



The University of Tehran Press

The Role of the International Maritime Organization in the Development and Implementation of Regulations for the Decommissioning of Abandoned Offshore Installations

Farideh Vaez¹ | Mehryar Dashab² | Pedram Edalat³

1. Corresponding Author, Ph.D. Student, Management of International Oil and Gas Contracts, Faculty of Law and Political Sciences, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran. Email: f.vaez@atu.ac.ir
2. Assistant Professor of Faculty of Law and Political Sciences, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran. Email: mehryardashab@atu.ac.ir
3. Associate Professor of Offshore Structural Engineering Department, Petroleum University of Technology, Ahvaz, Iran. Email: edalat@put.ac.ir

Article Info	Abstract
<p>Article Type: Research Article</p> <hr/> <p>Pages: 401-435</p> <hr/> <p>Received: 2023/03/15</p> <p>Received in Revised form: 2023/08/26</p> <p>Accepted: 2023/12/23</p> <p>Published online: 2025/03/21</p> <hr/> <p>Keywords: <i>decommissioning of installations,, IMO, navigational safety.</i></p>	<p>Abandoned or underutilized offshore installations seriously impact maritime safety and the marine environment and represent an emerging and significant challenge in international law. Therefore, it is essential for international law to engage with this issue. This research aims to analyze the role of the International Maritime Organization (IMO) as the competent international body regarding maritime safety and the protection of the marine environment in the context of decommissioning abandoned or unused offshore installations. The results of this study indicate that although the organization has addressed this issue through the binding guidelines of 1989, deficiencies and a lack of clarity have hindered the comprehensiveness of this document. Additionally, the IMO is responsible for the implementation of several binding international documents to ensure the protection of the marine environment and support stakeholders at sea; however, these documents also contain numerous ambiguities regarding the decommissioning issue at the international level. Therefore, it is necessary for the organization to establish conditions for drafting, regulating, and enforcing decommissioning regulations within the framework of a dedicated global convention, with the assistance of regional treaty regulations.</p>
<p>How To Cite</p>	<p>Vaez, Farideh; Dashab, Mehryar; Edalat, Pedram (2025). The Role of the International Maritime Organization in the Development and Implementation of Regulations for the Decommissioning of Abandoned Offshore Installations. <i>Public Law Studies Quarterly</i>, 55 (1), 401-435. DOI: https://doi.com/10.22059/jplsqt.2023.355665.3276</p>
<p>DOI</p>	<p>10.22059/jplsqt.2023.355665.3276</p>
<p>Publisher</p>	<p>The University of Tehran Press. </p>



نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در تدوین و اجرای مقررات برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی متروکه

فریده واعظ^۱ | مهریار داشاب^۲ | پدram عدالت^۳

۱. نویسنده مسئول؛ دانشجوی دکتری مدیریت قراردادهای بین‌المللی نفت و گاز، گروه حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران. رایانامه: Fr.vaez@aut.ac.ir
۲. استادیار گروه حقوق بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران. رایانامه: mehryardashab@atu.ac.ir
۳. دانشیار گروه مهندسی دریا، دانشگاه صنعت نفت آبادان، اهواز، ایران. رایانامه: edalat@put.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
<p>نوع مقاله: پژوهشی</p> <p>صفحات: ۴۰۱-۴۳۵</p> <p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۲/۲۴</p> <p>تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۶/۰۴</p> <p>تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۰/۰۲</p> <p>تاریخ انتشار برخط: ۱۴۰۴/۰۱/۰۱</p> <p>کلیدواژه‌ها: ایمنی دریانوردی، برچیده‌سازی تأسیسات، سازمان بین‌المللی دریانوردی، محیط زیست.</p>	<p>طی دهه‌های اخیر، با گسترش عملیات بهره‌برداری نفت و گاز در مناطق دریایی، تأسیسات فراساحلی متروکه یا بدون استفاده زیادی باقی مانده که آثار این تأسیسات بر ایمنی دریانوردی و محیط زیست دریایی یکی از چالش‌های نوظهور و برجسته حقوق بین‌الملل است. از این رو ضروری است حقوق بین‌الملل از طریق ترتیبات سازمانی در این موضوع وارد شود. این تحقیق با استفاده از منابع کتابخانه‌ای، بر آن است تا به تحلیل نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) به‌عنوان سازمان بین‌المللی صلاحیت‌دار درباره ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی در موضوع برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی ثابت یا شناور متروکه یا بدون استفاده، بپردازد. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد هرچند این سازمان از طریق دستورالعمل‌های الزام‌آور ۱۹۸۹ توانسته به این مسئله بپردازد، اما نقصان و عدم شفافیت لازم موجب عدم فراگیری این سند شده است. افزون بر این سازمان بین‌المللی دریانوردی امین و مسئول حسن اجرای چند سند بین‌المللی الزام‌آور جهت تضمین حفاظت محیط زیست دریایی و حمایت از ذی‌نفعان دریا است، اما این اسناد هم اتهامات متعددی درباره موضوع برچیده‌سازی در سطح بین‌المللی دارند. از این رو لازم است سازمان مذکور در قالب یک کنوانسیون جهانی اختصاصی شرایط تدوین، تنظیم و الزام به اجرای مقررات برچیده‌سازی را با کمک مقررات پیمان‌های منطقه‌ای، فراهم سازد.</p>
استناد	واعظ، فریده؛ داشاب، مهریار؛ عدالت، پدram (۱۴۰۴). نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در تدوین و اجرای مقررات برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی متروکه. <i>مطالعات حقوق عمومی</i> ، ۵۵ (۱)، ۴۰۱-۴۳۵.
DOI	DOI: https://doi.com/10.22059/jplsq.2023.355665.3276
DOI	10.22059/jplsq.2023.355665.3276
ناشر	مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.



۱. مقدمه

پس از ده‌ها سال استخراج نفت و گاز از مناطق دریایی که به واسطه پیشرفت فناوری ساخت‌وساز تأسیسات فراساحلی صورت گرفته است، در دهه هشتاد میلادی مسئله برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی متروکه و بدون استفاده نفت و گاز مطرح شد، به نحوی که امروزه برآورد شده است، حدود ۲/۸۰۰ سکوی ثابت و حدود ۱۶۰ سکوی شناور به همراه ۸۳/۰۰۰ کیلومتر خط لوله طی دوره ۲۰۲۱-۲۰۳۰ میلادی برچیده شده یا خواهد شد، به طوری که این عملیات حدود ۱۰۰ میلیارد دلار هزینه در بردارد. تمرکز اقدامات مذکور به ترتیب در منطقه اروپا (۳۳ درصد)، آسیا و اقیانوسیه (۲۳ درصد) و آمریکای شمالی (۱۷ درصد) است (IHS Markit Energy, 2021).

گسترش عملیات برچیده‌سازی در جهان، موجب شده است تا کشورهای صاحب تأسیسات فراساحلی با استعانت از ترتیبات بین‌المللی و منطقه‌ای مقررات ملی برچیده‌سازی خود را تنظیم و تدوین کنند. بیشتر کشورها، به‌ویژه کشورهای در حال توسعه به‌تنهایی توانایی مدیریتی مسائل مربوط به برچیده‌سازی تأسیسات متروکه شامل مسئله آلودگی دریایی و مسئله ایمنی دریانوردی را ندارند. از این رو، سازمان بین‌المللی دریانوردی بر اساس حقوق و تکالیف بین‌المللی خود، به‌عنوان سازمان صلاحیت‌دار، عهده‌دار تنظیم و تدوین مقررات برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی و نظارت بر حسن اجرای آن شده است (طلایی و حیدری، ۱۳۹۴: ۱۶۱-۱۶۲؛ زمانی، ۱۳۸۸: ۸۸).

سازمان بین‌المللی دریانوردی (از این پس، «ایمو»^۱ نامیده می‌شود) با توجه به عملکرد و اهداف خویش در خصوص «تشویق اعضا به پذیرش مقررات و دستورالعمل‌های مربوط به امنیت دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی» و «تشویق برای پذیرش جامع‌ترین استانداردهای مربوط به ایمنی دریایی، بهره‌وری دریانوردی و کنترل و جلوگیری از آلودگی زیست‌محیطی دریا ناشی از کشتی‌ها» و با داشتن شخصیت بین‌المللی مستقل، نهادی قدرتمند و فراگیر در سطح بین‌الملل محسوب می‌شود (طلایی و حیدری، ۱۳۹۴: ۱۶۱) که می‌تواند نقش مؤثری در مسئله تأسیسات فراساحلی متروکه یا بدون استفاده^۲ (از این پس، «تأسیسات متروکه یا بدون استفاده» نامیده می‌شود)، به‌عنوان زباله‌های مستقر در دریا، داشته باشد.

در این باره، ایمو به‌عنوان شاخص‌ترین سازمان بین‌المللی مربوط به تدوین، تنظیم و اجرای مقررات برچیده‌سازی تأسیسات توانسته است به موفقیت‌هایی دست پیدا کند، اما به‌نظر نمی‌رسد که اقدامات این سازمان کافی و جامع باشد، چراکه قابل انعطاف بودن و مبهم بودن اسناد مدون شده، به افزایش قدرت تفسیر به رأی دولت‌ها در مناطق مختلف دریایی جهان منجر شده است. از همین روی برخی معتقدند

1. International Maritime Organization (IMO)
2. Abandoned or disused offshore installations

آیمو باید تلاش‌های گسترده و پیگیرانه‌ای در سطوح بین‌المللی و منطقه‌ای با کشورهای ساحلی صاحب منابع نفت و گاز و دیگر ذی‌نفعان دریا داشته باشد.

شایان ذکر است تاکنون پژوهشی، در حد یافته‌های نگارندگان، به زبان فارسی یا لاتین که به‌طور خاص به نقش آیمو در زمینه برچیده‌سازی تأسیسات متروکه یا بدون استفاده پرداخته شده باشد، نگاشته نشده است، اما در تمامی آثار حقوقی برچیده‌سازی به برخی از اسناد تدوین‌شده از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی اشاره شده و سپس مورد تحلیل و مذاقه قرار گرفته‌اند.

این مقاله بر آن است با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی و بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای به این پرسش اساسی پاسخ دهد که نقش آیمو نسبت به تأسیسات متروکه یا بدون استفاده چیست و میزان اثرگذاری عملکرد مقررات تدوین‌شده این سازمان در این مسئله چگونه بوده است؟ به‌طوری‌که صرفاً مشتمل بر مقررات صریح در این زمینه است. مقاله حاضر شامل سه بخش است، به‌نحوی که پس از توضیح مختصری درباره عملیات برچیده‌سازی تأسیسات متروکه یا بدون استفاده، به مقررات تدوین‌شده، فعالیت‌ها، و ثمره اقدامات آن سازمان در خصوص هنجارسازی برچیده‌سازی تأسیسات متروکه یا بدون استفاده، پرداخته است. در پایان تأثیر این سازمان صلاحیت‌دار بر پیمان‌های منطقه‌ای در زمینه برچیده‌سازی تأسیسات متروکه یا بدون استفاده بیان شده است.

۲. عملیات برچیده‌سازی تأسیسات متروکه

تأسیسات فراساحل، اعم از سازه‌های ثابت و شناور، اغلب پس از ۳۰ سال استفاده در مناطق مختلف دریایی، متروکه یا بدون استفاده می‌شوند و از این رو «زباله یا پسماند»^۱ تلقی می‌شوند. از این رو لازم است آنها را ذیل «مدیریت پسماند»^۲ از محیط دریا خارج یا در منطقه امنی از دریا ریخته یا دفع کرد. مدیریت این‌گونه زباله‌ها در قالب «برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی متروکه»^۳ از زمان طراحی تأسیسات آغاز و تا

^۱ طبق ماده ۲ کنوانسیون کنترل انتقالات فرامرزی زباله‌های خطرناک و دفع آنها (معروف به کنوانسیون بازل، ۱۹۸۹)، زباله

به معنای اجسام یا اشیایی است که طبق مقررات قانون ملی دفع می‌شوند یا باید دفع شوند (Pongracz, 2002: 21)

^۲ طبق ماده ۲ کنوانسیون بازل، مدیریت زباله به معنی جمع‌آوری، انتقال و دفع مواد زائد خطرناک یا دیگر انواع پسماند، همچنین مراقبت بعدی از محل‌های دفع است. مدیریت پسماند طبق دیدگاه سنتی دارای سلسله‌مراتبی است که عبارت است از کاهش تولید پسماند، استفاده مجدد، بازیافت، سوزاندن و دفع کردن. هدف از مدیریت پسماند محافظت از محیط زیست و سلامت بشر است (Pongracz, 2002: 27-42).

^۳ به‌علت جامع بودن مفهوم اصطلاح «برچیده‌سازی تأسیسات متروکه نفت و گاز» (The Decommissioning of Abandoned Oil and Gas Installations)، در بسیاری از متون قراردادی و قانونی، جایگزین اصطلاح «انتقال تأسیسات متروکه نفت و گاز» (The Removal of Abandoned Oil and Gas Installation) شده است. البته هنوز

مرحله پس از برچیده‌سازی آنها ادامه دارد. طبق قوانین و مقررات داخلی برخی کشورها مانند بریتانیا و ایالات متحده آمریکا، فرایند عملیات برچیده‌سازی تأسیسات متروکه شامل مراحل اساسی ذیل است:

- الف) اقدامات اجرایی مقدماتی؛
- ب) اجرای سلسله اقدامات عملیاتی؛
- ج) اجرای سلسله اقدامات تکمیلی.

The UK's Energy Act, 1998; The UK's Energy Act, 2008; The UK's Energy Act, 2016; The UK Guidance Notes: Decommissioning Installations and pipeline, 2018; *The USA: 30 CFR § 250., subpart (Q), 2016; The Notice to Lessees and Operators of Federal Oil and Gas Leases and Pipeline Right-Of-Way Holders, (Outer Continental Shelf, Gulf of Mexico OCS Region, 2019*

فرایند عملیات برچیده‌سازی تأسیسات متروکه به‌طور خلاصه در تصویر ۱ نشان داده شده است.

در مرحله اجرای اقدامات مقدماتی، پیمانکار باید در مرحله طراحی و توسعه طرح مخزن هر میدان نفت و گاز یک دورنمای کلی از برنامه برچیده‌سازی ارائه دهد. این برنامه در بردارنده اطلاعاتی از جمله محل قرارگیری، وزن، جنس مصالح، اندازه سکو، خطوط لوله و چاه، نوع نصب و به‌کارگیری آنهاست. این برنامه در اواخر عمر سازه مورد بازبینی، اصلاح و تکمیل قرار می‌گیرد. در مرحله مهندسی تفصیلی^۱، شیوه‌های مشخص کار، ارزیابی‌ها جهت تعیین اوزان، ظرفیت شناورها، وسایل و نیروی کار جهت برچیده‌سازی تعیین می‌شود. سپس در مرحله برگزاری مناقصه برای حداکثرسازی منافع اقتصادی، طرح به یک پیمانکار متخصص از طریق مناقصه سپرده می‌شود. به‌دنبال آن، پیش از انجام هرگونه عملیات فراساحلی جلسات هماهنگی بین پیمانکار و کارفرما با هدف نیل به درک متقابل طرفین از شرح کار برگزار می‌شود. افزون بر این تضامین لازم نسبت به مسئولیت‌های مالی پیمانکار دریافت می‌شود (ICF Incorporated, LLC in collaboration with the Bureau of Safety and Environmental Enforcement , 2016:1-3; USA 30 C.F.R. § 250.1701; USA 30 C.F.R. §556.53(d) ;The USA's Decommissioning Guidance for Wells and Platforms, 2010; Section 29: the UK Act1998).

در مرحله اجرای سلسله اقدامات عملیاتی، پس از ارزیابی مقایسه‌ای برچیده‌سازی^۲، پیمانکار ابتدا

در برخی متون این دو اصطلاح به‌جای یکدیگر استفاده می‌شوند (ر.ک: Hamzah, 2003: 339). در این مقاله نگارندگان، واژه «برچیده‌سازی» را برای بیان تمامی مراحل عملیات موضوع انتخاب کرده‌اند، چراکه واژه «انتقال» قسمتی از عملیات را در بردارد. افزون بر این برای اختصار از این پس، از عبارت «تأسیسات متروکه» به‌جای «تأسیسات متروکه و یا بدون استفاده فراساحلی نفت و گاز» استفاده می‌شود.

1. Detailed engineering

۲. بر اساس شیوه‌نامه‌های فنی نمی‌توان از یک رویکرد «یکسان» برای اجرای عملیات برچیده‌سازی بهره برد و باید به

تمامی اتصالات به تأسیسات فراساحلی مانند لوله‌های انتقال نفت و گاز را دفع و پاکسازی می‌کند. سپس با تزریق سیمان به درون چاه حفاری شده، چاه نفت بسته می‌شود. در ادامه، پیمانکار برجیده‌سازی در چارچوب وظایف تعریف شده، یکی از دو روش «برجیده‌سازی کامل»^۱ یا «برجیده‌سازی جزئی»^۲ را با توجه به شرایط حقوقی، فنی، اقتصادی، زیست‌محیطی و ایمنی به‌عنوان بهترین روش اتخاذ می‌کند (The USA 30 C.F.R. § 250, 2016: 3-11; Geneva Convention on Continental Shelf, 1958: Art. 5; UNCLOS, 1982: Art. 60(3)).

در روش «برجیده‌سازی کامل»^۳ تمامی تأسیسات نفت و گاز به‌طور کامل و بدون برجای گذاشتن تجهیزات، ترک و برجیده می‌شوند درحالی‌که، در روش «برجیده‌سازی جزئی»^۴ قسمتی از تجهیزات سکو و سازه که قابلیت استفاده مجدد، بازیافت یا اوراق را دارند جدا شده و به خشکی منتقل می‌شوند و یا در همان نزدیکی در دریا ریخته و «دفع»^۵ می‌شوند. «برجیده‌سازی جزئی» تأسیسات متروکه، گاه به‌صورت «رها کردن در همان محل»^۶ یا «تبدیل سکو به آبنگ»^۷ انجام می‌شود. در روش «رها کردن در همان محل» می‌توان با «استفاده‌های جایگزین»^۸ از تأسیسات همچون تبدیل تأسیسات به موزه یا مراکز گردشگری یا امنیتی، تولید انرژی تجدیدپذیر، ذخیره دی‌اکسیدکربن جهت تزریق به مخازن همجوار و پرورش ماهیان آکواریومی و گیاهان دارویی دریایی، از منافع اقتصادی و زیست‌محیطی آنها بهره‌مند شد (Kolian et al., 2019: 52-59). در روش «سکو به آبنگ»، قسمت بالایی سکو برداشته و قسمت

ویژگی‌های خاص مخزن، تأسیسات و ملحقات، نزدیک و دوری از ساحل، محدودیت‌های فنی طرح، چارچوب‌های قانونی و سیاسی دولت ساحلی، مسائل ایمنی، تأثیرات آن بر ذی‌نفعان دریا و محیط زیست توجه کرد.
۱. ر.ک: بند ۵ ماده ۵ کنوانسیون فلات قاره ژنو ۱۹۵۸: «همه تأسیساتی که متروکه یا بدون استفاده شده‌اند می‌بایست به‌طور کامل انتقال یابند» (برجیده‌سازی کامل).

۲. ر.ک: بند ۳ ماده ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲: «هر تأسیسات و سازه‌ای که متروکه شده یا مورد استفاده قرار نمی‌گیرد ... باید منتقل (برداشته) شود. همچنین در این انتقال به حفظ ماهی‌گیری، حفظ محیط زیست دریا و حقوق و تکالیف سایر کشورها توجه مقتضی خواهد شد. در مورد تأسیسات و بناهایی که کاملاً از منطقه منتقل (برداشته) نشده‌اند، اعلان و آگهی مقتضی صادر خواهد شد» (به‌ترتیب: برجیده‌سازی کامل، برجیده‌سازی جزئی).

3. Complete Decommissioning / Overall Decommissioning / Total Removal

4. Partial Decommissioning / Incomplete Decommissioning

۵. طبق «قانون الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد موسوم به کنوانسیون لندن» مصوب ۱۳۷۵/۰۶/۲۵، واژه انگلیسی (Dumping)، «دفع» ترجمه شده است، اما در متن فارسی پروتکل اصلاحی لندن به‌جای «دفع» از واژه «تخلیه» استفاده شده است. در این نوشته، نگارندگان معادل فارسی «دفع» را برگزیدند.

6. Place *in situ*

7. Rig to Reef (RtR)

8. Alternative Uses

پایینی آن نگاه‌داشته می‌شود تا به‌صورت واژگون یا ایستاده در دریا، در همان محل یا در محلی دیگر رها شود. این کار به گونه‌های متنوع گیاهی و جانوری اجازه می‌دهد تا به دور از مزاحمت صیادان و تردد کشتی‌ها زیست‌گاه دائمی خود را در و بر آن تأسیسات فراهم و گسترش دهند (The USA 30 C.F.R. § 585). آخرین مرحله فرایند عملیات برچیده‌سازی تأسیسات متروکه، مرحله «نظارت و نگهداشت»^۱ بر منطقه برچیده شده است. در این مرحله، ضمن پاکسازی و بهسازی محوطه تأسیسات برچیده شده، پیرامون سازه‌های باقی‌مانده علامت‌گذاری می‌شود. به‌علاوه ترتیبات حدود نظارت و میزان دفعات بازبینی با هدف کاهش عواقب برچیده‌سازی بر محیط زیست، ایمنی دریانوردی و رعایت حقوق سایر ذی‌نفعان دریا، طبق قانون ملی حاکم تعیین و اجرا می‌شود (The USA 30, 2016: 4-11; The UK Act (1998; section 32(2)).

تصویر ۱. فرایند عملیات برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی متروکه



منبع: تحقیقات محقق

۳. نقش آیمو در هنجار سازی برچیده سازی تأسیسات متروکه

در زمینه برچیده سازی تأسیسات متروکه، یک سند لازم‌الاجرای بین‌المللی‌ای به‌طور ویژه و یکپارچه وجود ندارد. با این حال می‌توان، در میان اسناد مربوط به حقوق دریاها و محیط‌زیست به پاره‌ای از تعهدات مرتبط با برچیده سازی تأسیسات فراساحلی روبه‌رو شد بدون آنکه تعریف مشخصی از اصطلاح «برچیده سازی تأسیسات متروکه یا بدون استفاده» ارائه داده باشند. آیمو به‌عنوان نهاد تخصصی سازمان ملل در زمینه «کشتی‌رانی، اثر کشتی‌رانی و حفاظت از محیط زیست دریایی» (UN charter, 1945: Art.57; IMCO Convention 1948, Article 47, Part. XII) در تدوین، تنظیم و اجرای اسناد مربوط به «تعهد به برچیده سازی» اقداماتی داشته که عبارت‌اند از:

الف) تدوین و تصویب قطعنامه‌هایی که به‌طور ویژه به این مسئله پرداخته‌اند که شامل قطعنامه‌های «الف. (۱۶)» و «الف. (۱۴) (۲۵۷)» می‌شود؛

ب) مشارکت در تدوین و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی الزام‌آور که در بردارنده مقررات مستقیم بر اجرای عملیات دفع و بازیافت تأسیسات ثابت و شناور نفت و گاز هستند، این اسناد شامل کنوانسیون پروتکل «جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد»، ۱۹۷۲ و ۱۹۹۶ و کنوانسیون بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها، ۲۰۰۹ است؛

ج) تدوین اسناد معاهداتی که در بردارنده مقررات غیرمستقیم بر اجرای عملیات انتقال^۱ تأسیسات ثابت و شناور نفت و گاز هستند، این اسناد شامل کنوانسیون بین‌المللی نایروبی برای «انتقال لاشه کشتی‌ها»، ۲۰۰۷؛ کنوانسیون مارپل، ۱۹۷۳؛ کنوانسیون آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی، ۱۹۹۱ و پروتکل آن^۵ (LEG/MISC.8, 2014:78 & 122)؛

د) تشریح مساعی و نظارت بر برخی از اسناد بین‌المللی در زمینه برچیده سازی تأسیسات فراساحلی جهت هم‌افزایی و برنامه‌های کاری مشترک طرف‌های کنوانسیون‌ها، مانند کنوانسیون «کنترل انتقالات

۱. واژه «انتقال» معادل انگلیسی (Removal) است که در متون قانونی ایران «انتقال» ترجمه شده است؛ از جمله در مواد ۱۳ و ۱۴ آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، مصوب ۱۳۷۵/۰۹/۲۸ و مواد مختلف قانون الحاقی به کنوانسیون نایروبی در خصوص انتقال لاشه کشتی‌ها مصوب ۱۳۸۹/۰۲/۲۸. با این حال به‌نظر می‌رسد معادل فارسی «برداشتن» هم مناسب باشد.

2. The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.
3. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), 1973.
4. The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC 90), 1990.
5. Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances (OPRC-HNS Protocol), 2000.

برون مرزی مواد زائد زیان‌بخش و دفع آنها» معروف به کنوانسیون بازل^۱ (مواد (e) ۲۵، (d) ۱۶، (f) ۱۵ و (h) ۴(۲) آن) و کنوانسیون تنوع زیستی^۲ (ماده ۲۴(۵) آن).

در این مقاله، به تحلیل نقش آیمو در ذیل بندهای ۱،۳ و ۲،۳ خواهیم پرداخت. به نحوی که قطعنامه‌های الف. ۶۷۲(۱۶) و الف. ۲۵۷(۱۴) در بندهای (۱،۳) و (۲،۳) تحلیل می‌شوند. سپس نقش آیمو در کنوانسیون بین‌المللی «جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد» و «پروتکل اصلاحی ۱۹۹۶ آن» و دستورالعمل رهنمودهای «ارزیابی سکوها یا سایر سازه‌های ساخته شده توسط بشر در دریا» و «به‌جای نهادن آبنسنگ‌های مصنوعی» در بندهای بعدی تحلیل می‌شود. در پایان، در قسمت ۲،۳ به کنوانسیون بین‌المللی «بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها» پرداخته می‌شود.

۱.۳. قطعنامه‌های آیمو درباره برچیده‌سازی تأسیسات متروکه

آیمو با هدف دریانوردی ایمن و سازگار با محیط زیست به دنبال ایجاد استانداردها و قواعد «به‌طور جهانی پذیرفته‌شده و به‌طور جهانی قابل اجرا»^۳ در زمینه انتقال تأسیسات متروکه با توجه به تبعات آلودگی و خطرهای دریانوردی ناشی از آنهاست که به‌طور ویژه در دو قطعنامه الف. ۶۷۲(۱۶) و الف. ۵۷۲(۱۴) به آن پرداخته است (LEG/MISC.8, 2014: 112; Decision-making processes of ICAO and IMO in respect of environmental regulations, 2016:11).

۱.۱.۳. قطعنامه الف. ۶۷۲(۱۶) آیمو: دستورالعمل رهنمودها و استانداردهای انتقال تأسیسات و سازه‌های فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی^۴

آیمو برای اجرای نقش‌های محوله از سوی کنوانسیون حقوق دریاهای، قطعنامه الف. ۶۷۲(۱۶) را با عنوان

1. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, 1989.
2. Convention on Biological Diversity (CBD), 1991.
3. Universally adopted and universally implemented
4. A.672(16) Resolution: "Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone", adopted on 1989.
5. طبق کنوانسیون حقوق دریاهای، آیمو به‌عنوان سازمان بین‌المللی صالح در سه نقش کلیدی ظاهر شده است، که عبارت‌اند از: الف) ارتقادهنده همکاری فی‌مابین دولت‌ها در سطوح جهانی، منطقه‌ای و زیرمنطقه‌ای در زمینه‌هایی مانند ناوبری، حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی (به‌ویژه با توجه به پیشگیری و کنترل آلودگی ناشی از شناورها)، سرکوب فعالیت‌های غیرقانونی در دریای آزاد و توسعه و انتقال فناوری دریایی؛ ب) ناظر یا تصویب‌کننده خطوط دریایی تعیین‌شده و اقدامات مسیریابی پیشنهادی از سوی کشورهای ساحلی به‌منظور افزایش ایمنی دریانوردی یا مروج حفاظت از محیط زیست دریایی و ج) تنظیم‌کننده موافقت‌نامه‌های بین‌المللی تکمیلی در زمینه کشتیرانی بین‌المللی و حمایت و حفاظت از محیط زیست

«دستورالعمل رهنمودها و استانداردهای انتقال تأسیسات و سازه‌های فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی» با ارجاع به مواد ۶۰ و ۸۰ کنوانسیون دریاها، در تاریخ ۱۹ اکتبر ۱۹۸۹ تصویب کرد. این قطعنامه که به «دستورالعمل‌های ۱۹۸۹ آیمو» معروف است، توسط کمیته ایمنی دریانوردی آیمو تهیه و سپس در پنجاه و پنجمین جلسه این کمیته تصویب شد.^۱

با توجه به اینکه کنوانسیون حقوق دریاها جهت به‌روز بودن مقرراتش، به‌ویژه مقررات مربوط به تعهدات حفاظت از محیط زیست^۲، بارها از عبارت «سازمان‌های صلاحیت‌دار یا مربوطه بین‌الملل» بر مبنای «قاعده ارجاعات»^۳ استفاده کرده (Trevisanut, 2020: 438-439)، سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌عنوان یکی از سازمان‌های صلاحیت‌دار، بارها مورد استناد واقع شده است (Beckman & Sun, 2017: 218). بر همین اساس، این سازمان به‌عنوان تنها مرجع ذی‌صلاح بند ۳ ماده ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها که صریح‌ترین ماده درباره «انتقال تأسیسات متروکه یا بدون استفاده کنوانسیون حقوق دریاها» است، معرفی شده است (LEG/MISC.8, 2014: 8; Bulletin, No.31, 1996). بند مزبور این‌گونه بیان داشته:

«... هر سازه یا تأسیساتی که متروکه شده و یا دیگر استفاده نمی‌شود، برای تضمین ایمنی دریانوردی و با در نظر گرفتن استانداردهای بین‌المللی مورد پذیرش عمومی که در این مورد توسط سازمان‌های صلاحیت‌دار مقرر شده، از منطقه انتقال خواهند یافت. در این انتقال به حفظ ماهیگیری، حفظ محیط زیست دریا و حقوق و تکالیف سایر کشورها توجه مقتضی خواهد شد. در مورد عمق، موقعیت و ابعاد تأسیسات و سازه‌هایی که کاملاً از منطقه منتقل نشده‌اند، اعلام مقتضی صادر خواهد شد».^۴ این ماده در

دریا، به‌ویژه در مناطقی که فاقد این قوانین و استانداردها هستند (Beckman and Sun, 2017:219-220).

۱. علت به‌عهده گرفتن تدوین این سند توسط کمیته ایمنی دریایی آیمو بااهمیت بودن مسئله ایمنی دریانوردی پیچیدگی‌ها و ابعاد تخصصی متعدد انتقال تأسیسات فراساحلی بوده (Réglat-Boireau, 1982: 880)، درحالی‌که برخی معتقدند به‌دلیل ذکر موارد ماهی‌گیری و حفاظت از محیط زیست دریایی در بند ۳ ماده ۶۰ کنوانسیون، ارکان دیگری از سازمان ملل متحد باید مسئولیت تهیه و تنظیم آن را به‌عهده می‌گرفتند (Kasoulides, G.C, 1989: 84-86, Brown, -:7).

۲. بخش ۱۲ (مواد ۱۹۲-۲۳۷) کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲.

۳. اصطلاح «قاعده ارجاعات یا قاعده آحاله» (Rule of references) اصطلاحی است که در متن کنوانسیون حقوق دریاها یافت نمی‌شود، اما به‌عنوان یک «رابط» میان منابع خارجی (قواعد و ضوابط عموماً پذیرفته‌شده، قوانین و استانداردهای جهانی و سازمان‌های مربوطه و صلاحیت‌دار بین‌المللی) و کنوانسیون حقوق دریاها عمل می‌کند. تاکنون صرفاً دیوان داوری جهت حل‌وفصل اختلاف در پرونده «دریای جنوب چین» به «قاعده ارجاعات» رجوع کرده است (Nguyen, 2021: 419-420).

۴. مطابق بند ۳ ماده ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها، استفاده از روش برچیده‌سازی کلی در همه طرح‌های برچیده‌سازی موجه نیست، چراکه در بعضی مواقع ضرر و زیان ناشی از برچیده‌سازی کامل بر محیط زیست دریایی و یا بر دیگر ذی‌نفعان دریا، به‌مراتب بیشتر از برچیده‌سازی جزئی است. در واقع کنوانسیون قصد داشته شرایط حفاظت از محیط زیست دریایی

ادامه، به مسئله دریانوردی بین‌المللی در زمینه تأسیسات پرداخته است (بندهای ۴ تا ۷ ماده ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها).

با عنایت به بند ۳ ماده ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها، آیمو قطعنامه الف. (۱۶) ۶۷۲ را در قالب «استانداردهای بین‌المللی مورد پذیرش عمومی» در زمینه برچیده‌سازی تأسیسات با عنوان «دستورالعمل رهنمودها و استانداردهایی برای انتقال تأسیسات و سازه‌های بر فلات قاره و در منطقه انحصاری اقتصادی» تهیه و ارائه کرد. قطعنامه مذکور اظهار کرده است که تأسیسات متروکه در اسرع وقت باید منتقل شوند، مگر آنکه شرایط خاصی حاکم باشد که باید طبق ضوابط، اقدامات لازم صورت گیرد. با وجود این، دولت‌های ساحلی مختارند مقررات سختگیرانه‌تری برای انتقال تأسیسات و سازه‌های موجود یا آتی بر روی فلات قاره یا در منطقه انحصاری اقتصادی‌شان مقرر سازند (بند ۲-۴ ماده ۱ دستورالعمل آیمو).

طبق استانداردهای مندرج در این سند، دولت‌های ساحلی در دو حالت می‌بایست اقدام به برچیده‌سازی کامل تأسیسات و سازه‌های متروکه به شرح زیر کنند:

الف) تأسیسات یا سازه‌هایی که کمتر از ۷۵ متر در آب ارتفاع دارند و وزن آنها کمتر از ۴،۰۰۰ تن در هوا، به جز عرشه و سازه بالایی، باشد (بند ۱، ماده ۳ دستورالعمل آیمو)؛

ب) تأسیسات و سازه‌هایی که پس از اول ژانویه ۱۹۹۸ نصب شده‌اند، به طوری که ارتفاعشان در آب کمتر از ۱۰۰ متر و وزنی کمتر از ۴،۰۰۰ تن در هوا، به جز عرشه و سازه بالایی، دارند (بند ۲، ماده ۳ دستورالعمل آیمو).

در صورتی که برچیده‌سازی کامل تأسیسات از نظر فنی امکان‌پذیر نباشد یا با هزینه‌های زیادی روبه‌رو باشد، یا خطر غیرقابل قبولی برای کارکنان یا محیط زیست دریا داشته باشد، دولت ساحلی حق انتخاب بین برچیده‌سازی کامل یا جزئی را دارد (بند (۵) ۳ دستورالعمل آیمو). البته استثنائات مزبور به منظور حفظ ایمنی دریانوردی، برای تأسیسات از کارافتاده مستقر در مسیر تنگه‌های بین‌المللی یا آب‌های مجمع‌الجزایری یا در نزدیکی آنها، قابل اعمال نیست (بند (۷) ۳ دستورالعمل). در واقع، این سند برچیده‌سازی کامل را قاعده کلی دانسته و فقط در شرایطی که توجیه ایمنی دریانوردی، زیست‌محیطی و ماهیگیری داشته باشد، برچیده‌سازی جزئی را تجویز کرده است (Moller, 2016: 25; Trevisanut, (2020: 433; Beckman, 2012: 11; Resolution A.672(16), Article 3). پیشینه چنین دستورالعملی به رویه عملی برخی دولت‌های متعهد کنوانسیون فلات قاره ژنو ۱۹۵۸ نسبت به ماده ۵

آن^۱ برمی‌گردد که از انجام «برچیده‌سازی کامل» تأسیسات متروکه بارها سر باز زده بودند و متعاقباً در زمان تدوین کنوانسیون حقوق دریاها تلاش کردند این التزام را با بیان دلایل زیست‌محیطی و فنی تقلیل دهند، اما در حقیقت آنها به دنبال کاهش هزینه‌های سرسام‌آور مالی برچیده‌سازی کامل بودند (Giannopoulos, 2020: 48).

قطعه‌نامه الف (۱۶) ۶۷۲ به‌طور گذرا به ضرورت علامت‌گذاری عمق، ابعاد و موقعیت تأسیسات باقی‌مانده، اطلاع‌رسانی به مراکز مربوطه نسبت به تغییر وضعیت تأسیسات (بند ۸، ماده ۳ دستورالعمل ایمو)، جلوگیری از مداخله غیرموجه سازه‌های باقیمانده برای دیگر استفاده‌ها از دریا (بند (۲)(۴) ماده ۳ دستورالعمل ایمو)، اطمینان بخشی از عدم جابه‌جایی مواد باقیمانده به‌واسطه امواج آب (بند ۹ همان ماده)، مشخص ساختن مسئول نگهداشت علائم کمک ناوبری و نظارت بر مواد باقی‌مانده به‌صورت ادواری در صورت لزوم (بند ۱۰ ماده ۳)، تعیین وضعیت مالکیت حقوقی تأسیسات باقیمانده جهت مشخص شدن مسئول نگهداری تأسیسات باقیمانده و مسئول جبران خسارات احتمالی ناشی از تأسیسات (بند ۱۱ ماده ۳) اشاره کرده است. همچنین این سند، به منابع زنده دریایی به‌ویژه گونه‌های در معرض خطر و در حال انقراض در زمان باقی ماندن تأسیسات توجه کرده است (بندهای ۳ و ۱۲ ماده ۳). در پایان، طبق این سند، دولت‌های ساحلی مکلف‌اند برای برچیده‌سازی جزئی و یا عدم برچیده‌سازی به ایمو اعلان مناسب دهند (بند ۳ ماده ۱ دستورالعمل ایمو).

با توجه به تلاش‌های ایمو برای تدوین مقررات انتقال تأسیسات متروکه، علی‌الظاهر دولت‌های متعاقد به کنوانسیون حقوق دریاها نسبت به اجرای آن الزامی ندارند، چون مقدمه قطعه‌نامه الف (۱۶) ۲۶۷ با لحن غیرتحتکمی و با استفاده از لفظ «توصیه کردن»^۲ به دنبال تکمیل و اجرای بهتر مقررات الزام‌آور کنوانسیون حقوق دریاها بوده است (مرزبان، ۱۳۹۱: ۳۸۳-۳۸۴). اما این نظر پذیرفتنی نیست زیرا، ایمو «استانداردهای بین‌المللی عموماً پذیرفته‌شده»^۳ برچیده‌سازی را در دستورالعمل ۱۹۸۹ مدون کرده^۴ و از سمت مجمع عمومی ملل متحد برای برقراری ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی از طریق آموزش، مشارکت با دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی و بین‌دولتی و تدوین دستورالعمل‌های مربوطه، تقدیر و تشویق شده (Daintith, Willoughby, 1996: Para. 1-763; Trevisanut, 2020: 436-443).

1. "Any installations which are abandoned or disused must be entirely removed".
2. A.672(16) Resolution, preamble: "RECOMMENDS that Member Governments take into account the aforesaid Guidelines and Standards...".
3. Generally Accepted International Rules and Standard (GAIRS)
4. Resolution A.672(16), Annex, article 2.1: "The decision to allow an offshore installation, structure, or parts thereof, to remain on the sea-bed should be based, in particular, on a case-by-case evaluation...".

94. Para. (A/RES/69/245, 2015) به علاوه، میزان بالای مشارکت کشورهای متعاهد کنوانسیون حقوق دریاها برای «در نظر گرفتن»^۱، «مطابقت با»^۲، «اثر بخشیدن»^۳ و «اجرای»^۴ استانداردهای آیمو، بیانگر آن است که کشورهای متعاهد به کنوانسیون حقوق دریاها انگیزه زیادی برای الزام خود به اجرا کنوانسیون مزبور، از طریق استانداردهای آیمو، دارند. در نتیجه رعایت این قطعنامه‌ها برای متعاهدین به کنوانسیون حقوق دریاها الزامی است (LEG/MISC.8, 2014: 11-12). افزون بر این با فراهم آمدن شرایط لازم^۵ این استانداردها می‌توانند به حقوق بین‌الملل عرفی تبدیل شوند و همه تابعان حقوق بین‌الملل ملزم به اجرای آنها شوند (Vukas, 2004: 35; Draft conclusions on identification of customary (international law with commentaries, 2018: Conclusion 12).

با این حال، همچنان برخی از جنبه‌های برچیده‌سازی این دستورالعمل مبهم، ناقص و پراکنده است و دولت‌های متعاهد و شرکت‌های نفتی می‌توانند پشت این «سازمان بین‌المللی صلاحیت‌دار»، در مسائل محیط‌زیستی، ماهیگیری (Beckman, 2012: 11)، برچیده‌سازی خطوط لوله (Martin, 2004: 6) و سایر مناطق دریایی به‌ویژه مناطق دریایی ساحلی و سرزمینی (رضاییان مهر و کاشانی، ۱۳۹۵: ۷۹) پنهان شوند و از مسئولیت و جبران خسارت‌های مالی و فنی در قبال دیگر ذی‌نفعان دریا بگریزند (Giannopoulos, 2019: 300; Réglat-Boireau, 1982: 879). این مسئله عدم شفافیت و جامعیت استانداردهای آیمو، می‌تواند لطمات جدی‌تری برای کشورهای در حال توسعه داشته باشد، چراکه آنها، برای جذب حداکثری سرمایه‌گذاری خارجی و فقدان آگاهی از پیامدهای عدم برچیده‌سازی صحیح، در حوزه قانونگذاری و اجرا ضعیف‌تر و کندتر عمل می‌کنند. از این رو شایسته است آیمو با همکاری سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیردولتی نظیر «انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی»^۶، رهنمودها و استانداردهای خود را در قالب یک کنوانسیون بین‌المللی^۷ وارد و تکمیل کند تا زمینه الزام‌آوری تعهدات

1. take account of
2. conform to
3. give effect to
4. implement

۵. وجود رویه کلی یکنواخت و بدون تغییر از سوی سازمان بین‌المللی و کشورهای عضو و نیز پذیرش آن قطعنامه به‌عنوان یک قانون، ر.ک:

Draft conclusions on identification of customary international law, with commentaries, 2018: Conclusions: 2,4(para.7), 8(para.4) and 12.

6. International Association of Classification Society (IACS)

۷. در چند مورد آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های آیمو که دربردارنده ضوابطی غیرالزامی بوده‌اند، اما بعداً در قالب کنوانسیون‌های آیمو الزام‌آور شده‌اند. برای مثال آیین‌نامه‌های بین‌المللی برای ساخت و تجهیز کشتی‌های حامل مواد شیمیایی خطرناک (IBC Code) وارد کنوانسیون‌های مارپل و سولاس شده و الزام‌آور شدند.

جامع برجیدن در سطح جهانی فراهم شود (Hamzah, 2004: 5; Moller, 2016: 27; Martin, 2004: 5; LEG/MISC.8, 2014: 9; Zhiguo, 1998: 150; 2003: 346; مرزبان، ۱۳۹۱: ۳۸۵-۳۹۰).

۳.۱.۲. قطعنامه الف.(۱۴) ۲۵۷ آیمو: مقررات کلی برای مسیریابی کشتی‌ها

آیمو در «قطعنامه الف.(۱۴) ۲۵۷: مقررات کلی برای مسیریابی کشتی‌ها»^۱ به صراحت به برجیده‌سازی تأسیسات متروکه اشاره‌ای نکرده است، لیکن با تسری حکم آن مبنی بر رعایت ایمنی دریانوردی جهت پیشگیری از تصادم کشتی‌ها با تأسیسات اکتشاف و استخراج، می‌توان آن را نسبت به تأسیسات متروکه یا برجای‌نهادۀ نفت و گاز در دریا نیز حاکم دانست.

این قطعنامه، برای احتراز از آثار مخرب زیست‌محیطی، به دولت‌ها توصیه کرده تا حد امکان سکوها، دکل‌ها و دیگر سازه‌های نفت و گاز را در مسیرهای کشتیرانی مستقر ن سازند و در صورت نبود گزینه دیگر، باید دولت صاحب تأسیسات اصلاحیۀ «طرح تفکیک تردد»^۲ را جهت دریافت تأییدیه به آیمو تقدیم کند (بندهای (۱۰)۳ و (۱۱)۳). افزون بر این دولت صاحب تأسیسات ملزم به مشورت و اطلاع‌رسانی به آیمو درباره تغییرات سیستم‌های تردد دریانوردی ناشی از برجیده شدن (به صورت کلی یا به صورت جزئی) تأسیسات فراساحی است (بندهای (۴)۵، (۳)۵، (۷)۵ و (۳)۷ قطعنامه الف.(۱۴) ۲۵۷).

۳.۲. مشارکت آیمو در تدوین و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی الزام آور در زمینه برجیدن

تأسیسات متروکه

آیمو به‌عنوان سازمان صالح در حوزه تدوین و شرح قواعد و استانداردهای بین‌المللی حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی، کنوانسیون «جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد» موسوم به کنوانسیون لندن و پروتکل ۱۹۹۶ آن را تصویب کرده (مادۀ ۱۹۷ کنوانسیون حقوق دریاهای و مادۀ ۱ کنوانسیون لندن و پروتکل آن). همچنین این سازمان بین‌المللی برای تکمیل مقررات مربوط به دفع تأسیسات متروکه، دستورالعمل‌های «ارزیابی سکوها یا سایر سازه‌های ساخته‌شده توسط بشر در دریا» و «برجای نهادن آبنسنگ‌های مصنوعی» را فراهم کرده است.

کمیته حمایت از محیط‌زیست دریایی آیمو با همکاری سازمان بین‌المللی کار^۳ و ارکان کنوانسیون بازل^۴، متن کنوانسیون بین‌المللی «برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها» موسوم به

1. Resolution A.572 (14) IMO: "General Provisions on Ships' Routing".

2. Traffic Separation Scheme

3. International Labor Organization (ILO)

4. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.

کنوانسیون هنگ‌کنگ را در سال ۲۰۰۹ تهیه و به تصویب رسانده که در آن به مسئله برچیدن تأسیسات شناور نفت و گاز پرداخته است.

۳.۲.۱. کنوانسیون «جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد»

کنوانسیون «جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد»^۱ موسوم به کنوانسیون لندن؛ به‌عنوان یکی از دستاوردهای کنفرانس بین‌المللی استکهلم (۱۹۷۲م)، به‌منظور ممنوع ساختن دفع مواد زائد در دریا و حمایت از محیط زیست دریایی از فعالیت‌های بشر در ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ تصویب شد و بعداً در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ تأکید شد (مواد (۱) ۱۹۴، ۲۱۰ و ۲۱۶ آن). هدف اصلی این سند، جلوگیری از دفع بی‌رویه مواد زائد در دریاهاست که به آسیب رساندن به سلامتی انسان یا ضرر رساندن به منابع حیاتی محیط‌زیست دریایی یا مانع شدن در استفاده‌های مشروع دیگر از دریا منجر می‌شود. طبق ماده ۴ کنوانسیون، مواد زائد از حیث شرایط دفع در سه فهرست مجزا تفکیک شده‌اند: «فهرست سیاه» برای دفع مواد زائد ممنوع (بند «الف» ماده ۴ کنوانسیون لندن)؛ «فهرست خاکستری» برای دفع مواد زائدی که به‌طور ویژه نیازمند مجوز از سوی مقام صلاحیت‌دار ملی هستند (بند «ب» ماده ۴ کنوانسیون لندن)؛ و «فهرست سفید» برای سایر مواد زائد که بعد از صدور مجوز کلی دفع آنها امکان‌پذیر بوده (بند «ج» ماده ۴ کنوانسیون). با این حال، در ماده ۵ تصریح شده است که در موارد فورس مازور ناشی از شرایط نامطلوب آب‌وهوایی یا در موردی که جان انسان را به مخاطره می‌اندازد یا تهدید جدی برای کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها و دیگر سازه‌های ساخته دست بشر در دریا متصور باشد، مفاد ماده ۴ اعمال نخواهد شد.

جزء‌های «الف» و «ب» ماده (۱) ۳ کنوانسیون لندن در تعریف «دفع» مواد زائد در «آب‌های غیرداخلی» این‌گونه بیان کرده‌اند: «۱. دفع عمدی هرگونه مواد زائد یا سایر مواد به دریا از کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخت دست بشر در دریا، ۲. هرگونه دفع عمدی کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخت دست بشر به دریا». با وجود این در بند بعدی بیان کرده است: «۲... به‌جای نهادن^۲ مواد با هدفی غیر از دفع صرف چنین مواد زائدی، مشروط بر اینکه ریختن چنین موادی با اهداف این کنوانسیون مغایرت نداشته باشد» موضوع دفع مورد اشاره نیست. در واقع این کنوانسیون هرگونه رها کردن مواد در دریا را «دفع» ندانسته و در شرایطی «بر جای نهادن^۳» قلمداد کرده است (Lyons, 2014: 484-489).

1. Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972", the "London Convention (LC)", has been in force since 1975.

2. Placement

3. Leave in situ

به‌طور خلاصه می‌توان استنتاج کرد که کنوانسیون مزبور دفع را کلاً مجاز می‌داند، مگر مواد زائدی که مندرج در فهرست سیاه باشند یا طبق فهرست خاکستری نیازمند مجوز خاص باشند. بنابراین طبق ماده (۲) (ب) (۳) کنوانسیون، اجازه به باقی ماندن تأسیسات متروکه به‌عنوان آبنگ مصنوعی، که یکی از روش‌های برچیده‌سازی است، ممنوع نشده است و با مجوز خاص می‌تواند صورت گیرد. شایان ذکر است در این سند مشخص نیست آیا رها کردن لوله‌ها مصداق دفع مواد زائد تلقی می‌شود یا خیر (Martin, 2004: 3).

طبق این کنوانسیون، امور دبیرخانه بدون ذکر نام، به یک «سازمان صلاحیت‌دار» تفویض شده است (ماده (۷) (۳)، کنوانسیون لندن) که در اولین نشست دولت‌های متعاقد، به عهده آی‌مو گذاشته شد (ماده (۲) (۱۴) کنوانسیون لندن؛ Resolution LDC.1(0), 1975). از این رو، آی‌مو مسئولیت برپایی نشست‌های مشورتی را در زمینه‌های زیر بر عهده گرفته است:

مشورت برای اتخاذ بهترین روش‌های منطبق با تعهد کلی جلوگیری از خسارت به محیط زیست دریایی (ماده (۲) (۵)، کنوانسیون لندن)، دریافت اطلاعات و بررسی تحقیقات انجام‌گرفته، دریافت گزارش‌ها و درخواست‌ها از سوی دولت‌های متعاقد و یا دیگر سازمان‌های بین‌المللی (ماده (۴) (۶) کنوانسیون لندن). این سازمان، موظف به ارائه پیشنهاد به کشورهای متعاقد، انتقال تمام اعلانات دولت‌های متعاقد به دیگر متعاهدین، بررسی و تصویب اصلاحیه‌های کنوانسیون و ضمایم آن‌ها (مواد (۱) (۱۵)، کنوانسیون لندن) ترغیب به همکاری با سازمان‌های منطقه‌ای مربوط به آلودگی زیست‌محیطی دریا (مواد (۶) و (۱۴) کنوانسیون لندن)، تعیین وضعیت‌های استثنایی و روش‌هایی برای دفع ایمن مواد از جمله تعیین مناطق دفع مناسب و صدور مجوزهای خاص (مواد (۳) (۱۴) و (۲) (۵)، کنوانسیون لندن)، نشست درباره تعیین ماهیت و میزان حق و مسئولیت کشور ساحلی در منطقه مجاور برای اعمال در کنوانسیون حقوق دریاها (ماده (۱۳)، کنوانسیون لندن)، تعیین علائم مورد استفاده کشتی‌ها در زمان دفع مواد زائد (ماده (۱۲)، کنوانسیون لندن) است.

از سوی دیگر، دولت‌های متعاقد در برابر آی‌مو مسئولیت گزارش‌دهی (مواد (۴) (ب) (۶)، (۴) (۷)، کنوانسیون لندن)، مشورت‌خواهی (ماده (ب) (۵)، اطلاع‌دهی (مواد (۳) (۴)، (۲) (۵)، کنوانسیون لندن)، همکاری و عمل کردن طبق اهداف و مفاد موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای که آی‌مو به آنها توجه داشته (ماده (۸)، کنوانسیون لندن) و دیگر اقدامات در جهت جلوگیری از آلودگی زیست‌محیطی دریا مانند آموزش و تربیت پرسنل فنی و علمی، تهیه تجهیزات لازم برای تحقیقات، نظارت و اقدامات لازم برای جلوگیری یا کاهش آلودگی ناشی از دفع (مواد (د) (۶) (۹)، کنوانسیون لندن) را دارند. در ضمن به‌دلیل نقش مؤثر و خطیر آی‌مو در زمینه جلوگیری و کنترل دفع زائدات در دریا (LEG/MISC.8, 90-94; Resolution (LDC.1(0), 1975) این سازمان از حمایت سازمان‌های مختلف بین‌المللی، منطقه‌ای، دولتی و

غیردولتی همچون برنامه محیط زیست ملل متحد^۱ بهره می‌برد (Resolution LDC.30(11); Resolution LC.54(18)).

آی‌مو برای به‌روزرسانی و تکمیل مقررات دفع زائدات کنوانسیون لندن، پروتکل ۱۹۹۶ و دستورالعمل‌های: «رهنمودهای ویژه ارزیابی سکوها یا سایر سازه‌های ساخته‌شده توسط بشر در دریا» و «رهنمودهایی برای احداث آبنگ‌های مصنوعی» را تهیه و تدوین کرده است که در ادامه به شرح و بررسی آنها پرداخته می‌شود.

۳.۲.۱. پروتکل کنوانسیون «جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر

مواد»، مصوب ۱۹۹۶

پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون لندن^۲ بر اساس «رویکرد احتیاطی»^۳ چارچوب فنی و حقوقی قوی‌تری نسبت به کنوانسیون لندن و دیگر معاهدات بین‌المللی و منطقه‌ای، فراهم کرده است تا بر اساس یک «فهرست معکوس»^۴، هرگونه دفع مواد زائد، به‌جز در مواردی که پس از ارزیابی‌های دقیق صریحاً مجوز داده شده، ممنوع شود (مقدمه پروتکل، مواد (۱) ۳ و (۱) (۴)). مقررات این پروتکل، برای کشورهایی که قبلاً به کنوانسیون لندن متعهد بوده‌اند و اکنون نیز متعهد به پروتکل‌اند، حاکم و جایگزین کنوانسیون لندن ۱۹۷۲ شده است (ماده ۲۳، همان).

شایان ذکر است که پروتکل مطمح‌نظر در ماده (۴) (۱) (۴) در خصوص تعریف «دفع» مورد دیگری را نسبت به کنوانسیون لندن اضافه کرده است: «هرگونه رهاسازی یا واژگونی در محل سکوها یا دیگر سازه‌های دست‌ساز در دریا، صرفاً به‌منظور دفع عمدی» دفع قلمداد می‌شود. با این حال در مواد (۳) (۲) و (۴) (۲) (۲) (۴)، برجای نهادن مواد در دریا با هدفی غیر از صرفاً دفع آن، مشروط بر اینکه چنین قرارگیری مغایر با اهداف «جلوگیری، کاهش و یا محو آلودگی محیط زیست دریایی» نباشد و در راستای اصول حقوقی «احتیاط» و «لزوم جبران خسارت از سوی آلوده‌کننده» باشد، می‌تواند پس از اخذ مجوز انجام گیرد (مواد ۲، ۳ و ۴ پروتکل). همچنین پیوست ۱ پروتکل لندن، با عنوان «مواد زائد یا دیگر موادی که ممکن است برای دفع در نظر گرفته شود»^۵، هشت مورد ماده زائد یا پسماند مجاز را گروه‌بندی کرده که

1. United Nations Environmental Programme (UNEP)
2. 1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (as amended in 2006).
3. Precautionary Approach
4. Reverse List
5. ANNEX 1, London Protocol (1996): Wastes or Other Matter That May Be Considered for Dumping.

پس از ارزیابی‌های دقیق و صدور مجوز طبق «پیوست ۲ پروتکل لندن»^۱ قابل دفع در دریا هستند. یکی از این گروه‌های مواد مشتمل بر شناورها، سکوها و یا دیگر سازه‌های دریایی ساخت دست بشر است که می‌توانند در دریا دفع شوند، مشروط بر اینکه مواد باقی مانده در دریا زباله‌های شناور ایجاد نکنند یا به‌گونه‌ای موجب آلودگی محیط‌زیست دریایی نشوند و مانعی برای ماهیگیری یا دریانوردی نباشند، در غیر این صورت، پاکسازی محیط دریا از مواد زائد مذکور الزامی است (پیوست ۱ پروتکل لندن، بند ۲).
برخلاف کنوانسیون لندن، پروتکل به‌صراحت آیمو را به‌عنوان سازمان صلاحیت‌دار (ماده ۱(۲) پروتکل لندن) معرفی و تمامی تعهدات سازمان صلاحیت‌دار کنوانسیون لندن را بر او مقرر کرده است (مواد ۱۹، ۱۸، ۱۴، ۱۳، ۹، ۸، ۷ پروتکل لندن).

۲.۱.۲.۳ سند «دستورالعمل رهنمودهای ویژه ارزیابی سکوها یا سایر سازه‌های ساخته‌شده توسط بشر در دریا»

کمیته حفاظت از محیط‌زیست آیمو، سند «رهنمودهای ویژه ارزیابی سکوها یا سایر سازه‌های ساخته‌شده توسط بشر در دریا (از این پس، «سند ارزیابی سکوها» نامیده می‌شود)»^۲، را با نیت کمک به کشورهای متعاقد در زمینه قانونگذاری و هدایت مقامات صالح ملی برای ارزیابی دفع عمدی مواد زائد تهیه کرده است (بند ۱(۱)، سند ارزیابی سکو).

این سند معیارهایی برای ارزیابی استفاده‌های جایگزین از «سکوها»^۳ یا «دیگر سازه‌های ساخته‌شده توسط بشر»^۴ مطرح کرده است تا پیمانکار پیش از عملیات دفع، نوع و مقدار مواد زائد خطرناک مربوط به هر سازه یا سکو را بر اساس «روش‌های مدیریت زباله (پسماند)»^۵ ارزیابی کند و به‌همراه «برنامه

1. ANNEX 2, London Protocol (1996), Assessment of Wastes or Other Matter That May Be Considered for Dumping.

2. Specific Guidelines for Assessment of Platforms or other Man-made Structures at Sea, 2000.

۳. طبق بند ۱،۶ این دستورالعمل، سکوها به‌عنوان تجهیزاتی که با هدف تولید، فرایند، ذخیره‌سازی یا پشتیبانی محصول ناشی از منابع معدنی طراحی و بهره‌برداری شده‌اند، تعریف می‌شوند.

۴. تعریف سازه‌های ساخته‌شده توسط بشر در هیچ‌یک از اسناد کنوانسیون لندن و پروتکل ۱۹۹۶ نیامده، اما طبق بند ۱،۷ این دستورالعمل شامل فانوس دریایی، شناورها و دیگر تجهیزات انتقال‌دهنده فراساحلی می‌شود. ارزیابی کشتی‌ها در دریا در یک سند دستورالعمل مخصوص جداگانه آمده است.

۵. روش‌های مدیریت زباله (Waste Management Options) عبارت‌اند از: ۱. برنامه‌ریزی (مهندسی/ ایمنی، اقتصادی و زیست‌محیطی)؛ ۲. انتقال کلیه یا همه سکوها از محل عملیات (سایت)؛ ۳. استفاده مجدد، بازیافت یا دور انداختن آن قسمت‌هایی که از محل عملیات (سایت) برداشته شده‌اند؛ ۴. پاکسازی قسمت‌هایی که برداشته نشده‌اند و پاکسازی محل عملیات (سایت) هرگونه که مناسب است (بند ۳،۲، سند ارزیابی سکوها).

پیشگیری از آلودگی»^۱ و «بهترین رویه‌های زیست‌محیطی»^۲ به مقام صالح منطقه‌ای یا ملی تحویل دهد تا مقام صالح بتواند تصمیم‌گیری کرده و مجوز دفع در دریا را صادر کند (بندهای ۱، ۲ و ۴، سند ارزیابی سکوها). البته مقام صالح با توجه به ارزیابی‌های مقایسه‌ای خود و گزارش‌های تسلیم‌شده از سوی پیمانکار دفع می‌تواند با توجه به وجود فرصت‌های بازیافت، استفاده مجدد و بهره بردن از کل سکو، از صدور مجوز دفع خودداری کند (بند ۳، ۳، سند ارزیابی سکوها).

در مرحله بعدی، پیمانکار با موافقت اولیه مقام صالح، «محل دفع» را ارزیابی و تعیین می‌کند.^۳ این ارزیابی شامل اندازه محل دفع و ظرفیت آن بر اساس مشخصات زیستی و فیزیکی بستر دریا و منطقه اطراف و ویژگی‌های اقیانوس‌شناسی، موقعیت مکانی امکانات، سایر کاربردهای دریا در آن منطقه و امکان‌سنجی اقتصادی، عملیاتی و غیره است (بندهای ۱، ۶ تا ۹، ۶، سند ارزیابی سکوها). پس از آن، مقام صالح تأثیرات بالقوه دفع در محل موردنظر (دریا یا خشکی) را به‌طور جامع ارزیابی و فرضیه‌های اثرگذاری بر اطراف محیط دفع را بررسی می‌کند تا از پراکندگی آلاینده‌ها و ورود آنها به محیط زیست و آسیب به انسان، جانداران و ذی‌نفعان دریا جلوگیری کند (بندهای ۱۱، ۷ تا ۱، ۷، سند ارزیابی سکوها). در این مرحله، نهادهایی مانند آیمو می‌توانند مشاوره‌هایی برای در نظر گرفتن قابلیت‌های فناوری و ملاحظات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی، به مقام‌های صالح ارائه دهند تا آنها بتوانند رویه‌هایی را اتخاذ کنند که به حداقل تغییرات محیطی منجر شود (بند ۳، ۹، سند ارزیابی سکوها).

در نهایت، پیش و پس از دفع سکوها یا سازه‌های ساخت بشر، برای به حداقل رساندن آسیب‌ها و زیان‌های زیست‌محیطی و به حداکثر رساندن منافع آن، نظارت بر سکوها یا سازه‌های دفع‌شده به‌عمل خواهد آمد. در این خصوص، لازم است نتایج و اهداف برنامه‌های نظارت، در فواصل زمانی منظم پایش شوند تا مشخص شود آیا برنامه‌های میدانی^۴ دفع سکوها یا سازه‌ها به ادامه، اصلاح یا خاتمه نیاز دارند یا خیر (تصویر ۲).

1. A Pollution Prevention Plan

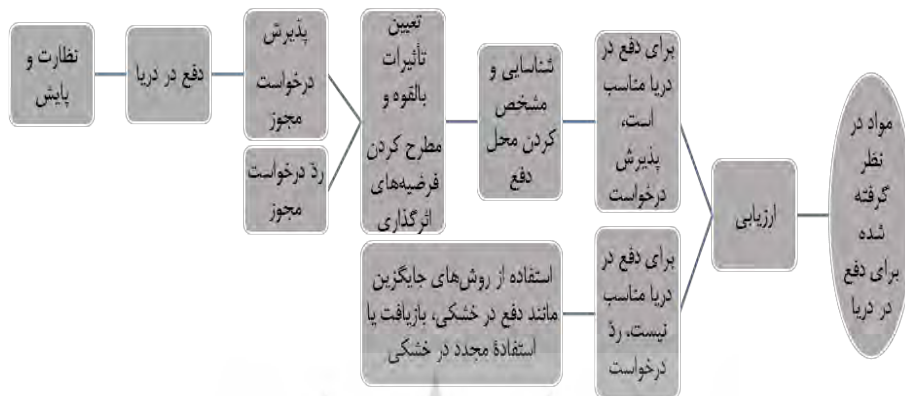
2. The Best Environmental Practices (BEP)

۳. دستورالعمل تعیین محل دفع (Dump-Site Selection) را در گزارش «گروه مشترک کارشناسان بر روی ابعاد علمی حمایت از محیط زیست (GESAMP)» می‌توان یافت، ر.ک:

Scientific criteria for the selection of waste disposal sites at sea. (1982). GESAMP Reports and Studies No. 16.

4. Field Programs

تصویر ۲. مراحل دفع سکوها و سازه‌های ساخت بشر



منبع: با تلخیص از «سند ارزیابی سکوها، مورخ ۲۰۰۰»

۳.۱.۲.۳. سند «دستورالعمل رهنمودهایی برای احداث آبنگ‌های مصنوعی»

ایمو، سند «دستورالعمل‌هایی برای احداث آبنگ‌های مصنوعی»^۱ را برای تضمین سازگاری توسعه آبنگ‌های مصنوعی با اهداف و مفاد کنوانسیون لندن و پروتکل آن و اصول اساسی رویکرد زیست‌بومی جهت مدیریت محیط‌زیست دریایی با همکاری برنامه محیط زیست ملل متحد (یونپ)، منتشر کرده است. رهنمودهای مندرج در این سند برای کمک به کشورهایی که نیازمند ارزیابی پیشنهادها مربوط به استقرار آبنگ‌های مصنوعی بر اساس معیارهای علمی معتبرند، مناسب است. همچنین این سند به کشورهایی که قبلاً ایجاد یک چارچوب قانونی مناسب را تشخیص داده‌اند یا چنین مقرراتی را وضع کرده‌اند، اما نیاز به راهنمایی یا به‌روزرسانی مقررات و دستورالعمل‌های خود را دارند، کمک می‌کند (مقدمه دستورالعمل رهنمودهایی برای احداث آبنگ‌های مصنوعی).

با توجه به ماده (۲)(ب)(۱) ۳ کنوانسیون لندن و ماده (۳)(۲)(۴) ۱ پروتکل لندن، مشروط بر اینکه ریختن زائدات در دریا با اهداف این کنوانسیون مغایرت نداشته باشد، به‌جای نهادن در نظر گرفته می‌شود. از این رو «تبدیل تأسیسات فراساحلی نفت و گاز به آبنگ‌های مصنوعی» «احداث»^۲ تلقی خواهد شد و این به‌جای نهادن مجاز و قانونی شمرده می‌شود. علت مشروط کردن مواد مذکور به «عدم

1. Guidelines for the Placement of Artificial Reefs, 2009.

۲. معادل انگلیسی واژه (placement) است که در متن قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد مصوب ۱۳۷۵/۰۶/۲۵ «به‌جای نهادن» ترجمه شده است. با این حال به‌نظر می‌رسد معادل‌های «قرارگیری» و «احداث» نیز صحیح و کاربردی باشد.

مغایرت با اهداف کنوانسیون»، جلوگیری از دور زدن مقررات کنوانسیون لندن و یا پروتکل آن با انباشت زائادات و زباله‌ها در دریا از طریق دفع است. از این رو در جلسات مشورتی بیست و دوم و بیست و سوم در سال‌های ۲۰۰۰ و ۲۰۰۱ میلادی دستورالعمل‌های سیاستی^۱ مربوط به احداث به صورت ذیل مقرر شد:

۱. به جای نهادن نباید به عنوان یک عذر ناشی از دفع مواد زائد در دریا به کار برده شود؛

۲. به جای نهادن نباید مخالف با اهداف کنوانسیون باشد؛

۳. اطلاعات در خصوص فعالیت‌های به جای نهادن می‌بایست توسط اعضای متعهد به دبیرخانه (آی‌مو) ارائه شود؛

۴. مواد به کار گرفته شده در فعالیت‌های به جای نهادن می‌بایست طبق رهنمودهای ویژه^۲ مربوطه

ارزیابی شوند.

در بیست و چهارمین نشست مشورتی کنوانسیون لندن برای به‌روزرسانی رهنمودهای مربوط به ارزیابی مواد، توافق شد که علاوه بر دنبال کردن دستورالعمل‌های سیاستی سال‌های قبل، دستورالعمل‌های تکمیلی مربوطه برای هر «هشت گروه مواد مندرج در پیوست ۱ پروتکل لندن^۲» به سند دستورالعمل رهنمودهایی برای قرارگیری آبنگ‌های مصنوعی^۳ ملحق شوند. سند اخیر با اذعان به اهداف متنوع آبنگ‌های مصنوعی از حیث مدیریت زیست‌محیطی، مدیریت ذخایر دریایی زنده، تشویق گردشگری و تحقیقات علمی و آموزشی، بر لزوم پذیرش رسمی سیاست استفاده از آبنگ‌های مصنوعی، بسط و تدوین قانونگذاری‌های ملی و نظارت بر حسن اجرای آن توسط مقام(های) صالح داخلی تأکید کرده است (بند ۱، ۳، ۲، دستورالعمل رهنمودهایی برای احداث آبنگ‌های مصنوعی). همچنین تأکید شده است که در مرحله صدور مجوز تبدیل سکو به آبنگ مصنوعی، ابعاد فنی و تأثیرات زیست‌محیطی قرارگیری تأسیسات متروکه نفت و گاز رعایت شود (بندهای ۳، ۳، ۲ و ۲، ۳، ۲، و پیوست‌های ۳ و ۴، دستورالعمل رهنمودهایی برای احداث آبنگ‌های مصنوعی) و سپس اقدامات لازم نظارتی توسط مقام(های) صالح، انجام می‌گیرد (بند ۴، ۳، ۲، دستورالعمل رهنمودهایی برای احداث آبنگ‌های مصنوعی). اگرچه طبق این سند، مجوز تغییر کاربری سکوه‌های متروکه نفت و گاز به آبنگ مصنوعی داده شده است، اما بیم آن می‌رود که دفع این گونه مواد در دریا موجب تضعیف مقررات برچیده‌سازی کنوانسیون دریاها ۱۹۸۲، دستورالعمل‌های ۱۹۹۸ آی‌مو و مقررات سازمان‌های منطقه‌ای شود. از این رو لازم است تمامی ارزیابی‌ها و صدور مجوزها محدود و همراه با در نظر گرفتن ملاحظات همه‌جانبه باشد (پیوست ۳، دستورالعمل رهنمودهایی برای احداث آبنگ‌های مصنوعی).

۱. به «رهنمودهای ویژه ارزیابی سکوها یا سایر سازه‌های ساخته شده توسط بشر در دریا» اشاره دارد.

۲. شناورها و سکوها جزء این پیوست است.

۳. ر.ک: پیوست‌های ۵ و ۶ سند دستورالعمل رهنمودهایی برای احداث آبنگ‌های مصنوعی.

به‌طور کلی می‌توان گفت که کنوانسیون لندن و اسناد ملحق به آن، تکمیل‌کننده دستورالعمل‌های ۱۹۸۹ آیمو هستند، زیرا دستورالعمل‌های ۱۹۸۹ به معیارهای «انتقال» تأسیسات متروکه پرداخته‌اند، درحالی‌که کنوانسیون لندن، پروتکل و دستورالعمل‌های آن به‌ترتیب شیوه‌های «دفع تأسیسات» و «تبدیل سکو به آبنگ» را در نظر گرفته‌اند. با این حال، هر دو دسته اسناد، مسئله «رهاسازی در دریا» را ذکر کرده‌اند، با این تفاوت که دستورالعمل آیمو به عوامل ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست نظر داشته^۱، اما کنوانسیون لندن و پروتکل آن، صرفاً به عامل رعایت محیط‌زیست دریایی توجه داشته‌اند^۲ (Lyons, 2013: 10-12). در نتیجه، استانداردهای ۱۹۸۹ آیمو به‌همراه کنوانسیون لندن و ملحقاتش، لزوم برچیده‌سازی تأسیسات متروکه کشورهای متعاقد را تأکید کرده‌اند، اما درباره اعمال شیوه‌های برچیده‌سازی (دفع، به‌جای نهادن، انتقال، تبدیل سکو به آبنگ یا دیگر استفاده‌های جایگزین) متفاوت عمل کرده‌اند. به همین علت، ضرورت تنظیم و تدوین یک کنوانسیون جهانی مستقل از کنوانسیون حقوق دریاها و کنوانسیون لندن که بتواند بر کلیه شیوه‌های برچیده‌سازی همه تأسیسات فراساحلی (ثابت، شناور و خطوط لوله) در کلیه مناطق دریایی اعمال شود، استنباط می‌شود. افزون بر این آیمو با داشتن نقش خطیر در ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی می‌تواند با همکاری دیگر ارکان سازمان ملل متحد مانند برنامه محیط‌زیست ملل متحد و بانک جهانی جزئیات مسئولیت‌های حقوقی و مالی عملیات برچیده‌سازی را در قالب کنوانسیون جهانی فراهم کند.

در پایان شایان ذکر است طبق مقررات موجود درباره برچیده‌سازی تأسیسات ثابت (دستورالعمل‌های ۱۹۸۹ و کنوانسیون لندن و پروتکل ۱۹۹۶ آن)، آیمو نسبت به تدوین مقررات، آموزش، نظارت بر اجرا و تشریک مساعی با کشورها در زمینه انتقال و دفع تأسیسات فراساحلی متروکه متعهد است، از این رو نقض هر یک از تعهدات بین‌المللی فوق موجب مسئولیت بین‌المللی آن سازمان خواهد شد. برای مثال اگر آیمو با گرفتن تصمیمی از تعهدات بین‌المللی خود راجع به دفع و برچیده‌سازی سازه‌های متروکه شانه خالی کند یا بدون در نظر گرفتن شرایط لازم برای دولتی مجوزی صادر کند تا او بتواند تعهدات بین‌المللی خود را دور بزند، سازمان عمل متخلفانه بین‌المللی انجام داده و مسئولیت بین‌المللی خواهد داشت، مگر آنکه بتواند به استثنای فورس‌ماژور، اجبار و یا ضرورت برای عدم برچیده‌سازی یا انتخاب روش‌هایی غیر از برچیده‌سازی کامل سازه‌های متروکه استناد بورزد که باز هم ملزم به جبران خسارت به زیان‌دیدگان است (Draft articles on the responsibility of international organizations, 2011: Art. 17,) 23,24,25 and 27؛ مومنی راد، ستایش پور، ۱۳۹۸: ۶۴۵-۶۵۱؛ زمانی، ۱۳۸۸: ۳۸-۳۹).

۱. ر.ک: مواد (۱)۲، (۲)۲ و (۴)۲ دستورالعمل ۱۹۸۹ آیمو.

۲. اسناد ۲۰۰۰ و ۲۰۰۹ کنوانسیون لندن در مبحث «استفاده‌های جایگزین از تأسیسات» به‌طور ضمنی و مختصر به ایمنی دریایی توجه داشته‌اند.

۲.۲.۳. کنوانسیون بین‌المللی «بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها»

آی‌مو برای یکپارچه کردن مقررات «محیط‌زیست، سلامت و ایمنی شغلی کارگران صنعت بازیافت کشتی» با همکاری سازمان بین‌المللی کار^۱ و ارکان کنوانسیون بازل^۲، اقدام به تدوین و تصویب متن کنوانسیون بین‌المللی «برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها»^۳ موسوم به کنوانسیون هنگ‌کنگ در سال ۲۰۰۹ کرده است. این کنوانسیون، به‌دنبال تکمیل اسناد پیشینی مانند «قطعنامه الف» (۱۹۸۲/۳۴) آی‌مو^۴، «رهنمودهای فنی کنوانسیون بازل برای مدیریت ایمن زیست‌محیطی اوراق کامل یا جزئی کشتی‌ها»^۵ و «رهنمودهای مصوب سازمان بین‌المللی کار درباره ایمنی و سلامت اوراق کشتی»^۶ تهیه شده و مقررات فعالیت‌های برچیده‌سازی کامل و جزئی کشتی‌ها، از جمله «واحدهای شناور تولید، انباشت، فرآورش و ذخیره‌سازی نفت و گازی»^۷، را جهت بازیابی اجزا و مواد، پردازش مجدد، استفاده مجدد و مراقبت از مواد خطرناک آنها تبیین کرده است (ماده ۲(۷) و ماده ۲(۱۰)، کنوانسیون هنگ‌کنگ). این سند بین‌المللی با عنایت به رویکرد احتیاطی مندرج در اصل ۱۵ اعلامیه ریو و قطعنامه ۶۳(۳۷) کمیته حمایت از محیط زیست دریایی آی‌مو^۸ به‌دنبال تشویق و الزام کشورهای متعاقد برای جایگزینی مواد خطرناک در صنعت ساخت و نگهداشت کشتی به مواد کمتر خطرناک یا ترجیحاً غیرخطرناک است، بدون آنکه به ایمنی کشتی، ایمنی و سلامت دریانوردان یا جمعیت اطراف تأسیسات بازیافت کشتی و بهره‌وری عملیاتی کشتی لطمه‌ای وارد شود (بندهای ۸ و ۷ مقدمه؛ مواد ۳ و ۱) کنوانسیون هنگ‌کنگ ۱ و مقرر شماره ۱۷ پیوست کنوانسیون). همچنین بر لزوم تهیه یک برنامه جهت پرداختن به ایمنی و آموزش کارگران، حفاظت از سلامت انسان و محیط زیست، نقش‌ها و مسئولیت‌های کارکنان، آمادگی

1. International Labor Organization (ILO)
2. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.
3. International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships; Hong Kong Convention, 2009. This Convention has not entered into force.
4. Resolution A.981(24): "New Legally Binding Instrument on Ship Recycling", IMO, Assembly 24th session Agenda item 11, Adopted on 1 December 2005.
5. Decision VI/24 of the Sixth Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, which adopted Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management (ESM) of the Full and Partial Dismantling of Ships.
6. the Guidelines approved by the 289th session of the Governing Body of the International Labour Office (Safety and Health in Shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey), Interregional Tripartite Meeting of Experts on Safety and Health in Shipbreaking for Selected Asian Countries and Turkey Bangkok, 7-14 October 2003.
7. Floating Storage Units (FSUs), and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs)
8. Resolution MEPC.67(37) Guidelines on Incorporating of the Precautionary Approach in the Context of Specific IMO Activities, adopted on 15 September 1995.

فوری و برنامه واکنش، سیستم‌های نظارت، گزارش‌دهی و ثبت سوابق با در نظر گرفتن دستورالعمل‌های آی‌مو تأکید کرده است (بند ۱۸، پیوست کنوانسیون هنگ‌کنگ).

دامنه شمول کنوانسیون هنگ‌کنگ نسبت به کشورهای است که پرچم کشتی^۱ یا تأسیسات بازیافت کشتی در حوزه صلاحیت کشوری باشد که متعهد به این کنوانسیون است. این کشورها، موظف به کنترل کشتی‌ها (ماده ۴)، بازرسی و ارائه گواهینامه‌ها طبق مندرجات پیوست (ماده ۵ کنوانسیون و پیوست ۲ قطعنامه (۶۴) ۲۲۲ کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی آی‌مو، ۲۰۱۲)، احراز صلاحیت بر کشتی‌ها جهت بازیافت (ماده ۶)، تبادل اطلاعات با آی‌مو یا طرف‌های دیگر کنوانسیون، در صورت درخواست (مواد ۷ و ۱۲)، همکاری در بازرسی‌ها (ماده ۸ کنوانسیون و پیوست ۳ قطعنامه (۶۴) ۲۲۲ کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی آی‌مو، ۲۰۱۲)، همکاری و مشاوره‌های فنی (ماده ۶) و تفتیش تخلیفات (مواد ۹ و ۱۰، کنوانسیون هنگ‌کنگ) هستند. در ضمن کشورهای متعهد به عدم خدشه وارد کردن به تعهدات و حقوق ناشی از کنوانسیون حقوق دریاها، حقوق بین‌الملل عرفی دریا و دیگر موافقت‌نامه‌های بین‌المللی مرتبط و قابل اعمال، متعهد شده‌اند (ماده ۱۵، کنوانسیون هنگ‌کنگ).

از طرف دیگر، آی‌مو به‌عنوان امین و دبیرخانه (مواد ۱ و ۱۶ کنوانسیون هنگ‌کنگ)، مسئولیت ارائه رهنمودهای تکمیلی^۲ (ماده ۸، کنوانسیون هنگ‌کنگ)، دریافت گزارش‌های دولت‌های متعهد (مواد ۹ و ۱۰)، بازرسی گزارش‌های صادره، پیگیری گزارش‌های نقض کنوانسیون از جانب دیگر طرف‌ها (مقرره ۱۰ پیوست ۱ و ماده (۱۰) ۹ کنوانسیون هنگ‌کنگ)، انتشار گزارش‌ها، همکاری و مساعدت‌های فنی برای نیل به اهداف کنوانسیون (مواد ۱۳ و ۱۸)، تشکیل جلسات برای اصلاح و اعمال متن کنوانسیون، با توجه به ملاحظات آی‌مو و دیگر کشورها (ماده (۶) ۱۸)، همکاری با سازمان‌های بین‌المللی و غیردولتی جهت اصلاح و مشورت (مقرره ۶، پیوست ۱) و تشکیل یک «گروه فنی» زیر نظر کمیته حفاظت از محیط زیست، را دارد (مقرره‌های ۶ و ۷، پیوست ۱، کنوانسیون هنگ‌کنگ).

تاکنون تعداد کمی از کشورها به این کنوانسیون پیوسته‌اند، از این‌رو نمی‌توان ادعا کرد که مفاد این کنوانسیون فی‌مابین کشورهای عضو آی‌مو از قدرت زیادی برخوردار است.^۳ از سوی دیگر، امروزه اهمیت

۱. به استثنای کشتی‌های جنگی، کشتی‌های دولتی غیرتجاری و کشتی‌های زیر ۵۰۰ تن یا کشتی‌هایی که صرفاً در آب‌های تحت حاکمیت یا صلاحیت خود فعالیت کرده‌اند (ماده (۲) ۳ کنوانسیون هنگ‌کنگ).

۲. اجرای دستورالعمل‌ها و تعهدات بعدی آی‌مو درباره کنوانسیون هنگ‌کنگ الزام‌آور نیست، چراکه بعضی از دولت‌ها دارای رهنمودها و استانداردهای پیشرفته‌تری نسبت به استانداردهای حداقلی آی‌مو هستند، مگر آنکه در زمان تصویب دستورالعمل‌های تکمیلی به‌نحو دیگری توافق شود (مرزبان، ۱۳۹۱: ۳۸۴).

۳. زمان الزام، ۲۴ ماه پس از تصویب ۱۵ کشور است که ۴۰ درصد از حمل‌ونقل تجاری جهان را بر حسب تناژ ناخالص تشکیل می‌دهند. اکنون مجموع حداکثر حجم بازیافت سالانه کشتی کمتر از ۳ درصد تناژ ترکیبی آنها نیست. به همین

سازگاری محیط‌زیستی و مدیریت صحیح دفع مواد زائد و مواد خطرناک برای زندگی ذی‌نفعان دریا، به‌ویژه برای کودکان، افراد محلی و کارگران صنعت بازیافت کشتی، به‌عنوان یکی از مسائل حقوق بشری روشن شده است. از همین روی شورای حقوق بشر در سال ۲۰۲۰ میلادی جهت پیگیری «پیامدهای مدیریت و دفع زیست‌محیطی سالم مواد و ضایعات خطرناک برای حقوق بشر»^۱ گزارشی را منصوب کرده است تا با همکاری آژانس‌های تخصصی سازمان ملل متحد، دولت‌ها و دیگر ذی‌نفعان، شرایط رسیدن به مدیریت صحیح زباله‌ها را ارزیابی و گزارش دهد (Resolution adopted by the Human Rights Council, 2020: Para. 4-8).

۴. تأثیر مقررات برچیده‌سازی آیمو بر سازمان‌های منطقه‌ای

دستورالعمل ۱۹۸۹ آیمو توانسته استانداردهای حداقلی‌ای در زمینه برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی فراهم آورد و به دولت‌های ساحلی این اختیار را داده است تا قدرت صلاحیتی خود را از طریق موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای و قوانین ملی گسترش دهند (Moller, 2016: 28-29). ماده ۱۹۴ کنوانسیون حقوق دریاهای قطب‌نما الف (۲۳) ۹۶۴ آیمو). از سوی دیگر، کنوانسیون لندن و پروتکل آن، دولت‌های متعاقد را با توجه به شرایط ویژه و نیازهای منطقه‌ای و ملی‌شان ت به اقدامات مشترک طبق اسناد منطقه‌ایشویق کرده‌اند (LC 37 & 39/16/Add.1 Annex 7, 2017: 16,35). بر همین اساس، کنوانسیون‌های منطقه‌ای: اسپار (منطقه شمال شرقی آتلانتیک)، بارسلونا (منطقه مدیترانه^۲)، کارتاگنا (منطقه کارائیب^۳)، کویت (منطقه خلیج فارس^۴) و آبیجان (منطقه غرب و مرکزی آفریقا^۵)؛ دستورالعمل‌هایی را در زمینه برچیده‌سازی تأسیسات متروکه مقرر کرده‌اند (Martin, 2004: 6-7). در این تحقیق، به‌اختصار به تأثیر آیمو بر روی مقررات برچیده‌سازی کنوانسیون منطقه‌ای اسپار پرداخته شده است، زیرا مقررات این کنوانسیون نسبت به دیگر معاهدات منطقه‌ای پیشروتر، دقیق‌تر و سختگیرانه‌تر است و همین مسئله موجب کاهش ابهام در حدود تعهد به برچیده‌سازی و نیز نحوه اجرای آن توسط کشورهای متعاقد می‌شود.^۶

علت تاکنون این کنوانسیون لازم‌الاجرا نشده است. هم‌اکنون ۱۹ کشور متعاقد به این کنوانسیون هستند.

1. Implications for human rights of the environmentally sound management and disposal of hazardous substances and wastes
2. The Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution (*Barcelona Convention*), 1976.
3. The Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region (WCR) or Cartagena Convention.
4. Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution, 1978.
5. Convention for Co-operation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region (*Abidjan Convention*), 1981.

۶ این ارزیابی براساس مطالعات محقق و همچنین تحقیقاتی چون (Moller, 2016) حاصل شده است.

۱.۴. تأثیر سازمان بین‌المللی دریانوردی بر پیمان منطقه‌ای «شمال شرقی آتلانتیک (اسپار)»^۱

کنوانسیون «اسپار» به‌عنوان پیمان منطقه‌ای شمال شرقی دریای آتلانتیک در حوزه محیط‌زیست دریایی، با ادغام دو پیمان پاریس و اسلو^۲ برای اولین بار در سال ۱۹۹۱، موافقت خود را با توجه به دستورالعمل‌های ۱۹۸۹ آیمو بر «ضرورت پیشرفت در جهت ایجاد دستورالعمل‌های مدیریت دفع سکوها به شیوه‌ای رضایت‌بخش از نظر زیست‌محیطی» اعلام کرد (Progress report on the activities of (the Oslo and Paris Commissions, 1990:21). از این رو در سال ۱۹۹۱ کمیسیون اسلو (رکن پیشین کنوانسیون اسپار) دستورالعمل‌هایی برای دفع تأسیسات فراساحلی ثابت (سکوه‌های فولادی و بتونی) کشورهای عضو^۳ تصویب کرد که دستورالعمل‌های ۱۹۸۹ آیمو را تکمیل می‌کرد (Rodriguez-Lucas, 2016: 33). بعدها، کمیسیون اسپار «تصمیم ۹۸/۳: دفع تأسیسات فراساحلی بدون استفاده»^۴ را جایگزین مقررات قبلی^۵ کرد و هرگونه دفع و برجای گذاشتن تأسیسات بدون استفاده (به‌طور کامل یا جزئی) را در محدوده دریایی کنوانسیون ممنوع دانست (ماده ۲، تصمیم ۹۸/۳) و فقط برخی از گروه‌های سازه‌ای (پیوست ۱ تصمیم ۹۸/۳) با توجه به ارزیابی صورت‌گرفته (پیوست ۲ تصمیم ۹۸/۳) و مشورت با سایر کشورهای عضو (پیوست ۳ تصمیم ۹۸/۳) به‌همراه گزارش‌دهی (پیوست ۴ تصمیم ۹۸/۳) می‌توانند در جای خود در دریا باقی بمانند.

همچنین اسپار دستورالعمل‌هایی دربارهٔ آبنگ‌های مصنوعی با هدف حفاظت، بازسازی، تمرکز و/یا افزایش تولید منابع زنده دریایی، برای شبلات یا حفاظت از طبیعت و زیستگاه‌ها تهیه کرد (OSPAR

1. OSPAR Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic.

۲. نام کنوانسیون «اسپار» که ترکیبی از نام کنوانسیون «اسلو» و نام کنوانسیون «پاریس» است، در ۲۲ سپتامبر ۱۹۹۲ در پاریس منعقد و در ۲۵ مارس ۱۹۹۸ لازم‌الاجرا شد. این کنوانسیون شامل کنوانسیون ۱۹۷۲ اسلو در خصوص دفع زباله در دریا و کنوانسیون ۱۹۷۴ پاریس در مورد آلودگی دریایی ناشی از منابع زمینی است که تلاش کرده محتوای دو کنوانسیون پیشین را ترکیب و به‌روزرسانی کند. اگرچه کنوانسیون اسپار جایگزین کنوانسیون‌های اسلو و پاریس شده، اما تصمیم‌گیری‌ها و سایر موافقت‌نامه‌های اتخاذشده بر اساس آن کنوانسیون‌ها همچنان قابل اجرا هستند، مگر اینکه با اقدامات جدید اتخاذشده در کنوانسیون اسپار لغو شده باشند. کنوانسیون اسپار دارای ۳۴ ماده و پنج ضمیمه است که ضمایم دوم و سوم به‌ترتیب در خصوص «پیشگیری و محو آلودگی ناشی از دفع» و «پیشگیری و محو آلودگی ناشی از منابع فراساحلی» است که مرتبط با برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی می‌شود.

۳. این کنوانسیون توسط کشورهای بلژیک، دانمارک، جامعه اروپا، فنلاند، فرانسه، آلمان، ایسلند، ایرلند، هلند، نروژ، پرتغال، اسپانیا، سوئد و پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی، لوکزامبورگ و سوئیس امضا و تصویب شده است که در بین آنها کشورهای دانمارک، آلمان، نروژ، بریتانیای کبیر، ایرلند، هلند و اسپانیا دارای تأسیسات فراساحلی نفت و گاز هستند.

4. OSPAR Decision 98/3 on the Disposal of Disused Offshore Installations, 1998.

5. OSPAR Decision 95/1 Concerning to Dumping Disused Offshore Installations, June 1995.

Guidelines on Artificial Reefs in relation to Living Marine Resources, 2012-3). در واقع سند اخیر، با هدف ممانعت از آسیب رساندن به محیط زیست دریایی و زیان به سایر کاربران دریا از اعمال طرح آبنگ مصنوعی برای تأسیسات متروکه فراساحلی نفت و گاز، که طبق تصمیم ۹۸/۳ «دور انداختن»^۱ انداختن آنها ممنوع شده، خودداری کرده است. این سند اهتمام خود را بر این داشته که جلوی حیل‌گری شرکت‌های بزرگ نفتی با هدف کاستن هزینه‌هایشان را بگیرد. در حال حاضر بیش از ۱۳۵۳ عدد تأسیسات دریایی در منطقه دریایی اسپار عملیاتی‌اند که بیشتر آنها تأسیسات فولادی ثابت زیردریا هستند و انتظار می‌رود میزان چشمگیری از آنها در دو دهه آینده به پایان عمر خود برسند. از زمان اجرایی شدن تصمیم ۹۸/۳ حدود ۱۷۰ مورد از تأسیسات برچیده شده و صرفاً اجازه بر جای ماندن تأسیسات در ده مورد صادر شده است (OSPAR's Offshore Industry Committee: fact sheet 2022: 1-2).

«کمیته صنایع فراساحلی اسپار»^۲ به‌عنوان نهاد فرعی اسپار، که وظیفه پیشبرد و هماهنگی امور پیشگیری و حذف آلودگی ناشی از فعالیت‌های دریایی دارد و در ارائه راهبرد محیط‌زیست اقیانوس اطلس شمال شرقی مساعدت می‌کند، نقش شایان توجهی در تنظیم و تدوین مقررات برچیده‌سازی در حوزه اسپار دارد. این کمیته جلسات متناوبی را با هدف بررسی و به‌روزرسانی پیوست‌های تصمیم ۹۸/۳ با توجه به فناوری‌های روز و ملاحظات زیست‌محیطی، با آیمو با ملاحظه دستورالعمل‌های ۱۹۸۹، کنوانسیون و پروتکل لندن برگزار می‌کند (Terms of Reference for the Coordination Group and Committees for 2022 – 2025, 2022, Annex 3:7) تا شیوه‌های فعلی برچیده‌سازی را برای یکدیگر به اشتراک بگذارند و در استاندارد کردن دستورالعمل‌ها با یکدیگر همکاری کنند (Terms of Reference for the Coordination Group and Committees for 2022 – 2025, 2022: 3, 5, 10 and 15; OSPAR Joint Assessment and Monitoring Programme (JAMP) 2014 – 2023, 2022: ; Strategy of the OSPAR Commission for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic 2030, 2021:5,76; Memorandum of Understanding (MoU) between the International Maritime Organization (IMO) and the OSPAR Commission for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic (OSPAR Commission) on the promotion of the London Convention and London Protocol).

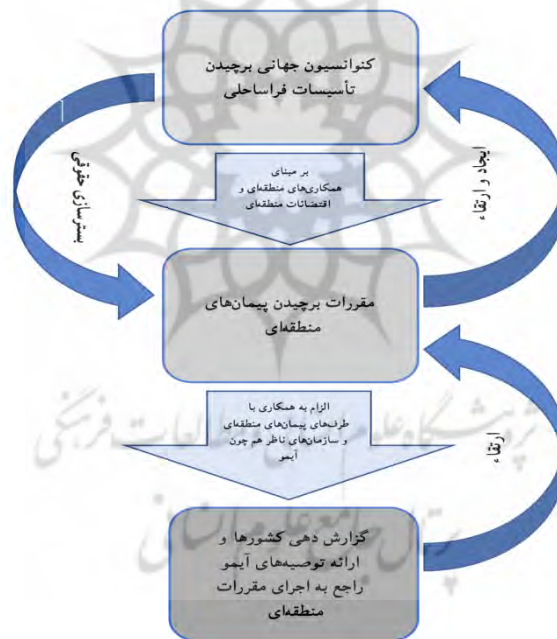
با توجه به مباحث اشاره‌شده در زمینه ضرورت ایجاد یک کنوانسیون جهانی، که در بردارنده مقررات جامع، یکپارچه و مؤثر برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی است (Trevesunt, 2020: 452)، وجود و

۱. دور انداختن معادل کلمه انگلیسی (Disposal) است، اما در «قانون اجازه عضویت جمهوری اسلامی ایران در کنوانسیون بازل درباره کنترل انتقالات برون مرزی مواد زائد زیان‌بخش و دفع آنها» و ماده (ج) ۳ «قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد»، «دفع» ترجمه شده است.

2. OSPAR Offshore Industry Committee

توسعهٔ پیمان‌های منطقه‌ای متعدد بر مبنای همکاری‌های منطقه‌ای و اقتضات منطقه‌ای، احساس می‌شود. به طوری که آن پیمان‌ها قادر باشند، الزامات بین‌المللی برچیده‌سازی را از طریق عرف بین‌المللی یا یک کنوانسیون جهانی ایجاد کنند یا ارتقا دهند. در این زمینه، کشورهای متعهد به پیمان‌های منطقه‌ای با همکاری آی‌مو از طریق ارائهٔ گزارش‌ها و توصیه‌های لازم و نیز بهره‌گیری از منابع بودجه‌ای و آموزشی آن سازمان، قادرند نقش شایان توجهی در به‌روزرسانی و تضمین مقررات بین‌المللی ایفا کنند. از سوی دیگر، کنوانسیون جهانی برچیده‌سازی می‌تواند با بسترسازی حقوقی همچون یک چتر، پیمان‌های منطقه‌ای را پوشش دهد و فعالیت‌های برچیده‌سازی کشورهای غیرمتعهد به پیمان‌های منطقه‌ای را تنظیم و مدیریت کند (تصویر ۳).

تصویر ۳. رابطهٔ پیمان‌های منطقه‌ای با کنوانسیون جهانی برچیده‌سازی تأسیسات متروکه



منبع: تحقیقات محقق

۵. جمع‌بندی و نتیجه

سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) با داشتن اهلیت حقوقی بین‌المللی در زمینهٔ ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی، نقش بسیار مهمی در تنظیم و اجرای مقررات برچیده‌سازی تأسیسات

فراساحلی متروکه داشته است. این مقاله در زمینه تحلیل نقش آیمو در مسئله برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی به استنتاج‌های ذیل نائل شد:

الف) آیمو با تدوین مقررات «دستورالعمل‌های ۱۹۸۹» تلاش کرده مجموعه‌ای از ضوابط و معیارهای پذیرفته‌شده بین‌المللی را درباره برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی تهیه و گردآوری کند، اما به‌علت شفافیت ناکافی و نقصان نیازمند تلاش‌های بعدی این سازمان صلاحیت‌دار، به‌ویژه در ارتباط با کشورهای در حال توسعه، است.

ب) هرچند آیمو به‌عنوان امین و دبیر اجرایی کنوانسیون لندن ۱۹۷۲ و پروتکل آن، به دو روش برچیده‌سازی یعنی؛ «دفع تأسیسات» و «تبدیل سکو به آبنگ» پرداخته، مع‌هذا تهیه و تدوین یک کنوانسیون جهانی که دربردارنده تعهدات تمامی روش‌های برچیده‌سازی برای همه تأسیسات فراساحلی ثابت و شناور مستقر در همه مناطق دریایی است، ضروری قلمداد می‌شود. افزون بر این آیمو به‌عنوان امین و دبیرخانه کنوانسیون بین‌المللی «بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست» موسوم به کنوانسیون هنگ‌کنگ، بر حسن اجرای برچیده‌سازی تأسیسات شناور نظارت داشته و همکاری‌های مقتضی را در این باره می‌کند، با وجود این به‌دلیل ملاحظات حقوق بشری ذی‌نفعان دریا لازم است دامنه پیگیری و نظارت خود را افزایش دهد.

ج) با عنایت به اسناد بین‌المللی مطروح در این مقاله، آیمو مکلف است نظارت مقتضی، مشارکت و همکاری‌های فنی لازم خود را به کشورهای متعاقد در زمینه مقررات برچیده‌سازی تأسیسات متروکه ارائه دهد. همین مسئله موجب می‌شود تا مقررات برچیده‌سازی در سطوح ملی و منطقه‌ای ارتقا یابند. متعاقب ارتقای مقررات ملی و پیمان‌های منطقه‌ای، سازوکار کنوانسیون جهانی برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی متروکه ایجاد و یا ارتقا خواهد یافت. همچنین آیمو با مشارکت در تدوین و نظارت بر حسن اجرای کنوانسیون جهانی برچیده‌سازی تأسیسات فراساحلی متروکه می‌تواند بستر لازم برای تقویت مقررات منطقه‌ای و ملی فراهم سازد.

منابع

۱. فارسی

الف) کتاب‌ها

۱. زمانی، سید قاسم (۱۳۸۸). حقوق سازمان‌های بین‌المللی: شخصیت، مسئولیت، مصونیت. تهران: شهر.
۲. مرزبان، علی‌اکبر (۱۳۹۱). سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی. تهران: اسرار دانش.

ب) مقالات

۳. اکبرپور، حمیدرضا؛ میرعباسی، سیدباقر؛ کامرانی، احسان (۱۴۰۰). نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در جلوگیری از آلودگی ناشی از دفع ضایعات: مطالعه موردی کنوانسیون لندن. *فصلنامه علمی محیط‌زیست و توسعه فرابخشی*، (۱۷)، ۴۱-۵۰. <https://doi.org/10.22034/envj.2021.92050>
۴. رضاییان مهر، مصطفی؛ کاشانی، جواد (۱۳۹۵). برجیدن تأسیسات نفت و گاز دریایی از منظر حقوق بین‌الملل. *فصلنامه پژوهش حقوق عمومی*، (۵۰)، ۹۳-۵۹. <https://doi.org/10.22054/qjpl.2016.3966>
۵. طلایی، فرهاد؛ حیدری، الهام (۱۳۹۴). نقش سازمان‌های بین‌المللی دارای صلاحیت جهانی در مقابله با آلودگی زیست‌محیطی ناشی از پسماندها. *مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز*، (۲)، ۱۲۳-۱۷۱. <https://doi.org/10.22099/jls.2015.3215>
۶. مؤمنی راد، احمد؛ ستایش‌پور، محمد (۱۳۹۸). دامنه مفهومی مسئولیت اشتقاقی سازمان‌های بین‌المللی در حقوق بین‌الملل. *فصلنامه مطالعات حقوق عمومی*، (۳)، ۶۳۵-۶۵۵. <https://doi.org/10.22059/jplsq.2018.242627.1589>

ج) اسناد

۷. آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، تاریخ تصویب: ۱۳۷۵/۰۹/۲۸.
۸. قانون اجازه عضویت جمهوری اسلامی ایران در کنوانسیون بازل درباره کنترل انتقالات برون مرزی مواد زاید زیان‌بخش و دفع آنها، مصوب ۱۳۷۱/۰۶/۳۱.
۹. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد، مصوب ۱۳۷۵/۰۶/۲۵.
۱۰. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها، مصوب ۱۳۸۹/۰۲/۲۸.

۲. انگلیسی

A) Books

1. Kwiatkowska, B. (1999). General Features of the Relationship between UNCLOS and IMO Shipping Regulations. In: *International Organizations and the Law of the Sea*. Edited by Kwiatkowska, Barbara. Vol.13 Netherlands: Kluwer Law International.
2. Moller, L. (2016). UN Law on Decommissioning Offshore Installations. In: *Oil and Gas Decommissioning: law, Policy and comparative Practice*. Edited by Hammerson, Marc and Antonas, Nicholas. Second Edition. UK: Globe Law and Business Ltd. 21-32.
3. Nordquist, Myron H.; Nandan, Satya, & Rosenne, Shabtai (1985). *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*. Neatherlands: Martinus

Nijhoff Publishers.

4. Rodriguez- Lucas, L. (2016). OSPAR's Decommissioning Policy. In: *Oil and Gas Decommissioning: law, Policy and comparative Practice*. Edited by Hammerson, Marc and Antonas, Nicholas. Second Ed. UK: Globe Law and Business Ltd. 33-45.
5. Trevisanut, S. (2020). Decommissioning of Offshore Installations: A Fragmented and Ineffective International Regulatory Framework. In: *The Law of Seabed Access, Uses, and Protection of Seabed Resources*. Edited by Banet, Catherine. The Neatherlands: Brill. (90), 431-453.
6. Walfrum, R., & Matz, N. (2003). *Conflicts in International Environmental Law*. Germany: Springer.

B) Articles

7. Hamzah, B. A. (2003). International rules on decommissioning of offshore installations: some observations. *Marine Policy*. (27), 339–348, [https://doi.org/10.1016/S0308-597X\(03\)00040-X](https://doi.org/10.1016/S0308-597X(03)00040-X).
8. Beckman, R., & Sun, Z. (2017). The Relationship between UNCLOS and IMO Instruments, *Asia-pacific journal of ocean law and policy*. (2), 201-246, doi: <https://doi.org/10.1163/24519391-00202003>.
9. Beckman, R. (2012). Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures, Presentation by CIL Director. *Presented at 36th Annual Conference of the Center for Oceans Law and Policy (COLP)*. Halifax, Nova Scotia.
10. Giannopoulos, N. (2019). Global environmental regulation of offshore energy production: Searching for legal standards in ocean governance. *Review of European, Comparative & International Environmental Law*. (28), 289–303, DOI: 10.1111/reel.12296.
11. Kolian, Stephan R., Godec, Micheal, Sammarco, Paul W. (2019). Alternate uses of retired oil and gas platforms in the Gulf of Mexico. *Ocean and Coastal Management*. 167, 52–59, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2018.10.002>.
12. Lyons, Y. (2014). The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, (29), 480–520, <https://doi.org/10.1163/15718085-12341322>
13. Lyons, Y. (2013). Abandoned Offshore Installations in Southeast Asia and the Opportunity for Rigs-to-Reefs, available at: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2013/03/Youna-Lyons-Abandoned-Offshore-Installations.pdf> (Accessed 25 January 2025)
14. Nguyen, L. N. (2021). Jurisdiction and Applicable Law in the Settlement of Marine Environmental Disputes under UNCLOS. *Korean Journal of International and Comparative Law* .(9), 337–353, <https://doi.org/10.1163/22134484-12340161>.
15. Martin, T. (2004). Decommissioning of international Facilities Evolving Standards and key issues. *OGEL*. (5), <http://URL: www.ogel.org/article.asp?key=765>(Accessed 25 January 2025)
16. Vukas, B. (2004). Generally Accepted International Rules and Standards, *The Law of Sea*, Brill, Nijhoff publication. (45), 25-37, https://doi.org/10.1163/9789047405375_005

C) Documents

17. 1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (as amended in 2006).
18. A/RES/69/245, Oceans and the law of the sea, Resolution adopted by the General Assembly on 29 December 2014.
19. ANNEX 1, London Protocol (1996) Wastes or Other Matter That May Be Considered for Dumping.
20. ANNEX 2, London Protocol (1996), Assessment of Wastes or Other Matter That May Be Considered for Dumping.
21. ANNEX 4, Resolution MEPC.210(63), Adopted on 2 March 2012, Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling.
22. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, 1989.
23. Convention on Biological Diversity (CBD), 1991.
24. Convention on the International Maritime Organization, Adopted in Geneva, Switzerland, on 6 March 1948.
25. Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter the "London Convention (LC)", 1972.
26. Decision VI/24 of the Sixth Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, which adopted Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management (ESM) of the Full and Partial Dismantling of Ships.
27. Decommissioning Methodology and cost valuation, prepared for the U.S. Department of the Interior Bureau of Safety and Environmental Enforcement, Prepared by ICF Incorporate, Call Order No. E14PB00056 (USA).
28. Draft articles on the responsibility of international organizations, adopted by the International Law Commission at its sixty-third session, in 2011, and submitted to the General Assembly as a part of the Commission's report covering the work of that session (A/66/10, para. 87). The report will appear in Yearbook of the International Law Commission, 2011, vol. II, Part Two.
29. Draft conclusions on identification of customary international law, with commentaries, adopted by the International Law Commission at its seventieth session, in 2018, and submitted to the General Assembly as a part of the Commission's report covering the work of that session (A/73/10). The report, which also contains commentaries to the draft articles (para. 66), will appear in Yearbook of the International Law Commission, 2018, vol. II, Part Two.
30. Geneva Convention on the Continental Shelf (CCS), 1958.
31. 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 (16)), Adopted on 19 October 1989.
32. Guidelines for the Placement of Artificial Reefs, London Convention and Protocol/UNEP, London, 2009.
33. Guidelines on Late-life/Decommissioning Inspection and Maintenance, Oil & gas UK, Nov. 2015(UK).
34. Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound

- Recycling of Ships, 2009.
35. Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization, A study by the Secretariat of the International Maritime Organization (IMO), LEG/MISC.8, 30 January 2014.
 36. Memorandum of Understanding (MoU) between the International Maritime Organization (IMO) and the OSPAR Commission for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic (OSPAR Commission) on the promotion of the London Convention and London Protocol, 2018.
 37. Notice to Lessees and Operators of Federal Oil and Gas Leases and Pipeline Right-Of-Way Holders, Outer Continental Shelf, Gulf of Mexico OCS Region, United States Department of The Interior Bureau of Safety and Environmental Enforcement Gulf of Mexico OCS Region, 2019(USA).
 38. Oslo and Paris Commissions, Progress report on the activities of the Oslo and Paris Commissions, 1987-march 1990, 1990.
 39. OSPAR Decision 98/3 on the Disposal of Disused Offshore Installations, 1998.
 40. OSPAR Guidelines on Artificial Reefs in relation to Living Marine Resources, 2012-3.
 41. OSPAR Joint Assessment and Monitoring Programme (JAMP) 2014 – 2023, 2022.
 42. OSPAR's Offshore Industry Committee: fact sheet 2022.
 43. Resolution A.981(24): "New Legally Binding Instrument on Ship Recycling", IMO, Assembly 24th session Agenda item 11, Adopted on 1 December 2005.
 44. Resolution adopted by the Human Rights Council on 6 October 2020 45/17. A/HRC/RES/45/17, Mandate of the Special Rapporteur on the implications for human rights of the environmentally sound management and disposal of hazardous substances and wastes.
 45. RESOLUTION LC.54(18): On Technical Co-Operation and Assistance Activities Related to the London Convention 1972.
 46. Resolution LDC.1(0): Designation of A Competent Organization to Be Responsible for Secretariat Duties in Relation to the Convention, First Meeting of Contracting Parties-London; 17-19 December 1975.
 47. Resolution LDC.30(11): Participation of Non-Governmental International Organizations in Meetings of the London Dumping Convention.
 48. Resolution MEPC.67(37) Guidelines on Incorporating of the Precautionary Approach in the Context of Specific IMO Activities, adopted on 15 September 1995.
 49. Scientific criteria for the selection of waste disposal sites at sea. (1982). GESAMP Reports and Studies No. 16.
 50. Specific Guidelines for Assessment of Platforms or other Man-made Structures at Sea, The Twenty-second Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention 1972 adopted these specific Guidelines in 2000.
 51. Sustainable Development Goals United Nations Department of Global Communications, 2015.
 52. Terms of Reference for the Coordination Group and Committees for 2022 – 2025.
 53. The Generic Guidelines of 1997: Guidelines for the Assessment of Wastes or Other Matter That May Be Considered for Dumping.
 54. The Guidelines approved by the 289th session of the Governing Body of the International Labour Office (Safety and Health in Shipbreaking: Guidelines for Asian

- countries and Turkey), Interregional Tripartite Meeting of Experts on Safety and Health in Shipbreaking for Selected Asian Countries and Turkey Bangkok, 7-14 October 2003.
55. The strategy of the OSPAR Commission for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic 2030, 2021.
56. The UK Guidance Notes: Decommissioning Installations and pipeline, 2018(UK).
57. The UK's Energy Act, 2008(UK).
58. The UK's Energy Act, 2016(UK).
59. The UK's Energy Act, 1998(UK).
60. The United Nations Charter, 1945.
61. The USA 30 C.F.R. § 250(subpart Q): Decommissioning Activities), 2011, Title 30 was last amended 11/01/2022(USA).
62. The USA 30 C.F.R. § 250.1701: Who must meet the decommissioning obligations in this sub part?, 2013(USA).
63. The USA 30 C.F.R. § 556.53: Additional bonds, 2016.
64. The USA's Decommissioning Guidance for Wells and Platforms, NTL No. 2010-G05, 2010(USA).
65. United Nations Codification Division Publications, Diplomatic Conferences, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume iii, a/conf.62/27, The Activities of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in Relation to Shipping and Related Maritime Matters, 1973–1982 (Third Conference), https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/
66. United Nations, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs (DOALOS), “Competent or relevant international organizations” under the United Nations Convention on the Law of the Sea’ (1996) Law of the Sea Bulletin No. 31, 79–95.
67. USA 30 C.F.R. § PART 585 - Renewable Energy and Alternate Uses of Existing Facilities on The Outer Continental Shelf, 2011(USA).

D) Thesis

68. Pongrácz, Eva (2002). *Re-defining the Concepts of Waste and Waste Management: Evolving the Theory of Waste Management*, Doctoral Thesis, Department of Process and Environmental Engineering, University of Oulu: Finland.

E) Website

69. IHS Markit Energy, “Are we entering a decade of offshore decommissioning?” Available at: <https://ihsmarkit.com/research-analysis/decade-of-offshore-decommissioning.html>. (Accessed 25 January 2025).
70. <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx> (Accessed 25 January 2025).
71. Conference on the Law of the Sea (Third Conference), 1973–1982, Available: https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/ (Accessed 25 January 2025).

۳. فرانسوی

– مقالات

1. Réglat-Boireau, A. (1982). La désaffectation des installations en mer, *Annuaire français de droit international*, volume 28. 873-884, Available at: https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1982_num_28_1_2521 (Accessed 25 January 2025).

