, (1994), “Abandonment - the North Sea's Newest Industry”, Petroleum Review, Vol. 48.

- Dundas, William, (1993), “Abandonment of Offshore Installations in the U.K.C: Overview, Recent Legal Developments and Some Practical



Considerations”, unpublished paper, CEMPLE, University of Dundee.

- FitzGerald John, (1996), “How Is Decommissioning Regulated?” IBC Technical Conference on Decommissioning Offshore Structures Project and Policy, Royal Lancaster, London.

- Gao, Zhiguo, (1996), “Current Issue of International Law on Offshore Abandonment: With Special Reference to the United Kingdom”, Conference on Minimizing the Impact of Decommissioning.

- Tilling, Maureen, (1996), “The Maureen Alpha Platform Decommissioning”, Conference held in Kuala Lumpur, 13-14 November.

- Holt, O'Donnell, (1996), “The Impact of Legislation: Recent International Policy Developments”, Minimizing the Impact of Decommissioning, Institute of Petroleum Conference, London.

- Higgins, Rosalyn, (2001), “Abandonment of Energy Sites and Structures: Relevant International Law” JENRL, Vol 11.

- Kaiser, Mark, (2014), “Clarifying GOM decom Costs: Settled-liability data provide insight for cost estimates”, Oil & Gas Journal, Vol 112.

- Kaiser, Mark. Liu, Zhen, (2014), “Decommissioning cost estimation in the deepwater U.S. Gulf of Mexico - Fixed platforms and compliant towers” Marine Structures, Vol 37.

- Kasoulides, George, (1989), “Removal of Offshore Platforms and the Development of International Standards”, Maritime Policy, Vol. 13.

- Pereira, Eduardo, (2012), “Protection against Default in Long Term Petroleum Joint Ventures” Oxford Institute for Energy Studies.

- Pual, McDade, (1987), “The Removal of Offshore Installations and Conflicting Treaty Obligations as a Result of the Emergence of the New Law of the Sea: a Case Study” Sand Diego Law Review, Vol. 24.

- Publisher Association, (1996), “An International Workshop on Offshore Lease Abandonment and Platform Disposal: Technology, Regulation and Environmental Effects”, New Orleans, Louisiana.

- Piction, Tuberville, (2002), “Decommissioning of Offshore Installations: the Legal Aspects” OGLTR, Vol. 16.

- Macreadie, Peter and Fowler, Ashley and Booth, David, (2011), “Rigs-to-reefs: with the Deep Sea Benefit from Artificial Habitat?” Front Ecol Enviro.

- Reggiani, Sivapalan, (2001), “Environmental Law and the Decommissioning of Offshore Installations; the Italian and International Regulatory Framework”, OG LTR, Vol. 5.

- Testa, David, (2014), “Dealing With Decommissioning Costs of Offshore

Oil and Gas Field Installations: An Appraisal of Existing Regimes” OGEL, Vol. 1.

- Twomey, Billy and Al-Hassan. Shakib, (2006), “The Use of Explosive Technology for the Decommissioning of Offshore Installations”, IBC Asia, The Economics of Platform Decommissioning, Kuala Lumpur.

- Youna Lyons, (2014), “Abandoned Offshore Installations in Southeast Asia and the Opportunity for Rigs-To-Reefs”, Center for International Law, Singapore, National University of Singapore.

**International Conventions and Agreements:**

- Abidjan Convention for Co-Operation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region 1981, 20 ILM (1981) 746.

- Barcelona Convention on the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution 1976.

- Geneva Convention on the Continental Shelf 1958, 52 AJIL (1958) 858.

- Helsinki Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 9 April 1992, in K.R. Simmonds, (ed.), New Directions in the Law of the Sea Binder (London: Oceana Publications, 1993), Doc. J47.

- IMO Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and Exclusive Economic Zone, IMO Resolution A. 673 (16), adopted 19 October 1989.

- Kuwait Protocol Concerning Marine Pollution Resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf, in M. Gavouneli, Pollution from Offshore Installations, (London: Graham & Trotman, 1995), Annex II, pp.175-183.

- Kuwait Protocol on the Control of Marine Transboundary Movements and Disposal of Hazardous Wastes and Other Wastes, Kuwait: ROMPME, 1998.

- Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution, 1978, 17 ILM (1978).

- London Convention on the Prevention of Marine Pollution by the Dumping of Wastes and Other Matter, 11 ILM (1972) 1302.

- Oslo Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft, 11 ILM (1972) 262.

- OSPAR Convention for the Protection of the Marine Environment in the North East Atlantic, 32 ILM (1993) 1069.

- Paris Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land Based Sources Convention, 13 ILM (1974) 352.

- Rio Declaration on the Environment and Development, 31 ILM (1992) 876.
- UN Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982, 21 ILM (1982) 1261.
- Towards Sustainable Decommissioning of Oil Fields and Mines: A Toolkit to Assist Government Agencies. World Bank Multistakeholder Initiative. Draft Version (2010).

**Websites:**

- <http://www.greenpeace.org>, last visited on 2015/3/5.
- <http://www.offshore-mag.com/history/index.cfm>, last visited on 2015/3/7.
- <http://www.oilandgasuk.co.uk/cmsfiles/modules/publications/pdfs/OP098.pdf>, last visited on 2015/2/7.
- [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf), visited on 2015/2/7.
- [http://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2012/05/WPM\\_47.pdf](http://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2012/05/WPM_47.pdf).
- <http://www.imo.org/ourwork/legal/documents/6.pdf>, last visited on 2015/3/7.
- <http://www.ospar.org>, last visited on 2015/3/5.
- <http://ropme.org>, last visited on 2015/3/12.
- <http://www.wmu.se>, last visited on 2015/4/5.

