

## مسئولیت بین‌المللی کشورهای حاشیه خلیج فارس در قبال آلودگی‌های دریایی ناشی از استخراج نفت و گاز از منظر کنوانسیون کویت و کمیسیون حقوق بشر

محمد ماسوری<sup>۱</sup>، آزاده میرزایی<sup>۲</sup>، الناز هروی<sup>۳</sup>

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۱/۲۰ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۳/۲۸

### چکیده

حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریایی از گرایش‌های حقوق بین‌الملل می‌باشد که سعی بر آن دارد تا دولتها را ملزم به رعایت قوانین لازم و اقدامات مورد نیاز در جهت نگهداری از منابع زیستی، موجودات و سلامت دریاها مینماید. وجود منابع غنی نفت و گاز در منطقه حساس و استراتژیک خلیج فارس و ویژگی‌های زیست‌محیطی آن، این منطقه را به عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق راهبردی جهان شناسانده است که در معرض آلودگی و تخریب شدید از نظر زیست محیطی قرار دارد. ایجاد این آلودگی‌ها بایستی برای کشور آلوده کننده مسئولیت مدنی تحت عنوان مسئولیت بین‌المللی را در پی داشته باشد که تاسیس سازمانی به نام راپمی نیز به همین منظور بوده است. در این مقاله سعی بر آن بوده است که با تلفیقی از مواد کمیسیون حقوق بشر و کنوانسیون کویت ۱۹۷۸ به این مسئله پردازیم که اگر دولتی بر اثر استخراج نفت و گاز، منجر به وارد آمدن آلودگی‌های زیست محیطی به خلیج فارس شود، مسئولیت آن کشور در قبال سایر کشورها به چه نحو است؟ این مسئولیت را که میتوان آن را "مسئولیت حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریایی برای آنکه نمود بیشتر و واقعی‌تر پیدا کند نیازمند برگزاری گردهمایی‌ها و نشستهای بین‌المللی بیشتری می‌باشد.

واژگان کلیدی: خلیج فارس، مسئولیت بین‌المللی، دولتها، کنوانسیون کویت، کمیسیون حقوق بشر، محیط‌زیست، حقوق بین‌الملل محیط‌زیست

<sup>۱</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد دامغان، دامغان، ایران

[Masouri1372@gmail.com](mailto:Masouri1372@gmail.com)

<sup>۲</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد دامغان، دامغان، ایران

<sup>۳</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد دامغان، دامغان، ایران

## مقدمه

حقوق بین‌الملل رشته‌ای است که به گرایش‌های گوناگون تقسیم می‌شود و هر گرایش نیز به چند زیر شاخه تقسیم می‌شود که از میان گرایش‌ها حقوق بین‌الملل محیط‌زیست و از زیر شاخه‌ها "حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریایی" می‌باشد.

دریاها یکی از مهم‌ترین زیستگاه‌های کره زمین هستند که تامین مواد غذایی و پروتئینی و حتی فرآورده‌های نفتی و معدنی مورد نیاز انسانها را بر عهده دارند. اکوسیستم‌های آبی برای زمین مثل کلیه‌ها در بدن انسان عمل می‌کنند و از بین رفتن آنها، منظومه حیات و کره زمین را با خطر مواجه می‌سازد. خلیج فارس به عنوان دریایی نیمه بسته به علت عمق کم، شوری آب و ارتباط محدود با آبهای آزاد جهان دارای شرایط خاص و شکننده زیست محیطی است. میزان غلظت نمک موجود در آب به علت شدت گرما و تبخیر بالا در حدود چهار گرم در لیتر است. به رغم حساسیت بسیار بالای این اکوسیستم، وجود کمترین آلودگی در آب می‌تواند سلامت آبزیان و دیگر موجودات زنده ساکن آنها را در معرض خطر جدی قرار می‌دهد. طبق آماري که حدود پانزده سال قبل منتشر شده است، خلیج فارس در هر سال حدود شانزده هزار تن نفت و ضایعات و فرآورده‌های نفتی را در خود جای می‌دهد و به همین دلیل یکی از آلوده‌ترین دریاهای جهان شناخته شده است. منابع آلوده‌کننده خلیج فارس عبارتند از: آلودگی ناشی از مواد شیمیایی، فلزات سنگین، فاضلاب‌های صنعتی و شهری، پسابهای نیروگاه‌های هسته‌ای، باران‌های اسیدی و فعالیتهای نفتی.

از بین موارد فوق، آلودگی‌های نفتی که خود به دو بخش آلودگی‌های با منشأ طبیعی و آلودگی‌های ناشی از فرایند استخراج نفت و حمل و نقل را شامل است. تمامی کشورهای منطقه در ذخائر نفت با هم مشترک هستند. حوزه‌های نفتی در سطح وسیعی از سطح دریا گسترده هستند که این حجم وسیع نفت به هر نحو ممکن محیط را آلوده می‌سازد به طوری که ۳/۱ درصد از آلودگی‌های دریایی جهان در این منطقه ایجاد می‌شود و این آلودگی ۴۷ مرتبه بیشتر از مناطقی است که محیط دریایی مشابهی دارند. (بهرامپور، ۱۳۷۷). ریخته شدن بیش از پنج تن نفت خام به خلیج فارس، سبب مرگ و نابودی گیاهان و اکوسیستم‌های ساحل این دریا شده و زندگی بسیاری از موجودات ساکن آنها را در معرض نابودی قرار داده است. ساختن اسکله‌های نفتی و افزایش غلظت آب سبب مرگ مرجان‌های دریایی و دلفین‌ها می‌شود. خلیج فارس بعنوان یک دریای بسته یا نیم بسته شناخته می‌شود. دریاهای بسته یا نیم بسته عبارتند از خلیج یا آبراه‌های دریایی که به وسیله چند کشور احاطه شده است و از طریق گذرگاهی باریک به دریایی دیگر یا اقیانوس متصل گردید. و یا اینکه کاملاً و یا در اصل از دریای سرزمینی و مناطق انحصاری اقتصادی چند کشور تشکیل شده باشند که ماده ۱۲۲ عهدنامه حقوق دریاهای ۱۹۸۲ به آن اشاره دارد. ماده ۱۲۳ نیز بیان کرده است که کشورهای ساحلی این دریاها نیز باید در اعمال حقوقی و تعهدات مندرج در عهدنامه حقوق دریاهای چه به طور مستقیم و چه به طور غیرمستقیم و یا از طریق سازمان منطقه‌ای مناسب با یکدیگر

همکاری و در این راه تلاش نمایند. در ضمن یکی از بزرگترین آلودگی‌های نفتی در جهان در ۲۶ ژانویه ۱۹۹۱ رخ داد که در نزدیکی سواحل کویت بود و در اثر آن ۲۴۰ میلیون گالن نفت به منطقه خلیج فارس سرازیر شد. موارد دیگر آلودگی دریایی ناشی از نفت در منطقه خلیج فارس و دریای عمان عبارتند از: اطراف چاه‌های نفت نوروز ایران (۴ فوریه ۱۹۸۲)، دریای عمان (۱۹ دسامبر ۱۹۷۲)، سواحل کویت (۲۰ اوت ۱۹۸۱)، سواحل ایران (۲۵ مه ۱۹۷۸)، خلیج فارس در حدود ۱۴۰ کیلومتری جنوب جزیره خارک (۶ دسامبر ۱۹۸۵)، دریای عمان در حدود ۹۳ کیلومتری مسقط (۷ ژانویه ۱۹۸۳)، خلیج فارس در حدود ۱۱ کیلومتری دویی (۲۶ اوت ۱۹۷۹).

### گفتار اول: معرفی حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریایی

در دنیای امروزی اهمیت محیط‌زیست بر هیچکس پوشیده نیست و با وجود پوشش حدود هشتاد درصدی آب‌ها و اقیانوس‌ها در سرتاسر کره زمین، حفظ محیط‌زیست دریایی نمود پیدا می‌کند. از طرف دیگر به هم پیوستگی دریاها و اشتراک میان بسیاری از سرزمین‌ها، گفتمان برای حفظ محیط‌زیست دریایی را فراهم مینماید. در اینجا است که حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریایی ایجاد میشود که هدف آن حفظ دریاها و اقیانوس‌ها در مقابل عوامل مخرب محیط‌زیست است که در این مقاله سعی داریم که منحصر به مسئله محیط‌زیست خلیج فارس بپردازیم.

### گفتار دوم: خلیج فارس و اهمیت زیست‌محیطی آن

بدون تردید منطقه خلیج فارس و دریای عمان یکی از مناطق دریایی عمده در جهان است که به صورتهای گوناگون در معرض منابع آلوده کننده قرار دارند. به ویژه خلیج فارس به دلیل ویژگی‌های آن به عنوان یک دریای نیمه بسته و نیز بهره‌برداری از فلات قاره برای استخراج نفت و گاز و عبور و مرور کشتی‌های گوناگون و به ویژه نفتکشهای غول پیکر، در معرض آلودگی دریایی قرار داشته و حمایت و حفاظت ویژه‌ای را میطلبد. (طلایی، ۱۳۹۸: ۱۸۴)

خلیج فارس یک منطقه انحصاری اقتصادی و یک دریای نیمه بسته میباشد که هشت کشور ساحلی در اطراف آن قرار دارد که عبارتند از ایران، بحرین، عراق، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی. خلیج فارس از طریق تنگه هرمز به دریای عمان و سپس به اقیانوس هند راه دارد. پهنای خلیج فارس در قسمتهای گوناگون آن از چهارصد مایل دریایی کمتر است. با پذیرش کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها در دهم دسامبر ۱۹۸۲ میلادی و تدوین قواعد بین‌المللی جدید برای مناطق دریایی و از جمله با در نظر گرفتن محدوده دویست مایل دریایی برای مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره کشورهای ساحلی خلیج فارس درآمده است. (طلایی، ۱۳۹۸: ۲۷۶). دریاها از مناطق دریایی مختلف تشکیل شده‌اند که برای تمام دریاها بر اساس میزان عرض آنها یکسان است. این مناطق عبارتند از: آبهای داخلی، دریای سرزمینی، منطقه مجاور و منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره

و دریای آزاد. که البته با توجه به اینکه قبلاً هم اشاره شد که خلیج فارس منطقه‌ای انحصاری اقتصادی می‌باشد. بنابراین تا منطقه انحصاری اقتصادی از تقسیم بندی فوق تبعیت میکند و نه بیشتر. ضمن اینکه ملاک این تقسیم بندی فوق، خطی به نام خط مبدا می‌باشد.

منطقه خلیج فارس از سوی سازمان بین المللی دریانوردی و برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد با استناد به کنوانسیون حقوق دریاها، دریای نیمه بسته اعلام شده است کهم از راه تنگه هرمز به دریای عمان راه دارد و به موجب کنوانسیون مارپول «منطقه ویژه» معرفی شده است. مناطق ویژه دریایی به مناطقی گفته می شود که به دلایل شناخته شده فنی در ارتباط با شرایط اقیانوسی اکولوژیکی و ویژگی های ترافیک دریایی در آن، نیازمند توجه، حفاظت و مراقبت بیشتری هستند. این مناطق ممکن است شامل مناطق دریایی یک یا چند کشور باشند یا محدوده‌ای از مناطق نیمه بسته یا کاملاً بسته از آب های زمین را شامل شوند. از آنجا که منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان یکی از پررفت و آمدترین مناطق دریایی جهان هستند (قادری، ۱۳۸۸: ۵۶)،

آبهای داخلی، آبهایی هستند که دولت‌ها بر آنها حاکمیت مطلق دارند و نظام حقوقی آنها توسط دولت‌های سرزمینی تعیین میشود و به طور کلی آبهای داخلی دو گونه هستند:

الف) آبهای داخلی که در میان قلمرو خشکی دولتها محصور گردیده‌اند. از نمونه‌های این آبهای داخلی میتوان به آب دریاچه‌ها و رودخانه‌های داخلی اشاره کرد.

ب) آبهای داخلی که در مجاورت سواحل دولتها و پشت خطوط مبدا و در سوی قلمرو خشکی قرار دارند. (طلایی، ۱۳۹۸: ۶۶)

آبهای داخلی تحت حاکمیت و سیطره کشورهای ساحلی قرار دارند و کشورهای دیگر حق بهره برداری از آنها را ندارند، مگر با اجازه دولتهای ساحلی. (ضیایی بیگدلی، ۱۴۰۱: ۲۶۹)

حال اگر یک کشور بخواهد با اجازه دولت ساحلی اقدام به استخراج نفت و گاز و حمل و نقل آن از آبهای داخلی نماید، باید به مقررات مربوط به حفاظت از محیط زیست دریایی پایبند باشد حال چه خود دولت ساحلی اقدام به این کار نماید و چه هر دولت دیگری. این مقررات هم در عهدنامه حقوق دریاها ۱۹۸۲ و هم در کنوانسیون کویت ۱۹۷۸ مورد تایید قرار گرفته اند. در صورت قواعد حقوق بین الملل محیط زیست مطابق آنچه که در ادامه مقاله به آن اشاره خواهیم کرد. مسئولیت بین المللی خواهد داشت.

### گفتار سوم: خلیج فارس منطقه انحصاری اقتصادی است

حفاظت از محیط‌زیست به این معنا نیست که هیچ‌گونه بهره‌برداری از طبیعت صورت نگیرد؛ زیرا در این صورت توسعه اقتصادی بی‌معنا خواهد بود؛ بلکه مقصود از حفاظت، مدیریت صحیح بر چگونگی مصرف انسان است، به گونه‌ای که هم بیشترین استفاده ممکن از منابع را برای نسل حاضر تأمین کند و هم ذخیره منابع را برای برآوردن نیاز نسل‌های آینده نگهداری کند. به این دلیل، حفاظت هیچ‌گونه تباینی با بهره‌برداری اصولی از طبیعت و توسعه اقتصادی ندارد؛ بلکه با شکل بهره‌برداری از طبیعت ارتباط دارد (مجنونیان، ۱۳۶۳: ۱۰۱).

دریای سرزمینی که از خط مبدا تا فاصله حداکثر ۱۲ مایل دریایی عرض دارد و کشتی‌های حامل نفت در آن، حق عبور بی‌ضرر دارند، اما اگر عبور بی‌ضرر از آنها سلب خواهد گردید. چرا که مطابق ماده ۲۱ عهدنامه حقوق دریاها، حفاظت از محیط‌زیست دریایی و جلوگیری یا کاهش یا مهار آلودگی، یکی از قوانین و مقرراتی است که دولت ساحلی می‌تواند وضع کند. کشتی‌های خارجی نیز باید قوانین و مقررات کشور ساحلی و قواعد حقوق بین‌الملل را که مربوط به عبور از دریای سرزمینی می‌باشد را رعایت کنند. در غیر اینصورت چنانچه خسارتی به کشورهای ساحلی وارد آید، کشور صاحب پرچم کشتی متخلف در مقابل کشور ساحلی، مطابق با ماده ۳۱ کنوانسیون حقوق دریاها، دارای مسئولیت بین‌المللی خواهد بود.

میان دریای سرزمینی و دریای آزاد، منطقه انحصاری اقتصادی قرار گرفته است که منطقه مجاور نیز بخشی از آن است و عرض منطقه نیز نباید از خط مبدا تا فاصله‌ی دویست مایل دریایی بیشتر باشد (کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، ماده ۵۷). حال با توجه به آنکه عرض خلیج فارس در پهناورترین قسمت آن از چهارصد مایل دریایی تجاوز نمی‌کند، بایستی کل منطقه خلیج فارس را منطقه انحصاری اقتصادی میدانیم. در این منطقه نیز، بایستی قائل به مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها به جهت ایجاد آلودگی‌های زیست محیطی ناشی از اکتشاف، استخراج، و حمل و نقل نفت و گاز باشیم. منطقه دیگری که در خلیج فارس، امکان بهره‌برداری و اکتشاف و استخراج از منابع نفتی در آن وجود دارد، منطقه فلات قاره می‌باشد که به تعبیر زیبای دکتر ضیایی بیگدلی، ادامه خشکی در دریا می‌باشد. مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در قبال اکتشاف و استخراج نفت و گاز که در خصوص مناطق دیگر گفته‌ایم در اینجا نیز صادق است.

### گفتار چهارم: خلیج فارس؛ ناحیه دریایی خاص

دریاهای نیمه بسته (همچون خلیج فارس) به دلایلی همچون محدود بودن جریان‌های دریایی دارای محیط‌زیست دریایی، نسبت به آلودگی‌های دریایی آسیب‌پذیرتر می‌باشند. و بر این اساس نیازمند حمایت بیشتر در مقابل آلودگی دریایی هستند. در همین راستا در صورتی که دریاهای نیمه بسته در سواحل بیش از یک کشور قرار داشته باشند ضرورت دارد تا کشورهای ساحلی در سال ۱۹۷۶ برنامه محیط‌زیست

سازمان ملل، برنامه‌ای را به نام «دریاهای منطقه‌ای» ایجاد کرد. براساس این برنامه، هر منطقه‌ای که ویژگی‌های زیست‌محیطی و جغرافیایی مشابه دارد و همچنین کشورهای ساحلی در آن منطقه منافع مشترکی داشته باشند، بهتر است برای دست‌یافتن به نتایج بهتر، مسائل منطقه را در سطح منطقه‌ای بررسی کنند (ممتاز، ۱۳۶۸: ۱۱) جهت حمایت از محیط‌زیست دریایی همکاری موثری را با یکدیگر داشته باشند. (طلایی، ۱۳۹۸: ۲۷۹)

خلیج فارس به عنوان دریای نیمه بسته شرایط و ویژگی‌های خاص خود را دارد و مجموعه‌ای از عوامل گوناگونی که خلیج فارس را در مقابل آلودگی آسیب پذیر مسازد را دارا می‌باشد. این عوامل عبارتند از: میزان بالای تبخیر آب (در حدود ۱۵۰ تا ۴۰۰ سانتی متر در سال)، میزان بالای شوری در برخی نواحی و زمان طولانی برای انتقال جریان آب. (به طور متوسط بین ۳ الی ۵ سال). (طلایی، ۱۳۸۱: ۶۲ تا ۶۶). به دلیل همین شرایط و ویژگی‌ها بوده است که برنامه محیط‌زیست سازمان ملل متحد (یونپ)، خلیج فارس را همراه با دریای سرخ، دریای سیاه، دریای بالتیک، کانال انگلیس، و تعدادی دیگر از اکوسیستم‌های دریایی حساس، به عنوان نواحی دریایی خاص در نظر گرفته‌اند که مراقبت‌های ویژه‌ای را برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی نیز دارند.

### مبحث اول:

کنوانسیون کویت مهم‌ترین سند منطقه‌ای با موضوع محیط‌زیست دریایی خلیج فارس است که تعهدات مندرج در آن به شکل مستقیم به موضوع کشنده سرخ مرتبط است. از آنجا که منطقه خلیج فارس همواره در معرض تهدید آلودگی ناشی از دریا و حمل و نقل دریایی بوده است، این کنوانسیون با ۳۰ ماده و باهدف تعیین وظایف اعضا برای حفاظت و حمایت از محیط‌زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان تدوین شد. به همین جهت در این کنوانسیون از کشورهای عضو خواسته شد که فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی خود در سرزمین‌هایشان را به شکلی تنظیم کنند که موجبات آلودگی محیط‌زیست دریایی را فراهم نکند (زرگر و نوروزی کرمی: ۱۳۹۴)

### گفتار پنجم: مبارزه با آلودگی‌های محیط‌زیست دریایی در حقوق بین‌الملل

مبارزه علیه آلودگی محیط‌زیست و بخصوص محیط‌زیست دریایی به تازگی آغاز گردیده است. امروزه کشورهای ساحلی نمیتوانند همانند گذشته اقدام به تخریب و آلودگی محیط‌زیست دریایی نمایند، زیرا که با انعقاد معاهدات و کنوانسیون‌های متعدد بین‌المللی و منطقه‌ای میان دولت‌ها، در قبال آلودگی‌های زیست محیطی که ایجاد میکنند در مقابل جامعه جهانی یا دست کم در مقابل دولت‌های مرتبط با آن دریا، دارای مسئولیت بین‌المللی گردیده‌اند. از جمله معاهداتی که در این زمینه انعقاد یافته میتوان به معاهده ۱۹۵۴ لندن در زمینه جلوگیری از آلودگی دریا بر اثر مواد نفتی نام برد که در سال‌های بعد سه مرتبه در

مورد آن تجدید نظر صورت گرفت. در سال ۱۹۷۳ نیز معاهده لندن در زمینه جلوگیری از آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها منعقد گردید.

از معاهدات دیگر میتوان به "معاهده ۱۹۶۹ در زمینه جلوگیری از مخاطرات و کاهش خطرات ناشی از آلودگی دریاها"، "معاهده ۱۹۶۹ در زمینه مسئولیت مدنی و بین‌المللی کشور صاحب پرچم کشتی متخلف در صورت آلودگی دریاها بر اثر مواد نفتی و در نتیجه حوادث دریایی"، "معاهده اسلو در مورد جلوگیری از آلودگی دریاها بر اثر غرق کشتی‌ها و نفتکش‌ها ۱۹۷۳"، "کنوانسیون بین‌المللی لندن در مورد پیشگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد دیگر مواد ۱۹۷۲"، "کنوانسیون بین‌المللی مارپول در مورد پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ و پروتکل ۱۹۷۸"، "کنوانسیون بین‌المللی اقدام و همکاری برای آمادگی در مقابله با آلودگی نفتی ۱۹۹۰".

اما شاید مهم‌ترین کنوانسیون در زمینه حقوق دریاها که به نوعی کامل‌ترین نیز میباشد، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهاست که در بخش‌های یازدهم و دوازدهم و مواد ۱۹۲ تا ۲۳۶ به مسائل مربوط به حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریایی می‌پردازد. به جهت اینکه بحث ما در این مقاله، حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریایی خلیج فارس میباشد، یک کنوانسیون که برای ما بسیار حائز اهمیت فراوان و فوق‌العاده میباشد؛ "کنوانسیون منطقه‌ای خلیج فارس راجع به همکاری در زمینه حفاظت از محیط‌زیست دریایی در مقابل آلودگی دریایی، موسوم به کنوانسیون کویت ۱۹۷۸" است. که همراه با پنج پروتکل و یک طرح اقدام به تصویب رسیده است. علاوه بر این موارد، موافقت‌نامه‌های دو جانبه‌ای هم در زمینه حفاظت از محیط‌زیست دریایی میان ایران و تعدادی از کشورها مانند قطر، بحرین، و عربستان سعودی منعقد گردیده است.

#### گفتار ششم: کنوانسیون کویت ۱۹۷۸

به جهت حمایت از محیط‌زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان، کشورهای حوزه این منطقه یعنی ایران، امارات متحده عربی، بحرین، عراق، عربستان سعودی، عمان، قطر و کویت نیز در تاریخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ میلادی کنوانسیون منطقه‌ای خلیج فارس راجع به همکاری در زمینه حفاظت از محیط‌زیست دریایی در مقابل آلودگی، موسوم به کنوانسیون کویت را به تصویب رساندند.

علاوه بر این یک طرح و پنج پروتکل دیگر را هم در همین راستا و به دنبال کنوانسیون مذکور مورد پذیرش قرار دادند که عبارتند از:

۱. طرح اقدام برای حمایت و توسعه محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی خلیج فارس. ۴.

4. The Action Plan for the protection and Development of the Marine Environment and the Coastal Areas, 24 April 1978.

۲. پروتکل همکاری منطقه‌ای در زمینه مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و دیگر مواد زیان‌آور در موارد اضطراری. ۵.

۳. پروتکل مربوط به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری از فلات قاره. ۶.

۴. پروتکل حمایت از محیط‌زیست دریایی در مقابل آلودگی ناشی از فعالیت‌های انجام شده در خشکی. ۷.

۵. پروتکل کنترل نقل و انتقال و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر مواد زاید در مرزهای دریایی. ۸.

۶. پروتکل راجع به حفاظت از تنوع گونه‌های زیستی و برقراری نواحی نیازمند به حمایت. ۹.

همچنین در راستای نظارت بر اجرای این کنوانسیون، سازمان منطقه‌ای با عنوان سازمان منطقه‌ای برای حمایت از محیط‌زیست دریایی (راپمی) بر طبق ماده ۱۶ کنوانسیون شکل گرفته است که مقر آن در کویت است.

بر طبق قسمت الف ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت، هدف عمده این کنوانسیون پیشگیری، کاهش و مبارزه با آلودگی محیط‌زیست دریایی در ناحیه دریایی تعریف شده است.

ماده ۲ این کنوانسیون نیز "ناحیه دریایی" را اینگونه تعریف کرده است که این ناحیه توسط سواحل ایران، امارات متحده عربی، بحرین، عربستان سعودی، عراق، عمان، قطر و کویت پوشش داده میشود. و ناحیه دریایی خلیج فارس و دریای عمان را در بر دارد.

### گفتار هفت: مسئولیت بر مبنای کمیسیون حقوق بشر و کنوانسیون کویت

ماده ۱ کمیسیون حقوق بشر، اصل اساسی مبنای مسئولیت بین‌المللی را بیان میکند و در واقع نقض حقوق بین‌الملل توسط یک دولت موجب مسئولیت بین‌المللی او میشود. پس بنابراین هر کدام از دول عضو کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت، مفاد تعهدات بین‌المللی خود در عهدنامه مذکور را رعایت نکنند. حال چه به صورت فعل باشد و چه به صورت ترک فعل، موجب ایجاد مسئولیت بین‌المللی برای آن دولت شده است. دیوان بین‌المللی دادگستری نیز در قضایای متعددی بر روند مسئولیت دولتها به جهت اقدامات زیانبار علیه دولتهای دیگر تاکید کرده است. آنچه که مسلم است این است که هر فعل متخلفانه که منجر

<sup>5</sup> Protocol Concerning Regional Cooperation in Combating Pollution by Oil and Other Harmful substance in cases of Emergency, 24 April 1978.

<sup>6</sup> Protocol Concerning Marine pollution resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf, 29 March 1989.

<sup>7</sup> Protocol for the protection of the Marine Environment against pollution from land based, 21 February 1990.

<sup>8</sup> Protocol on the Control of Marine Trans-boundary Movement and Disposal of Hazardous wastes and other wastes, 17 March 1998.

<sup>9</sup> Protocol Concerning the Conservation of Biological Diversity and the Establishment of protocol Areas.



به نقض حقوق بین‌الملل شود، منجر به تحقق مسئولیت حقوقی بین‌المللی دولت متخلف است. این مسئولیت می‌تواند ابعاد حقوقی مختلفی بسته به فعل یا ترک فعل صورت گرفته، داشته باشد. احراز مسئولیت بین‌المللی برای یک کشور، منوط به آن است که این عمل به دولت آن کشور، قابل استناد باشد. این قابلیت استناد هم به صورت فعل است و هم ترک فعل. به عنوان مثال، اگر یک دولت به صورت سهوی و غیر عمدی برخوردی با خط لوله‌های گاز کار گذاشته شده در کف دریا داشته باشد و سبب شکستگی لوله شود و منجر به وارد آمدن خسارات زیست‌محیطی به کشور شود، مسئولیت بین‌المللی دارد. همچنین ممکن است به صورت ترک فعل باشد، به عنوان نمونه، عدم رعایت مقررات ایمنی و فنی در کارگزاری لوله‌های گاز، منجر به نشت نفت و گاز از درز لوله‌ها و بست‌ها شود که نتیجه این امر آلودگی شدید زیست‌محیطی برای دریای مشترک خواهد بود. از طرفی دیگر بیان شد که این اعمال باید قابل انتساب به دولت باشند. حال در نگاه اول شاید اینگونه به نظر بیاید که چنانچه پیمانکار خصوصی مرتکب این اشتباهات گردد، دولت ساحلی مسئولیتی نخواهد داشت. اما باید گفت که در اینجا دولت مرتکب ترک فعل گردیده است، زیرا که میبایست بر اقدامات پیمانکار نظارت داشته باشد. ماده ۳ کنوانسیون کویت ۱۹۷۸ به تعهدات عمومی دولت‌های عضو، پرداخته و در بندهای پنجگانه این ماده، آنچه که به طور عمومی و به صورت کلی به آن پرداخته شده است، تعهد دولت‌ها در حفاظت از محیط‌زیست دریایی می‌باشد.

شرط دیگر وجود مسئولیت بین‌المللی، نقض تعهد بین‌المللی می‌باشد که این تعهد می‌تواند هم به صورت انعقاد کنوانسیون باشد و هم به صورت تعهدات عرفی لحاظ گردد. در مورد مثال قبلی و مسئولیت دولت به موجب اقدامات پیمانکار، مستند حقوقی آن، ماده ۵ کمیسیون حقوق بشر است که بیان میدارد: "رفتار شخص یا نهادی که ارگان دولتی در مفهوم ماده ۴ محسوب نمیشود، اما به موجب قانون، آن دولت، مجاز به اعمال اقتدار است، دولتی است به موجب حقوق بین‌الملل فعل آن دولت محسوب میشود، مشروط به آنکه شخص یا نهاد مزبور در قضیه ذیربط در این سمت عمل کرده باشد." هنگامی نقض تعهد بین‌المللی صورت گرفته است که فعل منتسب به دولت به عنوان تابع حقوق بین‌الملل به قصور آن دولت در رعایت تعهدات بین‌المللی بیانجامد، که بر طبق بند (ب) ماده ۲ کمیسیون حقوق بشر هنگامی که چنین رفتاری "نقض تعهد بین‌المللی آن دولت باشد." نقض تعهد بین‌المللی توسط دولت، فعل متخلفانه بین‌المللی محسوب میشود، فارغ از اینکه موضوع یا محتوای تعهد بین‌المللی نقض شده چه باشد و فارغ از اینکه رفتار مغایر با تعهد بین‌المللی را چه بنامیم. ماده ۷ کنوانسیون کویت به آلودگی ناشی از اکتشافات و بهره‌برداری از بستر دریای سرزمینی و زیر خاک و فلات قاره اشاره دارد. و به تعهد کشورها برای انجام اقدامات مقتضی برای جلوگیری، کاهش و مبارزه با آلودگی در ناحیه دریایی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری از بستر دریای سرزمینی و فلات قاره. که از جمله این اقدامات پیشگیری از حوادث و مبارزه با آلودگی در شرایط اضطراری که منجر به آسیب به محیط‌زیست دریایی میشود.

با توجه به لازم‌الاجرا بودن کنوانسیون کویت برای دولتهای عضو و عدم انجام مقررات و تعهدات مندرج در آن منجر به نقض تعهد بین‌المللی میشود. زیرا که ماده ۱۲ کمیسیون حقوق بشر اینگونه بیان میدارد که فعل دولت نقض تعهد بین‌المللی محسوب نمیشود مگر آنکه در زمان وقوع فعل، تعهد مزبور برای آن دولت لازم‌الاجرا باشد. ماده ۲۹ کمیسیون حقوق بشر بیانگر این اصل است که آثار و نتایج یک فعل متخلفانه بین‌المللی میان دولت متخلف و دولت یا دولتهایی که آن تعهد در قبال آنها وجود دارد که روابط حقوقی جدیدی پدید می‌آورد. اما این گفته به این معنی نیست که رابطه حقوقی از پیش موجود که به موجب تعهد اولیه ایجاد شده است، کنار می‌رود. حتی اگر دولت متخلف، تعهاتش به موجب بخش دوم این مواد مبنی بر توقف رفتار متخلفانه و جبران خسارت ناشی از زیان‌های وارده را انجام دهد. از تکلیف اجرای تعهد نقض شده مبری نمیشود. تعهد مستمر به اجرای تعهد بین‌المللی علی‌رغم نقض آن، ناشی از مفهوم فعل متخلفانه مستمر و تعهد به توقف آن است و آثار حقوقی یک فعل متخلفانه بین‌المللی در حوزه مسئولیت دولت بر تعهد مستمر او به پیروی از تعهدی که نقض شده است، خدشه‌ای وارد نمیکند. (ابراهیم گل، ۱۴۰۰: ۱۷۴ و ۱۷۵)

بنابراین اگر دولتی در حفاظت از محیط‌زیست دریایی به عنوان یک تعهد بین‌المللی کوتاهی کرد و سبب وارد آمدن خساراتی در این حوزه گردید، دلیل بر آن نمیشود که در ادامه از اجرای تعهدات خود سرباز زند، بلکه باید به تعهد خود ادامه دهد و نقض تعهد صورت گرفته را جبران نماید، ماده ۳۰ نیز در ادامه ماده ۲۹ بیان میدارد که "دولت مسئول فعل متخلفانه بین‌المللی متعهد است: الف) در صورت تداوم فعل، آنرا متوقف کند، ب) در صورتی که شرایط ایجاب کند، اطمینان و تضمینات مناسبی برای عدم تکرار آن ارائه دهد." ماده ۳۰ به دو موضوع مجزا اما مرتبط می‌پردازد که از نقض تعهد بین‌المللی ناشی میشود. یکی توقف رفتار متخلفانه و دیگری ارائه تضمینات مناسب از سوی دولت مسئول برای عدم تکرار آن فعل. هر دو موضوع، ابعادی از احیا و ترمیم رابطه حقوقی است که بر اثر نقض آسیب دیده است. توقف جنبه سلبی دارد و به دنبال پایان بخشیدن به رفتار فعل متخلفانه در حال اجرا است. در حالی که ارائه تضمینات، کارکردی پیشگیرانه دارد و میتوان آنرا تقویت اجرای تعهد در آینده توصیف کرد. در هر دو، تداوم اعتبار نقض تعهد انجام گرفته، یک فرض ضروری است. زیرا اگر اجرای تعهد پس از نقض آن متوقف شده باشد، مسئله ارائه اطمینان و تضمینات مطرح نمی‌گردد. (ابراهیم گل، ۱۴۰۰: ۱۷۶)

بنابراین به این نتیجه میرسیم که اگر یکی از دولتهای حاشیه خلیج فارس در حفاظت از محیط‌زیست دریایی کوتاهی کرده که منجر به نقض تعهد بین‌المللی گردد، بایستی ابتدا آن اقدامات منجر به نقض تعهد را متوقف کند و سپس اطمینان و تضمین لازم را برای عدم تکرار آن اقدامات به سایر دولتها بدهد. ماده ۳۱ کمیسیون حقوق بشر عنوان میکند: "۱- دولت مسئول متعهد است که زیان ناشی از فعل متخلفانه بین‌المللی را به طور کامل جبران کند. ۲. زیان عبارت از هرگونه خسارت اعم از مادی یا معنوی است که از فعل متخلفانه بین‌المللی دولت ایجاد میشود."

دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری به این اصل کلی، نتایج و آثار ارتکاب فعل متخلفانه بین‌المللی در قضیه کارخانه کورزوف اشاره کرده است: "این یک اصل حقوقی بین‌المللی است که نقض هر تعهد، تعهد به جبران آنرا به شکل مناسبی در پی دارد. بنابراین جبران خسارت عنصر لاینفک در اجرای یک کنوانسیون است و ضرورتی ندارد که به این مسئله در خود کنوانسیون تصریح شود." دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری در جایی دیگر عنوان میکند که "اصل اساسی مندرج در مفهوم فعل غیر قانونی که به نظر میرسد توسط رویه بین‌المللی و به ویژه تضمینات دیوان داوری بین‌المللی نیز پذیرفته شده است، آن است که جبران خسارت باید تا حد امکان تمامی آثار و نتایج فعل غیر قانونی را از میان برده و وضعیت میان طرفین را به حالت قبل از ارتکاب فعل متخلفانه بازگرداند. ماده ۱۳ کنوانسیون کویت ۱۹۷۸ نیز به مسئله جبران خسارت ناشی از آلودگی‌های زیست محیطی دریایی اشاره میکند که در آن با در نظر گرفتن قواعد بین‌المللی قابل اجرا و رویه‌های مربوط به آن موضوعات دولتها را دارای مسئولیت مدنی میداند. و علاوه بر آن، هر دولت مسئول جبران خسارتهایی که ناشی از نقض تعهدات بر اساس کنوانسیون حاضر و پروتکل‌های آن میباشد. ماده ۱۵ کنوانسیون نیز بیان داشته است که هیچ دولتی نمیتواند با استناد به بندهایی که در قراردادهای خصوصی با دولتها و پروتکل‌های الحاقی از مسئولیت مبرا گردد. ماده ۱۵ تمامی این شروط را باطل اعلام نموده است. دولت مسئول باید تلاش کند که تمامی آثار و نتایج فعل غیر قانونی را از طریق یک یا چند مورد از اشکال جبران خسارت مندرج در فصل دوم کمیسیون حقوق بشر را محو کند. و وضعیت را به گونه‌ای برگرداند که انگاری آن فعل متخلفانه رخ نداده است. اگر دولتی اقداماتی انجام دهد که منجر به نقض تعهدات بین‌المللی خویش در حوزه حفاظت از محیط‌زیست دریایی شود باید خسارت به بار آمده را جبران نماید.

در خصوص جبران خسارت ناشی از فعل متخلفانه و ناقض حقوق بین‌الملل که منجر به وارد آمدن خسارت به محیط‌زیست دریایی خلیج فارس میگردد، باید به فصل دوم منشور کمیسیون حقوق بشر که عنوان "جبران خسارت" را دارد، اشاره گردد. این ماده، راه‌های جبران خسارت را سه مورد بیان میداند: "اعاده وضع به حال سابق، غرامت، جلب رضایت".

ماده ۳۵ کمیسیون حقوق بشر به مورد اول یعنی اعاده وضع به حال سابق اشاره نموده است: "دولت مسئول فعل متخلفانه ملزم است که اعاده وضع به حال سابق کند، یعنی وضعیتی را که پیش از ارتکاب فعل متخلفانه وجود داشته است مجدداً برقرار کند، مشروط بر آنکه و تا حدی که اعاده وضع به حال سابق الف) از نظر مادی غیرممکن نباشد. ب) متضمن تحمیل تکلیفی خارج از تناسب با مزیتی که از اعاده وضع به حال سابق به جای پرداخت غرامت حاصل میگردد، نباشد."

از مفهوم اعاده وضع به حال سابق تعریف واحدی وجود ندارد. بر اساس یک تعریف، اعاده وضع به حال سابق شامل برقراری و احیای وضع موجود پیشین است. یعنی وضعیتی که پیش از وقوع فعل متخلفانه وجود داشته است. طبق تعریفی دیگر، اعاده وضع به حال سابق، ایجاد یا برقراری مجدد وضعیتی است

که در صورت عدم ارتکاب فعل متخلفانه وجود می‌داشت. (ابراهیم گل، ۱۴۰۰: ۱۹۸) در خصوص مسائل محیط‌زیستی بخصوص محیط زیست دریایی، عملاً اعاده وضع به حال سابق امکان پذیر نمی‌باشد. هیچگونه تردیدی وجود ندارد که صدمات زیست‌محیطی دریایی به وجود آمده غیر قابل جبران بوده و خرابی‌های بار آمده غیر قابل برگشت هستند. به فرضی که یک دولت در منطقه فلات قاره، اقدام به استخراج نفت نماید، حال بر اثر نقص فنی در دستگاه‌های صنعتی استخراج کننده، مقدار قابل توجهی از نفت دریا منتشر شود، حال چگونه ممکن است که دولت خاطی را الزام نماییم که وضع موجود را به حال سابق اعاده نماید؟. لذا روشن است که این امر امکان پذیر نبوده و نمیتوان اینچنین درخواستی را بر طبق بند الف ماده ۳۵ از دولت متخلف داشته باشیم. بنابراین از میان گزینه‌های جبران خسارت، "اعاده وضع به حال سابق" حذف می‌گردد.

ماده ۳۷ کمیسیون حقوق بشر به "جلب رضایت" از دیگر موارد جبران خسارت اشاره دارد که بیان میدارد: "۱- دولت مسئول فعل متخلفانه بین‌المللی ملزم است از جانب زیان‌های ناشی از آن فعل که با اعاده وضع به حال سابق یا پرداخت غرامت جبران نشود، رضایت خاطر دولت زیان‌دیده را جلب کند. ۲- جلب رضایت ممکن است شامل پذیرش نقض، اظهار تاسف، عذرخواهی رسمی، یا هر روش مناسب دیگری باشد. ۳- جلب رضایت باید با زیان وارده متناسب بوده و برای دولت مسئول تحقیرکننده نباشد."

در این مورد نیز باید عنوان شود که هر چند که در عمل میتوان به ماده ۳۷ استناد کرد و دولت خاطی در زمینه حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریایی را ملزم به جلب رضایت از سایر دولتها شود، اما اگر چنین امری اتفاق نیفتد، بسیار بهتر است. زیرا در زمانی که کشوری بر اثر فعل یا ترک فعل خساراتی را به دریا و محیط‌زیست وارد نموده است و سایر دولتها به او رضایت دهند، همین امر سبب ایجاد انتظار و توقع برای سایر دولتها و دولت متقابل خواهد بود. طبیعی است که هر دولتی که به اقدامات تخریبی محیط‌زیست دریایی توسط دولت دیگر رضایت دهد، این امید را دارد که در صورت بروز چنین اتفاقاتی برای خودش، دولت مقابل رضایت دهد. بنابراین جلب رضایت برای اقدامات اینچنینی جایز نمی‌باشد. اما مورد سوم جبران خسارت، "پرداخت غرامت" میباشد که ماده ۳۶ کمیسیون حقوق بشر به آن اشاره دارد که: "۱- دولت مسئول فعل متخلفانه بین‌المللی ملزم است بابت خساراتی که بر اثر آن فعل ایجاد شده در صورتی که خسارت با اعاده وضع به حال سابق جبران نشود، غرامت بپردازد. ۲- غرامت باید هرگونه خسارت قابل ارزیابی مالی همچون عدم‌النفع را تا جایی که مسلم است در برگیرد."

از میان اشکال مختلف جبران خسارت، پرداخت غرامت معمول‌ترین روش جبران خسارت در رویه بین‌المللی است زیرا که طبق گفته دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری دولت یا دولتهای زیان‌دیده محق هستند که از دولت مرتکب فعل متخلفانه بین‌المللی خسارت وارده به او غرامت بگیرد. آنچه که بیشتر کشورها، حال نه صرفاً در بحث محیط‌زیست دریایی بلکه در تمام موارد، بیشتر دولتها متمایل به جبران خسارت وارده به صورت پرداخت غرامت میباشد. با توجه به عمدی نبودن خسارات به بار آمده، هدف

از غرامت مجازات دولت مسئول نیست یا ویژگی نمونه‌ای یا عبرت آموز ندارد. از این رو غرامت معمولاً به شکل پرداخت مالی است هرچند گاهی اوقات در صورت توافق ممکن است اشکال دیگری به خود بگیرد. کمیسیون غرامت ملل متحد، در چارچوب ارزیابی مسئولیت عراق به موجب حقوق بین‌الملل محیط‌زیست بابت هرگونه ضرر و زیان در نتیجه تهاجم غیرقانونی و اشغال کویت، به ادعاهای ناشی از آلودگی رسیدگی کرد. که تصمیم شماره ۷ شورای حکام کمیسیون، رئیس مختلف هزینه‌های خسارت زیست‌محیطی و تهری سازی منابع طبیعی را بر شمرد.

از میان روشهای جبران خسارت، پرداخت غرامت، مناسب‌ترین و معقول‌ترین گزینه می‌باشد، که بایستی با محکومیت‌های سنگین به پرداخت غرامت توسط دولتها، منجر به احتیاط و تمرکز بیشتر برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی می‌باشد. ماده ۴۲ کمیسیون حقوق بشر بیان می‌دارد که: "دولت زیان‌دیده حق دارد به مسئولیت دولت دیگر استناد کند، اگر تعهد نقض شده در برابر اشخاص ذیل باشد: الف) آن دولت به تنهایی ب) گروهی از دولتها که شامل آن دولت نیز باشد یا جامعه بین‌المللی در کلیت آن نقض تعهد ۱- به طور خاص آن دولت را متاثر کند ۲- چنانچه ویژگی دارد که وضعیت سایر دولتهایی که تعهد در قبال آنها وجود دارد را از حیث تداوم اجرای تعهد اساساً تغییر دهد."

مطابق این ماده هر کدام از دولتهای حاشیه خلیج فارس، چنانچه از نقض تعهد توسط دولت یا دولتهای دیگر مطابق مفاد کنوانسیون کویت بخصوص مواد راجع به آلودگی‌های زیست‌محیطی بر اثر اکتشاف، استخراج و حمل و نقل نفت و گاز، خسارتی از نوع محیط‌زیست دریایی به آن وارد شود، میتواند از آنها جبران خسارت را مطالبه نماید. حال چه این خسارت فقط به آن دولت وارد شده است یا به چند دولت وارد شده باشد که دولت مذکور نیز جزو آنها باشد. اما اگر خسارتی وارد آید، که به دولت مدنظر ارتباطی نداشته باشد و زیان متوجه دولت نباشد، نمیتواند ادعای جبران خسارت نماید. اگر به دو یا چند دولت خسارت زیست‌محیطی دریایی به دولت دیگر وارد نماید، مسئولیت هر کدام تضامنی بوده و دولت زیان‌دیده میتواند به هر کدام از دولتهای آسیب‌رسان مراجعه نماید. اما در کل میتواند غرامتی به اندازه خسارتی که به او وارد شده است و نه بیشتر. و در صورتی که یکی از دولتها کل مبلغ خسارت را پردازد، جبران خسارت از طرف دولتهای دیگر هم پرداخت شده تلقی میگردد. با توجه به اینکه خلیج فارس، منطقه دریایی مشترک میان هشت کشور می‌باشد و مسئله محیط‌زیست دریایی، مسئله‌ای است که به همگان مربوط بوده و به صورت شناور به تمام کشورها امکان سرایت دارد. بنابراین در صورت بروز نقض تعهد بین‌المللی مربوط به حفاظت از محیط‌زیست دریایی، هر کدام از دولتهای عضو کنوانسیون حاشیه خلیج فارس میتواند اقدام به طرح دعوی و درخواست دریافت خسارت یا جبران نماید.

به موضوع اقدامات متقابل در صورت نقض تعهد بین‌المللی اشاره کنیم که اگر دولتی در انجام تعهدات خود کوتاهی کرد و آنرا نقض نمود، آیا دولتهای طرف مقابل نیز میتوانند به تعهدات خود پایبند نباشند؟ این موضوع را ماده ۴۹ کمیسیون حقوق بشر عنوان نموده است، اما به نظر میرسد که این مسئله در مورد

تعهدات به حفاظت از محیط‌زیست دریایی کاربرد نداشته باشد زیرا که هدف اصلی و مهم‌تر از ایجاد تعهدات در زمینه محیط‌زیست دریایی، حفاظت می‌باشد. حفاظت از دریایی که مشترک میان چندین کشور بوده و بنابراین اینکه دولتی به جهت عدم انجام تعهدات توسط دولت دیگر در حفاظت از محیط‌زیست دریایی خلیج فارس، اقدام به عمل متقابل و آلودگی محیط‌زیست دریایی نماید، امری بیهوده و عبث می‌باشد، و چه بسا بسیار مضحک. و اگر این دولت بخواهد در این زمینه اقدام متقابل انجام دهد و اقدام به آلودگی محیط‌زیست دریایی نماید، خود نیز ناقض تعهدات بین‌المللی بوده و سایر دولتها می‌توانند علیه او اقدام به طرح دعوی نمایند. اما اگر تعهد طرف مقابل به امری دیگر باشد که یا در اثبات کنوانسیون حاضر یا کنوانسیون دیگر تعهداتی در زمینه‌های مختلف غیر از محیط‌زیست نظیر استرداد مجرمین یا پناهندگی پناهجویان یا هر مسئله دیگر نمایند، می‌تواند از اجرای تعهدات خود بر مبنای اقدام متقابل سرباز زند.

### نتیجه‌گیری

در صورت نقض تعهدات راجع به حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریایی توسط یک کشور و محکومیت آن کشور در دادگاه‌های بین‌المللی اعم از دیوان بین‌المللی دادگستری یا دیوان بین‌المللی حقوق دریاها یا مراجع داوری، می‌توان هم نسبت به پرداخت جریمه نقدی محکوم شوند و هم نسبت به عدم اجازه در خصوص برداشت از ذخائر نفت و گاز. باید بیان شود که استخراج نفت و گاز در مناطق دریایی، آبهای داخلی، دریای سرزمینی، و منطقه انحصاری اقتصادی، حق مسلم دولت ساحلی است. همچنین در منطقه فلات قاره تا حد منطقه انحصاری اقتصادی، نیز به همین ترتیب است و به نظر نمی‌رسد که بتوان دولتی را از حق مسلم خود محروم نمود. اما در خصوص اکتشاف و استخراج نفت و گاز از منطقه دریای آزاد و فلات قاره در محدوده پس از پایان منطقه انحصاری، می‌توان با وضع مقررات و قوانین در قالب کنوانسیونها و معاهدات بین‌المللی، اکتشاف، استخراج و بهره‌برداری از منابع طبیعی توسط دولت‌های آسیب‌رسان به محیط‌زیست دریایی را اگر نشود به طور کامل ممنوع کرد، اما بتوان محدودیت‌هایی برای آنها قائل شد. سؤال دیگری که مطرح می‌شود این است که آیا می‌توان بر مبنای ضرر رسانیدن به محیط‌زیست دریایی و نقض حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریایی توسط کشتی‌های حامل نفت، مانع از تردد آنها در دریای سرزمینی دولت ساحلی شد؟ در پاسخ باید گفت که حق عبور بی‌ضرر مهم‌ترین حقی است که مقررات عرفی و قراردادی بین‌المللی و همچنین رویه قضایی بین‌المللی برای دولتهای ثالث در دریای سرزمینی یک کشور شناخته است. (موسی‌زاده، ۱۴۰۰: ۲۸۱) در اینجا باید به بررسی معنی و مفهوم عبور بی‌ضرر برداریم، کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ اقدامات متعددی را که مغایر با عبور بی‌ضرر است را ذکر می‌کند. طبق ماده ۱۹ کنوانسیون مذکور عبور کشتی‌های خارجی در صورت مبادرت به هر یک از اقدامات مندرجه در ماده، محل نظم، آرامش و امنیت عمومی خواهد بود که آنرا از حالت عبور بی‌ضرر خارج می‌سازد. این موارد که ۱۲ مورد هستند و مورد هشتم، "هرگونه آلودگی عمدی و جدی مغایر با این کنوانسیون" اشاره دارد که با تفسیر بسیط و موسع می‌توان از عبارت "هرگونه

آلودگی " به آلودگی محیطزیست دریایی رسید که بایستی به طور عمدی رخ داده باشد و نه غیر عمدی. از طرف دیگر دولت ساحلی حقوقی را نسبت به عبور بی ضرر در دریای سرزمینی دارد که میتواند قوانین و مقررات مختلفی را بر مناطق دریایی سرزمینی وضع کند، در این خصوص که در ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریاها به بحث گذاشته شده است، موارد مختلفی بیان گردیده که دولت ساحلی میتواند نسبت به عبور از دریای سرزمینی در مورد آنها قوانینی را وضع نماید، یکی از این موارد "حفاظت از محیطزیست دریایی دولت ساحلی و جلوگیری و تقلیل و کنترل آلودگی آن" میباشد.

## منابع و مآخذ:

الف) کتب:

۱. ابراهیم گل، علیرضا، ۱۴۰۰، مسئولیت بین‌المللی دولت، تهران، انتشارات موسسه اطلاعات و پژوهش‌های حقوقی.
۲. اقتداری، احمد، ۱۳۸۷، خلیج فارس از دیرباز تا کنون، چاپ دوم، تهران، انتشارات امیرکبیر.
۳. ان.شاو، ملکم، ۱۳۹۸، حقوق بین‌الملل دریاها با نگاهی به مسائل ایران، ابراهیم گل و خسروشاهی، چاپ دوم، تهران، انتشارات خرسندی.
۴. انوری، امیر هوشنگ، ۱۳۸۹، خلیج فارس، چاپ اول، تهران، انتشارات ابریشمی.
۵. سیفی، سیدجمال، ۱۴۰۰، حقوق مسئولیت بین‌المللی، چاپ اول، تهران، انتشارات شهردانش.
۶. ضیایی بیگدلی، محمدرضا، ۱۴۰۱، حقوق بین‌الملل بشردوستانه، چاپ ششم، تهران، انتشارات گنج دانش.
۷. ضیایی بیگدلی، محمدرضا، ۱۴۰۱، حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ هفتاد و هفتم، تهران، انتشارات گنج دانش.
۸. طلائی، فرهاد، ۱۳۹۸، حقوق بین‌الملل دریاها، چاپ پنجم، انتشارات جنگل.
۹. طلائی، فرهاد، ۱۳۹۸، حقوق سازمان‌های بین‌المللی، چاپ چهارم، تهران، انتشارات جنگل.
۱۰. کرافورد، جیمز و دیگران، ۱۳۹۶، مسئولیت بین‌المللی ناشی از اعمال منع نشده در حقوق بین‌الملل، کریمی و حدادی، چاپ اول، تهران، انتشارات مجد.
۱۱. موسوی، سیدفضل...، ۱۳۹۷، جستارهایی در حقوق بین‌الملل، چاپ اول، تهران، انتشارات خرسندی.
۱۲. موسوی زاده، رضا، ۱۴۰۰، بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ سی‌ام، تهران، نشر میزان.

ب) مقالات:

۱. پورعیسی، حمید، مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها و اصل ترمیم خسارت، فصلنامه حقوق ملل، شماره ۳۹، سال دهم، پاییز ۱۳۹۹، صص ۱۱۵ تا ۱۵۶

۲. بنی‌اسدزاده، مجتبی، تهدیدات زیست‌محیطی و امنیت خلیج فارس، فصلنامه مطالعات خاورمیانه، شماره ۵۷، سال دهم، تابستان ۱۳۸۸، صص ۱۲۳ تا ۱۴۲.

۳. طلایی، فرهاد، خلیج همیشه فارس در بستر آلودگی، مجله پیام دریا، شماره ۱۰۸، سال یازدهم، مهر ۱۳۸۱، صص ۶۲ تا ۶۶

۴- زرگر، علی اصغر؛ نوروری کلرمی، زینب؛ "مسئولیت و نقش دولتهای حوزه خلیج فارس در حفاظت از محیط زیست" فصلنامه روابط بین‌الملل شماره ۳۳. ۱۳۹۵

۵- ممتاز، جمشید، «حمایت و توسعه محیط‌زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان»، مجله حقوقی، شماره ۱۱، ۱۳۶۸

۶- معنونیان، هنریک، «کلیاتی پیرامون پارک‌های ملی و ذخایر طبیعی»، محیط‌شناسی، شماره ۱۲، ۱۳۶۳

پ) کنوانسیونها

۱. مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل ۲۰۰۱

۲. کنوانسیون حقوق دریاها (آنکلس) ۱۹۸۲

۳. کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



## Abstract

International marine environmental law is one of the trends of International law that tries to oblige Governments to comply with the necessary laws and measures needed to maintain biological resources, Organisms and the health of the seas. The presence of rich oil and gas resources in the sensitive and strategic region of the Persian Gulf and its environmental characteristics have recognized this region as one of the most important strategic regions in the world, which is exposed in the environmental pollution and destruction. The creation of these pollutions should result in civil responsibility for the polluting country under the title of International responsibility, which was the purpose of establishing an Organization called ROPME. In this article, an attempt has been made to deal with the issue by combining the articles of the Human Right Commission and the Kuwait Convention 1978, that if a government causes environmental pollution to enter the Persian Gulf as a result of oil and gas extraction, the responsibility of that country towards How are other countries? What solution are considered to prevent the action of that country again?

Keywords: Persian Gulf, International Responsibility, The Governments, Kuwait Convention, Human Rights Commission, Environment, Marine Environmental International law

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی