



Compensation for Damages Caused to the Environment in the Field of Oil Pollution (Seas) in Iranian and American law

Hasan Alizadeh *

PhD Student, International Law, Maragheh
Islamic Azad University, East Azerbaijan, Iran.

Abstract

Although oil is a very valuable resource for the production of energy and many chemicals, neglecting the stages of its extraction and transportation can cause a lot of environmental pollution, which is sometimes irreparable. Marine pollution raises the importance of the world community more than any other pollution because human being as an element is directly or indirectly involved in the issue of sea pollution in such a way that this pollution not only harms marine living resources but also harms human health and marine activities as well as sea water. The responsibility resulting from this pollution is a problem that has complex dimensions and has made governments struggle for years to investigate and solve the related issues. Oil pollution caused by oil tankers has always been one of the main complications of sea transportation, which has been able to cause serious damage to the marine environment. Laws of compensation due to marine oil pollution based on civil liability conventions of 1969 and 1971, were amended by protocols of 1992 in order to fix the defects of the previous system and implemented in 1996. Before the establishment of the oil pollution compensation system, responsibility was based on fault, and according to this, in case of pollution, the oil damage sufferer had to prove the ship owner's fault. In this regard, the Islamic Republic of Iran has joined and approved two protocols, CLC 92 and FUND 92, as the framework of the new oil pollution compensation system. These two protocols came into effect for Iran in 2017 and 2018, respectively. In general, the aim of the present study is to examine and explain the compensation of environmental damages in the field of oil pollution (seas) in Iranian and American law.

Keywords: oil pollution, compensation, environmental damage, convention

Received: 26/November/2022

Accepted: 16/February/2023

eISSN: 2783-4204

ISSN: 2783-3631

جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی (دریاها) در حقوق ایران و آمریکا

دانشجوی مقطع دکتری، رشته حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی مراغه،
آذربایجان شرقی، ایران.

حسن علیزاده *

چکیده

نفت اگرچه یک منبع بسیار باارزش جهت تولید انرژی و بسیاری از مواد شیمیایی است اما بی‌توجهی در مراحل استخراج و انتقال آن می‌تواند آلودگی‌های زیست‌محیطی فراوانی را به دنبال داشته باشد که بعضاً غیرقابل جبران هستند. آلودگی دریایی بیش از هر آلودگی دیگر، توجهات جامعه جهانی را برمی‌انگیزد زیرا انسان به‌عنوان یک عنصر به‌طور مستقیم و یا غیرمستقیم در مسئله آلودگی دریا دخالت دارد به گونه‌ای که این آلودگی نه تنها به منابع جاندار دریایی بلکه به سلامتی انسان‌ها، فعالیت‌های دریایی و آب دریا نیز ضرر و زیان وارد می‌سازد. مسئولیت ناشی از این آلودگی مسئله‌ای است که ابعاد پیچیده‌ای داشته و سال‌ها دولت‌ها را به‌منظور بررسی و حل مسائل مرتبط با آن به تکاپو وا داشته است. آلودگی‌های نفتی ناشی از نفت کش‌ها همواره یکی از عوارض اصلی حمل‌ونقل دریایی بوده که توانسته آسیب‌هایی جدی به محیط‌زیست دریایی وارد کند. قوانین جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی دریایی بر اساس کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱، توسط پروتکل‌های ۱۹۹۲ به‌منظور رفع ایرادات سیستم پیشین، اصلاح و در سال ۱۹۹۶ اجرایی شد. قبل از ایجاد سیستم جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی، مسئولیت بر مبنای تقصیر بود و بر این اساس، در صورت ایجاد آلودگی، زیان‌دیده خسارت نفتی مجبور به اثبات تقصیر مالک کشتی می‌شد. کشور جمهوری اسلامی ایران نیز در همین راستا به دو پروتکل ۹۲ CLC و ۹۲ FUND به‌عنوان چهارچوب نظام جدید جبران خسارت آلودگی نفتی، پیوسته و آن‌ها را تصویب نموده است. این دو پروتکل به ترتیب در سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ برای ایران لازم‌الاجرا شده‌اند. به‌طور کلی، هدف مطالعه حاضر، بررسی و تبیین جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی (دریاها) در حقوق ایران و آمریکا است.

کلیدواژه‌ها: آلودگی‌های نفتی، جبران، خسارت زیست‌محیطی، کنوانسیون

مقدمه

حدود ۸۷٪ از کره زمین را آب فرا گرفته است. با اینکه بشر در خشکی زندگی می‌کند اما حیات وی وابسته به دریاها و منابع موجود در آن است. از منابع عمده تهدیدکننده آلودگی دریاها، آلودگی زیست‌محیطی است. افزایش آلودگی نفتی دریایی یکی از مسائل مهم امروزی است که ناشی از رشد و توسعه حمل‌ونقل و روابط تجاری است. آلودگی‌های ناشی از نفت از مهم‌ترین مشکلات دریاها به شمار می‌رود (محمدروشن، ۱۳۸۴: ۲). دریاها از نخستین راه‌های عمومی دادوستدی به شمار می‌روند. از زمانی که انسان به دریا راه یافت، رسوم دریانوردی به‌صورت مقررات و قانون در آمد و اصول کلی حاکم بر حقوق دریایی را پی‌ریزی کرد. در این راستا، سازمان بین‌المللی دریایی یکی از مؤسسات تخصصی سازمان ملل متحد است که مسئولیت تدوین و توسعه مقررات بین‌المللی به‌منظور تأمین امنیت دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی را بر عهده دارد. همچنین، رسیدگی به مسائل حقوقی، نظیر مسئولیت و جبران خسارت و ایجاد تسهیلات ترافیک دریایی از وظایف سازمان مذکور است (محمدروشن، ۱۳۸۴: ۳).

آلودگی دریایی بیش از هر آلودگی دیگر اهمیت جامعه جهانی را برمی‌انگیزد زیرا انسان به‌عنوان یک عنصر به‌طور مستقیم و یا غیرمستقیم در مسئله آلودگی دریا دخیل است به‌گونه‌ای که این آلودگی نه تنها به منابع جاندار دریایی بلکه به سلامتی انسان‌ها، فعالیت‌های دریایی و آب دریا نیز ضرر و زیان وارد می‌سازد. از اوایل دهه ۱۹۶۰، آگاهی نسبت به اثرات آلودگی بر محیط‌زیست دریایی و جمعیت‌های انسانی فراگیر شد و نهضتی تحت عنوان نهضت حفاظت از محیط‌زیست آغاز شد. در نتیجه، عواملی همچون یافته‌های زیست‌شناسان، آگاهی‌های مردم از خطرات زیست‌محیطی و وقوع سوانح دریایی، مردم جهان را واقف کردند که نه تنها حوادث غیرمنتظره بلکه بسیاری از فعالیت‌های روزانه انسان از جمله ماهیگیری، بهره‌برداری از منابع کف دریا، ریزش مواد زائد، توسعه مراکز تفریحی در کنار دریا، استفاده از مواد شیمیایی و آفت‌کش‌ها و گسترش روزافزون کارخانجات صنعتی، تخریب‌کننده محیط‌زیست هستند. از آنجا که هدف حقوق بین‌الملل در زمینه حوادث آلودگی دریایی، جلوگیری از آلودگی و همچنین، تسهیل رسیدگی به ادعای تأمین و جبران خسارت قربانیان این گونه حوادث است، ایجاد روشی که مسئول جبران خسارت وارده به قربانیان این حوادث را تعیین کند، تأثیر مثبتی در جهت جلب توجه بیش‌تر صاحبان کشتی‌ها، برای رعایت استانداردهای بین‌المللی به‌منظور جلوگیری از بروز آلودگی دریا دارد. بدون تردید، خطر آلودگی در مناطقی که به خاطر غنی بودن منابع زنده، محل فعالیت عمده ماهیگیران بوده یا مناطقی که دارای جاذبه جهانگردی و یا تفریحی است، برای دولت ساحلی ممکن است عواقب بسیار مهم و جدی داشته باشد (محمدروشن، ۱۳۸۴: ۳).

آلوده شدن آب دریا به نفت و سایر مواد مضر برای حیات آبزیان، مسئله جدیدی است که به علت افزایش حجم ناوگان‌های بازرگانی و رشد سریع حمل‌ونقل مواد نفتی و هیدروکربورها از راه دریا، بسیار مورد توجه قرار گرفته است. افزایش روزافزون مصرف نفت و مشتقات آن در کشتی‌ها و حمل‌ونقل دریایی موجب زیان‌های متعددی شده است. مثلاً از بین رفتن انواع پرندگان دریایی، عدم قدرت و توانایی برای شنا یا غوطه‌ور شدن در آب دریا، پرواز کردن به علت چسبیدن مواد نفتی به پرهای آن‌ها و نفوذ آب به پوستشان، باعث مرگ آن‌ها در اثر خستگی، گرسنگی و سرما می‌شود. تلف شدن هزاران چلچله دریایی، اردک و دیگر پرندگان در جنوب انگلستان به‌واسطه پمپاژ نفت خام از کشتی دانمارکی در دریای شمال (که به‌سوی شمال حرکت کرده بود)، حکایت از این مسئله دارد. علاوه بر آن، مرگ ۹۵٪ از پرندگانی به نام «ماکارو»، ۲۰٪ از مرغان ماهی‌خوار منطقه حفاظت‌شده سواحل فرانسه و ۴۰/۰۰۰ پرند را سبب شده است (محمدروشن، ۱۳۸۴: ۶)؛ بنابراین، هدف مطالعه حاضر، بررسی و تبیین جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی (دریاها) در حقوق ایران و آمریکا است.

الف- بیان مسئله

آلودگی نفتی یکی از انواع آلودگی‌های محیط‌زیست است که می‌تواند تأثیر بسیاری بر زندگی انسان و سایر موجودات داشته باشد زیرا آلودگی‌های نفتی هر ساله باعث ایجاد هزینه‌های بسیاری برای شرکت‌های نفتی و دولت‌های نفت خیز مرتبط با آن‌ها می‌شود. این آلودگی به طرق مختلف برای انسان و محیط زندگی انسان خطرناک است و زمانی این خطر بیشتر نمایان می‌گردد که آلودگی‌های نفتی در سطح دریاها یا نیمه‌بسته مانند خلیج فارس و دریای خزر ایجاد شود.

محیط‌زیست به عنوان یکی از اساسی‌ترین میراث مشترک بشریت، همواره در معرض تهدید خطرات و خساراتی قرار دارد که آثار ناشی از آن، منافع کلیه اعضای جامعه بین‌المللی را به خطر می‌اندازد. ضرورت توجه به محیط‌زیست در قبال تهدید این خطرات، افزایش همبستگی‌های بین‌المللی و اهمیت حفظ محیط‌زیست برای بقای جامعه بین‌المللی موجب شد تا حفظ و حمایت از محیط‌زیست، ازجمله تعهداتی به شمار آید که آثار نقض آن، علاوه بر دولت صدمه‌دیده، به دولت‌های دیگر نیز تسری یافته و در نتیجه، جنایت بین‌المللی محسوب شود (انصاری و فائقی راد، ۱۳۸۹: ۱۰).

محیط‌زیست دریا گنج‌های فراوانی از انواع ماهی‌ها، صدف‌ها، مرواریدها، مرجان‌ها و منابع معدنی مختلف را در خود دارد. آلودگی دریایی بیش از هر آلودگی دیگر توجهات جامعه جهانی را برمی‌انگیزد زیرا انسان به عنوان یک عنصر به طور مستقیم و یا غیرمستقیم در مسئله آلودگی دریا دخالت دارد به گونه‌ای که این آلودگی نه تنها به منابع جاندار دریایی بلکه به سلامتی انسان‌ها، فعالیت‌های دریایی و آب دریا نیز ضرر و زیان وارد می‌سازد. منطقه دریایی، بیش‌ترین منطقه‌ای در جهان است که در معرض آلودگی دریایی قرار می‌گیرد به نحوی که نسبت آلودگی هیدروکربورها در آن ۴۸ مرتبه بیش از متوسط آلودگی دریاها در جهان است. این مسئله به این علت است که نفت به شکل پیوسته بر اثر تردد کشتیرانی دریایی در این منطقه نشت کرده و دیگر اینکه سرمایه‌گذاری نفتی به طور فشرده و گسترده‌ای در مناطق ساحلی انجام شده است.

آلوده شدن آب دریا به نفت و سایر مواد مضر برای حیات آبزیان، مسئله جدیدی است که به علت افزایش حجم ناوگان‌های بازرگانی و رشد سریع حمل‌ونقل مواد نفتی و هیدروکربورها از راه دریا، بسیار مورد توجه قرار گرفته است. افزایش روزافزون مصرف نفت و مشتقات آن در کشتی‌ها و حمل‌ونقل دریایی آن‌ها و آثار و نتایج زیان‌بار ناشی از آن، بر اهمیت این موضوع می‌افزاید. نتایج متعدد این فعالیت‌ها عبارت‌اند از:

۱- از بین رفتن انواع پرندگان دریایی؛ عدم قدرت و توانایی برای شنا، غوطه‌ور شدن در آب دریا و پرواز کردن به علت چسبیدن مواد نفتی به پرهای آن‌ها و نفوذ آب به پوستشان، باعث مرگ آن‌ها در اثر خستگی، گرسنگی و سرما می‌شود. تلف شدن هزاران چلچله دریایی، اردک و دیگر پرندگان در جنوب انگلستان، به واسطه پمپاژ نفت خام از کشتی دانمارکی در دریای شمال (که به سوی شمال حرکت کرده بود)، حکایت از این مسئله دارد. علاوه بر آن، مرگ ۹۵٪ از پرندگانی به نام «ماکارو»، ۲۰٪ از مرغان ماهی‌خوار منطقه حفاظت‌شده سواحل فرانسه و ۴۰/۰۰۰ پرنده را سبب شده است (محمدروشن، ۱۳۸۴: ۶).

۲- آلودگی آب‌های دریا بر زندگی ماهی‌ها، انواع خرچنگ‌ها و بی‌مهرگان اثرات وخیمی داشته و در از بین بردن عمده‌ترین غذای ماهی‌ها و دیگر جانوران دریایی یعنی گیاهان دریایی، تأثیری وخیم می‌گذارد (حتی مزه ۱٪ میلی گرم بنزین در آب حس می‌شود) (محمدروشن، ۱۳۸۴: ۷).

۳- آلودگی آب‌ها باعث ورود خسارت جدی به دریابارها (پلاژها) و آلودگی محیط ساحلی دریا می‌شود.^۱

۱. حبیبی، حسن؛ حقوق بین‌الملل عمومی، ج ۲، تهران، انتشارات اطلاعات، چاپ دوم، صص ۱۱۶-۱۱۷.

۴- به خاطر رسیدن روغن و نفت از طریق جریان باد و امواج به آب‌های ساحلی و بنادر و انباشته شدن آن‌ها، خطر آتش‌سوزی‌های وسیع وجود دارد.^۱ همچنین، اثرات این آلودگی‌ها را بر وضعیت زندگی افرادی که اداره زندگی آن‌ها از طریق دریا صورت می‌گیرد و همچنین بر منبع عمده غذایی جهان، نباید از نظر دور داشت. این آثار و نتایج زیان‌بار، باعث شده است تا ارائه راه‌حل عملی برای حل مشکلات، در زمینه حقوق بین‌الملل قراردادی، مورد توجه قرار گیرد. اگرچه خسارت به حقوق و منافع دولت‌ها از طریق دریاها، تنها به واسطه آلوده کردن آب دریا به هیدروکربورها نبوده و ممکن است این خسارات، ناشی از آزمایش پرتاب اشیاء و موشک‌های هدایت‌شونده و یا ناشی از آزمایش‌های اتمی باشد؛ اما از آنجا که مسئله آلودگی دریا به وسیله هیدروکربورها و خسارت به منافع دولت‌ها از این طریق، مسئله‌ای است که قدمت بیشتری داشته و از دیرباز مطرح بوده است، اقداماتی که در زمینه حقوق بین‌الملل قراردادی در این زمینه صورت گرفته است، از گستردگی بیشتری برخوردار بوده و به خاطر مطرح بودن این قضیه در عرصه بین‌الملل، برای مدت‌زمان نسبتاً طولانی نسبت به سایر موارد مذکور توسعه بیش‌تری یافته است؛ منابع متعدد بین‌المللی در حقوق بین‌الملل به این مسئله پرداخته و حتی کشورهایی که دارای منابع آبی مشترک هستند، به خاطر اهمیت موضوع، اقدام به انعقاد کنوانسیون‌های منطقه‌ای در این زمینه کرده‌اند. از آنجا که نفت یک منبع بسیار باارزش جهت تولید انرژی و بسیاری از مواد شیمیایی است، بی‌توجهی در مراحل استخراج و انتقال آن می‌تواند آلودگی‌های زیست‌محیطی فراوانی را به وجود آورد. مسئولیت ناشی از این آلودگی مسئله‌ای است که ابعاد پیچیده‌ای داشته و سال‌ها دولت‌ها را به منظور بررسی و حل مسائل مرتبط با آن به تکاپو وا داشته است. منشأ و ماهیت مسئولیت، انتساب آن به دولت و یا افراد خصوصی، تحدید مسئولیت، تضمین حقوق متضرر، جبران خسارت زیان‌دیدگان از طریق بیمه و مسائل مرتبط با تعارض قوانین از جمله پرسش‌هایی است که در نتیجه یک آلودگی گسترده در دریای آزاد مطرح می‌شوند (محمدپور دریایی، ۱۳۷۸: ۴۳).

تخریب سیستم‌های دریایی و آب‌های سطحی موجب بروز صدمات غیر قابل جبرانی به محیط‌زیست شده است. بررسی‌های انجام‌شده نشان داده که یک د صد ظرفیت نفت‌کش‌ها در هر بار رفت و آمد آن‌ها در دریاها به دریا نشت می‌کند. برخی از مواد نفتی پس از ورود به دریا، همراه مواد غذایی در بدن ماهی‌ها و صدف‌ها جمع شده و گوشت آن‌ها را بدطعم می‌سازد. این موضوع، زیان زیادی به منابع پروتئینی وارد می‌کند. خطرات ناشی از نفت شامل بروز بیماری در کارکنان تمیزکننده لکه نفتی، به مخاطره افتادن حیات دریایی، تشدید بیماری‌های موجود، خطرات برای زنان باردار، اختلالات عصبی، بیماری‌های ریوی، گازهای حاصل از آتش‌سوزی‌های نفتی، کاهش اکسیژن و آلودگی غذایی است. تمامی این موارد مرتبط با حقوق عمومی بوده و عموماً متضرر از آلودگی‌های نفتی دولت‌ها هستند که می‌بایست در برابر سرمایه‌گذاری‌های خارجی حمایت گردند (محمدپور دریایی، ۱۳۷۸: ۴۴).

یکی از اهداف حقوق بین‌الملل در زمینه آلودگی دریایی، تسهیل جوابگویی به ادعای خسارت کسانی است که از آلودگی متضرر شده‌اند. تا قبل از حادثه توری کانیون در آب‌های ساحلی انگلیس و خسارات وارده ناشی از آلودگی‌های نفتی، هیچ قاعده بین‌المللی خاصی در زمینه مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی وجود نداشت. حوادث منجر به آلودگی نفتی باعث شد که افکار عمومی از خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی کشتی آگاه شوند که نتیجه آن، انعقاد کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی و تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی در دریا شده است. در این پژوهش، این کنوانسیون‌ها و نیز وظایفی که بر عهده دولت‌های صاحب‌پرچم، به‌طور خاص کشور ایران و ایالات متحده آمریکا، قرار دارد، مورد بحث قرار گرفته است (محمدپور دریایی، ۱۳۷۸: ۴۵).

مسئولیت بین‌المللی از ابداعات حقوقی است که به‌موجب آن، دولت ناقض یک قاعده بین‌المللی، موظف است خسارت حقوقی ناشی از این نقض را در قبال اتباع دولت دیگر جبران کند. دیکشنری اصطلاحات حقوق بین‌الملل

مسئولیت بین‌المللی را چنین تعریف می‌کند: تکلیفی که به موجب حقوق بین‌الملل به یک دولت تحمیل می‌گردد تا خساراتی را که در اثر نقض قواعد حقوق بین‌الملل ناشی از عمل و یا خودداری او از انجام تکلیف به دولت دیگری وارد شده، جبران کند. در این مقاله به دنبال این مسئله خواهیم بود که آیا اصول، قوانین و قواعد موجود در دو کشور ایالات متحده آمریکا و جمهوری اسلامی ایران، تأمین‌کننده و تضمین‌کننده حقوق متضرر است یا خیر (محمدروشن، ۱۳۸۴: ۲۵).

با وجود پیشینه طولانی اصل جبران خسارت در حقوق بین‌الملل، تنها در چند دهه اخیر، این اصل در خصوص خسارات زیست‌محیطی، توجه جامعه جهانی و به تبع آن، حقوق بین‌الملل را به خود معطوف داشته است (محمدروشن، ۱۳۸۴: ۲۷). به دنبال آن، این سؤال اساسی قابل طرح است که جبران خسارات زیست‌محیطی تابع چه اصول و قواعدی است؟ آیا می‌توان نظر به گستردگی و ماهیت منحصر به فرد چنین خساراتی، آن‌ها را تابع قواعد عام جبران خسارت در حقوق بین‌الملل دانست؟ یا اینکه برای جبران این گونه خسارات به قواعد خاص تمسک جست؟ در حقوق ایالات متحده آمریکا، جبران خسارت‌های وارده به دریا به واسطه سکوهای نفتی و یا نفت کش‌های بزرگ تابع چه قواعدی است و در حقوق کشور ایران از چه قوانین و اصولی برای جبران این گونه خسارت‌ها تبعیت می‌شود. این‌ها سؤالاتی است که در این پژوهش بایستی به آن‌ها پاسخ داده شود (محقق، ۱۴۰۱).

ب- اهمیت و ضرورت انجام تحقیق

یکی از دغدغه‌های مهم جوامع بشری، تأمین محیط‌زیست مناسب برای زندگی است. با صنعتی شدن کشورها و بهره‌برداری بی‌رویه از منابع طبیعی، اختلالاتی در اکوسیستم طبیعی ایجاد شد. بر اساس مقررات عرفی و نیز طبق مفاد معاهدات مربوط بدان، وارد کردن خسارت غیر لازم و قابل اجتناب به محیط‌زیست به نحو مستقیم و غیرمستقیم ممنوع است. پس از وقوف انسان بر پیوستگی تمام اجزاء محیط‌زیست به یکدیگر و اهمیت آن در اوایل قرن بیستم، اولین تلاش‌ها برای حمایت از محیط‌زیست صورت گرفت. محیط‌زیست، محل زندگی و تأمین‌کننده اصلی‌ترین نیازهای انسان و موضوعی است که روزه‌به‌روز اهمیت آن افزایش می‌یابد. امروزه، آلودگی محیط‌زیست مشکلی است که محیط‌زیست و حیات انسان را به طور جدی تهدید می‌کند. آلودگی و از بین بردن محیط‌زیست علاوه بر آنکه محیط طبیعی را با خطر نابودی روبرو نموده، سیستم حیات بشری را نیز دچار اختلال و نابسامانی کرده است.

آلودگی محیط‌زیست شامل انواع آلودگی‌های هوا، آب و خاک، صوت، شیمیایی، هسته‌ای و رادیواکتیو است (ذوالقدر، ۱۳۸۶: ۲۹). آلودگی محیط‌زیست دریایی یکی از چالش‌های مهم منطقه‌ای است که تأثیری مستقیم بر جوامع انسانی دارد. آلودگی نفتی نیز یکی از مهم‌ترین عوامل عدم تعادل در موازنه محیط‌زیست منطقه دریایی به شمار می‌رود. همچنین، تخریب مناطق ساحلی، تالاب‌ها، جنگل‌های مانگروف و علف‌های دریایی و از طرف دیگر، صید بی‌رویه و غیرمسئولانه از دیگر مشکلات پیش روی ماست (العوضی، ۲۰۰۱: ۱۴). آب فاکتور توسعه پایدار جوامع است. دولت‌ها باید اقدامات لازم را نسبت به تأمین زیرساخت‌های لازم برای مقابله با بحران و ترویج فرهنگ مصرف صحیح آب به عمل آورند (میری خانی، ۱۳۹۰: ۴).

از آنجا که نفت یک منبع بسیار باارزش جهت تولید انرژی و بسیاری از مواد شیمیایی است، بی‌توجهی در مراحل استخراج و انتقال آن می‌تواند آلودگی‌های زیست‌محیطی فراوانی را به وجود آورد. مسئولیت ناشی از این آلودگی مسئله‌ای است که ابعاد پیچیده‌ای داشته و سال‌ها دولت‌ها را به منظور بررسی و حل مسائل مرتبط با آن به تکاپو داشته است. منشأ و ماهیت مسئولیت، انتساب آن به دولت و یا افراد خصوصی، تحدید مسئولیت، تضمین حقوق متضرر، جبران خسارت زیان‌دیدگان از طریق بیمه و مسائل مرتبط با تعارض قوانین از جمله پرسش‌هایی است که در نتیجه یک آلودگی

گسترده در دریای آزاد مطرح می‌شوند. تخریب سیستم‌های دریایی و آب‌های سطحی موجب بروز صدمات غیر قابل جبرانی به محیط‌زیست شده است. بررسی‌های انجام‌شده نشان داده که یک د صد ظرفیت نفت کش‌ها در هر بار رفت‌وآمد آن‌ها در دریاها به دریا نشت می‌کند. برخی از مواد نفتی پس از ورود به دریا، همراه مواد غذایی در بدن ماهی‌ها و صدف‌ها جمع شده و گوشت آن‌ها را بدطعم می‌سازد. این موضوع، زیان زیادی به منابع پروتئینی وارد می‌کند.

تشکیل سازمان‌هایی چون سازمان بین‌المللی دریایی^۱ و کمیته‌های جبران خسارت در دریا، سعی در نگهداری محیط دریا نموده‌اند. از مهم‌ترین کنوانسیون‌ها می‌توان به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی نفت در سطح دریا (۱۹۵۴) و کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (۱۹۷۳) نام برد (محمدپور دریایی، ۱۳۷۸: ۵۷).

از آنجا که نفت خام یک ماده خالص نیست و از انواع هیدروکربن‌ها با تفاوت‌های فیزیکی و شیمیایی مختلف تشکیل شده است، هنگامی که دریا را آلوده می‌سازد، به اشکال گوناگون خود را در آب بروز داده که غالباً برای آبزیان مضر است. باید متذکر شد، مولکول‌های نفتی موجود در دریا می‌توانند در اثر عوامل مختلف محیطی مانند نور خورشید، آب، گازهای گوناگون در هوا، دمای بالا، ریزش مولکول‌های مختلف درون آب دریا، حرکت مداوم دریا و میکروارگانیسم‌های محیط تحت فرایند جریان‌های مختلف مانند انحلال یا تجزیه بیولوژیکی و یا اکسیداسیون به مولکول‌های دیگری که گاهی پایدارتر و در نتیجه، خطرناک‌تر برای محیط‌زیست هستند، تبدیل گردند (محمدپور دریایی، ۱۳۷۸: ۵۸).

با وجود پیشینه طولانی اصل جبران خسارت در حقوق بین‌الملل، تنها در چند دهه اخیر این اصل در خصوص خسارات زیست‌محیطی، توجه جامعه جهانی و به تبع آن، حقوق بین‌الملل را به خود معطوف داشته است. به دنبال آن، این سؤال اساسی قابل طرح است که جبران خسارات زیست‌محیطی تابع چه اصول و قواعدی است؟ آیا می‌توان نظر به گستردگی و ماهیت منحصر به فرد چنین خساراتی، آن‌ها را تابع قواعد عام جبران خسارت در حقوق بین‌الملل دانست؟ یا اینکه برای جبران این گونه خسارات به قواعد خاص تمسک جست؟ در حقوق ایالات متحده آمریکا، جبران خسارت - های وارده به دریا به واسطه سکوها های نفتی و یا نفت کش‌های بزرگ تابع چه قواعدی است و در حقوق کشور ایران از چه قوانین و اصولی برای جبران این گونه خسارت‌ها تبعیت می‌شود. این‌ها سؤالاتی است که در این پژوهش بایستی به آن‌ها پاسخ داده شود.

ج - پیشینه تحقیق

امیر حسینی و روشن (۱۳۹۴)، در مطالعه‌ای با عنوان "بررسی مسئولیت آلودگی ناشی از مواد نفتی دریاها و راهکارهای جلوگیری از آن با نگاهی به کنوانسیون‌های بین‌المللی" اعلام می‌دارد که آلودگی نفتی یکی از انواع آلودگی‌های محیط‌زیست است که می‌تواند تأثیر بسیاری بر زندگی انسان و سایر موجودات داشته باشد زیرا آلودگی‌های نفتی هر ساله باعث ایجاد هزینه‌های بسیاری برای شرکت‌های نفتی دولت‌های نفت خیز می‌گردد. این آلودگی به طرق مختلف برای انسان و محیط زندگی انسان خطرناک است و زمانی این خطر بیشتر نمایان می‌گردد که آلودگی‌های نفتی در سطح دریاها ی بسته یا نیمه بسته مانند خلیج فارس و دریای خزر ایجاد شود. برای پیشگیری و جلوگیری از گسترش این آلودگی‌ها، تلاش‌های فراوانی در سطح ملی و بین‌المللی انجام گرفته است که این تلاش‌ها تابه حال توانسته است به کاهش آلودگی‌های نفتی در سطح بین‌المللی کمک نماید اما تا رفع کامل این آلودگی‌ها و ایجاد توافقات ملی و منطقه‌ای برای جلوگیری از نشت مواد نفتی، راه بسیاری باقی مانده که قابل استناد است. علاوه بر آن، در بسیاری

موارد، کنوانسیون‌ها نقش مؤثری در کاهش خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی ایفا نکرده‌اند؛ لذا بر همین اساس، طبق تجربیات روابط و معاملات بین‌المللی باید اذعان داشت که مواردی نظیر ذکر خسارات محیط‌زیستی به‌عنوان شرط ضمن قرارداد فروش نفت، بهره‌گیری از نهادهای ناظر، عدم اعتبار به قراردادهای بی‌توجه به مسئله آلودگی توسط جامعه جهانی می‌تواند در این راستا راهگشا باشد.

دارابی نیا و همکاران (۱۳۹۲)، در مقاله‌ای تحت عنوان "مبانی فقهی رسیدگی به جرائم زیست‌محیطی ناشی از آلودگی مواد نفتی توسط دیوان کیفری بین‌المللی" اعلام می‌نماید که از نظر جامعه بین‌المللی، برخی جنایات از قبیل نسل‌کشی، جنایات علیه بشریت، جنایت جنگی و جنایت تجاوز به حدی شنیع و فجیع است که جنایت بین‌المللی قلمداد شده و تحت صلاحیت موضوعی دیوان کیفری بین‌المللی قرار گرفته است. امروزه، جرائم دیگری مانند آلودگی زیست‌محیطی ناشی از مواد نفتی، بر نگرانی و تشویش جامعه بین‌المللی می‌افزاید. هم‌اکنون، میزان آلودگی محیط‌زیست به‌ویژه محیط‌زیست آبی ناشی از مواد نفتی به طرق مختلف، سالانه قریب به پانصد تن نفت برآورد می‌شود. در ادامه، به سازوکار به‌کارگیری توسعه صلاحیت قضایی اشاره می‌گردد.

صدیق (۱۳۹۳)، در کتابی تحت عنوان، "اصول کلی حقوق دریایی"، بر این مطلب تأکید دارد که وجود نفت در آب دریا به‌ویژه تشکیل رسوب‌های دریایی، موضوع نگرانی جامعه بین‌الملل به‌خصوص ساکنین محل وقوع حادثه است و پس از اینکه حوادث عظیم نفتی میزان قابل توجهی نفت وارد دریا کرد، این نفت‌ها در حفره‌های ساحلی انباشته شده و اثرات مخربی بر تأسیسات ساحلی و جاندارها به‌ویژه حیات پرندگان می‌گذارند. گرچه خسارت ناشی از آلودگی نفتی غیرقابل جبران نیست اما بازگرداندن وضعیت محیط‌زیست به حالت اول به‌کندی صورت می‌گیرد.

ناصر (۱۳۹۱)، در پژوهشی با عنوان، "راهکارهای مقابله و کاهش آلودگی‌های نفتی در خلیج فارس از دیدگاه سازمان جهانی دریانوردی"، اشاره می‌نماید: صادرات نفت و وجود ناوگان عظیم نفت‌کش، ایران را در زمره یکی از کشورهای عمده حمل‌کننده مشتقات نفتی قرار داده است. مبارزه با آلودگی‌های نفتی یکی از چالش‌های پیش روی حمل‌کنندگان این محصول بوده است. تصویب کنوانسیون‌هایی مانند مارپل در جهت پیش‌گیری از این آلودگی‌ها است. با توجه به عضویت ایران در کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، به نظر می‌رسد راهکاری جدید برای کنترل و مقابله با آلودگی‌های نفتی به‌صورت حرفه‌ای در ایران گشوده شده است.

جیمز (۲۰۰۴)، در تحقیقی اشاره داشته است که از طریق تکنولوژی و استانداردهای عملیاتی، قوانین آمریکا تأثیری مهم بر استانداردهای ایمنی دریایی در سطح جهان گذاشته‌اند. به‌علاوه، چندین جنبه از قوانین آمریکا نیازمند توجه و به‌کارگیری در سطح بین‌المللی است. اولاً، آسیب منابع طبیعی قاعده آلودگی نفتی، یک راه نو و مؤثر برای مقابله با آلودگی‌های دریایی و فراهم نمودن راهی برای بازسازی خسارت‌های وارده به منابع طبیعی است. دوماً، الزامات ملی نسبتاً سخت تحمیل‌شده بر حمل‌ونقل دریایی کمک می‌کند مطمئن شویم که آلوده‌کنندگان، نه عموم مردم، پرداخت-کننده خسارت‌های ایجادشده هستند. قوانین به‌وجودآورنده این مسئولیت مالی در کشورهای دیگر نیز شناخته شده است اما در کشور آمریکا، کاربرد این قوانین به‌صورت گسترده، دارای قدمت بیشتری است. همان‌طور که هم‌نگرانی‌های مربوط به طبیعت و هم تجارت دریایی جهانی دریایی در حال رشد است، تجربه آمریکا با این قوانین می‌تواند راهنمایی برای سایر کشورها که تحولات آلودگی‌های نفتی را دنبال می‌کنند، باشد.

مورمن (۱۹۹۰)، در مقدمه‌ای که بر قاعده آلودگی نفتی ۱۹۹۰ ایالات متحده آمریکا در رابطه با حمل‌کنندگان نفت آورده، چنین عنوان داشته است: در یک آن، قاعده نشت نفت تعهد بالقوه‌ای را برای طرف‌هایی به وجود آورد که نفت را در آب‌های قابل کشتیرانی کشور می‌ریختند و شانس دفاع موفق در برابر چنین تعهدی را پایین می‌آوردند. حمل-کنندگان نفت یکی از گروه‌هایی هستند که به‌شدت تحت تأثیر تصویب چنین قاعده‌ای قرار گرفتند.

د- جنبه جدید بودن و نوآوری طرح

این موضوع به صورت تطبیقی و مقایسه‌ای در مورد آلودگی‌های نفتی دریاها در حقوق ایران و حقوق آمریکا مورد بررسی قرار نگرفته است، پس جنبه جدید بودن را دارا است. در این مقاله سعی بر آن است که با بررسی دقیق موضوع، امکان آشنایی متصدیان امر با این موضوع فراهم شود. این موضوع از جمله موضوعات تازه و کاربردی بوده و تاکنون به صورت تخصصی به آن پرداخته نشده است (به صورت کاملاً موردی به آن اشاره شده است). به همین دلیل باید بیشتر توضیح و تبیین گردد.

ن- اهداف تحقیق

هدف اصلی

مطالعه تطبیقی جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی دریاها در حقوق ایران و آمریکا

اهداف فرعی

۱. بررسی جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی دریاها در حقوق ایران
۲. بررسی جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی دریاها در حقوق آمریکا
۳. مقایسه جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی دریاها در حقوق ایران و آمریکا

م- سؤال‌های تحقیق

سؤال اصلی

برای جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی‌های نفتی دریاها در کشورهای ایران و آمریکا از چه روش‌ها و مکانیسم‌هایی استفاده می‌شود؟

سؤالات فرعی

۱. جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی دریاها در حقوق ایران چگونه بررسی شده است؟
۲. جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی دریاها در حقوق آمریکا چگونه بررسی شده است؟
۳. جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی دریاها در مقایسه حقوق ایران و حقوق آمریکا چگونه بررسی شده است؟

و- فرضیه‌های تحقیق

فرضیه اصلی

به نظر می‌رسد جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی دریاها در حقوق ایران و حقوق آمریکا متفاوت است.

فرضیه‌های فرعی

۱. به نظر می‌رسد جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی دریاها در حقوق ایران بررسی شده است.
۲. به نظر می‌رسد جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی دریاها در حقوق آمریکا بررسی شده است.
۳. به نظر می‌رسد جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی دریاها در حقوق ایران و آمریکا از جنبه‌هایی متفاوت باشد.

روش پژوهش

روش تحقیق در این پژوهش، روش کتابخانه‌ای خواهد بود؛ یعنی مراجعه به کتاب‌ها و منابع مختلف و فیش‌برداری از کتاب، مقالات، مجلات و سایت‌های حقوقی و بررسی آن‌ها.

روش گردآوری اطلاعات (میدانی، کتابخانه‌ای و غیره)

روش گردآوری اطلاعات، کتابخانه‌ای است.

ابزار گردآوری اطلاعات

یکی از اصلی‌ترین بخش‌های هر کار پژوهشی را جمع‌آوری اطلاعات انجام می‌دهد. روش گردآوری اطلاعات این پژوهش نیز به صورت کتابخانه‌ای و مطالعه کتب و مقالات بوده و مطالب موردنظر با فیش‌برداری جمع‌آوری شده است.

روش تجزیه و تحلیل اطلاعات

روش تجزیه و تحلیل داده‌ها به صورت کیفی و مبتنی بر استنباط و استنتاج محقق از منابع و مطالب موجود خواهد بود.

مبانی نظری تحقیق

مفاهیم و اصطلاحات

• محیط‌زیست

از نظر لغوی به معنی محیط دور و بر است که مترادف با واژه زندگی و حیات است. در زبان عرب برای آن واژه البیئه و در زبان انگلیسی واژه Environment به کار می‌برند. از نظر اصطلاحی شاید بهترین تعریفی که از آن ارائه شده، در تفسیر ماده ۴۸ قانون حفاظت محیط‌زیست هندوستان است که می‌گوید: محیط‌زیست شامل مجموعه‌ای است به هم پیوسته از عوامل بیرونی که رشد و حیات موجودات زنده انسانی، جانوری و گیاهی متأثر از آن است (مجموعه قوانین حقوقی هندوستان، ۲۰۱).
• محیط‌زیست دریایی

محیط‌زیست دریا عبارت است از همه آب‌های شوری که به هم متصل و اجزاء آن به هم مرتبط است. این اتصال و پیوند، خواه می‌خواهد طبیعی و خواه مصنوعی باشد، نقطه مهم آن است که این یکپارچگی شامل همه مسائل زندگی دریایی می‌گردد.

- خسارت زیست‌محیطی

در یک تعریف کلی در حقوق بین‌الملل، خسارت زیست‌محیطی، زیان یا صدمه‌ای است که در نتیجه فعل یا ترک فعل تابعان حقوق بین‌الملل یا در اثر بروز حوادث طبیعی، به افراد، اموال و یا محیط‌زیست وارد می‌شود (احمدی و علم‌خانی، ۱۳۹۲: ۸۵).

- مسئولیت بین‌المللی

مسئولیت بین‌المللی به مثابه یک نهاد حقوقی بین‌المللی عبارت است از الزام به جبران خسارت مادی یا معنوی وارد بر تابعان حقوق بین‌المللی که این خسارت باید ناشی از عمل یا خودداری از عمل غیر مشروع و مخالف حقوق بین‌الملل یکی از موضوعات یا تابعان حقوق بین‌الملل باشد. برای تحقیق مسئولیت بین‌المللی یک دولت، تخلف بین‌المللی باید قابلیت انتساب به آن دولت را نیز داشته باشد (ضیایی بیگدلی، ۱۳۸۴: ۴۶۹).

- دریا

دریا در معنای کلی، به آب بسیار که محوطه وسیعی را فرا گیرد و به اقیانوس راه دارد، اطلاق می‌شود؛ به تعبیر دیگر، پهنه بزرگی از آب شور است که به اقیانوس یا آب‌های آزاد راه داشته باشد. همچنین، واژه دریا به برخی از دریاچه‌های بزرگ مانند دریای خزر و دریای مرده (بحرالمت) نیز اطلاق شده است.

- حقوق دریاها

مجموعه قواعد و مقررات حاکم بر روابط میان دولت‌ها، اعم از دولت‌های ساحلی و دولت‌های محور در خشکی و یا سازمان‌های بین‌المللی در رابطه با مناطقی از دریا که می‌تواند تحت صلاحیت یک دولت ساحلی و یا در ماوراء صلاحیت دولت‌ها باشد.

- حقوق دریایی

حقوق دریایی از شاخه‌های حقوقی خصوصی داخلی بوده که ناظر و حاکم بر روابط اشخاص و کشورها در دریاها و موضوعات مربوط به دریا است؛ از جمله موضوعاتی مانند حمل‌ونقل دریایی، بیمه دریایی، وضعیت حقوقی کشتی‌ها و ایمنی دریاها (راینسون، ۱۳۹۰: ۱۰).

- آلودگی دریایی

تعریف آلودگی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها (ماده ۱ و ۴) به قرار زیر است: «... معرفی مواد یا انرژی به محیط‌زیست دریایی به طور مستقیم یا غیرمستقیم توسط انسان از قبیل مصب‌های رودخانه‌ای که منجر به تأثیرات زیانباری می‌شود یا احتمالاً خواهد شد؛ برای منابع زنده مضر است و حیات دریایی سلامت انسانی را به خطر انداخته است؛ مزاحم فعالیت‌های دریایی از جمله ماهیگیری و دیگر کاربردهای مشروع از دریا و تضعیف‌کننده کیفیت استفاده از دریا و کاهش مطلوبیت دریا است» (راینسون، ۱۳۹۰: ۱۱).

- آلودگی‌های نفتی

تبصره ۲ ماده ۶۸۸ قانون مجازات اسلامی (۱۳۷۵)، آلودگی زیست‌محیطی را چنین تعریف کرده است: «پخش یا آمیختن مواد خارجی به آب، هوا، خاک یا زمین به میزانی که کیفیت فیزیکی، شیمیایی یا بیولوژیک آن را به نحوی که به حال انسان یا سایر موجودات زنده، گیاهان، آثار و یا ابنیه مضر باشد، تغییر دهد». بند ۲ ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۹۰ راجع به آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی، در تعریف این نوع آلودگی گفته است: هرگونه اتفاق یا مجموعه‌ای از حوادث که دارای منشأ یکسان بوده و منجر به ریزش نفت شده یا ممکن است بشود و محیط‌زیست دریایی یا خطوط ساحلی یا منافع مربوط به یک یا چند دولت را مورد تهدید قرار داده و یا ممکن است مورد تهدید قرار دهد و مستلزم اقدام اضطراری یا واکنش فوری دیگری باشد (دارابی نیا و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۲۸). نکته قابل توجه

در تعریف آلودگی نفتی، اشاره به لزوم اقدام اضطراری و واکنش فوری دیگران اعم از اشخاص حقیقی و یا حقوقی، شامل دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی است که ویژگی‌های خطرناک بودن، گسترش یافتن در اندک‌زمان ممکن و تضرر به غیر را در سوانح مربوط به آلودگی نفتی مورد تأکید قرار می‌دهد.

منابع آلودگی آب‌ها

منابع آلودگی دریایی را می‌توان به ۴ گروه تقسیم کرد:

- کشتیرانی
- آلودگی ناشی از ریزش مواد زائد
- آلودگی ناشی از فعالیت‌های مستقر در خشکی
- آلودگی ناشی از فعالیت‌های بستر دریاها

منابع آلودگی نفتی

آلودگی نفتی از سه علت نشئت می‌گیرد که بیانگر ابعاد گسترده آلوده‌سازی به لحاظ دامنه جغرافیایی، سرعت سرایت و قدرت آمیختگی آن با محیط‌زیست است:

- آلودگی نفتی در مرحله استخراج
- آلودگی نفتی در مرحله انتقال
- آلودگی ناشی از نفت کش‌ها

مبانی نظری تحقیق

آلودگی دریایی از مهم‌ترین آلودگی‌های زیست‌محیطی است که زندگی بشر امروزی را با تهدید روبرو ساخته است. فعالیت‌های انسان روی کره زمین موجب شده است تا مقادیر قابل توجهی عوامل آلاینده دریایی ناشی از منابع گوناگون در محیط‌زیست دریایی پراکنده شود که سرانجام زیان‌های جبران‌ناپذیری را بر حیات دریایی وارد می‌کند (اسماعیلی شریف آباد، ۱۳۸۰: ۱). ریشه بیشترین آلودگی‌های دریایی، نشئت گرفته از فعالیت‌های انسانی است که در عرصه آلودگی شهری، صنعتی و کشاورزی قابل پیگیری است. کامل‌ترین تعریفی که به‌وسیله سازمان همکاری و اقتصادی توسعه در سال ۱۹۷۴ در باب آلودگی دریایی ارائه شده است عبارت است از داخل کردن مواد یا انرژی به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم در محیط‌زیست به‌وسیله انسان که خطری برای سلامتی انسان و آثاری زیان‌بخش برای منابع جاندار و اکوسیستم‌ها داشته باشد و بر مطبوعیت آب صدمه وارد کند و برای استفاده‌های مشروع از محیط مانعی ایجاد کند (چرچیل و لو، ۱۳۹۰: ۴۲۹). معیاری که در تعریف یادشده، ملاک قرار گرفته است، اصل مضر بودن عمل برای محیط است که محدود به خسارات آنی نشده و زیان‌های آتی را نیز در بر می‌گیرد (کریمی پور، ۱۳۸۸: ۳۸).

محیط‌زیست دریا عبارت است از همه آب‌های شوری که به هم متصل و اجزاء آن به هم مرتبط است. این اتصال و پیوند، خواه می‌خواهد طبیعی و خواه مصنوعی باشد، نقطه مهم آن است که این یکپارچگی شامل همه مسائل زندگی دریایی می‌گردد. پژوهش محیط‌زیست دریایی به بررسی و کشف روابط موجود میان جانداران دریایی مختلف با برخی از آن‌ها از جهتی و موجودات غیرزنده این محیط‌زیست از جهت دیگر اختصاص دارد. علم زیست‌محیطی دریایی به بررسی زندگی دریایی، سواحل، پرندگان دریایی، حرکت موج‌ها، جزر و مد، عوامل مؤثر در آب دریاها و زندگی موجودات دریایی اختصاص دارد (همه‌وندی و عودزاده، ۱۳۸۸: ۱۵).

محیط‌زیست دریا گنج‌های فراوانی از انواع ماهی‌ها، صدف‌ها، مرواریدها، مرجان‌ها و منابع معدنی مختلف را در خود دارد. آلودگی دریایی بیش از هر آلودگی دیگر توجهات جامعه جهانی را برمی‌انگیزد زیرا انسان به‌عنوان یک عنصر به‌طور مستقیم و یا غیرمستقیم در مسئله آلودگی دریا دخالت دارد به‌گونه‌ای که این آلودگی نه‌تنها به منابع جاندار دریایی بلکه به سلامتی انسان‌ها، فعالیت‌های دریایی و آب دریا نیز ضرر و زیان وارد می‌سازد. منطقه دریایی، بیش‌ترین منطقه‌ای در جهان است که در معرض آلودگی دریایی قرار می‌گیرد به‌نحوی که نسبت آلودگی هیدروکربورها در آن ۴۸ مرتبه بیش از متوسط آلودگی دریاها در جهان است. این مسئله به این علت است که نفت به شکل پیوسته بر اثر تردد کشتیرانی دریایی در این منطقه نشت کرده و دیگر اینکه سرمایه‌گذاری نفتی به‌طور فزاینده و گسترده‌ای در مناطق ساحلی انجام شده است. به‌طور کلی، جنگ‌ها و درگیری‌های منطقه‌ای از مهم‌ترین علل ایجاد آلودگی دریایی در محیط‌زیست کشورهای گوناگون جهان به شمار می‌آید. در این زمینه، منطقه دریایی ما بیش‌تر از سایر مناطق دچار این آلودگی‌ها شده است. مثلاً جنگ ایران و عراق بزرگ‌ترین فاجعه‌ای بود که اثرات منفی زیادی روی محیط‌زیست منطقه دریایی بر جای گذاشت (سازمان منطقه‌ای حمایت محیط‌زیست دریایی، ۱۹۹۱: ۱۷).

- اصل حفاظت و حمایت از محیط‌زیست بین‌المللی
- آلودگی محیط‌زیست دریایی
- معاهدات بین‌المللی
- معاهدات جهانی حمایت از محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی
- معاهدات منطقه‌ای حمایت از محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی

آلودگی نفتی در دریا و منشأ آن

نفت یک ماده خالص نیست و از انواع هیدروکربن‌ها با تفاوت‌های فیزیکی و شیمیایی مختلف تشکیل شده است. هنگامی که دریا را آلوده می‌سازد، به اشکال گوناگون خود را در آب بروز داده که غالباً برای آبزیان و محیط‌زیست مخاطره‌انگیز است. مقداری از آن که سبک‌تر است، به‌سرعت تبخیر می‌گردد و هوا را آلوده می‌سازد. پاره دیگر به‌صورت ذرات معلق در دریا شناور مانده و گاهی توسط ماهی‌ها خورده می‌شوند و باعث ایجاد مسمومیت در آن‌ها می‌گردد. قسمت‌هایی از نفت هم می‌تواند جذب پوست آبزیان شده و مقداری نیز به‌صورت رسوب و توده‌های قیری، ته‌نشین و باعث ایجاد اختلال گازی بین آب‌وهوا می‌شود. به همین علت برای موجوداتی نظیر فیتوپلانکتون‌ها که از منابع اولیه غذا در دریا هستند، بسیار مضر به شمار می‌آیند. درنهایت، مقداری نیز به شکل توده‌های شکلاتی امولسیون در اثر جریان آب و باد به طرف ساحل رفته و باعث آلودگی ساحلی می‌گردد.

سازمان بین‌المللی دریایی

مروری بر IMO به‌عنوان یک سازمان بین‌المللی

○ خصوصیت بین‌الدولی IMO

سازمان بین‌المللی دریایی، تجمعی از دولت‌ها است که کنوانسیون تأسیس سازمان را که به‌منزله اساسنامه آن است، امضاء و تصویب نموده‌اند. این ویژگی، سازمان را در زمره سازمان‌های بین‌المللی دولتی^۱ قرار می‌دهد. اساسنامه آی‌مو در تاریخ ۶ مارس سال ۱۹۴۸ در ژنو به امضاء رسید. در این تاریخ مقرر گردید، کنوانسیون پس از تصویب ۲۱ کشور که هر کدام دارای حداقل یک میلیون تن ظرفیت ناخالص حمل‌ونقل دریایی باشند، لازم‌الاجرا خواهد شد. سرانجام،

۱. سازمان بین‌المللی غیر دولتی سازمانی است که دولت‌ها در انعقاد معاهده تأسیس آن به‌طور مستقیم مشارکت نداشته‌اند.

پس از تصویب کنوانسیون IMO^۱ در ژانویه ۱۹۵۹، سازمان آغاز به کار نمود. تصویب اساسنامه از ضروریات اولیه تشکیل سازمان بین‌المللی دریایی بوده که در ماده ۷۴ کنوانسیون پیش‌بینی شده است و با تصویب آن، موجودیت قانونی آیمو تکمیل گردید.

- جهانی بودن
- شخصیت حقوقی
- مزایا و مصونیت‌ها

IMO به‌عنوان یک سازمان تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد

سازمان بین‌المللی دریایی یکی از سازمان‌های تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد است. این سازمان پس از تشکیل سازمان ملل متحد از طریق انعقاد توافقنامه‌ای میان کشورها به وجود آمد و از ابتدا، فعالیت خود را به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های شورای اقتصادی اجتماعی آغاز نمود. ماده ۵۷ منشور سازمان ملل متحد در تعریف سازمان‌های تخصصی مقرر می‌دارد:

نهادهای تخصصی مختلف که به‌موجب توافقنامه میان دولت‌ها تأسیس شده و مطابق اساسنامه خود در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، آموزشی، بهداشتی و سایر رشته‌های مرتبط دارای مسئولیت‌های گسترده بین‌المللی هستند، طبق مقررات ماده ۶۳، وابسته به سازمان ملل خواهند بود.

نهادهایی که به این صورت به سازمان ملل متحد می‌پیوندند، از این پس، مؤسسات تخصصی نامیده خواهند شد.

- برقراری ارتباط با سازمان‌های بین‌المللی
- اهداف
- وظایف
- پذیرش عضو
- انصراف
- بودجه
- تفسیر
- اصلاحات

ساختار IMO

لازمه تشکیل یک سازمان بین‌المللی، وجود ارگان‌ها و تشکیلات ویژه‌ای است تا مقدمات اجرای اصول حاکم بر سازمان را فراهم نمایند. سازمان بین‌المللی دریایی با توجه به اهداف اولیه تأسیس، دارای ارکان، ترکیب اعضاء و شیوه رأی‌گیری مختص خود است. سازمان، متشکل از مجمع، شورا، ۴ کمیته اصلی شامل کمیته ایمنی دریایی، کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی، کمیته حقوقی و کمیته همکاری‌های فنی است. همچنین، کمیته تسهیل و تعدادی از کمیته‌های فرعی وجود دارند که فعالیت‌های کمیته‌های اصلی سازمان را مورد حمایت قرار می‌دهند (IMO, 1993). وظایف و اختیارات هر یک از سازمان به شرح ذیل است:

- مجمع^۲

۱- International Maritime Organization

2- Assembly, Structure and purpose, op.cit, p.1.

- شورا^۱
- کمیته ایمنی دریایی^۲
- کمیته حقوقی^۳
- کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی^۴
- کمیته همکاری‌های فنی^۵
- کمیته تسهیل
- دبیرخانه

مروری بر فعالیت سازمان دریایی بین‌المللی

حادثه توری کانیون در ۱۹۶۷ که منجر به تشدید کار فنی ایمو در جلوگیری از آلودگی دریایی گردید، موجب سازمان‌دهی کار بر روی مسئله مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها و جبران خسارت نیز شد. مسئولیت بین‌المللی تکلیفی است که بنا بر حقوق بین‌الملل بر دولتی بار می‌شود که فعل یا ترک فعل مخالف تعهدات بین‌المللی‌اش قابل انتساب به او باشد تا بدین ترتیب، خسارات وارده به دولت دیگر یا به شخص یا اموال شهروندان آن دولت که از فعل یا ترک فعل موصوف ناشی می‌شود، جبران‌نشده باقی نماند.

بررسی کنوانسیون‌های بین‌المللی تصویب‌شده تحت نظارت ایمو

- کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، مصوب ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹ (لازم‌الاجرا از تاریخ ۱۹ ژوئن ۱۹۷۵)

علاوه بر مقرراتی که در متن کنوانسیون در باب اصل جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی توسط کشتی‌ها تدارک دیده شده، مضافاً، کنوانسیون دارای پروتکل و یک اصلاحیه است که به ترتیب، به بیان هر یک پرداخته می‌شود.

- کنوانسیون بین‌المللی تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی
- کنوانسیون مربوط به مسئولیت مدنی در زمینه حمل‌ونقل دریایی مواد هسته‌ای، بروکسل
- کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل‌ونقل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا

مسئولیت مدنی

التزام و تعهد قانونی شخص به جبران ضرر و زیانی که در نتیجه عمل مستند او به دیگری واقع شده و یا لزوم جبران ضررهای وارده به یک شخص را مسئولیت مدنی گویند. درواقع، مسئولیت مدنی، ضمانت اجرای نقض تعهد قانونی است که بر عهده فاعل زیان قرار می‌گیرد. تنوع رفتارهای اجتماعی و فعالیت‌های بشری، اقتضای آن را دارد که هر کس در برابر عمل زیانباری که از او سر می‌زند، مسئولیت داشته باشد. سنگ بنای نظام حقوقی، همین تعهد افراد به نتیجه اعمال خودشان است. بدیهی است در نظام حقوق بین‌الملل نیز اصل مسئولیت مدنی برای اعمال دولت به‌عنوان یکی از اصول مهم و تأثیرگذار مطرح است. بر طبق نظریه قدیمی مسئولیت دولت، هر عمل غیرقانونی که یک دولت در صحنه

1- Council, Structure and Purpose, www.imo.org/imo/structure.htm. pp.1-2.

2- Maritime Safety Committee (MSC), Structure and Purpose, op. Cit., p.2-3.

3- Legal Committee, (IMO) Structure and Purpose, op.cit., p.3.

4- The Marine Environment Protection Committee (MEPC), Ibid, p.3.

5- Technical Co-Operation Committee, op.cit., p.3.

بین‌المللی انجام دهد، موجب مسئولیت بین‌المللی است. بر این مبنا، دولتی که از طریق آلودگی متضرر می‌شود و موجب ضرر قابل‌اثبات به اموال یا اشخاص دولت دیگر را فراهم می‌کند، برای هر دو مورد نیز مسئول است و در نتیجه این مسئولیت، باید جبران غرامت کند.

مسئولیت مدنی در برابر آلودگی دریایی ناشی از حمل‌ونقل مواد نفتی

- عنصر معنوی در مسئولیت مدنی
- خسارت
- وجود رابطه مستقیم بین آلودگی و خسارت وارده به اشخاص
- انتساب آلودگی به فعل یا ترک فعل دولت
- عدم نیاز به تحقق تقصیر مالک کشتی در ایجاد آلودگی

طرح‌های خصوصی تأمین خسارات ناشی از آلودگی نفتی

شرکت‌های بزرگ نفتی و صاحبان تانکرها، دو طرح خصوصی نیز به موازات کنوانسیون‌های ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱ برای جبران خسارات آلودگی نفتی دارند. اولی، قرارداد داوطلبانه صاحبان تانکرها برای مسئولیت خسارات نفتی (مشهور به تالوپ) است که از اکتبر ۱۹۶۹ به اجرا در آمده است و دومی، قرارداد مکمل ضمنی مسئولیت تانکرها برای آلودگی نفتی (معروف به کریستال) است که سقف جبران خسارت را تا ۳۶ میلیون دلار تعیین کرده و از آوریل سال ۱۹۷۱ اجرا می‌گردد. گرچه طرح‌های مذکور پیش از تدوین و تصویب کنوانسیون‌های ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱ از اهمیت بیشتری برخوردار بودند، مع‌ذلک هنوز هم قربانیان حوادث آلودگی نفتی می‌توانند منافع زیادی از آن ببرند.

منابع آلودگی نفتی

آلودگی نفتی از سه علت نشئت می‌گیرد که بیانگر ابعاد گسترده آلوده‌سازی به لحاظ دامنه جغرافیایی، سرعت سرایت و قدرت آمیختگی آن با محیط‌زیست است:

- آلودگی نفتی در مرحله استخراج
- آلودگی نفتی در مرحله انتقال
- آلودگی نفتی از نفت کش‌ها

ضرورت توجه به مسائل زیست‌محیطی

محیط‌زیست بستر زندگی انسان و سایر موجودات و زیرساخت اساسی توسعه و پیشرفت است. هرچند صنعت و توسعه آن، ازدیاد کالاها و خدمات را به همراه آورد اما از آنجاکه توسعه اقتصادی کشورها در مراحل نخست خود به ملاحظات زیست‌محیطی بی‌توجه بوده است، خسارات شدیدی را به محیط‌زیست وارد کرده است (قاسمی، ۱۳۸۶).

موضوعات مرتبط با محیط‌زیست در طی چهار دهه گذشته، بارها در دستور کار بین‌المللی قرار گرفته و معتقد هستند فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی انسان به شیوه‌ای رخ می‌دهد که محیط‌زیست را تهدید می‌کند و گرم شدن زمین به معنای آلودگی شدید هوا و افزایش سطح دریا است که تهدیدی برای نیمی از جمعیت دنیا محسوب می‌شود که در مناطق ساحلی زندگی می‌کنند (جکسون و همکاران، ۱۳۸۵). از همان زمان، بحث حفاظت از محیط‌زیست در مجامع بین‌المللی مطرح شد. از آنجاکه بشر ناگزیر از پیشرفت و تکنولوژی است، بعد از کنگره کاراکاس ۱۹۹۲، مفهوم توسعه

پایدار به‌عنوان خط‌مشی اصولی در تلفیق حفاظت و توسعه و ایجاد توازن بین نیازهای آن‌ها پذیرفته شد (مجنونیان، ۱۳۸۱).

بدیهی است که الزامات زیست‌محیطی به‌طور اساسی در ارتباط با نگرانی عمومی بشریت است به‌طوری که یکی از گسترده‌ترین مقررات نقل‌قول‌شده در اعلامیه نهایی کنفرانس استکهلم، اصل اول آن بوده که حقوق بشر را به‌عنوان هدفی اساسی و حفاظت محیط‌زیست را به‌عنوان ابزاری ضروری جهت نائل شدن به شرایط مناسب زندگی در محیطی که به او اجازه زندگی باوقار و سعادت‌مند را می‌دهد، در نظر می‌گیرد (کیس، ۱۳۸۲).

در چارچوب مفهوم توسعه پایدار، امروزه بعد سومی به اهداف بنیادی توسعه اقتصادی افزوده شده است به‌طوری که اکنون، علاوه بر اهداف اقتصادی (پیشرفت و کارایی اقتصادی) و اهداف اجتماعی (توزیع درآمد، اشتغال و کمک‌های هدفمند)، حفاظت از محیط‌زیست به‌عنوان هدف بنیادی سوم مورد توجه قرار گرفته است. در حال حاضر، شعار توسعه سبز در کشورهای توسعه‌یافته یکی از مبانی اساسی توسعه است و به سمتی می‌رود که قرن ۲۱ با شعار توسعه سبز آغاز شده است. مضمون توسعه سبز هیچ مغایرتی با حفظ محیط‌زیست ندارد (شارمند، ۱۳۸۲) چراکه دستیابی به تعادل مناسب میان رشد اقتصادی، اکولوژی و حفاظت محیط‌زیست، فرهنگ، سیاست و اجتماع، از اهداف توسعه پایدار است (کریم زادگان، ۱۳۸۲).

توجه به مسائل زیست‌محیطی در ایران

سنگ بنای اولیه نهادینه شدن موضوع حفاظت از محیط‌زیست در ایران با تأسیس قانون شکار ایران به‌موجب ماده ۱ قانون شکار مصوب ۱۳۳۵ هجری خورشیدی گذاشته شد. مطابق این ماده، قانون شکار به‌عنوان یک سازمان مستقل در جهت حفظ نسل وحوش و اجرای مقررات شکار معرفی شده است و سرانجام نیز در سال ۱۳۴۶ هجری خورشیدی این قانون جای خود را به سازمان شکاربانی و نظارت بر صید داد. در سال ۱۳۵۰ هجری خورشیدی، نام سازمان شکاربانی و نظارت بر صید به «سازمان حفاظت از محیط‌زیست» و نام شورای عالی شکاربانی و نظارت بر صید به «شورای عالی حفاظت از محیط‌زیست»، تبدیل و امور زیست‌محیطی از جمله پیشگیری از اقدام‌های زیان‌بار برای تعادل و تناسب محیط‌زیست نیز به اختیارات قبلی آن افزوده شد.

بررسی قوانین ملی خاص زیست‌محیطی در قبال آلودگی‌های نفتی

با توجه به آثار و گسترش فعالیت‌های مرتبط با صنعت نفت و نیز ضرورت توجه به ملاحظات زیست‌محیطی در جریان توسعه، قوانین، مقررات و استانداردهای متنوع و متعددی در این راستا به تصویب رسیده است. امروزه، در شرکت‌های مرتبط با نفت و گاز و سایر منابع انرژی از نظام‌های رایج مدیریت سلامتی، ایمنی و محیط‌زیست (اچ اس ای) و نیز ارزیابی اثرات زیست‌محیطی اجرای پروژه‌های نفت و گاز (ای آی ای) و رعایت استانداردهای ایزو برای اجرا و مدیریت قوانین و مقررات زیست‌محیطی بهره گرفته می‌شود. عموماً قوانین و مقررات ناظر بر صنعت و گاز در دو بخش فراساحلی و خشکی قابل مطالعه هستند. در بخش فراساحلی، برخی قوانین داخلی و غالباً اسناد بین‌المللی ناظر بر جلوگیری از حوادث آلودگی نفتی، حمل نفت توسط کشتی‌ها، جبران خسارات ناشی از آلودگی و قواعد ناظر بر اکتشاف نفت در دریا و پسماندها هستند. در بخش ساحلی نیز بیشتر قوانین داخلی ناظر بر وظایف شرکت‌های اکتشاف و استخراج نفت در رعایت ملاحظات زیست‌محیطی به‌عنوان یکی از عملیات پایین‌دستی نفت است. این ملاحظات ناظر بر مراحل کاوش، عملیات لرزه‌نگاری، حفر چاه، بهره‌برداری، انتقال، تصفیه و مصرف نفت و گاز است.

• قانون نفت مصوب سال ۱۳۶۶

- قانون وظایف و اختیارات وزارت نفت مصوب ۱۳۹۱
- اصلاحیه قانون نفت مصوب سال ۱۳۹۰
- آگهی رسمی مصوبه ۲۶۴ مورخ ۱۳۸۴ شورای عالی حفاظت از محیط‌زیست
- قانون حفاظت از رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی ۱۳۵۴
- آیین‌نامه مربوط به بستر رودخانه‌ها، انهار، مسیل‌ها، مرداب‌ها، برکه‌های طبیعی و شبکه‌های آب‌رسانی، آبیاری و زهکشی مصوب ۱۳۷۹ و اصلاحات بعدی
- آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۵ هیئت وزیران
- آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی آب مصوب ۱۳۶۴

کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوطه و عضویت ایران

رشد روزافزون آلودگی و تخریب محیط‌زیست و بروز بحران‌های پی‌درپی زیست‌محیطی باعث شد دولت‌ها از حدود چهار دهه قبل به‌طور جدی به تکاپو افتاده تا چاره‌ای بیندیشند. به این جهت، اسناد و معاهداتی به تصویب رساندند که به مسئله نفت و آلودگی‌های ناشی از آن و خطراتی که می‌توان از آن برای محیط‌زیست متصور شد، پرداخت. این موارد، هم جنبه جهانی داشته و هم جنبه منطقه‌ای و ایران نیز به جهت برخورداری از دو حوزه نفت خیز دریای مازندران و خلیج فارس و لزوم اتخاذ سیاست‌های پیشگیرانه و نیز مقابله با هرگونه آلودگی ناشی از فرآیندهای تولید، استخراج و حمل‌ونقل نفت ضمن عضویت در کنوانسیون‌های موجود، متعهد به مقررات آن‌ها در این زمینه گشته است. خوشبختانه، روند عضویت ایران در طول سال‌های اخیر در کنوانسیون‌های زیست‌محیطی سرعت گرفته است. این موضوع می‌تواند نقطه عطفی در جهت حفظ محیط‌زیست متنوع و غنی کشورمان ایران باشد اما همچنان، آلودگی محیط‌زیست به‌ویژه با منشأ نفتی از میادین استخراج، خطوط انتقال و نفت کش‌ها وجود دارد (Pavilha 2010: 574-580 Ferraro).

جامعه جهانی نیز تلاش کرد تا با تدوین مقرراتی منظم در قالب کنوانسیون‌های بین‌المللی از آلودگی نفتی جلوگیری نماید. هرچند نتایج حاصله از میزان آلودگی‌های نفتی نشان‌دهنده روند کاهشی آن است اما همچنان آلودگی نفتی و خسارات ناشی از آن در محیط‌زیست ادامه دارد. مقابله کامل با آلودگی نفتی نیازمند موافقت و اراده قوی کشورها بوده و اجرایی شدن مصوبات کنوانسیون‌های بین‌المللی، ضمانت اجرایی قوی و مؤثری را می‌طلبد که تاکنون به کار گرفته نشده است.

- کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط‌زیست دریای مازندران (کنوانسیون تهران) مصوب ۲۰۰۳
- کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حفاظت و توسعه محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان در برابر آلودگی مصوب ۱۹۷۸
- کنوانسیون بین‌المللی مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی، لندن، ۱۹۹۰
- کنوانسیون بین‌المللی آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (کنوانسیون مارپل) ۷۸-۱۹۷۳

چارچوب‌های حقوقی در سیستم مقابله اضطراری با نشت نفت

- پیشگیری از شرایط اضطراری
- قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی که در سال ۲۰۱۰ تصویب شد، تصریح می‌کند که اقدامات حفاظتی/پیشگیری باید از طرف مؤسسات مسئول و اپراتورهای کلیه کشتی‌ها و

- تأسیسات نفتی در آب‌های درون‌مرزی ایران صورت پذیرد. این اقدامات شامل موارد زیر است:
- بیمه در برابر آسیب به محیط‌زیست به‌واسطه آلودگی نفتی یا صورت مالی برای جبران چنین آسیبی
 - بازرسی از کشتی‌ها و تأسیسات نفتی توسط سازمان بنادر و دریانوردی
 - اطلاع‌رسانی فوری آلودگی نفتی به سازمان بنادر و دریانوردی و مقامات محلی سازمان حفاظت محیط‌زیست
 - جلوگیری از ورود نفت کش‌های تک بدنه به آب‌های درون‌مرزی
 - مجازات مربوط به نقض قانون
 - مقابله با حادثه

ایالات متحده آمریکا

در ایالات متحده آمریکا، مومنتوم اصلی حفاظت از محیط‌زیست در سال‌ها ۱۹۶۰ جمع شد و منجر به صدور قانون خط‌مشی زیست‌محیطی ملی در سال ۱۹۶۹، تأسیس آژانس حفاظت از محیط‌زیست در ۱۹۷۰ و بازبینی قانون هوای پاک و قانون آب پاک گردید که ساختار اصلی مقررات فناوری‌های جلوگیری از آلودگی زیست‌محیطی را تشکیل می‌دهد. به‌عنوان مثال، قانون آب پاک، سیستمی را برای مجوزدهی به تخلیه پساب‌های صنعتی تدوین کرده که سیستم ملی حذف تخلیه آلاینده (NPDES) نامید می‌شود و قوانینی را بر اساس فناوری‌های جلوگیری از آلودگی زیست‌محیطی در دو سطح معرفی کرده است:

- بهترین فناوری‌های کنترل قابل اجرا که در حال حاضر در دسترس است؛
 - بهترین فناوری‌های در دسترس (BAT) که از نظر اقتصادی قابل اجراست.
- این مقررات، کشور را قادر به کاهش آلودگی در صنعت نفت نمود که مشخصاً منجر به کاهش اساسی در انتشار آلاینده‌های هوا شد.

جنبه دیگر مدیریت زیست‌محیطی در آمریکا، اعتماد به سیستم حقوقی است. به دلیل تجارب قبلی که هزینه قابل توجهی برای حفاظت از محیط‌زیست صرف گردید، در ساخت تأسیسات جدید نفتی، علاوه بر لزوم تهیه EIA، سیستم ارزیابی ریسک نیز برای برآورد خسارات اقتصادی الزام‌آور شد. روش فعلی ارزیابی ریسک در صنعت نفت، اصلاحی بر آن سیستم است. در بین موارد حقوقی در سال‌های اخیر، فاجعه نشت نفت در خلیج مکزیک در آوریل ۲۰۱۰، خسارات قابل توجهی از نظر جبران خسارات عظیم اجتماعی-اقتصادی و زیست‌محیطی به‌واسطه حادثه، به بار آورد و از این‌رو، ارزیابی ریسک ایمنی و زیست‌محیطی برای حادثه احتمالی در عملیات حفاری برای توسعه میدان نفتی، عامل مهمی در فعالیت‌های HSE است.

با توجه به تجارب باارزش در عملیات نفتی مختلف، صنعت نفت کشور آمریکا، فرهنگ HSE منحصربه‌فردی را برپا نموده که منطبق بر الزامات اجتماعی سخت‌گیرانه برای سلامت، ایمنی و محیط‌زیست است. با انعکاس این تجارب و الزامات برای صنعت، مؤسسه نفت آمریکا (API)، استانداردها و راهنمایی‌های متعددی را به‌عنوان کارهای توصیه‌شده (RP) تدوین کرده است که نه تنها موضوعات فنی بلکه ایمنی و حفاظت از محیط‌زیست و همچنین مدیریت ریسک را نیز شامل می‌شود. این استانداردها و RP‌ها که به‌صورت گسترده‌ای از طرف بسیاری از شرکت‌های نفتی پذیرفته شده‌اند، به‌عنوان روند اصلی HSE در صنعت نفت دنیا همراه با مجموعه‌ای از استانداردهای زیست‌محیطی وضع شده توسط آژانس حفاظت از محیط‌زیست (EPA) آمریکا، شناخته می‌شوند.

- آژانس حفاظت محیط‌زیست آمریکا
- خدمات EPA

• قاعده آلودگی نفتی

نتیجه‌گیری

اگر اندکی در ماهیت و ابعاد حقوقی مسائل محیط‌زیست بیندیشیم، شاید این سخن به گزاف نباشد که بگوییم حقوق محیط‌زیست در چهارراه علوم قرار دارد. این عرصه بین‌رشته‌ای امروز به‌مثابه یک حوزه خاص و ویژه حقوقی در سال‌های آغازین هزاره سوم، ادبیات چشم‌گیری در دنیا یافته و طالبان و گروه‌های مطالعاتی متعدد در این زمینه در ابعاد مختلف آن تشکیل شده است. توجه گسترده به مسائل این حوزه، ریشه در بحران محیط‌زیست و معطوف به ماهیت و ابعاد جدید مخاطرات زیست‌محیطی است که بشر امروزی با آن مواجه است.

همان‌گونه که دریافتیم، نفت (مشمول بر نفت خام، گاز طبیعی و میعانات گازی) کالای خاص و استراتژیکی بوده که نمی‌توان آن را در ردیف سایر کالاها قرار داد. این کالا برای کلیه کشورها اعم از تولیدکننده و مصرف‌کننده اهمیت بسیاری دارد. با اینکه نفت و گاز توانسته تأثیرات شگرفی بر زندگی بشر داشته باشد و نعمت‌های فراوانی را برای وی به ارمغان بیاورد اما تأثیرات منفی آن بر انسان و محیط‌زیست کم نبوده است و چه‌بسا استفاده بی‌رویه از آن به نابودی عمدی منجر شود که انسان، خود موجبات آن را فراهم کرده است.

ارتباط نفت و محیط‌زیست و ملاحظات زیست‌محیطی در این زمینه اصولاً از طریق اسناد و قوانین مربوطه بررسی می‌گردد که در متن پژوهش به‌طور مفصل تحلیل شد. همان‌طور که در متن آمد، چه در ایران و چه در سطح بین‌المللی، اسناد و قوانین گوناگونی جهت جلوگیری و یا محو آثار مخرب زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های مرتبط با نفت و گاز به تصویب رسیده است. همان‌گونه که مطرح شد، در ایران، اولین قانون خاص مرتبط با محیط‌زیست و نفت که به‌طور عام به این مهم پرداخته، قانون نفت سال ۱۳۶۶ است اما در قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی مصوب سال ۱۳۵۴ نیز به‌طور خاص به مسائل زیست‌محیطی دریایی در حوزه نفت اشاره شده است.

همان‌طور که دیدیم، در سطح فراملی نیز اسناد متعدد بین‌المللی و منطقه‌ای وجود دارد که تعهدات زیست‌محیطی مختلفی را در زمینه آلودگی‌های ناشی از نفت و گاز بر عهده تابعان حقوق بین‌الملل قرار می‌دهد؛ به‌ویژه کنوانسیون ۱۹۹۰ لندن که چارچوب دقیق و مشخصی را در این زمینه بنیان نهاده است. نتیجتاً، آنچه جامعه جهانی را به مقصود مطلوب و هدف زیست‌محیطی موردنظر می‌رساند، تعهد واقعی تابعان حقوق بین‌الملل و همکاری‌های همه‌جانبه در این خصوص است.

به بیان دیگر، صرف وجود قانون به‌خصوص در زمینه تعهداتی که ضمانت اجرای حقوقی ندارد، کارساز نیست؛ لذا دولت‌ها می‌بایست علی‌رغم وابستگی به نفت و منافع اقتصادی ناشی از آن، اولویت خود را به حفاظت و حمایت از محیط‌زیست اختصاص داده و به تعهدات بین‌المللی خود پایبند باشند. با بررسی‌های صورت گرفته، به‌طور کلی استنباط می‌شود که مقررات ارزیابی پیامدهای زیست‌محیطی کشور ایران از یک سطح کلی برخوردار است و تنها در قالب چارچوبی نه‌چندان جامع به مقوله اشاره دارد درحالی‌که ایالات متحده از یک قانون زیست‌محیطی جامع برخوردار بوده و مطالعات ارزیابی پیامدهای زیست‌محیطی را برای سرزمین خود یک ضرورت می‌داند.

طی بررسی قوانین و مقررات در کشور ایران و مقایسه این قوانین با ایالات متحده، مشاهده می‌شود که علی‌رغم وجود قوانین و مصوبات اشاره‌شده که به‌هرحال، قابلیت و امکان قانونی کنترل و ارزیابی فعالیت‌های مؤثر بر محیط‌زیست را دارند ولی به لحاظ اینکه اولاً اشکالاتی بر این قوانین و مقررات به‌ویژه از جهت غیردائمی و غیر عام‌الشمول بودن برخی از آنان وارد است و ثانیاً پراکندگی آن‌ها در قوانین و مقررات مختلف، ضرورت تدوین و تصویب قانون دائمی و خاص ارزیابی پیامدهای زیست‌محیطی توسعه در کشور کاملاً احساس می‌شود. با مقایسه نسبی

قوانین موجود می‌توان به شباهت‌ها و تمایزهایی میان قوانین و مقررات موجود در ایران و دیدگاه قانون‌گذاری زیست‌محیطی اشاره کرد.

منابع

- پورنوری، منصور. (۱۳۸۳). *حقوق بین‌الملل دریاها* (چاپ اول). تهران: انتشارات مهد حقوق.
- روش، کاترین. (۱۳۹۱). *بایسته‌های حقوق محیط‌زیست* (ترجمه دکتر علی مشهدی، چاپ اول). تهران: انتشارات خرسندی.
- ریز، جان‌سی. (۱۳۹۱). *کنترل زیست‌محیطی در صنعت نفت* (ترجمه سید حسین داوودی، چاپ اول). تهران: مرکز آموزش و تحقیقات صنعتی ایران.
- شاو، ملکم. (۱۳۹۳). *حقوق بین‌الملل محیط‌زیست* (ترجمه دکتر علی مشهدی، چاپ دوم). تهران: انتشارات خرسندی.
- صدیق، حسن. (۱۳۹۳). *اصول کلی حقوق دریایی* (چاپ اول). تهران: انتشارات جنگل.
- صفارزاده، محمود. (۱۳۸۵). *حمل و نقل دریایی* (چاپ اول). تهران: انتشارات اسرار دانش.
- ضیائی بیگدلی، محمدرضا. (۱۳۸۵). *حقوق بین‌الملل عمومی* (چاپ ۲۷). تهران: گنج دانش.
- ضیائی بیگدلی، محمدرضا. (۱۳۸۴). *حقوق بین‌الملل عمومی* (چاپ ۲۲). تهران: گنج دانش.
- عالیخانی، محمد. (۱۳۸۴). *حقوق بین‌الملل* (چاپ اول). تهران: ناشر خط سوم.
- العوضی، عبدالله عبدالرحمن. (۲۰۰۱). *مهم‌ترین چالش‌های محیط‌زیست در منطقه دریایی و افق‌های آینده*.
- فرشچیان، مرجان. (۱۳۷۸). *اینمارست و خدمات آن، مجله بندر و دریا*، ۷۰-۶۹.
- مافی، همایون. (۱۳۸۷). *مجموعه قوانین و مقررات دریایی* (چاپ اول). تهران: انتشارات بهنامی.
- نجفی اسفاد، مرتضی. (۱۳۸۷). *حقوق دریایی* (چاپ اول). تهران: انتشارات سمت.
- واکنش IMO در برابر عامل خطای انسانی. (۱۳۷۲). گزارش ماهنامه پیام دریا، ۲۵.
- والاس، ربه‌کا. (۱۳۷۸). *حقوق بین‌الملل* (ترجمه محمد شریف، چاپ اول). تهران: نشر نی.
- والیات، فریا. (۱۳۸۸). *کشند سرخ هشدار برای نجات خزر، فصلنامه حفاظت شکار و طبیعت*، ۵ (۱۶).
- هوشنگ، امیر. (۱۳۵۳). *حقوق دریایی* (جلد اول). تهران: انتشارات مدرسه عالی بیمه.

CHOURAQVI, Gilles, *Ia mer Confisque*, ed, du Seuil, 1979.

Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976

Council, Structure and Purpose, www.imo.org/imo/structure.htm.

<http://www.Ngdir.ir/DataSD/GeoportalInfo/Subjects/150262.Jpg>.

<http://www.imo.org/Convention/mainframe.asp>.

<http://www.unep.org/ch/seas/main/hkey.html-keydates>.

C. , Advisory Opinion on Reparation for Injuries Suffered in the Service of the United Nation, 1949.

International convention for protection of pollution of the sea by oil. 1954.

International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.

International Convention on Civil Liability for oils Pollution Damage.

International Convention on Tonnage Measurement of Ships. (T. M) 1969.

International convention to Intervention on the highseas in cases of oil pollution casualties.

International Maritime Organization (IMO): Operations and Publications, Ocean Year book 10, the University of Chicago Press, Chicago, 1993.

Jenisch. Uwe. "The EEZ as an Instrument for Environmental Management in the North Sea Area".

David Freeston and Ton Ijistra(ed). The North Sea.

Le Droit International public de la Mer (3 Vols, Paris, 1932-34).

استناد به این مقاله: عزیزاده، حسن. (۱۴۰۱). جبران خسارت‌های وارده بر محیط‌زیست در حوزه آلودگی‌های نفتی (دریاها) در حقوق ایران و آمریکا.

فصلنامه تحقیقات نوین میان‌رشته‌ای حقوق، ۲(۴)، ۸۰-۱۰۰.



Modern Interdisciplinary Research in Law is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.