

وضعیت حقوقی الزامات زیست‌محیطی کنوانسیون مارپل برای دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

محمد رضوی‌راد*

استادیار، گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد قائمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی،

قائم‌شهر، ایران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۲/۲۳ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۸/۸/۲۶)

چکیده

یکی از مواردی که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بدان پرداخته است، حفاظت از محیط زیست دریاست. چالش اساسی در این زمینه، این است که کنوانسیون در بیشتر موارد، تنها به بیان اصول و الزامات کلی پرداخته و قواعد جزئی‌تر و معیارهای خاص زیست‌محیطی را ذکر نکرده است. این مسئله می‌تواند مشکلات بسیاری برای دولت‌های عضو در مقام اجرای تعهدات زیست‌محیطی خویش ایجاد کند. دلایل این امر، از جمله احتراز از مشکلات عملی و دشواری‌های ناشی از اصلاح و به‌روزرسانی این کنوانسیون جهت هماهنگی با معیارهای جدیدتر است. راهکاری که در کنوانسیون ۱۹۸۲ اندیشیده شده است، احاله به قواعد و معیارهای موجود در اسناد دیگر، همچون «کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل)» است که به‌مراتب بازنگری و به‌روزرسانی آن‌ها ساده‌تر انجام می‌شود. مشکلی که در این زمینه وجود دارد، در خصوص وضعیت حقوقی قواعد و معیارهای موجود در کنوانسیون اخیر برای دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ است؛ زیرا این کنوانسیون هیچ‌گاه به‌صراحت به این سند اشاره نکرده است. با وجود این، به نظر می‌رسد این قواعد و معیارها برای دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۲، همچون مقررات کنوانسیون یادشده، جنبه الزام‌آور داشته باشد.

واژگان کلیدی

آی‌مو، احاله، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کنوانسیون مارپل، معیارها.

*Email: mohammad_razavi_rad@yahoo.com

مقدمه

«نفت و داکسیژنه کردن آب باعث مرگ موجودات دریایی و غیرقابل مصرف شدن آن‌ها می‌شود. تانکرهای نفتی یکی از بزرگ‌ترین منابع آلوده‌کننده دریایی شمرده می‌شوند که عمداً یا تصادفاً با محموله آب توازن و فضولات خود موجب آلودگی می‌شوند» (پورنوری، ۱۳۹۴: ۳۶۴). نخستین تلاش‌های بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست توسط کشتی‌ها، به کنفرانس مقدماتی آلودگی نفتی آب‌های قابل کشتی‌رانی مورخ ۱۹۲۶ بازمی‌گردد که در واشنگتن برگزار شد.^۱ با وجود این، نخستین نتیجه ملموس در این زمینه، با تصویب کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی دریا ناشی از نفت در ۱۹۵۴ به دست آمد. «کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه نظارت مورخ ۱۹۵۸ و کنوانسیون فلات قاره مورخ ۱۹۵۸، حاوی مقرره‌ای نبودند که مستقیماً به حمایت محیط زیست دریایی اشاره داشته باشد. کنوانسیون دریای آزاد، تنها به منابع اندکی از آلودگی دریایی می‌پرداخت؛ یعنی تخلیه نفت از کشتی‌ها یا خطوط لوله یا ناشی از بهره‌برداری یا اکتشاف از بستر و زیر بستر دریا^۲ و ریختن فضولات رادیواکتیو^۳. نتیجه این بود که به‌استثنای چند محدودیت برآمده از حقوق بین‌الملل عرفی، دولت‌ها از صلاحیت گسترده‌ای در خصوص آلودگی اقیانوس‌ها برخوردار بوده‌اند» (تاناکا، ۱۳۹۵: ۴۰۰).

در کنفرانس سوم ملل متحد در زمینه حقوق دریاها نیز نخستین پیشنهاد رسمی در خصوص پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها توسط کنیا در جریان اجلاس دوم مورخ ۱۹۷۴ ارائه شد. دولت مزبور خواستار تنظیم معیارهای فنی از طریق سازمان‌های بین‌المللی شد.^۴ در مقابل، برخی از دولت‌های شرکت‌کننده در کنفرانس، پیشنهادی را مطرح کردند که به دولت ساحلی اجازه می‌داد برای مناطقی که به‌طور خاص در معرض آسیب‌پذیری بوده و یا برای کشتی‌رانی خطرناک هستند و همچنین برای مناطقی که قوانین بین‌المللی در مورد جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها موجود و یا کافی نیستند، به‌طور یک‌جانبه قوانین و

1. Preliminary Conference on Oil Pollution on Navigable Water, Report of the Conference (1926).

۲. ماده ۲۴: «کلیه دولت‌ها موظف‌اند که برای جلوگیری از آلودگی آب دریا با مواد نفتی که از کشتی‌ها یا خطوط لوله به خارج هدایت می‌کند یا در نتیجه بهره‌برداری و یا اکتشاف بستر یا زیربستر دریا حاصل می‌شود، با توجه به کنوانسیون موجود، مقرراتی در این باره وضع نمایند».

۳. ماده ۲۵: «۱. کلیه دولت‌های متعاقد موظف‌اند که به منظور جلوگیری از آلودگی آب دریا با ریختن فضولات رادیواکتیو، با توجه به تمامی موازین و مقرراتی که توسط سازمان‌های صلاحیت‌دار در این باره وضع شده، اقدامات لازم را به عمل آورند؛ ۲. کلیه دولت‌ها موظف‌اند با سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت‌دار در مورد اخذ تدابیر به منظور جلوگیری از آلودگی دریاها و فضای هوایی آن‌ها ناشی از فعالیت‌هایی که با مواد رادیواکتیو یا عوامل زیان‌بخش صورت می‌گیرد، همکاری نمایند».

4. Third Committee UNCLOS III, Kenya: Draft Articles for the Preservation and the Protection of the Marine Environment, UN Doc. A/CONF.62/C.3/L.2 (1974), OR III, 245, 247 (Art. 23).

مقرراتی را وضع کند.^۱ پیشنهاد سومی نیز از سوی نه دولت اروپایی مطرح شد که اساس آن بر صلاحیت دولت صاحب‌پرچم اما به‌طور کامل براساس معیارهای بین‌المللی استوار بوده است. مطابق این پیشنهاد، دولت‌های ساحلی اجازه می‌یافتند که مقررات لازم را فقط در «مناطق خاص»^۲ شناخته‌شده و تنها به‌منظور «اجرای مقررات بین‌المللی» وضع کنند.^۳ سرانجام پس از بحث‌های فراوان، چهارچوب کنونی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در خصوص معیارهای مربوط به آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها مورد تصویب قرار گرفت که می‌توان گفت تلفیقی از پیشنهادهای یادشده در این زمینه است.

در نوشتار پیش‌رو، مقررات مرتبط با کنوانسیون ۱۹۸۲ را بررسی کرده و روش‌های مورد استفاده توسط این کنوانسیون برای تدوین و اجرای تعهدات زیست‌محیطی خود از طریق مراجعات مکرر به معاهدات خاص‌تر که عمدتاً تحت نظام سازمان بین‌المللی دریانوردی پذیرفته شده است، واکاوی می‌شود. در این زمینه، پرسش نخست پژوهش حاضر آن است که در کنوانسیون ۱۹۸۲، چه راهکاری برای جبران کاستی‌های ناشی از مقررات و معیارهای فنی زیست‌محیطی اندیشیده شده است؟ پرسش دوم در این زمینه، آن است که آیا الزامات کنوانسیون‌های دیگر، به‌ویژه کنوانسیون مارپل در خصوص جلوگیری از آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها، برای دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ لازم‌الاتباع خواهد بود؟

۱. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

۱.۱. مقررات عام

چهارچوب قانونی که به‌طور کلی برای حفاظت از محیط زیست دریایی پیش‌بینی شده است، در قسمت دوازدهم کنوانسیون قرار دارد. بخش اول، دربرگیرنده تعهدات عمومی دولت‌ها برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از همه منابع است. کنوانسیون مزبور رویکردی جامع را برای تعریف آلودگی در پیش گرفته که به‌طور مشخص شامل هر ماده یا انرژی‌ای است که می‌تواند به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم به دریا وارد شود. مطابق شق «د» بند اول ماده ۱ «آلودگی محیط زیست دریا»، عبارت است از: «داخل کردن مواد یا انرژی در محیط زیست دریایی، شامل مصب رودخانه‌ها، به‌وسیله انسان، به‌صورت مستقیم یا غیرمستقیم می‌باشد که اثرات زیان‌بخشی، مانند آسیب به منابع زنده و حیات دریایی، خطر

1. Third Committee UNCLOS III, Canada et al: Draft Articles on a Zonal Approach to the Preservation of the Marine Environment, UN Doc. A/CONF.62/C.3/L.6 (1974), OR III, 249, 250 (Art. 7 (3)(b)(ii)).

2. Special Areas

3. Third Committee UNCLOS III, Belgium et al: Draft Articles on the Prevention, Reduction and Control of Marine Pollution, UN Doc. A/CONF.62/C.3/L. 24 (1975), OR IV, 210 (Art. 3).

برای سلامت انسان، ایجاد مانع در فعالیتهای دریایی شامل ماهیگیری و سایر استفادههای مشروع از دریا، لطمه به کیفیت آب از لحاظ استفاده از آن و کاهش مطبوعیت آن منجر شده یا اینکه چنین اثراتی محتمل باشد». از نظر قلمروی اجرای این مقررات، تعهدات دولت‌ها جهت حفاظت از محیط دریایی فراتر از مناطقی است که در حوزه حاکمیت و صلاحیت آنها قرار دارند. بنابراین، شامل دریای آزاد و بستر بین‌المللی اعماق دریا (منطقه) نیز خواهد بود.

کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت‌ها را بسیار تشویق می‌کند تا تعهدات زیست‌محیطی خود را از طریق همکاری‌های جهانی و منطقه‌ای توسعه دهند. در این راستا، ماده ۱۹۷ دولت‌ها را ملزم می‌کند که: «... به‌طور مستقیم یا از طریق سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت‌دار در تنظیم و تبیین قواعد، معیارها و روش‌های توصیه‌شده بین‌المللی مطابق با این کنوانسیون، برای حمایت و حفاظت از محیط زیست دریا... همکاری نمایند». این مقرره، مبنایی برای تعامل میان کنوانسیون مربوطه به‌عنوان کنوانسیون جامع و عهدنامه‌های خاص در این زمینه ایجاد کرده است. چنین تعاملی صرفاً براساس وظیفه کلی دولت‌های عضو جهت همکاری پایه‌ریزی نشده، بلکه بارها به قواعد و معیارهایی که دولت‌ها در چهارچوب این معاهدات خاص تصویب کرده یا ممکن است تصویب کنند نیز اشاره شده است.

در مورد حفاظت از محیط زیست، به‌طور خاص بخش پنجم از قسمت دوازدهم شامل تعهدات دولت‌ها برای تصویب قوانین ملی و قواعد بین‌المللی، «اقدام به‌ویژه از طریق سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت‌دار»، جهت جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی از طریق منابع مختلف نظیر: فعالیتهای زمینی، فعالیتهای در بستر دریا، فعالیتهای در منطقه، تخلیه زباله و کشتی‌هاست. مطابق این مقررات، قوانین داخلی باید همیشه «مورد توجه قرار گیرند»؛^۱ این قوانین «نباید دارای تأثیر کمتر»^۲ یا «حداقل بایستی دارای تأثیر برابر»^۳ یا «سازگار با و با اثر بخشیدن به»^۴ «قواعد بین‌المللی توافق‌شده، معیارها، رویه‌ها و ضوابط توصیه‌شده» باشد.

تعهدات مربوط به تصویب قواعد داخلی و بین‌المللی توسط مقررات بخش ششم (که بازتاب‌دهنده مقررات بخش پنجم هستند) نیز تقویت شده و دولت‌ها را ملزم می‌کند که این قواعد و قوانین را اجرا کرده «و سایر اقدامات لازم برای اجرای قواعد و معیارهای قابل اعمال

۱. بند ۱ ماده ۲۰۷ و بند ۱ ماده ۲۱۲.

۲. بند ۳ ماده ۲۰۸ و بند ۶ ماده ۲۱۰.

۳. بند ۲ ماده ۲۱۱.

۴. بند ۵ ماده ۲۱۱.

از طریق سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت‌دار» برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست از همه منابع را انجام خواهند داد.^۱

۲.۱. مقررات خاص

افزون بر مقررات بخش دوازدهم، مقررات دیگری نیز در کنوانسیون ۱۹۸۲ وجود دارند که مربوط به فعالیت‌های مرتبط با انرژی در دریاست؛ برای مثال، با عنایت به فعالیت‌های مرتبط با انرژی در دریای سرزمینی، دولت ساحلی می‌تواند قوانین مربوط به عبور بی‌ضرر را با توجه به حفاظت از محیط زیست خود و پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی آن^۲ تصویب کند و ممکن است عبور کشتی‌های خارجی را به خطوط دریایی تعیین شده^۳، محدود کند. دولت‌های ساحلی درباره حق عبور کشتی‌های با سوخت هسته‌ای یا کشتی‌های حامل زباله‌های هسته‌ای از دریای سرزمینی خود، بسیار حساس هستند. در این زمینه، خطر آلودگی شدید محیط زیست دریایی ممکن است از سوی این دولت‌ها به‌عنوان تهدید امنیتی دریایی شناخته شود و بر این اساس، مبنای مشروعی برای انکار حق عبور بی‌ضرر از سوی آن‌ها فراهم سازد. این موضوع به‌طور گسترده در کنفرانس سوم ملل متحد در خصوص حقوق دریاها مورد بحث قرار گرفت؛ زیرا دولت‌های ساحلی، این کشتی‌ها را تهدیدی برای محیط زیست دریایی خود می‌پنداشتند (Klein, 2011: 318). در این زمینه، ماده ۲۳ تصریح می‌کند که این کشتی‌ها «هنگام استفاده از حق عبور بی‌ضرر از طریق دریای سرزمینی، باید اسناد و مدارک حمل را به همراه داشته و اقدامات احتیاطی ویژه‌ای را که برای این کشتی‌ها از رهگذر موافقت‌نامه‌های بین‌المللی وضع شده است، رعایت نمایند». در این زمینه می‌توان به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل) و کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) اشاره کرد.

یکی دیگر از بخش‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ که مرتبط با موضوع انرژی بوده و می‌تواند نقش مهمی را ایفا کند، معدن‌کاوی در بستر دریاست. اگرچه معدن‌کاوی در مناطقی فراتر از صلاحیت دولت‌ها هنوز به‌طور چشمگیری توسعه نیافته است، اما این امر ممکن است به‌زودی و با توجه به پیشرفت‌های فناوری در زمینه روش‌های استخراج رخ دهد. مطابق مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت‌های عضو و سازمان‌های بین‌المللی مسئولیت دارند که اطمینان یابند فعالیت‌های دریایی در منطقه که به‌طور مستقیم توسط آن‌ها یا توسط افراد تحت حمایت آن‌ها،

۱. مواد ۲۱۳ و ۲۱۴.

۲. شق «ه» بند ۱ ماده ۲۱.

۳. بند ۲ ماده ۲۲.

انجام می‌شوند، مطابق با مقررات کنوانسیون مزبور باشند.^۱ افزون بر تعریف محدوده مسئولیت دولت‌ها، کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می‌کند اگر دولت تدابیر قانونی مناسب را به منظور اطمینان از سازگاری اشخاص تحت صلاحیت خود با تعهدات ناشی از قرارداد و این کنوانسیون اتخاذ کند، مسئول خسارت‌های ناشی از عدم ایفای تعهدات پیمانکار مورد پشتیبانی آن دولت نخواهد بود.^۲

همچنان که پیداست، کنوانسیون ۱۹۸۲ به‌مثابه یک چهارچوب در بسیاری از موارد صرفاً تعهدات و صلاحیت‌های زیست‌محیطی دولت‌های عضو را به‌صورت کلی بیان داشته و از ذکر جزئیات مربوط به معیارهای فنی خودداری کرده است. اگر قائل به این امر باشیم که تعهدات و صلاحیت‌های زیست‌محیطی دولت‌های عضو صرفاً محدود به مقررات کنوانسیون مربوطه است، اثر چندانی بر آن‌ها مترتب نخواهد بود. عبارت‌پردازی این تعهدات و صلاحیت‌ها با عباراتی کلی و مبهم، باعث شده است که دامنه مفهومی آن‌ها نامعین بوده و بی‌شک در مقام اجرا مشکلات عملی بسیاری برای دولت‌ها ایجاد خواهند کرد. اکنون باید دید برای حل این مشکل، آیا راهکاری فراتر از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ (اما سازگار با آن) می‌توان یافت؟

۲. توسعه قوانین خاص تحت نظارت سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو)

آی‌مو به‌عنوان یکی از سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت‌داری شناخته می‌شود که بسیاری از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲، قانون‌گذاری در موضوعات مختلف فنی، از جمله مسائل مربوط به حفاظت از محیط زیست دریایی را بدان تفویض کرده است.^۳ با این حال، این سازمان در کار خود در زمینه حفاظت از محیط زیست، یکی از قهرمانان ناشناخته زمان ماست. از اواخر دهه ۱۹۶۰، پیوسته در زمینه آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها کار کرد، اما با کمترین میزان شناخت، می‌توان گفت که در خارج از حوزه دریایی کمابیش ناشناخته بوده است (Fayette, 2001: 159). این سازمان از اقدامات دبیرخانه برای تدوین معاهدات متعدد مربوط به آلودگی نفتی کشتی‌ها، مسئولیت مدنی و جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی کشتی‌ها و واکنش‌های اضطراری در مواقع بروز حوادث، حمایت و پشتیبانی می‌کند. افزون بر این، سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌طور منظم مجموعه قوانین، توصیه‌ها و دستورالعمل‌های غیرالزام‌آور را تصویب

۱. بند اول ماده ۱۳۹: «دولت‌های عضو مسئولیت دارند، تضمین نمایند که فعالیت‌ها در منطقه، اعم از این که به‌وسیله دولت‌های عضو انجام شوند و یا شرکت‌های سرمایه‌گذاری دولتی یا اشخاص حقیقی یا حقوقی که تابعیت دولت‌های عضو را دارند یا به‌طور مؤثر توسط آن‌ها یا اتباع‌شان کنترل می‌شوند، آن‌ها را انجام دهند، مطابق با مقررات این قسمت انجام خواهند شد. همین مسئولیت نسبت به سازمان‌های بین‌المللی برای فعالیت‌های انجام‌شده توسط آن‌ها در منطقه، اعمال می‌گردد».

۲. بند چهارم ماده ۴ پیوست سوم کنوانسیون با عنوان ضوابط اساسی کاوش، اکتشاف و بهره‌برداری.

3. Study by the Secretariat of IMO, *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*, IMO Doc. LEG/MISC/1 of 28 July 1987.

می‌کند. اگرچه اسناد اخیر از منظر قانونی غیرالزام‌آور هستند، اما ابزاری جهت تفسیر و مکمل و راهنمایی برای اجرای مؤثر مقررات الزام‌آور هستند.

این معیارهای فنی به‌طور رسمی، دولت‌ها را مورد خطاب قرار می‌دهند؛ زیرا آن‌ها مسئول اجرای این معیارها در چهارچوب قوانین ملی هستند. با وجود این و در عمل، این معیارها عمدتاً فعالیت‌های فعالان بخش خصوصی را در دریا تنظیم می‌کنند و در نهایت شامل الزامات خاص برای آن‌ها هستند؛ برای مثال، یکی از آن‌ها، «دستورالعمل‌ها و معیارهای ۱۹۸۹ آی‌مو برای برداشتن تأسیسات و سازه‌های دریایی در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی»^۱ است. این دستورالعمل‌ها عمدتاً مربوط به ارزیابی موردی^۲ در خصوص تصمیمات مربوط به حذف تأسیسات دریایی و نیز الزامات دقیقی هستند که باید در هنگام انجام عملیات رعایت شوند. (Brown, 1992: 385-386).

یکی دیگر از اسناد مرتبط، «مجموعه قوانین آی‌مو برای ساخت‌وساز و تجهیز واحدهای سیار حفاری دریایی»^۳ است که «معیارهای طراحی، معیارهای ساخت‌وساز و سایر اقدامات ایمنی برای واحدهای سیار حفاری دریایی» را پیش‌بینی کرده است «تا خطرآفرینی برای این واحدها، کارکنان و محیط زیست را به حداقل برساند».

مهم‌ترین کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها، «کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۷۳ برای جلوگیری از آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها» یا «مارپل» است. این کنوانسیون در سال ۱۹۷۸ اصلاح گردید و در مجموع با عنوان اختصاری «مارپل ۷۳/۷۸» شناخته می‌شود. کنوانسیون مارپل دارای شش پیوست است که پیوست‌های اول و دوم آن، به ترتیب با عنوان «مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت» و «مقررات برای کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی به‌صورت فله» اجباری و بقیه اختیاری است.^۴ این کنوانسیون، ۱۵۰ عضو دارد که دربردارنده ۹۹ درصد از تناژ کشتی‌ها در جهان است. برابر مفاد کنوانسیون مذکور، تخلیه مواد حاوی نفت به دریا در مناطق ویژه دریایی در هر شرایطی ممنوع و در سایر مناطق، از محدودیت‌هایی برخوردار است. کلیه نفت‌کش‌های با ظرفیت ناخالص ۱۵۰ تن و بیشتر و سایر کشتی‌های غیرنفت‌کش با ظرفیت چهارصد تن و بیشتر باید «طرح

1. "Guidelines & Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone", Res. A.672 (16), 19 October 1989.

2. Case-by-case

3. Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Unit.

۴. پیوست سوم: «مقررات جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر بسته‌بندی شده»؛

پیوست چهارم: «مقررات جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب کشتی‌ها»؛

پیوست پنجم: «مقررات جلوگیری از آلودگی توسط زباله کشتی‌ها»؛

پیوست ششم: «مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی».

اضطراری آلودگی نفتی بر روی کشتی» را داشته باشند. این کنوانسیون به منظور جلوگیری از حوادث دریایی و نشت نفت، دارای مقررات مفصلی در مورد طراحی و عملکرد کشتی‌ها و نیز معیارهای مربوط به انتشار است. اگرچه با وجود تصویب چنین سندی، آلودگی‌های زیست‌محیطی با منشأ نفتی همچنان ادامه یافت؛ زیرا کنوانسیون مارپل همانند اغلب کنوانسیون‌های بین‌المللی فاقد ضمانت اجرایی مناسب و نظارت بین‌المللی مؤثر است (نجفی اسفاد و دارابی‌نیا، ۱۳۹۰: ۹۵).

آی‌مو در سال‌های نخست، کنوانسیون‌های خود را به روش سنتی اصلاح می‌کرد. بدین‌صورت که هنگام تصویب اصلاحات، لازم بود که درصد معینی از دولت‌های عضو (معمولاً دوسوم) اصلاحات را پیش از لازم‌الاجرا شدن آن‌ها تصویب کنند. با گذشت زمان ثابت شد که این شیوه نمی‌تواند پاسخ‌گوی چالش‌های نوین در زمینه توسعه فناوری‌ها و فنون صنعت کشتی‌رانی و تعداد روزافزون دولت‌های عضو این کنوانسیون بین‌المللی در دهه‌های شصت و هفتاد میلادی باشد. در نتیجه، بسیاری از اصلاحات کنوانسیون‌ها در دهه شصت و اوایل دهه هفتاد، به دلیل عدم تصویب از سوی تعداد معینی از دولت‌ها، هیچ‌گاه لازم‌الاجرا نشد. برای حل این مشکل، آی‌مو سازوکار خاصی را به منظور اصلاح کنوانسیون‌های موجود تصویب کرد که با عنوان «روش پذیرش ضمنی»^۱ شناخته می‌شود (Mensah, 2007: 48-49). مطابق این شیوه، جزئیات فنی در پیوست‌های کنوانسیون قرار می‌گیرد، نه در متن اصلی، و پیوست‌ها می‌توانند از رهگذر «روش پذیرش ضمنی» اصلاح شوند. اصلاحیه یک پیوست فنی، در تاریخ مشخصی که در زمان تصویب توافق شده، لازم‌الاجرا می‌گردد، مگر اینکه پیش از این تاریخ توسط تعداد معینی از دولت‌های متعاقد، رد شود. تعداد دولت‌های متعاقد مورد نیاز برای رد یک اصلاحیه، معمولاً بیش از یک‌سوم است. روش دیگر این است که اصلاحیه می‌تواند مقرر کند که در تاریخ معینی به اجرا در می‌آید، مگر اینکه تا آن تاریخ، توسط دولت‌هایی رد شود که ناوگان تجاری آنان دست‌کم پنجاه درصد از تناژ تجاری جهان را نمایندگی می‌کنند.^۲ باید توجه داشت که «روش پذیرش ضمنی» به‌طور کلی محدود به مقررات فنی پیوست‌های کنوانسیون‌هاست که جزئیات آن کمتر مورد مجادله است. امروزه روش مزبور در مورد پیوست‌های بیشتر کنوانسیون‌های مهم آی‌مو به‌کار گرفته می‌شود. این روش خلاقانه بدین‌منظور به‌کار گرفته شد که اجرایی شدن اصلاحات فنی را سرعت ببخشد و در نتیجه، مزایای آن کاملاً روشن است (Saiful Karim, 2015: 36-37).

1. Tacit Acceptance Procedure

2. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx>

۳. سازگاری مقررات کنوانسیون‌های مارپل و ۱۹۸۲ حقوق دریاها

بسیاری از کنوانسیون‌های آی‌مو، از جمله کنوانسیون مارپل در زمان برگزاری کنفرانس سوم ملل متحد در زمینه حقوق دریاها در بین سال‌های ۱۹۷۳ تا ۱۹۸۲ وجود داشتند. اسناد کنفرانس سوم نشان می‌دهد که در جلسات هر سه کمیته و نیز جلسات عمومی، نمایندگان دولت‌های مختلف اقدامات و ظرفیت‌های آی‌مو را به‌عنوان سازمان بین‌المللی صلاحیت‌دار جهت رسیدگی به مسائل مربوط به کشتی‌رانی بین‌المللی، به‌ویژه در زمینه ایمنی ناوبری، مسائل مربوط به آلودگی‌های دریایی ناشی از کشتی‌ها و نیز انتقال فناوری به کشورهای در حال توسعه و آموزش کارکنان آن‌ها مورد تأکید قرار می‌دادند.^۱ افزون بر این، آی‌مو به‌عنوان یک کارشناس حقوقی در مورد مسائل خاصی تحت صلاحیت خود، همچون قواعد و معیارهای بین‌المللی در خصوص آلودگی‌های دریایی و استفاده از اصطلاحات تخصصی، مورد مشورت قرار می‌گرفت (Saiful Karim, 2015: 36-37). با وجود این، کنوانسیون مذکور، تنها یک‌بار به‌صراحت آن هم در پیوست هشتم خود در خصوص داوری ویژه، به کنوانسیون مارپل اشاره کرده است.^۲ بنابراین، احاله به مقررات کنوانسیون مارپل در سایر موارد به‌طور غیرمستقیم بوده است.

به‌طور کلی، رویکرد آی‌مو و کنوانسیون ۱۹۸۲، پرهیز از تعارض‌های احتمالی میان تعهدات دولت‌هاست. بند دوم ماده ۳۱۱ کنوانسیون اخیر مقرر می‌دارد: «این کنوانسیون حقوق و تکالیف دولت‌های عضو را که از سایر قراردادهای منطبق با این کنوانسیون ناشی می‌شوند و بر حقوق و تکالیف سایر دولت‌های عضو به‌موجب این کنوانسیون تأثیر نمی‌گذارند، تغییر نخواهد داد». در مقابل، آی‌مو نیز با اتخاذ رویکردی مشابه در اسناد خود معمولاً قیدی را می‌گنجد تا اطمینان یابند که «متون آن به تدوین و توسعه حقوق بین‌الملل دریاها در کنوانسیون ۱۹۸۲ و هرگونه ادعا یا دیدگاه حقوقی حال یا آینده هر دولتی در خصوص حقوق دریاها و ماهیت و گستره صلاحیت دولت‌های صاحب‌پرچم و ساحلی خدشه‌ای وارد نمی‌کند» (IMO, 2014: 7). بنابراین، اسنادی که بانی آن، آی‌مو است، در چهارچوب مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها عمل خواهند کرد.

1. Diplomatic Conferences, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, 1973–1982 (Third Conference), http://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/

۲. بند دوم ماده ۲ پیوست هشتم: «فهرست‌های کارشناسان در زمینه ماهی‌گیری توسط سازمان خواروبار کشاورزی ملل متحد، در زمینه حفظ و حمایت محیط زیست دریایی توسط کمیسیون دولتی اقیانوس‌شناسی، در زمینه کشتی‌رانی شامل آلودگی ناشی از کشتی‌ها و از طریق دفع مواد زائد، توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی و یا در هر مورد توسط نهادی فرعی که سازمان، برنامه یا کمیسیون مربوط این وظیفه را به آن محول کرده باشد، تنظیم و نگهداری خواهند شد.»

۴. سازوکار تعامل نظام‌های قانونی برخاسته از کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ حقوق دریا و مارپیل

«گاهی قانون‌گذار، پاره‌ای مقررات را که پیش‌تر وضع کرده است، به موارد و موضوعات مشابه سرایت می‌دهد و برای اینکه تکرار آن مقررات ملال‌آور نباشد، طی عبارتی کوتاه به مقررات پیشین ارجاع می‌دهد و بدین منظور اعلام می‌کند: ترتیب مقرر در فلان قانون و یا حکم مواد آن قانون در این موارد نیز لازم‌الاتباع است. از این مفهوم در اصطلاح حقوقی می‌توان به ارجاع به قانون یاد کرد که از مفهوم احاله قانون در حقوق بین‌الملل خصوصی دور نیست» (میرزایی، ۱۳۹۳: ۱۲۴). چنین شیوه‌ای در اسناد بین‌المللی و در زمینه معیارهای محیط زیستی و ایمنی مربوط به فعالیت‌های مرتبط با انرژی نیز دیده می‌شود. کارکرد این سازوکار بدین شکل است که معیارهای پذیرفته‌شده در یک نظام در مقررات عام نظام دیگر گنجانده می‌شود؛ برای مثال، این امر زمانی امکان‌پذیر است که کنوانسیون ۱۹۸۲، به قوانین و معیارهای دقیق‌تری که توسط سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت‌دار پذیرفته‌شده، اشاره کند (Trevisanut, 2009: 397-426). روش دوم که تا حدودی غیررسمی است، بر این مبناست که تحولات قانونی و فنی در یک رژیم بر محتوا یا تفسیر قوانین مشابه در سایر رژیم‌ها تأثیر می‌گذارد یا به‌عنوان محرک و انگیزه‌ای برای تصویب و پذیرش آن‌ها عمل کند (Morrison & Roht-Arriaza, 2007: 521).

علت اینکه کنوانسیون ۱۹۸۲ و کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو، هیچ‌کدام دربردارنده مقررات فنی و معیارهای زیست‌محیطی نیستند، مشکلات و مسائل عملی بوده است. افزون بر این، در آن برهه زمانی، اسناد بین‌المللی که حاوی چنین مقرراتی باشند، وجود داشته‌اند؛ برای مثال، در زمان برگزاری کنفرانس اول ملل متحد در زمینه حقوق دریاهای، «کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از نفت مورخ ۱۹۵۴»^۱ و در زمان برگزاری کنفرانس سوم، «سازمان بین‌المللی دریانوردی» ایجاد شده بود.^۲ بنابراین، تصمیم بر آن شد که مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ از رهگذر سازوکارهایی که «قانون‌گذاری از طریق احاله»^۳ یا «گنجاندن (سند یا مقررات)

1. International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL 54).

۲. در پاره‌ای از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲، به قواعد و مقررات اسناد دیگری استناد شده است که در زمان تصویب کنوانسیون مزبور هنوز وجود نداشته‌اند. در این زمینه می‌توان به بند چهارم ماده ۳۰۳ کنوانسیون در خصوص حفاظت از اشیای دارای ماهیت باستان‌شناختی و تاریخی اشاره کرد که مقرر می‌کند: «این ماده بر سایر قراردادهای بین‌المللی و قواعد حقوق بین‌الملل در مورد حفاظت و حمایت از اشیای دارای ماهیت تاریخی و باستان‌شناختی خدشه وارد نمی‌کند». متناسب با این مقرره، «کنوانسیون ۲۰۰۱ یونسکو در خصوص حفاظت از میراث فرهنگی زیرآب» اشعار می‌دارد: «هیچ‌یک از مفاد این کنوانسیون لطمه‌ای به حقوق، صلاحیت و تکالیف دولت‌ها به موجب حقوق بین‌الملل شامل کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای نخواهد زد. این کنوانسیون با سیاق و به‌صورتی که منطبق با حقوق بین‌الملل، از جمله کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای باشد، تفسیر و اعمال خواهد شد».

3. Legislation by reference

از طریق احاله^۱ نامیده می‌شود (Chinkin & Boyle, 2007: 247)، به‌گونه‌ای باشد که بتواند دربرگیرنده تحولات قانونی و فنی در چهارچوب دیگر رژیم‌های قانونی باشد که فرایندهای تصمیم‌سازی به‌مراتب ساده‌تری دارند.^۲

قوانین و معیارها در همه نظام‌های قانونی دیگر در حال تکوین و تحول است و از این رهگذر، زمینه‌ای را فراهم می‌کند تا کنوانسیون ۱۹۸۲ بتواند خود را با شرایط در حال تغییر، مانند چالش‌های زیست‌محیطی جدید، پیشرفت‌های فناوری و تأثیرات قانونی مرتبط سازگار کند، بدون اینکه ضرورتی برای درگیر شدن در فرایند پیچیده و سخت اصلاح رسمی کنوانسیون مربوطه وجود داشته باشد.^۳ قواعد و معیارهایی از این دست، بدین‌صورت به چهارچوب‌های قانونی تبدیل می‌شوند که دولت‌ها باید آن‌ها را در قانون‌گذاری‌های داخلی مبنا قرار دهند. مقصد نهایی این قوانین و معیارها جهت اعمال، فعالان بخش انرژی در انجام فعالیت‌هایشان هستند.

۵. احاله مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ به معیارهای زیست‌محیطی مندرج در کنوانسیون مارپل

بیش از ۳۵ مقرر در کنوانسیون ۱۹۸۲ وجود دارند که به قوانین، مقررات و معیارهای بین‌المللی که توسط اسناد مصوب آیمو ایجاد شده‌اند، اشاره می‌کند.^۴ با این حال، این عبارات به‌صورت یکسان مورد استفاده قرار نمی‌گیرند. بیش از بیست عبارت مختلف برای گنجانیدن این قواعد و معیارها در چهارچوب نظام حقوقی برخاسته از کنوانسیون به‌کار گرفته شده است؛ برای مثال، می‌توان به این عبارات اشاره کرد: «مقررات، آیین‌نامه‌ها و رویه‌های بین‌المللی

1. Incorporation by reference

۲. با توجه به روش اصلاح ضمنی که در خصوص بیشتر کنوانسیون‌های آیمو ساری و جاری است، اصلاحات در پیوست‌ها به‌صورت خودکار، پس از مدت‌زمان مشخصی برای همه دولت‌های عضو، به‌جز آن‌هایی که قصد خود جهت صرف‌نظر کردن از آن‌ها را اعلام کنند، لازم‌الاجرا خواهد بود.

۳. در این زمینه، رک:

Freestone, David and Oude Elferink, Alex G., "Flexibility and Innovation in the Law of the Sea: Will the LOS Convention Amendment Procedures Ever Be Used?", in Alex G. Oude Elferink (ed.), *Stability and Change in the Law of the Sea: The Role of the LOS Convention*, Martinus Nijhoff, Leiden, 2005, pp. 169–221.

۴. شق الف بند ۳ ماده ۲۲، بندهای ۴ و ۵ ماده ۴۱، بند ۹ ماده ۵۳، بندهای ۳ و ۵ ماده ۶۰، ماده ۱۲۳، بند ۱ ماده ۱۶۹، مواد ۱۹۷ تا ۲۰۳، بند ۱ ماده ۲۰۴، ماده ۲۰۵، بند ۴ ماده ۲۰۷، بند ۵ ماده ۲۰۸، بند ۴ ماده ۲۱۰، بندهای ۱، ۲، ۳، ۵ و ۶ ماده ۲۱۱، بند ۳ ماده ۲۱۲، مواد ۲۱۳ و ۲۱۴، بند ۱ ماده ۲۱۶، بندهای ۱، ۴ و ۷ ماده ۲۱۷، بند ۱ ماده ۲۱۸، بند ۷ ماده ۲۲۰، مواد ۲۲۲، ۲۲۳ و ۲۳۸، بند ۱ ماده ۲۶۶، مواد ۲۶۸ تا ۲۷۲، ماده ۲۷۸، شق ج بند ۱ و شق د بند ۳ ماده ۲۹۷، شق ه ماده ۳ پیوست هشتم کنوانسیون.

پذیرفته شده عمومی»^۱، «قوانین و معیارهای بین‌المللی»^۲، «قوانین و معیارهای بین‌المللی پذیرفته شده عمومی»^۳ و «قوانین و معیارهای بین‌المللی قابل اجرا»^۴.

مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲، بسته به منبع آلودگی، از اصطلاحات و واژگان متفاوتی برای ارجاع به اسناد دیگر استفاده می‌کنند. بند اول ماده ۲۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ که مقررۀ محوری در خصوص معیارهای مربوط به آلودگی ناشی از کشتی‌هاست، مقرر می‌دارد: «دولت‌ها با اقدام از طریق سازمان بین‌المللی صلاحیت‌دار یا کنفرانس‌های عمومی دیپلماتیک، برای جلوگیری، کاهش و کنترل محیط زیست دریا از طریق کشتی‌ها، قواعد و معیارهای بین‌المللی را ایجاد خواهند کرد...». «همانند سایر مقررات قسمت دوازدهم و به‌طور کلی اکثر مقررات کنوانسیون، ماده ۲۱۱ رژیم کاملی از معیارها را ایجاد نمی‌کند، بلکه با اختصاص اختیارات و تعهدات دولت‌ها، چهارچوبی برای معیارهای دقیق و فنی فراهم می‌آورد» (Bodansky, 1991: 764). این شیوه، منطبق با نظر تامی‌کا، رئیس سومین کنفرانس ملل متحد در زمینه حقوق دریاهاست که بر مبنای آن، کنوانسیون ۱۹۸۲ در واقع «قانون اساسی اقیانوس‌ها»^۵ است.^۶

مقررات مختلف کنوانسیون برای کمک به دولت‌ها جهت اجرای حقوق و تعهدات خود و یا ترغیب و ترویج همکاری میان آن‌ها، به سازمان‌های بین‌المللی «صالح» یا «مناسب» یا صرفاً به سازمان‌های بین‌المللی یا سازمان‌ها در زمینه‌های مختلف اشاره می‌کنند. اما تنها در موارد انگشت‌شماری نظیر شق «الف» بند سوم ماده ۳۹ چنین سازمانی به‌صراحت تعیین شده است: «هوایماهای در حال عبور ترانزیتی: الف- همانند هوایماهای کشوری، مقررات هوایی مصوب سازمان بین‌المللی هوایمایی کشوری را رعایت خواهند کرد...». در ماده ۲۱۱، اصطلاح «سازمان بین‌المللی صلاحیت‌دار» برخلاف سایر مقررات قسمت پنجم، در این مقررۀ به‌صورت مفرد به‌کار رفته است. به نظر می‌رسد معیارهای تنظیمی از سوی سایر سازمان‌های بین‌المللی به‌غیر از آیمو مدنظر نیست. اگرچه نام آیمو در هیچ‌یک از مقررات کنوانسیون ذکر نشده است، به نظر نمی‌رسد در این زمینه اختلاف‌نظر خاصی وجود داشته باشد که این سازمان هم می‌تواند

۱. بند ۲ ماده ۳۹ و بند ۵ ماده ۹۴.

۲. بند ۱، شق الف ۶ و بند ۷ ماده ۲۱۱، شق ب بند ۱ ماده ۲۲۶ و بند ۱ ماده ۲۲۸.

۳. بندهای ۲ و ۵ و شق ج بند ۶ ماده ۲۱۱ و شق الف بند ۱ ماده ۲۲۶.

۴. مواد ۲۱۳ و ۲۱۴ و بند ۱ ماده ۲۱۶، بندهای ۱ و ۳ ماده ۲۱۷، بند ۱ ماده ۲۱۸، ماده ۲۱۹، بندهای ۱ و ۳ ماده ۲۲۰، ماده ۲۲۲، شق ج و ب بند ۱ ماده ۲۲۶، بند ۱ ماده ۲۲۸، بندهای ۱ و ۲ ماده ۲۳۰.

5. Constitution for the oceans

6. Statement by the President, UNCLOS III, 185th Plenary Meeting, UN Doc. A/CONF.62/SR.185 (1982), OR XVII, 11, 13 (para. 47).

«سازمان بین‌المللی صلاحیت‌دار» در مفهوم ماده ۲۱۱ باشد.^۱ در یک مطالعه حقوقی انجام‌شده توسط دبیرخانه آیمو، این موضوع مورد تصدیق قرار گرفته است: «به‌طور کلی این توافق وجود دارد که اصطلاح «سازمان بین‌المللی صلاحیت‌دار»، زمانی که به‌صورت مفرد در مفاد کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی و قوانین قابل اجرا برای کشتی‌رانی، پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها و یا تخلیه استفاده می‌شود، اشاره به «سازمان بین‌المللی دریانوردی» به‌عنوان یکی از نهادهای سازمان ملل متحد با یک رسالت جهانی برای تصویب معیارهای بین‌المللی در زمینه‌های ایمنی دریایی، بهره‌وری ناوبری و پیشگیری و کنترل آلودگی‌های دریایی ناشی از کشتی‌هاست»^۲ (Jensen, 2006: 8).

قواعد و معیارها برای اینکه بتوانند جهت ورود به نظام برخاسته از کنوانسیون ۱۹۸۲ دارای شرایط باشند، بایستی شرط «پذیرش عمومی» را برآورده سازند. کنوانسیون هیچ‌گونه دلالتی درباره معنای این مفهوم ارائه نمی‌دهد و در نتیجه، تفسیر آن به رویه بعدی دولت‌ها یا تفسیر قضایی در زمان بروز اختلاف در خصوص موضوع مربوطه استوار شده است (Molenaar, 1998: 151). از آنجایی که کنوانسیون مارپل کمابیش با اقبال جهانی روبه‌رو شده است، می‌توان گفت که قواعد و معیارهای پذیرفته‌شده در این رژیم، توانسته شرط «معیارهای عموماً پذیرفته‌شده» در مفهومی را که مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ بدان اشاره کرده‌اند، رعایت کند.^۳ به سخن دیگر، یکی از دستاوردهای چنین سازوکاری (احاله به اسناد دیگر) این است که مقررات معاهداتی همچون مارپل برای دولت‌هایی که بدان نپیوسته‌اند نیز قابل اعمال خواهد بود.

یکی از نمونه‌های عملی روش «قانون‌گذاری از طریق احاله»، اصلاحات به‌عمل‌آمده در کنوانسیون مارپل است که دولایه بودن بدنه تانکرهای نفت‌کش را مقرر می‌کند.^۴ برای اطمینان از ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی، برخی از دولت‌ها برای کشتی‌هایی که با الزامات بدنه دولایه کنوانسیون مارپل هم‌خوانی ندارند، تنها حق عبور محدود از منطقه انحصاری اقتصادی خود را به رسمیت شناختند. در مقابل، برخی ارگان‌های حمل‌ونقل دریایی ادعا کردند که چنین محدودیت‌هایی، نقض کنوانسیون ۱۹۸۲ است؛ زیرا دولت‌های مزبور آزادی کشتی‌رانی آن‌ها را محدود کرده‌اند (Scovazzi, 2000: 228). بند پنجم ماده ۲۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ در این زمینه اشعار می‌دارد: «... دولت‌های ساحلی می‌توانند در خصوص مناطق انحصاری اقتصادی خود، قوانین و مقررات لازم را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی

۱. سازمان بین‌المللی کار (ILO) و آژانس بین‌المللی انرژی اتمی (IAEA) نیز می‌توانند به‌طور غیرمستقیم در این زمینه نقش‌آفرینی کنند (Molenaar, 1998: 137).

2. IMO doc.LEG/MISC/1, 'Implications of the LOS Convention for IMO', p. 2.

۳. در این زمینه، برای مثال، می‌توان به مواد ۲۱۱، ۲۱۷ و ۲۲۰ کنوانسیون اشاره کرد.

۴. مقررۀ ۱۳ پیوست اول کنوانسیون.

ناشی از کشتی‌ها، در انطباق و با تأثیر بخشیدن به قواعد و معیارهای بین‌المللی پذیرفته‌شده عمومی که از طریق سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت‌دار یا کنفرانس‌های عمومی دیپلماتیک ایجاد شده‌اند، وضع نماید». بنابراین مقررۀ بالا، حاکی از سازگاری این الزامات با مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهاست.

نتیجه

همچنان که روشن شد، الزامات زیست‌محیطی دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۲، محدود به مقررات کنوانسیون مزبور باقی نمی‌ماند و آن‌ها به‌طور غیرمستقیم ملزم به اجرای معاهدات و کنوانسیون‌های بین‌المللی دیگر، همچون مارپل می‌گردند. چنین رویه‌ای، بعدها هم مورد توجه تدوین‌کنندگان دیگر کنوانسیون‌های بین‌المللی، به‌ویژه «کنوانسیون ۲۰۰۱ یونسکو در خصوص حفاظت از میراث فرهنگی زیرآب» قرار گرفته است.^۱ نکته اول آن است که در این زمینه شاهد احالۀ ضمنی برخی مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ (بند چهارم ماده ۳۰۳ و بند پنجم ماده ۳۱۱)، به کنوانسیون‌هایی هستیم که احتمالاً در آینده تصویب و لازم‌الاجرا خواهند شد و بدین‌صورت مقررات کنوانسیون مزبور را در این زمینه تکمیل خواهند کرد.

اما نکته دوم و جالب‌تر، آن است که برابر ماده ۳ کنوانسیون ۲۰۰۱ یونسکو: «هیچ‌یک از مفاد این کنوانسیون لطمه‌ای به حقوق، صلاحیت و تکالیف دولت‌ها به‌موجب حقوق بین‌الملل شامل کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها نخواهد زد. این کنوانسیون با سیاق و به‌صورتی که منطبق با حقوق بین‌الملل، از جمله کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها باشد، تفسیر و اعمال خواهد شد». این مقررۀ، خود به‌روشنی گویای اعتقاد تدوین‌کنندگان کنوانسیون اخیر است که به‌موجب آن، پاره‌ای از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ که در چهارچوب مقررات کنوانسیون ۲۰۰۱ یونسکو مورد اشاره و احالۀ قرار می‌گیرند، برای دولت‌های عضو آن الزام‌آور خواهند بود؛ هرچند همانند دولت ایران^۲، عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نباشند.^۳

بنابراین، دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ که در گذشته مخالف تصویب معاهدۀ مارپل بوده و طبق مقررات آن، قانوناً ملزم به این معاهده نیستند نیز در نهایت از رهگذر این سازوکار، خود را ملزم به رعایت معیارهای مقرر در معاهدۀ مارپل می‌بینند. زمانی که قواعد و

۱. این کنوانسیون در سی و یکمین اجلاس کنفرانس عمومی یونسکو مورخ ۲ نوامبر ۲۰۰۱ (۱۳۸۰/۸/۱۱) به تصویب رسید و در تاریخ ۲ ژانویه ۲۰۰۹ (۱۳۸۷/۱۰/۱۳) لازم‌الاجرا شده است. هم‌اکنون ۶۱ دولت، عضو این کنوانسیون هستند.

۲. دولت جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۱۶ ژوئیه ۲۰۰۹ (۱۳۸۸/۳/۲۶) به کنوانسیون ۲۰۰۱ یونسکو پیوسته است.

۳. از میان ۶۱ دولت عضو کنوانسیون ۲۰۰۱ یونسکو، تنها سه دولت ایران، کامبوج و لیبی، عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیستند.

معیارها در متن پیوست معاهده مورد استناد قرار می‌گیرند، پس از لازم‌الاجرا شدن آن، به‌طور قانونی الزام‌آور می‌شوند. این مقررات زمانی که به نحوی مورد احاله کنوانسیون ۱۹۸۲ قرار می‌گیرند، همان اعتبار قانونی را خواهند داشت. از سوی دیگر، معیارهایی که برآمده از اسناد غیرالزام‌آوری همچون قطعنامه‌های «کمیته حفاظت از محیط زیست دریا»^۱ آیمو در خصوص کنوانسیون مارپل است، موردی جالب و متفاوت در این زمینه به‌شمار می‌روند. این اسناد، هنگامی که در کنوانسیون ۱۹۸۲ مورد استناد قرار می‌گیرند، برای دولت‌های عضو آن ماهیت الزام‌آور خواهند یافت. خاستگاه این الزام، نه کنوانسیون مارپل، بلکه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهاست.

از این رو، عدم اجرای قواعد و معیارهای مقرر در معاهده مارپل نیز موجبات مسئولیت بین‌المللی دولت عضو (کنوانسیون ۱۹۸۲) را در پی خواهد داشت. عدم عضویت در کنوانسیون مارپل و در نتیجه عدم التزام به آن، نمی‌تواند رافع مسئولیت دولت مربوطه باشد. دولتی هم که عضو هر دو کنوانسیون باشد، اگر قواعد و معیارهای مقرر در کنوانسیون مارپل را نقض کند، ممکن است مسئولیت بین‌المللی دوچندان یابد. مبانی هر دو مسئولیت بین‌المللی در ظاهر یکی است، اما در واقع خاستگاه آن‌ها، دو کنوانسیون بین‌المللی مستقل و مجزا، اما مرتبط با یکدیگر است.

منابع

الف) فارسی

۱. تاناکا، یوشیفومی (۱۳۹۵). *حقوق بین‌الملل دریاهای*. ترجمه و تحقیق: آرمین طلعت، چاپ اول، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
۲. پورنوری، منصور (۱۳۹۴). *حقوق دریاهای بین‌المللی و داخلی کنوانسیون ۱۹۸۲*. چاپ اول، تهران، انتشارات پیام عدالت.
۳. میرزایی، اقبال‌علی (۱۳۹۳). «ارجاع قانون به قانون دیگر و دشواری‌های ناشی از آن». *فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی*، شماره ۶۵، ص ۱۶۵-۱۲۳.
۴. نجفی اسفاد، مرتضی؛ دارابی‌نیا، مرتضی (۱۳۹۰). «بررسی روند آلودگی نفتی با وجود کنوانسیون‌های بین‌المللی مبنی بر جلوگیری و رفع آن‌ها». *مجله دانشگاه علوم پزشکی مازندران*، دوره بیست و یکم، ویژه‌نامه ۱ اسفند.

ب) خارجی

A. Books

5. Brown, Edward Duncan (1992). *Sea-Bed Energy and Minerals: The International Legal Regime*. Martinus Nijhoff Publisher, Dordrecht.
6. Chinkin, Christine and Boyle, Alan E (2007). *The Making of International Law*. Oxford University Press, Oxford.
7. Klein, Natalie (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press, Oxford.

1. Marine Environment Protection Committee (MEPC)

8. Molenaar, Erik Jaap (1998). *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution (International Environmental Law and Policy Series, v. 51)*. Kluwer Law International, The Hague.
9. Saiful Karim, MD (2015). *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels: The Potential and Limits of the International Maritime Organization*, Springer.
10. Scovazzi, Tullio (2000). *The Evolution of International Law of the Sea: New Issues, New Challenges*. Volume 286, Recueil des Cours, Martinus Nijhoff Publishers.

B. Articles

11. Bodansky, Daniel (1991). "Protection of the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond". *Ecology Law Quarterly*, vol. 18, Issue 4, pp. 719-777.
12. Fayette, Luise de La (2001). "The Marine Environment Protection Committee: The Conjunction of the Law of the Sea and International Environmental Law". *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 16, no. 2, Kluwer Law International, pp. 155-238.
13. Freestone, David and Oude Elferink, Alex G (2005). "Flexibility and Innovation in the Law of the Sea: Will the LOS Convention Amendment Procedures Ever Be Used?". in Alex G. Oude Elferink (ed.), *Stability and Change in the Law of the Sea: The Role of the LOS Convention*, Martinus Nijhoff, Leiden, pp. 169-221.
14. Mensah, Thomas A (2007). "Prevention of Marine Pollution: The Contribution of IMO". in Jürgen Basedow and Ulrich Magnus (eds.), *Pollution of the Sea – Prevention and Compensation*, Springer, pp. 41-61.
15. Morrison, Jason and Roht-Arriaza, Naomi (2007). "Private and Quasi-Private Standard Setting". in Daniel Bodansky, Jutta Brunnée and Ellen Hey (eds.), *The Oxford Handbook of International Environmental Law*, Oxford University Press, Oxford, pp. 499-527.
16. Schackelford, Scott J (2011). "Was Selden Right? The Expansion of Closed Seas and its Consequences". *Stanford Journal of International Law*, vol. 47, no. 4, pp. 1-50.
17. Trevisanut, Seline (2009). "La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et le droit de l'environnement: développement intrasystémique et renvoi intersystemique". in Hélène Ruiz Fabri and Lorenzo Gradoni (eds.), *La circulation des concepts juridiques: le droit international de l'environnement entre mondialisation et fragmentation* (Société De Législation Comparée, Paris, Volume 16).
18. _____ (2014). "Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization". Study by the Secretariat of the International Maritime Organization (IMO).

C. Reports

19. Jensen, Øystein (2006). "Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution: The International Law of the Sea Framework for Norwegian Legislation". The Fridtjof Nansen Institute Report, March 2006.

D. Documents

20. Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Unit.
21. Diplomatic Conferences, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, 1973-1982 (Third Conference), http://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/.
22. "Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone", Res. A.672 (16), 19 October 1989.
23. IMO Doc. LEG/MISC/1, 'Implications of the LOS Convention for IMO'.
24. International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL 54).
25. Preliminary Conference on Oil Pollution on Navigable Water, Report of the Conference (1926).
26. Statement by the President, UNCLOS III, 185th Plenary Meeting, UN Doc. A/CONF.62/SR.185 (1982), OR XVII, 11, 13 (para. 47).
27. Study by the Secretariat of IMO, *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*, IMO Doc. LEG/MISC/1 of 28 July 1987.

28. Third Committee UNCLOS III, Belgium et al.: Draft Articles on the Prevention, Reduction and Control of Marine Pollution, UN Doc. A/CONF.62/C.3/L. 24 (1975), OR IV, 210 (Art. 3).
29. Third Committee UNCLOS III, Canada et al.: Draft Articles on a Zonal Approach to the Preservation of the Marine Environment, UN Doc. A/CONF.62/C.3/L.6 (1974), OR III, 249, 250 (Art. 7 (3)(b)(ii)).
30. Third Committee UNCLOS III, Kenya: Draft Articles for the Preservation and the Protection of the Marine Environment, UN Doc. A/CONF.62/C.3/L.2 (1974), OR III, 245, 247 (Art. 23).